



COMPTE-RENDU

DU COMITE SYNDICAL

SEANCE DU 13 DECEMBRE 2017

*
* *

L'an deux mille dix-sept, le treize décembre à Toulouse Métropole, le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Toulousaine, s'est réuni sous la présidence de Monsieur Jean-Michel LATTES, Président du Syndicat Mixte.

	PRESENTS	POUVOIR	ABSENTS EXCUSES
TOULOUSE METROPOLE			
ANDRÉ Gérard	X		
AUJOULAT Michel	X		
BRIAND Sacha	X		
CARNEIRO Grégoire	X		
CHOLLET François	X		
DEL BORRELLO Marc	X		
GRASS Francis	X		
KELLER Bernard	X		
LAGLEIZE Jean-Luc		X (M. Grass)	
LATTES Jean-Michel	X		
MARTI Marthe			X
MOUDENC Jean-Luc		X (M. Lattes)	
TRAUTMANN Pierre	X	X (M. Aujoulat à partir de 11h06)	
TRAVAIL-MICHELET Karine	X		
AREVALO Henri	X		
LAFON Arnaud	X		
BACOU Denis	X		
GUYOT Philippe	X		

MONSIEUR LE PRESIDENT OUVRE LA SEANCE DU COMITE SYNDICAL A 9 H10.

PROPOS INTRODUCTIFS

M. LE PRESIDENT introduit son propos en évoquant une année très riche en avancées collectives sur les sujets mobilités au sein des territoires.

- Lors du 26^{ème} Palmarès des mobilités organisé par le magazine Ville Rail & Transports, Tisséo-Collectivités a reçu le Pass d'argent. Cette distinction couronne les résultats de Tisséo en tant que réseau de transports en commun qui a su développer de nouveaux services et donner plus d'espace aux nouvelles mobilités. Ce prix a été attribué au regard de l'évolution de notre réseau et des potentialités que cela représente.

Cette année, les chiffres de fréquentation vont être particulièrement bons avec des progressions très significatives. Il profite de l'occasion pour annoncer un record de fréquentation de notre réseau, le 24 novembre, avec 766 430 validations. Cela traduit une véritable dynamique de notre réseau.

- Concernant notre projet Mobilités « 2020-2025-2030 » :
 - Un bilan de la consultation des PPA réalisé le 29 mars 2017 : plus de 270 acteurs associés (collectivités membres, partenaires publics et privés, CODEV, associations...)
 - Une enquête publique qui s'est déroulée du 4 septembre au 10 octobre 2017 : plus de 550 avis recueillis, des sujets variés (financement, modes actifs, intermodalité, environnement, gouvernance...)
 - Un exercice de prospective financière à horizon 2030 approuvé le 4 octobre 2017
 - 2 Conférence des Exécutifs rassemblant l'ensemble des partenaires (mars et novembre)
 - Les équipes de Tisséo Collectivités – TM – SICOVAL - SITPRT déjà engagées dans la mise en œuvre des actions et compléments nécessaires (opérations et études).

En synthèse : un projet partenarial et un processus de travail a été réalisé avec des étapes importantes avec le lancement d'une nouvelle phase de commissions territoriales au 1^{er} trimestre 2018.

- Concernant Toulouse Aerospace Express :
 - Début 2017, le bilan du débat public et la poursuite des études
 - La mise en place d'un Conseil Scientifique en mars 2017 pour veiller à la qualité et à la pertinence des études entreprises par Tisséo Collectivités
 - La saisine par Tisséo Collectivités de la CNDP pour la nomination d'un garant de la concertation post débat-public (M. Jean-Claude Ruyschaert) qui est également le garant de la connexion ligne B,
 - La poursuite du débat public avec le dialogue territorial : rencontre des élus, des acteurs institutionnels (Région Occitanie, Conseil Départemental 31...), économiques (Airbus, ATB, Stade Toulousain...) et les porteurs de grands projets urbains (TESO, Toulouse Aerospace, ENOVA...).
 - Juillet 2017, l'approbation du programme de l'opération

- Novembre 2017, le lancement d'une nouvelle phase d'information-participation.

