

2024

DOCUMENT CADRE de financement vert



Autorité Organisatrice
des Mobilités de la Grande Agglomération Toulousaine

SOMMAIRE

5 INTRODUCTION

6 DESCRIPTION
DU GROUPE

7 ENJEUX
ENVIRONNEMENTAUX
DE LA MOBILITÉ DANS
L'AGGLOMÉRATION
TOULOUSAINE



11 TISSÉO
COLLECTIVITÉS :
AU COEUR DE
LA STRATÉGIE DE
DÉVELOPPEMENT
DES MOBILITÉS DE
L'AGGLOMÉRATION

15 DOCUMENT CADRE
DE FINANCEMENT
VERT

24 REVUE EXTERNE

25 ANNEXES



INTRODUCTION

Tisséo Collectivités est le Syndicat Mixte des Transports en Commun (SMTC) de l'agglomération toulousaine. Il est en charge de l'organisation des transports urbains, de la conception et de la mise en œuvre d'une politique des transports en commun à l'échelle de l'agglomération toulousaine.

L'agglomération toulousaine est au cœur d'une « Euro-Région » caractérisée par une croissance démographique des plus dynamiques d'Europe, pouvant être délimitée par les agglomérations de Bordeaux, Toulouse et Montpellier en France, Bilbao, Saragosse et Barcelone en Espagne.

Au niveau national, l'agglomération fait partie de la région Occitanie, 4^e région de France en termes de population.

Cette vitalité démographique impacte directement les conditions de circulation au détriment de l'attractivité économique de la métropole et de l'environnement, dans une région où le secteur des transports représente 38 % des émissions de gaz à effet de serre (GES)¹.

Afin de faire évoluer les comportements de déplacements et de réduire le recours à la voiture pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre, Tisséo Collectivités s'est engagé dans un programme d'opérations très ambitieux avec le développement d'une 3^e ligne de métro (ligne C), de la Ligne Aéroport Express, de la connexion de la ligne C avec la Ligne B ainsi que le développement de lignes de bus Linéo² supplémentaires.

1 : La consommation énergétique, Agence d'urbanisme et d'aménagement Toulouse aire métropolitaine, mai 2022.

2 : Les bus Linéo sont des lignes de bus optimisées avec une fréquence élevée (de 6 à 10 minutes pendant les heures de pointe et de 8 à 12 minutes pendant les heures creuses) et des plages horaires étendues de 5h00 du matin à 0h30 environ.

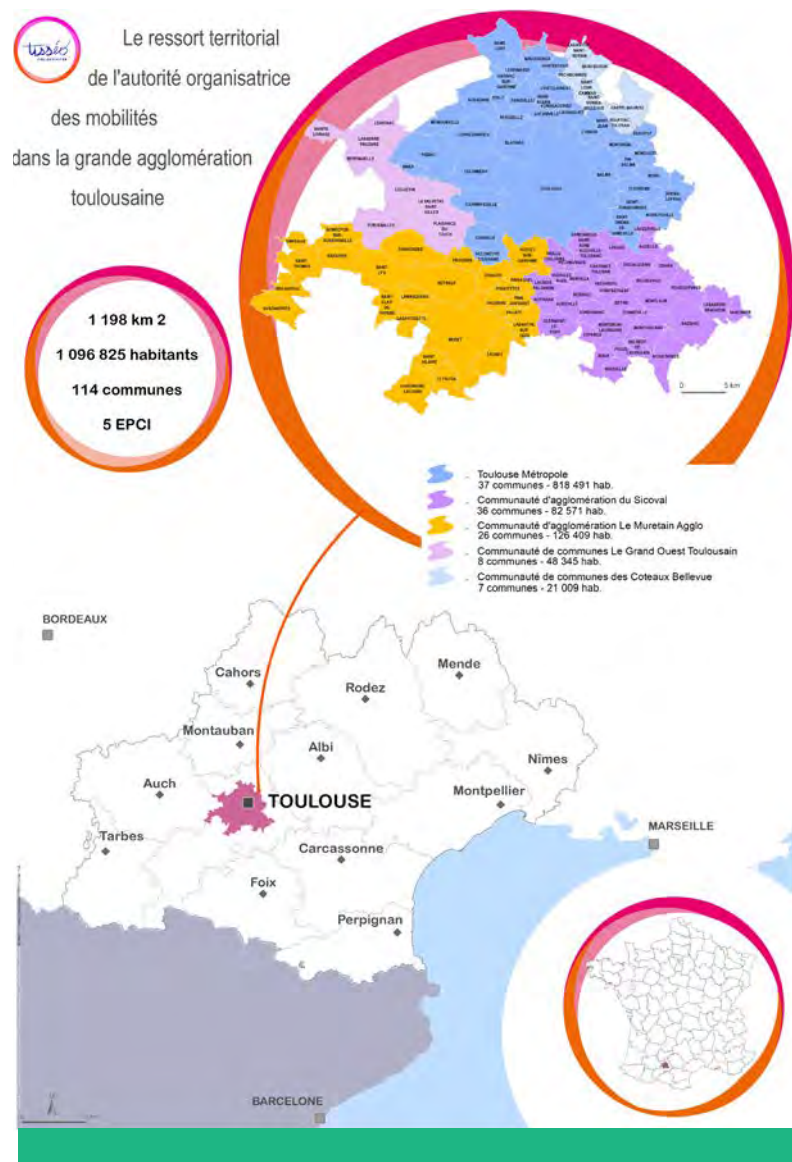


Figure 1 – Toulouse agglomération en France
Source : Tisséo Collectivités, 2024

Description du groupe : Tisséo Collectivités

Tisséo Collectivités a été créé par arrêté ministériel le 18 septembre 1972.

Comprenant initialement le département de la Haute-Garonne, la ville de Toulouse, et un syndicat intercommunal de transports (le SITPRT), le SMTC a intégré, en 2000, les communautés d'agglomération du Grand Toulouse et du SICOVAL. En 2023, le SITPRT a été remplacé par deux communautés de communes.

Depuis 2024, les membres du SMTC Tisséo Collectivités sont :

- La Métropole « Toulouse Métropole » ;
- La Communauté de Communes du Grand Ouest Toulousain ;
- La Communauté de Communes des Coteaux de Bellevue ;
- La Communauté d'Agglomération « le Muretain Agglo » ;
- La Communauté d'Agglomération du SICOVAL.

Tisséo Collectivités, autorité organisatrice des mobilités de la grande agglomération toulousaine³, définit la **politique de déplacements, organise et finance sa mise en œuvre sur le territoire**.

Sa mission principale est **de proposer une offre de transport de qualité** tout en promouvant l'usage des mobilités actives (marche, vélo) ou partagées (covoiturage, autopartage) avec le souci permanent des principes de développement durable. À ce titre, elle doit également s'assurer du bon fonctionnement de tous les éléments connexes à la mobilité dans l'agglomération (voir figure 2).

³ : Une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) est un organisme public habilité à organiser des formes de mobilité situées sur son territoire.

Cinq missions

En tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités...

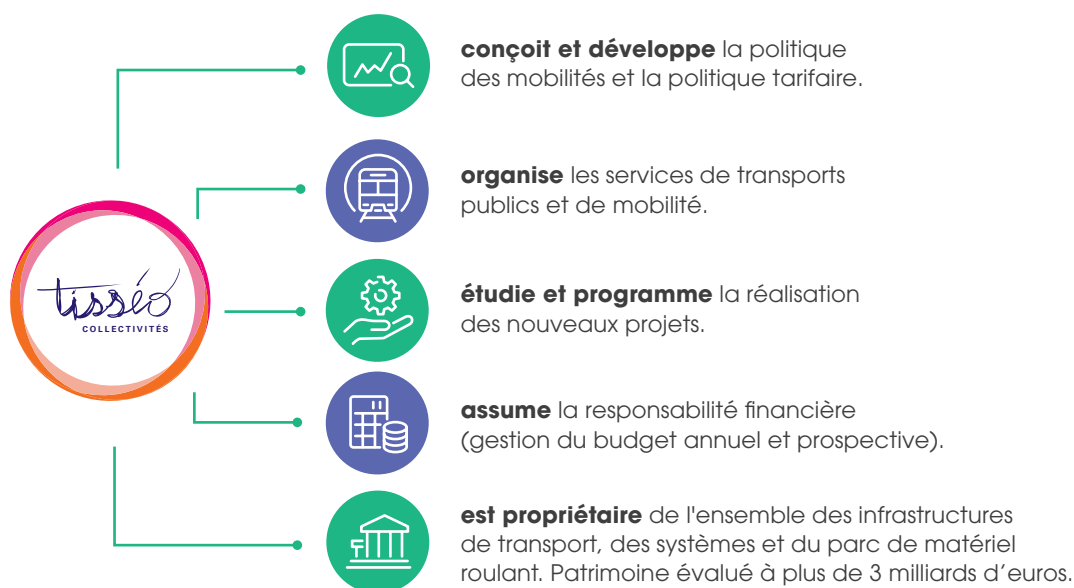


Figure 2 – Les 5 missions de l'Autorité Organisatrice des Mobilités
Source : Tisséo Collectivités

Notre organisation

Tisséo Collectivités confie des missions à ses partenaires pour concrétiser les projets d'infrastructure de transport et produire un service de qualité.

Les métiers de Tisséo Collectivités se répartissent en trois pôles qui structurent le fonctionnement de l'Autorité Organisatrice autour du Président et de la Direction Générale :

- **Le pôle mobilités** qui définit la stratégie des mobilités et anime sa mise en œuvre ;
- **Le pôle technique** qui définit les projets, investit, suit les chantiers et gère le patrimoine ;
- **Le pôle ressources** qui est en appui pour le montage des dossiers, l'élaboration des marchés et le financement.

Nos partenaires



ÉTUDES, CONSTRUCTION

DÉLÉGATION DE MAÎTRISE D'OUVRAGE

Réalise les nouveaux projets d'infrastructure. 95 agents.



EXPLOITATION

CONTRAT DE SERVICE PUBLIC AVEC LA RÉGIE DE TRANSPORTS PUBLICS DE L'AGGLOMÉRATION TOULOUSAINE

Informe et transporte les voyageurs.
Gère le stationnement dans les P+R
Gère la plateforme Covoitéo.
2 724 salariés.



EXPLOITATION

DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC (DSP) AVEC LE GROUPE TRANSDEV

Transporte les voyageurs à mobilité réduite en service à la demande. 113 salariés.

Figure 3 – Les 3 filiales majeures de Tisséo Collectivités.
Source : Tisséo Collectivités

Les activités de Tisséo Collectivités

Tisséo Collectivités transporte chaque jour en moyenne près de 620 000 usagers, sur l'ensemble de son réseau. Les transports publics du réseau Tisséo reposent principalement sur 4 modes :

- **Les bus** : dont 138 lignes classiques et 11 lignes structurantes Linéo, ainsi qu'une navette électrique reliant le centre-ville de Toulouse à l'aéroport de Blagnac, 4 lignes de transport à la demande et 30 lignes de transport scolaire ;
- **Le métro** : 2 lignes automatiques, comprenant 116 rames desservant 38 stations sur 27,1km de voies ;

- **Le tramway** : 2 lignes de tramway, comprenant 28 rames desservant 28 stations sur 17,1km de voies ;
- **Le téléphérique urbain** : 3 stations desservies par 15 cabines transportant 34 personnes chacune, sur 3km de tracé.