En synthèse : des étapes essentielles franchies, la nécessité d'aller plus loin dans l'organisation et l'ambition. Une année 2018 qui sera marquée notamment par la préparation du dossier d'enquête publique et la démarche d'évaluation socio-économique.

➤ Concernant le doublement de la capacité de la Ligne A :

- Une fermeture de la ligne A cet été (du 17 juillet au 20 août)
- La mise en place d'un réseau de substitution
- 50 % des voyageurs se sont reportés sur le réseau de substitution et sur le réseau classique
- Une bonne utilisation des compléments d'offres alternatives (Vélo'Toulouse, service covoiturage...)

En synthèse : un chantier ambitieux qui permettra de répondre à la demande croissante de déplacements sur la ligne, une nouvelle phase de travaux à l'été 2018.

- L'application de la nouvelle grille tarifaire. Il vous sera proposé prochainement des retours sur ces applications afin que l'on puisse en mesurer l'évolution. Les recettes vont suivre la fréquentation. Elles seront supérieures à la prospective.
- La signature du nouveau de Contrat de service public qui
 - affiche l'ambition du Tisséo Collectivités en faisant le lien entre les différents « projets phare »,
 - constitue le complément indispensable à la mise en place des actions du Projet Mobilités,
 - s'inscrit dans une trajectoire financière pluriannuelle maîtrisée, avec un objectif de recettes et des données de fréquentation réalistes.

En lien direct avec des décisions prises aujourd'hui, il souhaite mettre en évidence les points suivants :

- Monsieur Moudenc est absent à cette séance, car il participe à la réunion nationale sur les territoires. Nous sommes dans la perspective nationale des Assises de la Mobilité. Cette démarche doit aboutir à un projet de Loi d'Orientation des Mobilités avec une programmation associée au premier semestre 2018. Lors de ce CS, nous aborderons donc la contribution de Tisséo Collectivités réalisée en lien avec Toulouse Métropole. Elle s'articule autour de 3 propositions :
 - Soutenir le financement des grands projets d'infrastructures métropolitaines et garantir le développement soutenable des territoires
 - Favoriser et mieux organiser les mobilités urbaines durables
 - Faciliter l'innovation et les partenariats.

➤ La connexion Ligne B :

Un travail partenarial engagé SMTC-Tisséo – SICOVAL – SMAT - AUAT pour définir la solution technico financière la plus adaptée,

Mars 2017, dossier de choix : présentation de la solution retenue et validation des principales caractéristiques techniques du projet

Juillet 2017, l'approbation du programme de l'opération

Octobre 2017, la saisine par Tisséo Collectivités de la CNDP pour la nomination d'un garant de la concertation

➤ Le bouquet Linéo :

- mise en service des Linéo 6 (7 500 validations), Linéo 7 (12 000 validations) et Linéo 8 (11 000 validations)

- démarrage des travaux d'aménagement des Linéo 3 et Linéo 9

Lors de ce CS, nous poursuivons avec le programme du Linéo 10 et du prolongement du Linéo 1.

L'année 2018 sera également celle de mise en service du Linéo 9 sur la commune de l'Union et du prolongement de Linéo 1.

Lors du CS de février, nous aurons l'occasion de faire une présentation détaillée sur l'évaluation du concept de Linéo. L'enjeu est d'avoir un dossier Linéo très complet qui permette d'évaluer les retombées et les retours de ce dispositif.

➤ Cette séance revêt un caractère important avec l'intégration du réseau du Muretain Agglo.

La séance se terminera par une Conférence de Presse et la signature de l'accord avec le Muretain Agglo et par un moment de convivialité autour d'un cocktail déjeunatoire.

Il invite les membres du comité syndical à la cérémonie des vœux de Tisséo Collectivités qui aura lieu le 19 janvier à l'Hôtel Mercure. Cette cérémonie sera l'occasion de présenter les équipes, de faire un bilan des actions 2017 et d'évoquer ensemble les perspectives 2018.

M. le Président donne la parole à Jérôme Kravetz pour la présentation de l'intégration du réseau du Muretain.

Jérôme KRAVETZ : Le réseau TAMtam devient Tisséo. C'est l'intégration d'un réseau à dimension locale au réseau de la grande agglomération de l'aire métropolitaine toulousaine. Les études ont commencé en 2012 et l'ambition partagée était de valoriser le cœur du bassin de Muret, d'organiser la multi-modalité au pôle d'échanges de Muret et de Portet sur Garonne qui sont des points importants de rabattement y compris en articulation avec le TER et l'offre régionale ; favoriser les connexions au réseau structurant de Tisséo : métro, tramway et Linéo et augmenter l'utilisation des transports en commun sur tout ce territoire. L'intégration a été progressive depuis 2012. A partir du 8 janvier, elle marque une étape importante pour le Muretain Agglo. Ce nouveau réseau matérialise l'aboutissement d'un partenariat plusieurs fois réaffirmé et qui a fait l'objet d'un travail intense avec les collègues dans le cadre du projet Mobilités pour les prochaines étapes. L'organisation du schéma sur le territoire consiste en un réseau structurant autour du TER, autour du Linéo 5 dès septembre 2019, 7 lignes qui sont directement connectées au métro et/ou au tram, un réseau de bus maillé avec des offres en préfiguration de lignes express, des nouvelles connexions internes au Muretain Agglo et un réseau en articulation avec les haltes ferroviaires du corridor.

Pour Muret, cœur du réseau, 16 lignes seront en correspondance à la gare. Un travail du pôle d'échanges de Muret a été effectué ; 6 lignes internes à Muret et 8 branches en rabattement interne au Muretain, sur la gare de Muret, ainsi que deux lignes en connexion directes à Basso-Cambo.

Les 14 lignes de l'étoile sont en articulation avec le réseau TER. Les horaires ont été fixés en partie avec les horaires des TER afin de pouvoir organiser ce rabattement.

Sur Portet, même articulation avec un peu moins de lignes. Le Linéo 5 sera lancé en septembre 2019, mais le maillage du réseau autour de ce Linéo est déjà anticipé puisque la ligne 52 est déjà une ligne forte. Le pôle d'échanges est également renforcé avec 7 lignes en correspondance à la gare et les mêmes articulations avec le réseau TER. Les temps de parcours seront également fiabilisés puisque des aménagements ont été réalisés, notamment autour du rond-pond Dide, qui permettront d'avoir une meilleure régularité sur ces horaires-là.

Nous développons également des spots covoiturage : 9 spots sont envisagés sur le Muretain Agglo. Un appel à projets spécifique d'appel à covoiturage dans le cadre de l'AMI sera lancé prochainement et permettra d'avoir une expérimentation sur les territoires les plus reculés du Muretain Agglo, ceux un peu moins dense et ceux qui n'ont pas pu être intégrés au 8 Janvier puisque le périmètre de l'ex CAM devenu Muretain Agglo a évolué en début d'année.

On peut remarquer un taux élevé de l'utilisation de la voiture sur ces territoires et donc enclin à trouver des conducteurs pour permettre le covoiturage, d'autant plus qu'à l'heure actuelle le taux de remplissage des voitures est faible, 1,34 % en moyenne. Le territoire est donc propice à ce type d'expérimentation.

Cela est une étape importante, mais pas la dernière puisque qu'un certain nombre d'études ont été lancées pour la réalisation des projets de demain.