En moyenne, le réseau réalise **36 millions de kilomètres commerciaux** et enregistre plus de **160 millions de validations**⁴, dont environ **95 millions pour les seules lignes de métro**.

4 : On entend par validation, l'oblitération d'un ticket. Un déplacement d'un usager d'un point A à un point B peut être direct (1 seule validation) ou comporter plusieurs validations s'il y a des correspondances. L'acte de validation se fait à chaque changement de ligne et de mode. Le taux de correspondance permet de passer du nombre de déplacements au nombre de validations. En 2023 le taux de correspondance était de 1,44.

Nombre
de Validations
(en millions)

193,8

Nombre
de Déplacements
(en millions)

135,3

Nombre de
kilomètres parcourus
(en millions)

38,8

Nombre de
validations métro
(en millions)

103

Part du métro
dans les
validations

53%

Part du métro
dans les
déplacements

59%

Enjeux environnementaux de la mobilité dans l'agglomération toulousaine

I. Caractéristique de l'agglomération toulousaine

En **concentrant 47.2% des emplois stratégiques de la région**⁵, Toulouse est emblématique du rayonnement et de l'attractivité du territoire dans les secteurs de l'aéronautique, du spatial, de la recherche, des filières innovantes et des pôles de compétitivité technologiques. **Plus forte évolution démographique française hors Île-de-France**, la métropole toulousaine arrive en tête de l'hexagone pour la croissance du nombre d'emplois : **+70 000 salariés privés en 10 ans, soit un total de 500 000 emplois.**

De nombreux projets renforçant l'attractivité du territoire devraient permettre la poursuite de cette croissance démographique, économique et de celle de l'usage des transports en commun dans les années à venir. Il s'agit à la fois de projets d'infrastructure, de projets urbains ou d'équipements tels que la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Bordeaux – Toulouse.

Avec une croissance démographique marquée par un étalement urbain et un développement économique concentrés dans plusieurs pôles du cœur d'agglomération, **les déplacements entre domicile et lieu de travail, qui sont concentrés dans le temps, se sont allongés (10 km en moyenne) et concentrés dans l'espace.** Ces déplacements sont très **majoritairement réalisés en voiture** (près de 55%) en raison de la dépendance à l'automobile des **salariés résidant en périphérie et d'une attractivité insuffisante des transports en commun desservant les pôles d'emplois de première couronne** malgré la construction d'infrastructures « capacitaires » (transports en commun et routes).

Les comportements des habitants évoluent depuis le début des années 2000 avec une utilisation de la voiture en recul compensée essentiellement par l'usage croissant des transports collectifs.

5 : Selon la définition de l'INSEE, les emplois stratégiques sont occupés par les cadres et les chefs d'entreprise de 10 salariés ou plus relevant des fonctions de gestion, de commerce interentreprises, de conception-recherche, de prestations intellectuelles et de culture-loisirs (<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2664906>).

1993 - Métro Ligne A



2007 - Métro Ligne B



2015 - Tram T1 et T2



Figure 4 – Développement des métros et tramways toulousains
Source : Tisséo Collectivités

Parts modales tous modes par territoire de résidence (en %)

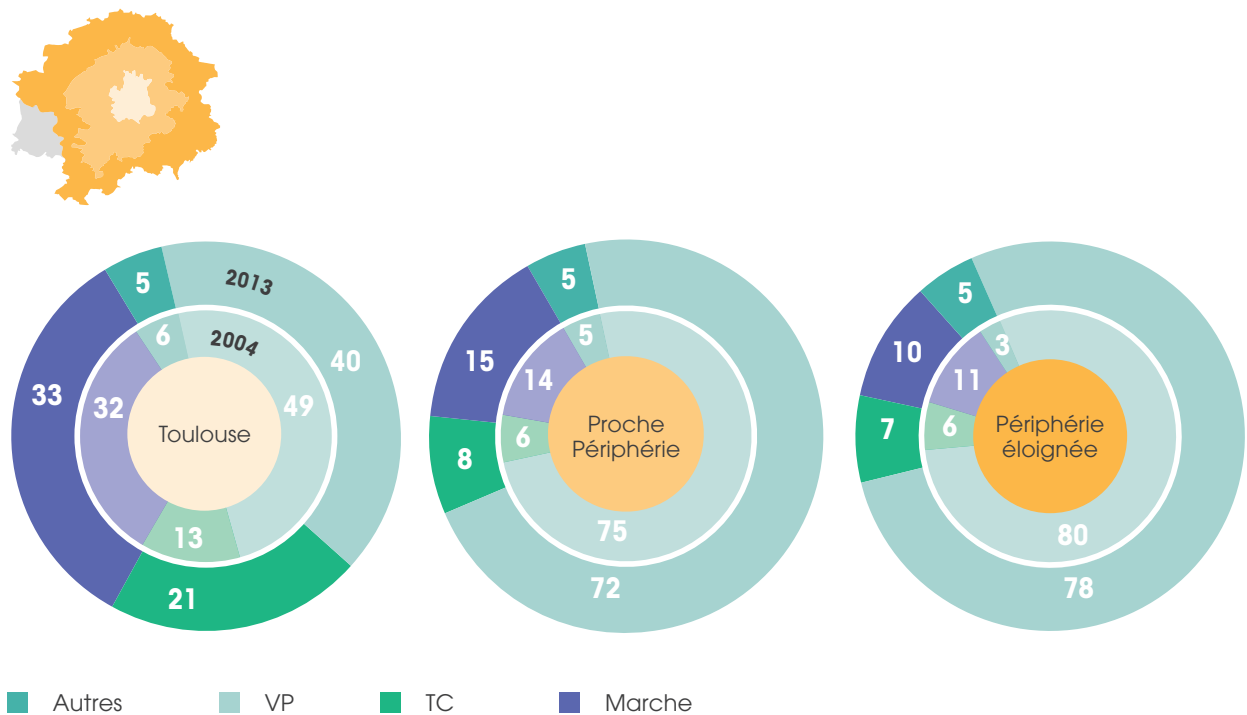
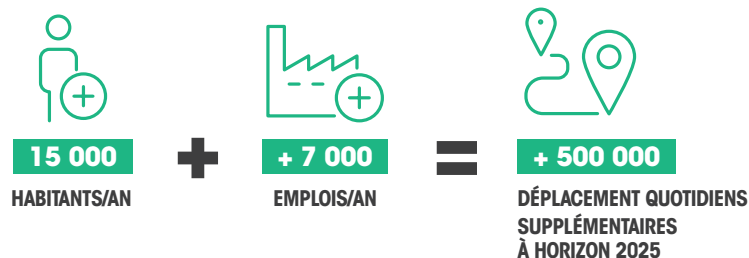


Figure 5 – Évolution des principaux modes de transport utilisés dans l'agglomération toulousaine
Source : Tisséo Collectivités

Toutefois, ce recul reste insuffisant compte tenu de l'attractivité démographique de la métropole. Les réseaux routiers et de transport en commun sont saturés, notamment aux heures de pointe. Cette situation rend les transports en commun insuffisamment attractifs pour les actifs, reflétant notamment un déficit de desserte des zones d'emploi du territoire.

Dans dix ans, 500 000 déplacements quotidiens supplémentaires sont attendus

(environ 4 millions de déplacements actuellement). » Si rien n'était fait, les conditions de circulation devraient s'aggraver, avec une augmentation de 50% des temps de transport d'ici 2030 impactant l'attractivité économique qui pourrait décliner avec une baisse d'accessibilité. Une telle situation présente un risque réel pour le développement de la métropole dans un contexte de concurrence entre les métropoles à l'échelle mondiale.



Les émissions de GES produites par les déplacements étant directement liées aux modes de transport disponibles, utilisés et aux distances parcourues, les impacts sur l'environnement pourraient également être non négligeables.

Figure 6 – Prévisions pour 2025 dans l'agglomération toulousaine
Source : Tisséo Collectivités

2. Impact de la mobilité sur les émissions de gaz à effet de serre au niveau national

En 2019, 3,4 Gt CO₂ équivalent de gaz à effet de serre (GES) ont été émises sur le territoire de l'Union européenne **dont 23,1% pour l'usage des transports**. En France l'**usage des transports⁶ est même le premier secteur émetteur en 2019, avec 132 Mt CO₂ équivalent, soit 30% du total des émissions de GES.**

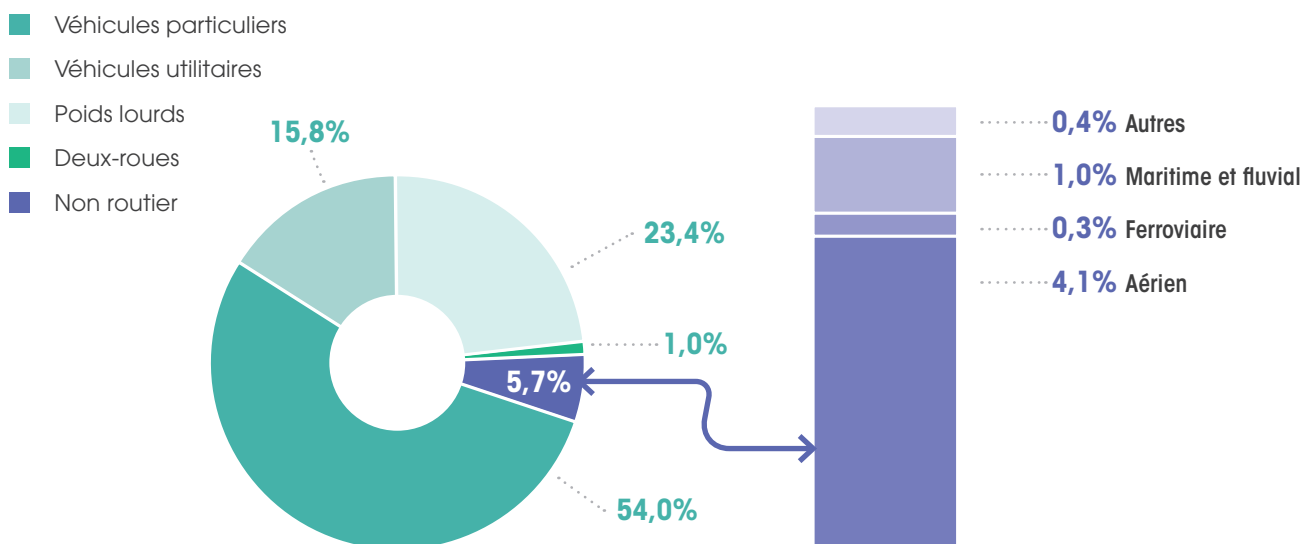


Figure 7 - Répartition des émissions de GES des transports en France en 2019 (en %)
Source : AEE depuis le site du Ministère de la Transition Écologique Français

97% des émissions de GES induites par les transports sont constituées de CO₂ provenant de la combustion de carburants⁷. **Les transports routiers contribuent à la quasi-totalité (94%) des émissions du secteur des transports**. Les émissions liées à la circulation routière incombent à hauteur de 54 % aux véhicules particuliers.

Le gouvernement français, via sa Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC)⁸, élaborée en novembre 2015 et révisée en 2020 qui vise la neutralité carbone en 2050 (zéro émissions nettes) entend **diminuer de 40% les émissions de GES d'ici 2030**. Les orientations de la SNBC pour le secteur des transports visent à :

- Améliorer la performance énergétique des véhicules ;
- Décarboner l'énergie consommée par les véhicules et adapter les infrastructures ;
- Maîtriser la croissance de la demande en déplacement ;
- **Favoriser le report modal vers des modes moins émetteurs de gaz à effet de serre.**

Sur ce dernier point, la stabilisation, voire la diminution, de la demande de mobilité individuelle est donc un enjeu majeur afin de réduire les émissions de GES du secteur. Par ailleurs, les co-bénéfices associés à la diminution du trafic routier, notamment en termes de bruit sont également un objectif phare de la Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte⁹.

6 : Source : Panorama européen des gaz à effet de serre.

7 : Source : Les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports, Commissariat général au développement durable.

8 : Feuille de route de la France pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Elle concerne tous les secteurs d'activité et l'ensemble des acteurs (citoyens, collectivités et entreprises)

9 : Loi n°2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte.

3. Impact de la mobilité sur les émissions de GES au niveau de l'agglomération toulousaine

L'Enquête Ménage certifiée CEREMA (EMC²) de 2023¹⁰ identifie que la voiture couvre 52 % des déplacements et 71 % des distances parcourues par les habitants de la grande agglomération toulousaine. Sa contribution dans les émissions de GES est encore plus importante : **86 % des émissions sont produites par les déplacements en voiture.**

Le lieu de résidence est un déterminant particulièrement important pour les émissions individuelles de GES, du fait de son impact sur les modes utilisés et sur la distance quotidienne parcourue.

10 : Enquête mobilité certifiée CEREMA - EMC² - Rapport final - <https://tisseo-collectivites.fr/publications/enquete-mobilite-certifiee-cerema-emc2-rapport-final>

Un habitant de Toulouse, où les offres alternatives sont très développées, émet en moyenne 2,3 fois moins de GES pour ses déplacements quotidiens qu'un habitant du périurbain. Le modèle urbain toulousain, très étalé et peu dense en périphérie, favorise un usage très important de la voiture.

La baisse de l'utilisation de la voiture concerne tous les profils d'usagers de la route, au profit notamment des transports en commun pour les jeunes, et plus globalement de la marche et du vélo. L'utilisation de la voiture a diminué de 20% pour les distances inférieures à 5km. Des alternatives sont privilégiées pour les distances courtes : pour un trajet inférieur à 1km, l'usage de la voiture a diminué de 38%.

Poids des modes dans les déplacements, distances parcourues, consommation et émission de GES

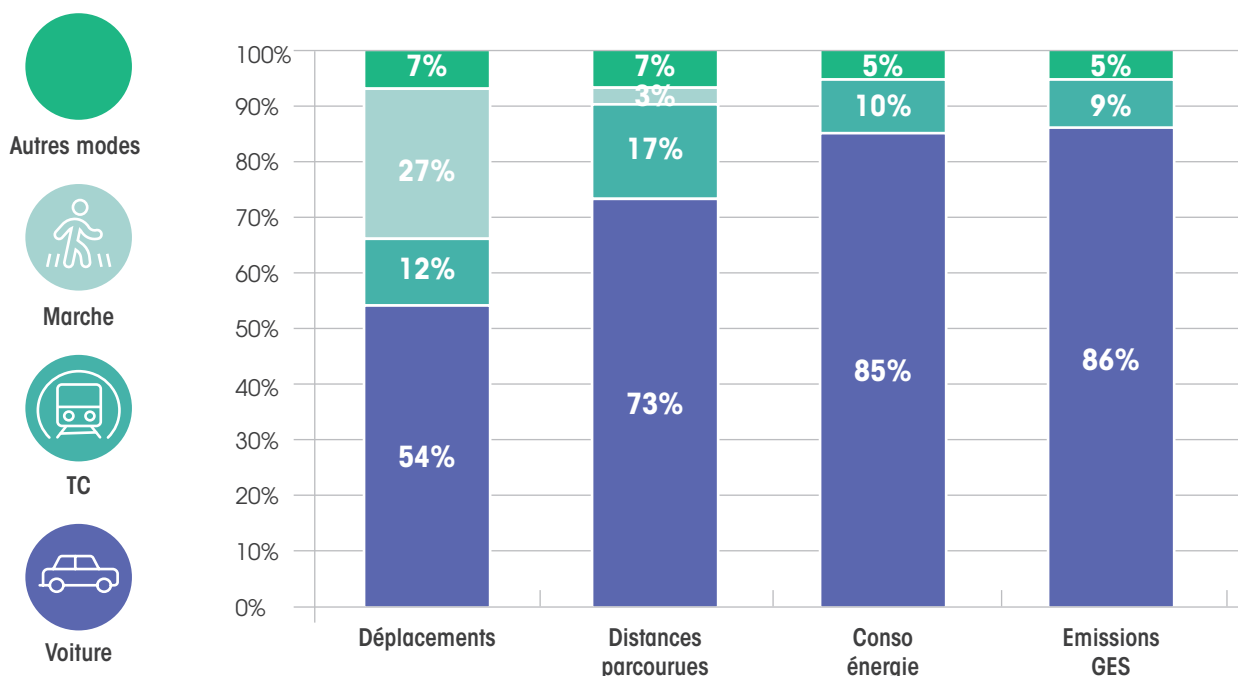


Figure 8 – Poids des modes dans les déplacements

Source : Enquête mobilité certifiée CEREMA - EMC² - Rapport final - <https://tisseo-collectivites.fr/publications/enquete-mobilite-certifiee-cerema-emc2-rapport-final>



Tisséo Collectivités : au cœur de la stratégie de développement des mobilités de l'agglomération

Face aux défis majeurs de la croissance démographique et du changement climatique le développement des transports publics bas carbone a donc un rôle clé à jouer dans la transition environnementale.

Tisséo Collectivités a déjà mis en place un grand nombre de projets répondant aux objectifs de la transition écologique :

- Un tramway et un métro 100% électrique;
- Des bus qui respectent la norme Euro VI, qui peuvent fonctionner avec du Bio GNV¹¹ et émettent 50% de polluants atmosphériques en moins par rapport à un véhicule diesel;
- Des bus électriques et hybrides;
- Des bornes de recharge pour véhicules électriques et hybrides dans les parcs-relais et les aires d'embarquement de covoiturage;
- Une plateforme de covoiturage pour les déplacements domicile - travail.

Tisséo s'est engagé dans un programme d'opérations très ambitieux à court terme (doublement capacitaire de la ligne A, téléphérique urbain sud, extension du tram T1, 10 lignes Linéo, etc.) et à moyen terme (**Ligne C, Ligne Aéroport Express et Connexion Ligne B, lignes Linéo supplémentaires**).

L'objectif cible est de répondre aux déplacements supplémentaires attendus à horizon 2025-2030 par des **opérations de transport en commun d'envergure**.

1. La Ligne C et la Ligne Aéroport Express (LAE)

L'opération Toulouse Aerospace Express se compose de deux éléments indissociables : la 3^e ligne de métro (Ligne C) et la Ligne Aéroport Express (LAE). Le projet améliore le maillage du centre de l'agglomération grâce à des connexions organisées avec les lignes du métro A (station Marengo) et B (stations La Vache, François Verdier et INPT), avec le tramway et la ligne aéroport express (station Jean Maga) et avec le réseau Linéo (lignes de bus structurantes du réseau).

¹¹ : Le Gaz Naturel Véhicule (GNV) est un gaz naturel utilisé comme carburant dans les voitures et les poids-lourds. Le BIOGNV est la version renouvelable du GNV. Issu du traitement et de la valorisation du biogaz à la suite de la fermentation des déchets organiques.



Focus sur la 3^e ligne métro : la ligne C

Dans un contexte de croissance des besoins de mobilité et d'acuité des enjeux environnementaux, le choix a été de créer une nouvelle ligne de métro (« ligne C » ci-après), qui se présente comme **le mode de transport le plus adapté et le plus performant pour répondre aux enjeux de transition énergétique et écologique.**

La 3^e ligne de métro "La ligne C" prévoit 200 000 validations par jour dès sa mise en service en 2028, pour un temps de trajet moyen de 20 minutes, permettant de :

- Relier et connecter les zones d'activités et d'emplois en périphérie ;
- Renforcer l'attractivité de l'agglomération, notamment par un plus grand maillage du réseau urbain et une meilleure couverture du territoire en transport public, en lien avec le réseau ferroviaire régional ;
- Inciter à de nouveaux comportements vers de nouveaux modes de transports durables.

Elle desservira directement l'Ouest, le Nord, l'Est et le Sud-Est de l'agglomération de Toulouse, et sur les communes de Colomiers, Blagnac, Toulouse et Labège.

La longueur de **cette ligne est d'environ 27 kilomètres**. Elle est **majoritairement souterraine** (une vingtaine de kilomètres) et comprend un viaduc à son extrémité sud. La ligne disposera de 21 stations (17 stations souterraines et 4 stations aériennes), **dont 7 permettront des correspondances avec le réseau structurant de transport en commun, ainsi que le réseau ferroviaire**. 18 ouvrages annexes souterrains seront construits pour permettre son exploitation.

Focus sur la Ligne Aéroport Express

Le tracé de la Ligne Aéroport Express (LAE), **reprend majoritairement le tracé de l'actuelle ligne T2 de tramway** dont les infrastructures seront adaptées afin d'offrir un service plus performant, améliorant notamment la fréquence de passage (9 à 10 minutes actuellement, 5 minutes demain).

Le point fort de cette partie du projet réside dans la construction de la station Jean Maga qui permettra la correspondance entre la ligne C de métro, la Ligne Aéroport Express et le tramway T1.

2. Connexion ligne B

Afin de permettre un accès depuis le terminus de la ligne B du métro à Ramonville aux zones économiques du Parc du Canal et Enova Labège-Toulouse, et de créer une connexion entre la ligne B du métro et la future ligne C, une étude d'un prolongement du métro B a été engagée. La Connexion Ligne B (CLB), d'une longueur de 2,7 km aura une emprise au sol minimale grâce à sa conception souterraine sur environ 500 m et la mise en place d'un viaduc sur 2,2 km.

Le point de connexion a été choisi en fonction de sa **situation géographique stratégique**. Cette station desservira, les commerces et services et les zones d'emploi, mais aussi les établissements universitaires et tertiaires.

La connexion avec la ligne B permet d'améliorer le maillage sud de l'agglomération, en lien avec le Téléphérique Urbain Sud desservant les sites de l'Université Paul Sabatier, du CHU Rangueil et de l'Oncopole. La fréquentation par jour est estimée à 14 000 voyages.

3. Les différents apports du projet Ligne C, Ligne Aéroport Express et Connexion ligne B

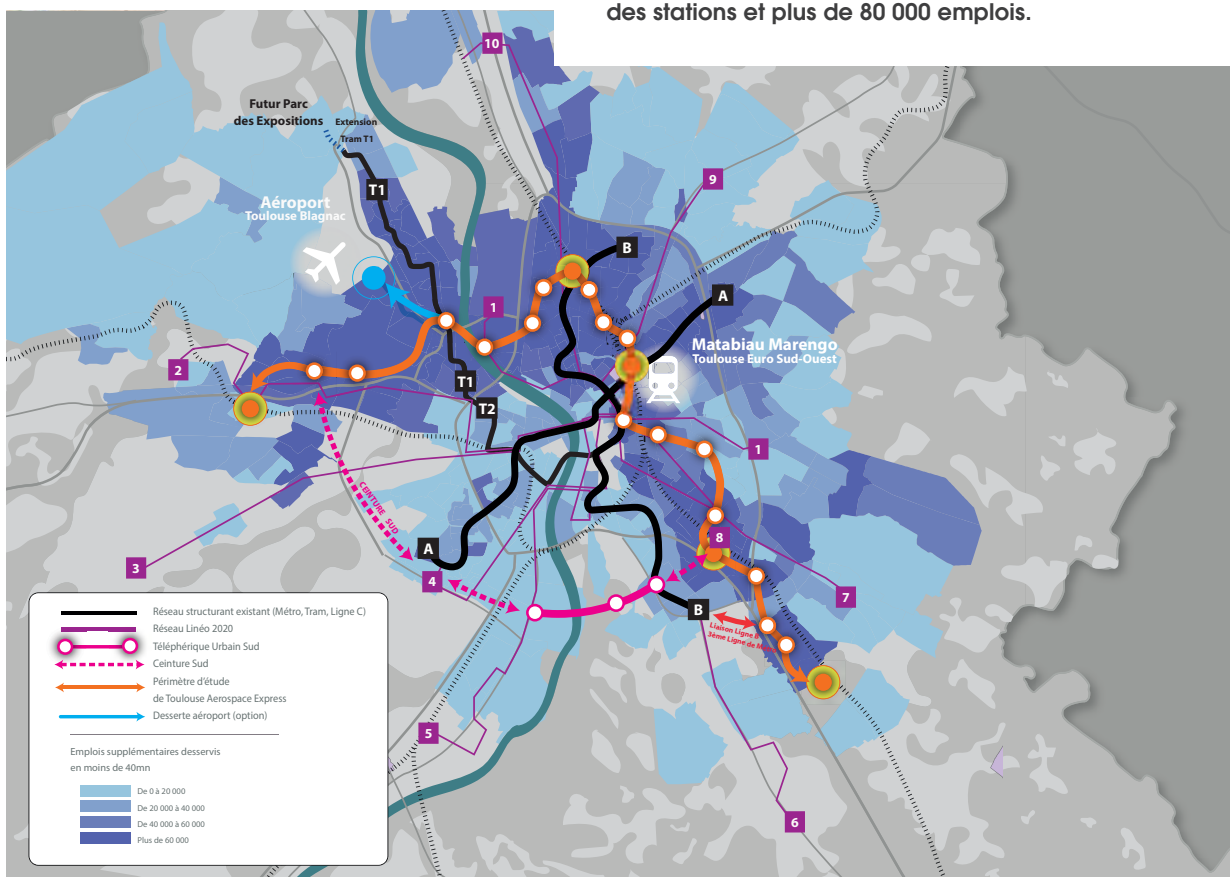
Les projets d'infrastructure Ligne C, LAE et CLB constituent un projet global qui va transformer l'agglomération toulousaine. Il propose une offre capacitaire et performante comme alternative à l'utilisation trop importante de la voiture particulière en répondant simultanément à plusieurs objectifs territoriaux fixés dès début 2015¹² :

- **Améliorer** l'accès aux grandes zones d'emplois ;
- **Desservir** des secteurs urbains denses où l'offre de transport actuelle est insuffisante ;
- **Accompagner** le développement de grands secteurs de projet d'ores et déjà identifiés ;
- **Connecter** ces nouvelles infrastructures aux autres réseaux structurants (train, métro, tramway, bus Linéo) ;
- **Améliorer** la desserte de la zone aéroport et de la gare Matabiau ;
- **Cibler** de nouveaux territoires d'accueil de population dans des secteurs qui deviennent bien desservis par les transports collectifs.

12 : Délibération du Comité syndical Tisséo Collectivités du 4 février 2015.

Une connexion optimale et un accès facilité à tous les territoires

L'itinéraire retenu pour la ligne C permettra de desservir directement plus de 100 000 habitants à moins de 600m des stations et plus de 80 000 emplois.





Un projet global respectueux de l'environnement

Un projet d'infrastructure de transport tel qu'un prolongement ou une création de ligne de métro a des incidences majeures sur la mobilité mais également sur la structure urbaine, il représente un enjeu majeur pour les émissions de gaz à effet de serre (GES).

Ainsi durant toute la phase de préparation du projet Tisséo Collectivités a multiplié les concertations et les analyses pour prendre en compte le plus de paramètres possibles dans les différentes phases du projet.

Les impacts environnementaux et les émissions de GES liées à réalisation de la construction des infrastructures ont été évalués. Des mesures de réduction ont été mises en place en privilégiant le choix d'un tracé limitant l'artificialisation des sols et en intégrant dans le projet des « zones vertes » naturalisées ou dédiées à l'agriculture à partir de surfaces initialement artificielles. Les effets positifs des opérations ligne C, LAE et CLB contre l'étalement urbain, compensent significativement les effets négatifs liés

Tisséo Collectivités s'engage à mettre en place un certain nombre de bonnes pratiques afin de diminuer les émissions de gaz à effet de serre

Jean-Michel Lattes,
Président de Tisséo Collectivités

à l'imperméabilisation des sols de ces trois opérations¹³. D'après l'Agence d'Urbanisme et d'Aménagement Toulousaine (AUAT), ce sont ainsi près de 200 à 400 hectare non imperméabilisés évités grâce aux effets indirects des projets sur la réduction de l'étalement urbain. Sur la base d'un facteur d'émission de 290 tonnes CO₂/ hectare artificialisé¹⁴, ce sont entre 55 100 et 113 100 tonnes de CO₂ non émis.

Les impacts et mesures en phase d'exploitation ont également été évalués afin de démontrer les multiples effets positifs sur l'environnement générés par les différentes opérations des Ligne C, LAE et CLB. **Le gain le plus important attendu est le report modal de la voiture individuelle vers des transports collectifs** pour les déplacements domicile-travail qui génèrent aujourd'hui près de 50% des kms parcourus dans l'agglomération.

Cette baisse attendue des trafics routiers génère des évolutions notables sur :

- Les émissions de gaz à effet de serre dont la baisse attendue est proche de 50 000 tonnes équivalent CO₂ / an, soit l'équivalent des émissions de 10 000 personnes ;
- Les consommations énergétiques par un effet report modal qui devrait générer une réduction de consommation de plus de 20 millions de litres de carburant / an ;
- Les nuisances sonores en lien avec une baisse du nombre de voitures en circulation et avec une réappropriation d'espaces publics par les piétons et les vélos autour des stations ;
- Le nombre d'accidents de la route dont la baisse est évaluée à 1,3%.

De plus, outre l'utilisation d'un matériel roulant 100% électrique, Tisséo Collectivités s'engage à mettre en place un certain nombre de bonnes pratiques en phase d'exploitation, afin de diminuer les émissions de gaz à effet de serre, telles que récupérer et valoriser l'énergie de freinage du métro.

¹³ : Ces effets sont estimés à moins de 10 hectares.

¹⁴ : Facteur d'émission ADEME – changement d'affectation des sols direct – prairie vers sols imperméabilisés.

DOCUMENT CADRE DE FINANCEMENT VERT

Le document cadre de financement vert de Tisséo Collectivités (« Document Cadre ») est aligné avec les Green Bond Principles (GBP) 2021 avec l'annexe de juin 2022¹⁵, publiés par l'International Capital Market Association (ICMA).

Conformément à ces Principes, et pour chaque instrument de financement durable, Tisséo Collectivités assure que ce dernier est conforme aux **4 piliers suivants** tel que présentés dans ce Document Cadre :



UTILISATION DES FONDS



PROCESSUS D'ÉVALUATION ET DE SÉLECTION DE PROJET



GESTION DES FONDS LEVÉS



REPORTING

Le Document Cadre suit également les principales recommandations visant à accroître la transparence des Principes en y intégrant notamment la Revue Externe (voir Partie III).

Soucieux de s'aligner sur les meilleures pratiques du marché, Tisséo Collectivités s'engage, à s'aligner aux exigences de l'Acte Délégué Climat (défini selon le règlement (EU) 2021/2139¹⁶) de la Taxonomie européenne (définie selon le règlement (EU) 2020/852¹⁷).

Ainsi, les critères d'éligibilité techniques de ce Document Cadre, listés dans la partie Utilisation des fonds, **sont établis conformément aux critères de contribution substantielle** (Substantial Contribution Criteria - SCC, formant partie des Technical Screening Criteria - TSC) à l'objectif d'atténuation du changement climatique de l'Acte Délégué Climat¹⁸ pour les activités économiques pertinentes (6.3 et 6.15).

En outre, Tisséo Collectivités tient compte des critères de non-préjudice significatif aux autres objectifs environnementaux (Do No Significant Harm - DNSH) **grâce notamment études menées dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale**¹⁹ ainsi qu'aux différentes procédures en place pour assurer le respect des exigences sociales minimales (voir Annexe 3).

15 : Green Bond Principles: https://www.icmagroup.org/assets/documents/Sustainable-finance/2022-updates/Green-Bond-Principles_June-2022-280622.pdf

16 : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32021R2139>

17 : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020R0852>

18 : [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=PI_COM:C\(2021\)2800](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=PI_COM:C(2021)2800)

19 : <https://www.haute-garonne.gouv.fr/Publications/Declarations-d-intention-enquetes-publiques-et-avis-de-l-autorite-environnementale/Eau/Autorisation-loi-sur-l-eau/3e-ligne-de-metro-et-ligne-aeroport-express>

Par cet engagement d’alignement des projets financés à l’objectif de contribution substantielle à l’atténuation du changement climatique conformément aux dispositions de l’Acte Délégué Climat de la Taxonomie européenne (SCC, DNSH et MS).

Par ailleurs, Tisséo Collectivités s’engage, dans la mesure du possible, à mettre à jour ce Document Cadre afin d’être le plus en ligne possible avec les meilleures pratiques de marché et les évolutions des standards et des réglementations européennes.

Le Document Cadre permet à Tisséo Collectivités d’émettre des instruments de financement obligataires verts y compris des placements privés.

OBLIGATION VERTE

un montant équivalent au produit de l’obligation est exclusivement destiné à (re) financer, en partie ou en totalité, des projets verts éligibles existants et/ou futurs alignés à au moins un des critères d’éligibilité techniques définis dans la partie Utilisation des fonds de ce Document Cadre.

Si Tisséo Collectivités venait à considérer la création d’un programme d’instrument de financement court terme vert alors ce dernier s’adoserait sur ce document cadre.



1. Utilisation des fonds

Un montant équivalent au produit de toute émission d’instrument de financement vert sera destiné au financement et/ou refinancement de Projets Verts Éligibles existants et/ou futurs. La combinaison de tous les Projets Verts Éligibles constitue le portefeuille de Projets Éligibles.



Afin d’être inclus dans le portefeuille de Projets Éligibles, les Projets Verts doivent respecter au moins un des critères d’éligibilités techniques définis dans les tableaux ci-dessous.

Tisséo Collectivités s’efforcera de ne pas dépasser 40% de refinancement du portefeuille de Projets Éligibles. Dans une approche de meilleur effort, Tisséo Collectivités divulguera la répartition entre financement et refinancement aux investisseurs en amont de ses émissions.

De plus, conformément au document « High-Level Mapping to the Sustainable Development Goals » publié par l’ICMA en juin 2022²⁰, Tisséo Collectivités présente également dans les tableaux ci-dessous **les contributions positives attendues des Projets Verts aux objectifs de développement durables (ODD) des Nations Unies.**

En sus des ODD identifiés par l’ICMA, Tisséo Collectivités tient à ajouter sa contribution aux ODD 5 - Égalité entre les sexes; ODD 9 - Industrie, innovation et infrastructures; et ODD 10 - Inégalités réduites.

20 : Mapping-SDGs-to-GSS-Bonds_June-2022-280622.pdf (icmagroup.org)

CATÉGORIES DE PROJET VERT ELIGIBLE	CATÉGORIES DES GBP	CRITÈRES D'ÉLIGIBILITÉ TECHNIQUES	CLASSIFICATION DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES DE L'UNION EUROPÉENNE	CONTRIBUTION AUX OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE (ODD)
Matériel roulant de transport public	Transport et mobilité durable	<p>Achat et entretien de matériel roulant électrique (zéro émission à l'échappement) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rames de métro ; • Tramway ; • Bus électrique ou hydrogène. <p>Critère d'éligibilité : critères de contribution substantielle à l'atténuation au changement climatique pour l'activité 6.3 de l'Acte délégué pour le climat (voir annexe)²¹.</p>	6.3. Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs.	 <p>11.2 D'ici à 2030, assurer l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable, en améliorant la sécurité routière, notamment en développant les transports publics, une attention particulière devant être accordée aux besoins des personnes en situation vulnérable, des femmes, des personnes handicapées et des personnes âgées.</p>
Infrastructure dédiée au transport public bas carbone	Transport et mobilité durable	<p>Construction et maintenance des infrastructures dédiées au transport public électrique :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Infrastructures de nouvelles lignes de métro (tunnels, stations, systèmes d'information, etc.); - Mesures permettant l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite. <p>Critère d'éligibilité : critères de contribution substantielle à l'atténuation au changement climatique pour l'activité 6.15 de l'Acte délégué pour le climat (voir annexe)²².</p>	6.15. Infrastructures favorables aux transports routiers et aux transports publics à faible intensité de carbone.	 <p>13.2 : Incorporer des mesures relatives aux changements climatiques dans les politiques, les stratégies et la planification nationales.</p>

21 : Les critères sont détaillés dans l'annexe II : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32021R2139>

22 : Les critères sont détaillés dans l'annexe II : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32021R2139>

LISTE D'EXCLUSION

Tisséo Collectivités n'utilisera pas le produit d'instrument de financement vert pour financer et ou refinancer des projets liés aux activités suivantes :

- L'achat de véhicules utilisant des combustibles fossiles ;
- La quote-part des actifs déjà financés par un autre financeur ou opérateur (Banque Européenne d'Investissement, Caisse des Dépôts et Consignation, etc.)

2. Processus de sélection et d'évaluation des projets

Comité d'évaluation et de suivi des émissions vertes

Tisséo Collectivités met en place un comité d'évaluation et de suivi des émissions vertes pour la gouvernance globale de ce Document Cadre et afin de garantir que les levées de fond des émissions vertes soient affectées exclusivement au financement des projets éligibles.

Ce processus consiste en une instruction des directions de Tisséo Collectivités au sein du comité d'évaluation et de suivi des émissions vertes.

Ce comité regroupe les directions suivantes :

- Direction des Finances et Affaires juridiques ;
- Direction des Achats et commande publique ;
- Direction des Projets Territorialisés ;
- Direction de la Gestion Patrimoniale ;
- Direction de la Stratégie et de la Planification ;
- Direction de l'Attractivité du réseau et des services de mobilité.

Ce comité est animé par la Direction des Finances et des Affaires Juridiques, et un relevé de décision est adressé au Président de Tisséo Collectivités et à la Direction Générale des Services. Ce comité se réunit au moins une fois par an, après l'arrêté des comptes de l'exercice correspondant à l'année de l'émission d'obligations vertes.

Dans une approche de meilleur effort, Tisséo Collectivités mettra ce document à disposition de tous sur le site internet de Tisséo Collectivités à l'adresse suivante : <https://tiseo-collectivites.fr/financement-de-tiseo-collectivites>.

Les responsabilités de ce comité d'évaluation et de suivi des émissions vertes sont les suivantes :

Sélectionner les projets à affecter

Dans un premier temps, la Direction Finances et Affaires Juridiques procède à une présélection des actifs éligibles (en cas de réalisation d'étude d'impact, celle-ci est utilisée comme aide à la décision). Ensuite, les projets sont sélectionnés sur la base de leur pertinence et des éléments de reporting existants éventuellement complétés par de nouveaux éléments pertinents.

Identifier les dépenses

Les dépenses de ces actifs sont constituées des dépenses directes en immobilisations corporelles (construction y compris terrains, matériel roulant, travaux, équipements).

Tisséo Collectivités met en place un comité d'évaluation et de suivi des émissions vertes pour la gouvernance globale

Direction générale des Services

Mise en place et l'exécution du financement vert

La mise en place et l'exécution du financement vert sont pilotées par la Direction des Finances. Pour décliner ses actions, la direction s'appuie sur les compétences et les ressources de Toulouse Métropole (principal membre contributeur du syndicat), en exécution d'une convention de mutualisation des moyens.

Les membres de ce comité de pilotage sont :

- Le Président de Tisséo Collectivités ;
- Le vice-président de Toulouse Métropole en charge des finances, membre du comité syndical de Tisséo Collectivités ;
- La Direction Générale et la direction générale adjointe ;
- Les directions des Finances de Tisséo Collectivités et de Toulouse Métropole.

Les rôles de ce comité sont de :

- Définir les grandes orientations en matière de dette et de financement vert ;
- Vérifier la bonne mise en œuvre de celles-ci sur la base d'un bilan annuel des actions réalisées et de leurs résultats ;
- S'assurer de la cohérence des grandes étapes calendaires de la mise en place d'un financement vert avec les besoins de financement de la feuille de route ;
- Procéder aux différents arbitrages en matière de priorisation des actions.

Le comité de pilotage se réunit chaque année au premier semestre. Ce comité peut se réunir à tout moment le cas échéant.

Suivi des projets éligibles sélectionnés

Tisséo Collectivités réalise, conformément à la réglementation applicable, des études d'impact permettant de caractériser l'impact environnemental de ses projets, en amont de leur sélection (voir partie II. 2.2).



Les projets sélectionnés font objet d'un suivi en quatre dimensions :

- **Technique** : Ce suivi est réalisé directement par les équipes techniques en charge du pilotage de la réalisation du projet afin de s'assurer que les différents indicateurs verts, ainsi que la planification de réalisation sont bien respectés.
- **Environnemental** : Ce suivi est réalisé directement par les équipes techniques en charge des aspects environnementaux des projets afin de s'assurer que les différentes étapes de mesure, de diagnostic et de mise en place de mesures correctives soient appliquées aux différents projets en accord avec le principe Éviter, Réduire, Compenser.
- **Financier** : Ce suivi est réalisé par la Direction des Finances sur la base des dépenses effectivement exécutées et des éventuelles mises à jour des budgets alloués afin de s'assurer du respect des enveloppes financières allouées et de la cohérence des indicateurs de suivi avec les indicateurs annoncés.
- **Risques** : Ce suivi est réalisé au niveau de la Direction Générale, qui sollicite les directions en fonction des thématiques de controverse : technique, financière, juridique, politique afin d'anticiper (quand cela est possible) ou de traiter les éventuelles controverses.

Chacune de ces dimensions est suivie par une cellule dédiée. Ces cellules se réunissent a minima annuellement pour partager et mettre à jour le suivi global du projet. En cas de besoin, un arbitrage par la Direction Générale sera effectué (exemple : sur la gestion des risques ou une modification substantielle du projet).

Un bilan annuel est établi, sous le pilotage de la Direction des Finances.

Mise à jour du reporting

Le comité d'évaluation est en charge de valider et de compléter le reporting annuel sur la base des éléments de reporting travaillés par les directions opérationnelles.

Ce comité d'évaluation et de suivi des émissions vertes valide également toute évolution du référentiel en fonction de l'évolution des projets de Tisséo Collectivités.

Gestion responsable des projets et des opérations

Tous les programmes des opérations de Tisséo Collectivités (dont les Projets Verts Éligibles) sont soumis à délibération du comité syndical de Tisséo Collectivités qui s'assure que leur mise en œuvre est conforme aux réglementations européennes en vigueur, au code de la commande publique et au processus interne en matière d'achats responsables.

Selon les cas, la maîtrise d'ouvrage des projets est assurée, soit directement par Tisséo Collectivités, soit sous mandat de délégation de maîtrise d'ouvrage à Tisséo Ingénierie ou Tisséo Voyageurs.

Dans la totalité des cas de grands projets de transports, Tisséo Collectivités est soumis à l'obtention d'une **autorisation environnementale** rendue sur la base d'une **étude d'impact** conformément aux dispositions du code de l'environnement.

De même, pendant la phase de travaux et d'exploitation, Tisséo Collectivités est tenu de réaliser des contrôles environnementaux spécifiques, qui sont encadrés et requis par la **Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (LOTI) n°82-1153 du 30 décembre 1982**.

Les opérations de réalisation de la ligne C de métro et de sa connexion à la ligne B existante sont indissociables et ont fait l'objet d'une enquête publique conjointe en 2019, qui a abouti à leur déclaration d'utilité publique en février 2020. Les projets ont fait l'objet d'une évaluation socio-économique, intégrée au dossier d'enquête publique de 2019. Cette évaluation a fait l'objet d'une supervision du Conseil Scientifique²³ de Tisséo Collectivités et d'une contre-expertise de la part du Secrétariat Général Pour l'Investissement (SGPI)²⁴, rattaché au Premier Ministre²⁵.

23 : Instance créée par délibération du 24 mai 2017 et composée de spécialistes reconnus et de notoriété incontestée dans les domaines de l'urbanisme et aménagement, l'analyse socio-économique, l'ingénierie technique et financière des projets d'infrastructure. Chacun de ces membres revêtait les qualités d'indépendance indispensables à leur mission.

24 : cf. https://www.gouvernement.fr/sites/default/files/contenu/piece-jointe/2021/04/rapport_ce_toulouse_lm3.pdf

25 : Afin de garantir la réalisation du projet conformément aux objectifs qualitatifs annoncés lors de l'enquête publique, Tisséo Ingénierie, mandataire de Tisséo Collectivités a mis en place un « Plan de Management de Projet » qui précise l'organisation permettant de garantir, dans le cadre de son mandat de maîtrise d'ouvrage, le respect de ses objectifs, en soulignant le fait qu'une Direction Performance est directement missionnée sur ce plan et assure l'interface avec Tisséo Collectivités, en garantissant le respect du cadre du mandat, c'est-à-dire du programme d'opération, dans ces 4 composantes : Coût, Délai, Périphérie Fonctionnel, Objectif / Résultat.





Méthodologie d'alignement avec les critères (DNSH) d'atténuation du changement climatique du règlement délégué (UE) 2021/239.

Pour chacun des projets financés par ce Document Cadre Tisséo Collectivités met tout en œuvre pour être aligné avec les DNSH des activités économiques éligibles de la taxonomie européenne dans la mesure du possible.

Cette méthodologie et les éléments d'analyse sont précisés dans l'Annexe 2.

Méthodologie d'alignement avec les Minimum Safeguards

Tisséo Collectivités s'engage à prévenir les risques liés à l'impact potentiel de ses activités sur les droits humains, la corruption, la fiscalité et la concurrence déloyale.

Ainsi, au-delà du respect des réglementations sociales françaises alignées sur les huit conventions fondamentales de l'Organisation Internationale du Travail qui incluent le travail des enfants et le travail illégal, Tisséo Collectivités a mis en œuvre plusieurs dispositifs internes visant à garantir l'impartialité, la transparence, et le respect des principes déontologiques.

Cette méthodologie et les éléments d'analyse sont également précisés en Annexe 3.

Tisséo Collectivités s'efforcera d'affecter intégralement le produit d'un instrument de financement durable donné dans un délai d'un an

Sacha Briand,
Membre du comité syndical de
Tisséo Collectivités, vice-président en charge
des finances à Toulouse Métropole

3. Gestion des fonds

Le produit net de chaque instrument de financement vert sera géré sur les comptes de trésorerie habituels de Tisséo Collectivités et un montant égal au produit net sera affecté au portefeuille de Projets Éligibles sélectionné par le comité d'évaluation et de suivi des émissions.

Tisséo Collectivités s'efforcera d'affecter intégralement le produit d'un instrument de financement vert donné dans un **délai d'un an** à compter de la date d'émission de chaque instrument de financement durable. En cas de refinancement, la période de retour en arrière sera limitée à 24 mois.

Dans l'attente de l'affectation complète du produit, Tisséo Collectivités s'engage à conserver le solde du produit net non affecté investi en trésorerie et équivalents de trésorerie, géré par le service de trésorerie et conformément à sa politique de trésorerie.

Tisséo Collectivités dispose d'un **système d'information interne** qui permettra de suivre le produit des instruments de financement durable jusqu'à ce que chaque projet soit réalisé. La direction des finances est chargée de surveiller le bassin de projets admissibles.

Le comité de suivi et d'évaluation des émissions vertes veille à ce que le montant total du produit recueilli au moyen d'instruments de financement durable demeure inférieur au montant du portefeuille de Projets Éligibles.

Une fois qu'un projet est réalisé et vendu ou en cas de désinvestissement, de report, d'annulation, d'inadmissibilité ou de controverse, Tisséo Collectivités réaffectera le produit pour financer d'autres Projets Éligibles Verts, dans un délai de 12 mois. Toute réaffectation de fonds sera documentée dans le prochain **rapport d'allocation et d'impact** suivant la réaffectation de fonds.

4.Reporting

Le rapport d'allocation et d'impact est publié, pour chaque émission obligatoire, dans l'année qui suit l'émission sur le site de Tisséo Collectivités à une fréquence annuelle jusqu'à l'allocation complète des fonds.

Il illustre le respect des engagements pris à l'émission, concernant l'affectation des fonds, le respect des critères d'éligibilité pour chaque projet/dispositif financé, et la présentation d'indicateurs d'impacts transverses aux projets.

Tisséo Collectivités aura également à cœur de rendre compte des cobénéfices sociaux de ses projets tels que l'emploi ou encore l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

De plus Tisséo Collectivités s'engage à publier sur son site internet :

• Deux rapports d'impact :

- Un rapport d'impact pendant la période des travaux de réalisation, portant sur les indicateurs de construction ;

- Un rapport d'impact une fois la mise en service de la ligne, et avant maturité de l'instrument, sur les indicateurs d'impact de mise en service, dans le cadre de ses obligations de bilan ex post issues de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs.

• Le rapport d'allocation des fonds inclura au moins les informations suivantes :

- Montant des fonds alloués versus non alloués ;
- Montant alloué par catégorie éligible ;
- Liste des projets éligible et description ;
- % de refinancement et période rétrospective ;
- Part de co-financement.

S'il y a eu un changement matériel dans les projets financés (par exemple controverse ESG) menant à un changement dans le portefeuille de dépenses vertes, ceci sera détaillé dans le rapport.

Les rapports d'impacts porteront sur les résultats environnementaux et co-bénéfices sociaux (CO₂ évité, économies d'énergie, profil des bénéficiaires) et inclura les méthodes de calcul et hypothèses sous-jacentes.



EXEMPLES D'INDICATEURS DE RÉSULTAT ET D'IMPACT POUR LA PHASE DE CONSTRUCTION

Infrastructure dédiée au transport public bas carbone

Indicateurs environnementaux :

- Nombre de kilomètres de voie construit
- Bilan carbone lié aux phases de construction
- Tonnes de déblais de construction réduits/recyclés/valorisés
- Nombre de rames/bus achetés
- Nombre d'arbres plantés dans le cadre du projet Ligne C

Co-bénéfices sociaux :

- Nombre d'emplois directs et indirects liés aux chantiers
- Nombre de visites de chantier par un écologue
- Nombre de médiateurs de proximité déployés
- Nombre de doléances de riverains
- Nombre de doléances de riverains traitées sur le chantier
- Indemnités de commerçants :
 - Nombre de commerçants indemnisés
 - Montant total d'indemnités versées

EXEMPLES D'INDICATEURS DE RÉSULTAT ET D'IMPACT POUR LA PHASE DE MISE EN SERVICE

Infrastructure dédiée au transport public bas carbone

Indicateurs environnementaux :

- Emissions GES évitées
- Réduction de la pollution de l'air (Nox, Sox, etc.)
- Réduction du transport motorisé
- Réduction du bruit
- Evolution du nombre de déplacements
- Baisse des circulations routières

Co-bénéfices sociaux :

- Nombre de bénéficiaires
- Gain de temps pour les usagers
- Nombre d'emplois créés ou soutenus
- Transfert modal estimé
- Réduction des nuisances sonores
- Nombre d'infrastructures accessibles aux personnes à mobilité réduite

EXEMPLES D'INDICATEURS DE RÉSULTAT ET D'IMPACT

Matériel roulant de transport public

- Nombre de rames achetées
- Emission de CO₂ par passager par kilomètre parcouru
- Emissions de CO₂ évitées grâce au matériel acheté
- Nombre de batteries recyclées
- Part de produits recyclés composant le matériel acheté
- Nombre de voyageurs transportés



REVUE EXTERNE

1. Second Party Opinion

Tisséo Collectivités a désigné Moody's Investor Services pour fournir une opinion indépendante (ci-après « Second Party Opinion ») sur le Document cadre de financement vert, en y intégrant :

- Son alignement avec les GBP ;
- Sa contribution au développement durable ;
- La performance de durabilité à l'échelle de l'émetteur.

La Second Party Opinion est disponible sur le site internet de Tisséo Collectivités à l'adresse suivante : <https://tisseo-collectivites.fr/financement-de-tisseo-collectivites>.

Tisséo Collectivités s'engage à revoir la Second Party Opinion en cas de modification majeure du Document cadre de financement vert.

2. Vérification externe

La Direction Régionale des Finances Publiques (DRFIP) vérifie la régularité des dépenses ordonnancées par Tisséo Collectivités.

En sa qualité de comptable assignataire de Tisséo Collectivités, le Directeur Régional des Finances Publiques certifie que les dépenses figurant sur l'état produit ont été payées.

Tisséo Collectivités s'engage à faire réaliser chaque année par un auditeur externe une revue de l'allocation du produit des émissions des obligations vertes conforme au Document Cadre et à publier ces rapports sur son site internet: <https://tisseo-collectivites.fr/>



ANNEXES

1. SC : Évaluation de l'alignement des projets de Tisséo Collectivités avec les critères d'examen technique définis dans de la taxonomie européenne et permettant de déterminer les conditions dans lesquelles une activité économique est considérée comme contribuant de manière substantielle à l'atténuation du changement climatique

CATÉGORIES DE PROJET VERT ELIGIBLE	CLASSIFICATION DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES DE L'UNION EUROPÉENNE	CRITÈRES D'ÉLIGIBILITÉ TECHNIQUES	ANALYSE
Matériel roulant de transport public	6.3. Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs	<p>Les dépenses éligibles de cette catégorie suivront les critères de contribution substantielle à l'atténuation du changement climatique.</p> <p>L'activité satisfait à l'un des critères suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'activité consiste à assurer le transport urbain ou suburbain de voyageurs et les émissions de CO₂ à l'échappement sont nulles; • Jusqu'au 31 décembre 2025, l'activité consiste à assurer le transport routier interurbain de voyageurs au moyen de véhicules des catégories M2 et M3 des groupes 1 ou A. Ces véhicules sont conformes à la dernière norme Euro VI, c'est-à-dire à la fois aux exigences du règlement (CE) no 595/2009 et, à compter de l'entrée en vigueur des modifications apportées audit règlement, aux exigences de ces actes modificatifs, y compris avant qu'elles ne soient applicables, ainsi qu'à la dernière étape de la norme Euro VI figurant dans le tableau 1 de l'annexe I, appendice 9, du règlement (UE) no 582/2011 lorsque les dispositions régissant cette étape sont entrées en vigueur mais ne sont pas encore applicables pour ce type de véhicule. Lorsqu'une telle norme n'est pas disponible, les émissions directes de CO₂ des véhicules sont nulles. 	<p>Les émissions de CO₂ à l'échappement de tous les véhicules financés par Tisséo Collectivités sous cette catégorie seront nulles.</p> <p>Tisséo Collectivités s'engage à exclure l'achat de véhicules utilisant des combustibles fossiles (voir liste d'exclusion, page 29).</p> <p>ALIGNÉ</p>

CATÉGORIES DE PROJET VERT ELIGIBLE

CLASSIFICATION DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES DE L'UNION EUROPÉENNE

CRITÈRES D'ÉLIGIBILITÉ TECHNIQUES

ANALYSE

Infrastructure dédiée au transport public bas carbone

6.15. Infrastructures favorables aux transports routiers et aux transports publics à faible intensité de carbone

Les dépenses éligibles de cette catégorie suivront les critères de contribution substantielle à l'atténuation du changement climatique.

L'activité satisfait au moins à l'un des critères suivants :

- L'infrastructure est destinée à l'exploitation de véhicules dont les émissions de CO₂ à l'échappement sont nulles : points de recharge pour véhicules électriques, améliorations de la connexion au réseau électrique, stations de réapprovisionnement en hydrogène ou réseaux routiers électriques;
- L'infrastructure et les installations sont destinées au transbordement de fret entre les modes : infrastructure de terminal et superstructures de la voie pour le chargement, le déchargement et le transbordement de marchandises;
- L'infrastructure et les installations sont destinées au transport public urbain et suburbain de voyageurs, y compris les systèmes de signalisation associés pour les systèmes ferroviaires, de métro et de tramway.

ET

L'infrastructure n'est pas destinée au transport ou au stockage de combustibles fossiles.

Les infrastructures et les installations financés sous cette catégorie seront destinées au transport public urbain et suburbain de voyageurs y compris les systèmes de signalisation associés pour les systèmes ferroviaires, de métro et de tramway.

Les infrastructures ne seront pas destinées au transport ou au stockage de combustibles fossiles.

ALIGNÉ

2. DNSH : Évaluation de l'alignement des projets de Tisséo Collectivités avec les critères d'examen technique définis dans la taxonomie européenne et permettant de déterminer si l'activité économique ne cause pas un préjudice important à l'un des quelconques autres objectifs environnementaux.

Activité 6.3. Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs

NE PAS CAUSER DE PRÉJUDICE IMPORTANT

ANALYSE

2) Adaptation au changement climatique

Les risques climatiques matériels importants pour l'activité ont été identifiés parmi ceux répertoriés dans le tableau de la Section II de l'Appendice A (Critères génériques du principe consistant à « ne pas causer de préjudice important » en vue de l'adaptation au changement climatique) au moyen d'une évaluation approfondie des vulnérabilités et des risques climatiques. Cette évaluation est proportionnelle à l'échelle de l'activité et à sa durée de vie prévue, à savoir :

(a) pour les investissements dans des activités dont la durée de vie prévue est inférieure à 10 ans, l'évaluation est effectuée au moins en réduisant l'échelle des projections climatiques ;

(b) pour toutes les autres activités, l'évaluation est effectuée à l'aide de projections climatiques haute résolution et à la pointe de la technologie sur un ensemble de scénarios futurs cohérents avec la durée de vie prévue de l'activité, y compris, au moins, des scénarios de projections climatiques sur 10 à 30 ans pour les principaux investissements.

L'opérateur économique a développé un plan pour mettre en œuvre des solutions d'adaptation afin de réduire les risques climatiques matériels importants pour l'activité. Les solutions d'adaptation identifiées doivent être mises en œuvre dans un délai de cinq ans à compter du début de l'activité (pour les biens existants). Ces solutions d'adaptation ne nuisent pas aux efforts d'adaptation et n'ont pas non plus d'incidence négative sur le niveau de résistance aux risques climatiques matériels d'autres personnes, de la nature, de biens ou d'autres activités économiques, et sont cohérentes avec les efforts d'adaptation locaux, sectoriels, régionaux ou nationaux.

La Loi Climat et Résilience (LCR), la Stratégie Nationale d'Adaptation au Changement Climatique et le Plan National d'Adaptation au Changement Climatique précisent le cadre de travail des autorités organisatrices de la mobilité et orientent le développement de nouveaux services autour des mobilités actives.

Une évaluation des risques climatiques a été effectuée dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale

Pour chaque de type de risque climatique, des mesures d'évitement, réduction et compensation en phase de travaux ou d'exploitation, sont identifiées.

Exemples : risque inondation : respect des mesures du plan de prévention des risques inondations existant, construction au-dessus de la cote historique la plus haute, transparence hydraulique.

ALIGNÉ

Activité 6.3. Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs

NE PAS CAUSER DE PRÉJUDICE IMPORTANT

ANALYSE

3) Utilisation durable et protection des ressources hydrologiques et marines

Néant

-

4) Transition vers une économie circulaire

Des mesures sont en place pour gérer les déchets, conformément à la hiérarchie des déchets, tant dans la phase d'utilisation (maintenance) qu'en fin de vie de la flotte, notamment via la réutilisation et le recyclage des batteries et de l'électronique (en particulier des matières premières critiques qu'elles contiennent).

Les fabricants des matériels sélectionnés par Tisséo-Collectivités sont tenus de reprendre les batteries en fin de vie (7 à 10 ans selon le modèle de bus électrique). Le taux de recyclage, assuré par une branche dédiée au recyclage, atteint 70 à 80%. Les fournisseurs de véhicules électriques s'engagent sur un taux de recyclabilité de 94%. Les déchets de travaux sont directement gérés par la direction technique de Tisséo en les incluant dans les cahiers des charges dès le lancement des marchés. En tant que producteur de déchets Tisséo collectivités est :

- tenu d'en assurer ou d'en faire assurer l'élimination dans des conditions n'engendrant pas de nuisances pour la santé et l'environnement (Art. L.541-2 du Code de l'Environnement) ;
- responsable de ses déchets jusqu'à leur élimination, et doit pouvoir justifier de leur destination finale à la demande de l'administration.

Les consignes sont diffusées sur les différents sites d'exploitation afin de respecter le tri sélectif. Concernant les pneumatiques, dans le cadre du marché « Entretien du parc de pneu bus », Tisséo Collectivités et son fournisseur s'accordent sur des taux de pneus utilisés rechapés et recreusés²⁶.

ALIGNÉ

26 : Process du rechapage : recyclage des pneus par le remplacement sur la carcasse du pneu de la bande de roulement ou les flancs et recreusé : augmente la durée de vie du pneu et réduit la consommation du carburant Fonctionnel, Objectif / Résultat.

Activité 6.3. Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs

NE PAS CAUSER DE PRÉJUDICE IMPORTANT

ANALYSE

5) Prévention et contrôle de la pollution

S'agissant des véhicules routiers de catégories M, les pneumatiques sont conformes aux exigences en matière de bruit de roulement externe dans la classe d'efficacité énergétique la plus élevée et au coefficient de résistance au roulement (qui influe sur l'efficacité énergétique du véhicule) dans les deux classes d'efficacité énergétique les plus élevées, conformément au règlement (UE) 2020/740 du Parlement européen et du Conseil et tel qu'il peut être vérifié à partir de la base de données européenne sur l'étiquetage énergétique (EPREL).

Le cas échéant, les véhicules satisfont aux exigences de la phase la plus récente applicable de la réception par type au regard des émissions Euro VI des véhicules utilitaires lourds définies conformément au règlement (CE) n° 595/2009.

L'ensemble des pneumatiques acquis respectent les réglementations applicables, avec un engagement du fournisseur.

ALIGNÉ

6) Protection et rétablissement de la biodiversité et des écosystèmes

Néant

-

Activité 6.15. Infrastructures favorables aux transports routiers et aux transports publics à faible intensité de carbone

NE PAS CAUSER DE PRÉJUDICE IMPORTANT

ANALYSE

2) Adaptation au changement climatique

Les risques climatiques matériels importants pour l'activité ont été identifiés parmi ceux répertoriés dans le tableau de la Section II de l'Appendice A (Critères génériques du principe consistant à « ne pas causer de préjudice important » en vue de l'adaptation au changement climatique) au moyen d'une évaluation approfondie des vulnérabilités et des risques climatiques. Cette évaluation est proportionnelle à l'échelle de l'activité et à sa durée de vie prévue, à savoir :

(a) pour les investissements dans des activités dont la durée de vie prévue est inférieure à 10 ans, l'évaluation est effectuée au moins en réduisant l'échelle des projections climatiques;

La Loi Climat et Résilience (LCR), la Stratégie Nationale d'Adaptation au Changement Climatique et le Plan National d'Adaptation au Changement Climatique précisent le cadre de travail des autorités organisatrices de la mobilité et orientent le développement de nouveaux services autour des mobilités actives.

De plus la Métropole de Toulouse a adopté en 2019 le Plan climat-air-énergie territorial (PCAET).

Technologiques ou naturels, les risques majeurs sont identifiés avec précision pour mieux répondre aux éventuelles situations de crise par la métropole (<https://tisseo-collectivites.fr/financement-de-tisseo-collectivites>).

Activité 6.15. Infrastructures favorables aux transports routiers et aux transports publics à faible intensité de carbone

NE PAS CAUSER DE PRÉJUDICE IMPORTANT

ANALYSE

2) Adaptation au changement climatique

(b) pour toutes les autres activités, l'évaluation est effectuée à l'aide de projections climatiques haute résolution et à la pointe de la technologie sur un ensemble de scénarios futurs cohérents avec la durée de vie prévue de l'activité, y compris, au moins, des scénarios de projections climatiques sur 10 à 30 ans pour les principaux investissements.

L'opérateur économique a développé un plan pour mettre en œuvre des solutions d'adaptation afin de réduire les risques climatiques matériels importants pour l'activité. Les solutions d'adaptation identifiées doivent être mises en œuvre dans un délai de cinq ans à compter du début de l'activité (pour les biens existants). Ces solutions d'adaptation ne nuisent pas aux efforts d'adaptation et n'ont pas non plus d'incidence négative sur le niveau de résistance aux risques climatiques matériels d'autres personnes, de la nature, de biens ou d'autres activités économiques, et sont cohérentes avec les efforts d'adaptation locaux, sectoriels, régionaux ou nationaux.

Tisseo Collectivité suit le plan de prévention locaux des risques d'inondation (PPRI) de l'agglomération toulousaine.

Des études de sol géotechniques, obligatoires pour ce type de projet, ont été réalisées afin d'identifier les sols argileux et les risques de mouvement de terrain différentiel consécutif à la sécheresse et à la réhydratation des sols argileux.

Le Plan de Gestion des Risques d'Inondation (PGRI) est le document stratégique qui fixe les grandes orientations de la politique de gestion des risques d'inondation à l'échelle du Bassin hydrographique Adour-Garonne, pour les six ans à venir. Le PGRI Adour-Garonne 2016-2021 a été approuvé le 22 décembre 2015 (<https://tisseo-collectivites.fr/financement-de-tisseo-collectivites>).

L'exposition du projet aux principaux risques climatiques tels que sécheresse et fortes chaleurs est limitée : 75% de l'infrastructure est construite en souterrain. La partie restante, plus exposée, fait l'objet d'analyses de risques et de mesures spécifiques. Cette partie résiduelle du réseau ne constitue pas une surface critique engendrant une fragilité systémique pour l'ensemble de l'infrastructure.

L'ensemble du périmètre est encadré par un plan de prévention des risques.

Contre les risques d'inondations, le projet respecte les règlements des PPRI Garonne et Hers, et prévoit également des mesures pour la prise en compte de la crue millénaire du TRI Garonne.

- Les émergences seront aménagées afin d'éviter toute arrivée massive d'eau de pluies d'orages extrêmes dans les stations

Contre la canicule, les espaces publics autour des stations sont conçus pour ménager des espaces de confort thermique (plantations d'arbres et surfaces perméables) et aussi la lutte contre les îlots de chaleur (albédo des matériaux).

Activité 6.15. Infrastructures favorables aux transports routiers et aux transports publics à faible intensité de carbone

NE PAS CAUSER DE PRÉJUDICE IMPORTANT

ANALYSE

2) Adaptation au changement climatique

-

Les risques d'accidents majeurs suivant ont été évalués : Les risques externes liés à l'environnement (événements climatique, catastrophes naturelles ou technologiques, inondations, etc.); Les risques d'origine humaine (liés aux personnes, leurs comportements, etc.); Les risques d'origine interne (erreur de conception, etc.). Pour chacun d'entre eux des mesures de gestion des risques ont été identifiées en phase travaux et exploitation lorsque cela était possible.

Le matériel qui sera installé lors de la mise en œuvre du métro est identique à celui en place pour le métro de Dubaï, ce qui garantit une bonne résistance aux chaleurs extrêmes.

ALIGNÉ

3) Utilisation durable et protection des ressources hydrologiques et marines

Les risques de dégradation environnementale liés à la préservation de la qualité de l'eau et la prévention du stress hydrique sont identifiés et pris en compte, conformément à un plan de gestion de la protection et de l'utilisation de l'eau, développé en collaboration avec les acteurs concernés.

Un plan de gestion de la protection et de l'utilisation de l'eau est requis par la Directive 2000/60/CE, transposée vers la Loi n° 2004-338 du 21 avril 2004.

Pendant la phase chantier, Tisséo Collectivités va mettre en place un observatoire de surveillance environnementale de chantier, pour suivre les niveaux d'eaux dans les puits et les débits des sources, ainsi que leur qualité physicochimique pendant toute la durée du chantier de la ligne C du métro Toulousain.

Chaque année, un bilan annuel de synthèse des résultats des mesures sera établi, à l'échelle de l'ensemble des points de surveillance et remis dans le contexte hydrologique de l'année : il s'agira d'un document synthétique, présentant une cartographie de synthèse des points de mesures, leur regroupement par aquifères, et l'interprétation des données à l'échelle de la ligne C.

ALIGNÉ

Activité 6.15. Infrastructures favorables aux transports routiers et aux transports publics à faible intensité de carbone

NE PAS CAUSER DE PRÉJUDICE IMPORTANT

ANALYSE

4) Transition vers une économie circulaire

Au moins 70 % (en poids) des déchets de construction et de démolition non dangereux (à l'exclusion des matériaux naturels définis dans la catégorie 17 05 04 de la liste européenne des déchets établie par la décision 2000/532/CE) produits sur chantier sont préparés en vue du réemploi, du recyclage et d'autres formules de valorisation de matière, y compris les opérations de remblayage qui utilisent des déchets au lieu d'autres matériaux, conformément à la hiérarchie des déchets et au protocole européen de traitement des déchets de construction et de démolition. Les opérateurs limitent la production de déchets dans les processus en lien avec la construction et la démolition, conformément au protocole européen de traitement des déchets de construction et de démolition, en tenant compte des meilleures techniques disponibles et en pratiquant la démolition sélective afin de permettre le retrait et la manipulation en toute sécurité des substances dangereuses et de faciliter le réemploi et le recyclage de qualité élevée grâce au retrait sélectif des matériaux, en ayant recours aux systèmes de tri des déchets de construction et de démolition disponibles.

L'article 79 de la loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) fixe à l'État et aux collectivités territoriales un objectif de valorisation d'au moins 70 % des matières et déchets produits sur les chantiers de construction dont ils sont maître d'ouvrage (réemploi, recyclage ou autre valorisation matière) à l'horizon 2020 en accord avec la directive-cadre européenne relative aux déchets de 2008.

L'opération va générer de 2,6 à 2,7 millions de m³ de déblais. Ils seront principalement constitués de matériaux inertes non pollués et composés en grande partie de molasses extraites en profondeur. La qualité des déblais sera analysée par échantillonnage et les filières de traitement seront adaptées à la nature des matériaux extraits.

Pour les déchets inertes qui constituent la majorité des volumes, plusieurs débouchés ou filières de valorisation sont envisageables : remblaiement de carrières, besoins en matériaux sur des projets locaux (Toulouse Castres...), filières innovantes de valorisation (fabrication de briques...).

Les mesures envisagées sont les suivantes :

Suivi de la traçabilité des mouvements de terres excavées par l'utilisation de documents de suivi de type Bordereau de Suivi des Terres Valorisables (BSTV) et/ou de type Bordereau de Suivi de Déchets (BSD).

ALIGNÉ

Activité 6.15. Infrastructures favorables aux transports routiers et aux transports publics à faible intensité de carbone

NE PAS CAUSER DE PRÉJUDICE IMPORTANT

ANALYSE

5) Prévention et contrôle de la pollution

Le cas échéant, les bruits et vibrations causés par l'utilisation de l'infrastructure sont atténués par la mise en place de tranchées ouvertes, de murs antibruit ou d'autres mesures, et sont conformes à la directive 2002/49/CE.

Des mesures sont adoptées pour réduire le bruit, la poussière et les émissions de polluants au cours des travaux de construction ou de maintenance.

La directive 2002/49/CE est transposée en France par les textes suivants : Loi n° 2005-1319 du 26 octobre 2005 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement ; ordonnance n° 2004-1199 du 12 novembre 2004 prise pour la transposition de la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement ; décret n° 2006-361 du 24 mars 2006² relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et modifiant le code de l'urbanisme ; arrêté du 3 avril 2006 fixant la liste des aérodromes mentionnés au I de l'article R.147-5-1 du code de l'urbanisme ; l'arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.

En phase travaux, un dossier de bruit de chantier sera adressé en mairie au moins un mois avant le démarrage du chantier et de nombreuses dispositions de réduction de bruit de chantier seront mises en œuvre avec les entreprises de travaux ;

En phase exploitation et en particulier dans les secteurs aériens en viaduc, les habitations exposées à un niveau de bruit qui dépasse les niveaux sonores réglementaires feront l'objet de mesures de protection acoustique. Les protections à la source (écrans acoustiques) seront privilégiées. Toutefois, en cas de difficultés techniques ou de bâtis isolés, des isolations de façades seront mises en place.

ALIGNÉ



Activité 6.15. Infrastructures favorables aux transports routiers et aux transports publics à faible intensité de carbone

NE PAS CAUSER DE PRÉJUDICE IMPORTANT

ANALYSE

6) Protection et rétablissement de la biodiversité et des écosystèmes

Une évaluation des incidences sur l'environnement (EIE) ou vérification préliminaire (« screening ») a été réalisée, pour les activités ayant lieu au sein de l'UE, conformément à la directive 2011/92/UE²⁷. Pour les activités ayant lieu dans des pays tiers, une EIE a été réalisée conformément à des normes internationales ou à des dispositions nationales équivalentes. Si une EIE a été réalisée, les mesures de compensation et d'atténuation requises pour protéger l'environnement sont mises en œuvre.

Pour les sites/opérations situés dans ou près de zones sensibles pour la biodiversité (notamment le réseau Natura 2000 de sites protégés, les sites classés au patrimoine mondial de l'UNESCO et les zones clés pour la biodiversité (Key Biodiversity Areas), ainsi que d'autres zones protégées), une évaluation appropriée, lorsque nécessaire, a été réalisée et les mesures d'atténuation nécessaires ont été mises en place en fonction de ses conclusions.

Le cas échéant, l'entretien de la végétation le long des infrastructures de transport routier permet d'éviter la propagation d'espèces envahissantes.

Des mesures d'atténuation ont été mises en œuvre pour éviter les collisions avec des animaux sauvages.

Article R122-2 du Code de l'Environnement, rubrique 39 : L'évaluation des incidences sur l'Environnement est réalisée systématiquement pour certains projets, et soumise à examen au cas par cas pour d'autres.

La vérification de l'application des mesures de compensation est partielle, ce DNSH vient renforcer les exigences.

L'ordonnance du 3 août 2016 (modification du code de l'environnement) et son décret d'application du 11 août ont pour objectif de transposer la directive 2011/92/UE telle que modifiée par la directive 2014/52/UE.

Par ailleurs, la loi "Climat et résilience" du 22 août 2021 incluant la lutte contre l'artificialisation des sols qui a un impact majeur sur la biodiversité. Le principe de zéro artificialisation nette tel que défini par cette loi pourrait aussi être utilisé pour démontrer la conformité.

Une étude complète sur l'incidence du projet sur les zones Natura 2000 a été réalisée en amont des travaux, conformément aux directives européennes 2009/147/CE et 92/43/CEE. Les habitats naturels et les espèces présentes (aquatiques, insectes, oiseaux insectes) ont été identifiées. Des mesures d'évitement seront donc mises en œuvre (ex : traversée de site en souterrain ou contournement). L'étude conclut qu'au regard de leur localisation, des aménagements prévus, des de leur localisation, des aménagements prévus, des modes de réalisation et des mesures mises en place, les opérations TAE et CLB ne seront pas de nature à impacter les sites NATURA 2000 et n'en remettront donc pas en cause l'intégrité.

ALIGNÉ

27 : La date de transposition de la directive 2011/92/UE par les états membres n'est pas précisée.

3. Garanties sociales minimales

Tisséo Collectivités respecte les critères de garanties minimales. L'émetteur est soumis au droit français et les projets financés sont tous situés en France.

Selon le rapport final sur les garanties minimales publié en octobre 2022 par la Plateforme sur la finance durable, la France a adopté au niveau national une législation portant sur l'obligation de diligence raisonnable en matière de droits de l'Homme et d'environnement, ce qui pourrait a priori être considéré conforme à l'article 18, la loi sur la diligence raisonnable s'appliquant à Tisséo Collectivités.

Le comité d'évaluation et de suivi des émissions est responsable de l'examen régulier des actifs alloués afin de s'assurer du maintien de leur conformité aux critères d'éligibilité et de veiller à ce qu'ils ne soient pas confrontés à des controverses majeures.

Déontologie

Suite à la loi 2016-483 du 20 avril 2016, Tisséo Collectivités a mis en place plusieurs dispositifs relatifs à la déontologie :

- Institution du référent déontologue;
- Mise en place d'une Charte de déontologie pour les agents;
- Sensibilisation aux enjeux déontologiques, associée à un rappel de la charte, pour l'ensemble du comité de direction (dernier en novembre 2022);
- Note de service intégrant les évolutions réglementaires en matière de cumul d'activités et le contrôle déontologique;
- Une séance de sensibilisation sur la déontologie, et notamment la lutte contre la corruption passive ou active, s'est tenue en comité de direction le 23 juin 2023;
- Diffusion d'une note de service portant sur les conflits d'intérêt et leur prévention;
- Participation à la Conférence « Déontologie, principe de neutralité et de laïcité : mon rôle de manager »;
- Instauration du référent alerte éthique;
- Guide des procédures d'achat Tisséo Collectivités avec un focus spécifique sur le sourcing;
- Rappel des obligations déontologiques pour les managers dans les lignes directrices de gestion;
- Déclarations d'intérêts et Déclarations du patrimoine pour les élus et agents;
- Tenue à jour de fiches de missions individuelles retraçant les différents intérêts connus des élus;
- Intégration des règles déontologiques dans les processus RH.

Tisséo Collectivités est affilié au CDG31, le dispositif de signalement des actes de violence, de discrimination, de harcèlement et d'agissements sexistes dans la fonction publique.

En complément, Tisséo Collectivités dispose d'un panel de cabinets d'avocats, sélectionnés après mise en concurrence, et intervenant dans les différents domaines d'activité de Tisséo Collectivités.

Respect de droits de l'homme et du travail :

La France a adhéré à huit conventions de l'Organisation Internationale du Travail (OIT) :

1. L'interdiction de toute forme de travail forcé ou obligatoire (Convention 29, 1930)
2. La liberté syndicale et le droit d'organisation (Convention 87, 1948)
3. Le droit d'organisation et de négociation collective (Convention 98, 1949)
4. L'égalité de rémunération (Convention 100, 1951)
5. L'abolition du travail forcé (Convention 105, 1957)
6. La lutte contre la discrimination (Convention 111, 1958)
7. Le respect de l'âge minimum (Convention 138, 1973)
8. L'élimination des pires formes de travail des enfants (Convention 182, 1999)

Tisséo Collectivités, Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), est soumis au respect du droit français et aux normes et pratiques issues du droit de l'Union Européenne. En ce sens, Tisséo Collectivités respecte de plein droit les huit conventions de l'OIT auxquelles la France adhère.

Si Tisséo Collectivités n'a pas approuvé de texte spécifique concernant le respect des droits de l'Homme, il respecte toutes les dispositions du droit français applicables à la fonction publique.

Par ailleurs, le cadre juridique des marchés publics applique les normes européennes et nationales de respect des droits de l'Homme au travail, aux stades de la candidature et de l'offre.

Ainsi, les prestataires de Tisséo Collectivités sont soumis aux clauses contractuelles d'obligation de réaliser, sanctionnées par une interdiction de soumissionner en cas de non-respect.

En ce sens, Tisséo Collectivités s'engage à veiller au respect des droits de l'Homme dans la réalisation de ses activités et dans le choix de ses partenaires économiques.



tisseo-collectivites.fr