Le SMTC a en effet travaillé avec les élus et les techniciens du Muretain Agglo sur la ligne express entre Muret et Basso Cambo. Nous réfléchissons sur la ligne express de Saint Lys vers Colomiers Gare, l'actuelle ligne 116. Nous sommes toujours sur une recherche de l'amélioration continue de la desserte du corridor sud-ouest élargi. Nous réfléchissons sur des transversalités renforcées, le but de l'étoile muretaine étant d'avoir des connexions vers la polarité et la centralité. Le SMTC continue à travailler sur ces sujets-là en lien avec les équipes du Muretain Agglo.

M. LE PRESIDENT ajoute que le SMTC a reçu l'arrêté préfectoral du Préfet de la Région Occitanie qui porte adhésion du Muretain Agglo au Syndicat. Il est ravi d'avoir la concrétisation officielle de cette adhésion.

INTERVENTIONS

M.AREVALO se félicite du record de fréquentation du réseau le 24 Novembre, mais il faut rester prudent. Certes le réseau progresse en attractivité. Toutefois, deux autres facteurs importants peuvent expliquer ce phénomène : d'une part, la saturation importante que rencontrent les toulousains dans leur mobilité automobile : cet élément traduit le retard pris sur la mobilité de cette grande agglomération ; D'autre part la prise de conscience collective sur les questions écologiques est en train de progresser avec cette idée que chacun, à sa mesure, peut contribuer, par des efforts quotidiens, à la lutte contre le réchauffement climatique. Il se réjouit que cette prise de conscience soit largement partagée. Il est donc nécessaire de répondre très vite à ces nouveaux besoins : le programme Linéo pourra en partie répondre à ces exigences, avec le renforcement de l'usage des Linéo en site propre et les sortir de la circulation. Des mesures sont prévues, mais n'arriveront à terme qu'en 2027-2028-2030. La question de l'urgence reste donc posée.

M. LE PRESIDENT concernant les projets de transport, il a eu le sentiment la semaine dernière à Paris, qu'il y a Toulouse et les autres. Aucune agglomération n'a de projet comme celui du SMTC. Par ailleurs, l'augmentation très forte de la fréquentation de la ligne A et de la ligne B correspond à une augmentation simultanée de la fréquentation des Linéo. Ceci démontre l'efficacité de l'effet maillage, avec une offre en progression. Tout un effet réseau commence à se constituer, qui renforce la pertinence de la connexion des réseaux Linéo avec le métro.

COMPTE-RENDU DES DECISIONS PRISES PAR LE PRESIDENT EN APPLICATION DES DISPOSITIONS DE L'ARTICLE L.2122-22 DU CODE GENERAL DES COLLECTIVITES TERRITORIALES (LISTE ANNEXEE AU PRESENT ORDRE DU JOUR).

N° de décision	Objet :	Contrôle de légalité
2017.1.1114	Décision d'autoriser l'EPIC à signer le marché relatif à la rénovation de la ligne A du métro de Toulouse – renforcement du tapis de pilotage automatique hors appareil de voie avec la société FONTANIE pour un montant de 78 000 € HT.	28/11/2017
2017-1-1115	Déclaration d'infructuosité- marché d'assurance pour le SMTC - Lot 2 : Dommages aux biens	16/11/2017
2017-1-1116	Déclaration d'infructuosité- marché d'assurance pour le SMTC - Lot 3 : Responsabilité civile	16/11/2017
2017-1-1117	Déclaration d'infructuosité- marché d'assurance pour le SMTC -Lot 4 : Protection juridique du Syndicat et Protection fonctionnelle des membres de l'assemblée délibérante et des agents.	16/11/2017
2017-1-1119	Décision d'autoriser l'EPIC à signer le marché relatif au renouvellement des tunnels de lavage du dépôt bus d'Atlanta avec la société Equip Lavaggi Industriali SRL pour un montant de 144 600 € HT.	28/11/2017

Liste des décisions prises par le Président du SMTC par délégation du Comité Syndical (article L5211-10 du CGCT) relatives à la préparation, la passation, l'exécution et le règlement des marchés et accords cadres et de leurs avenants

MARCHES							
Date CS	Numéro de marché	Objet du marché	Titulaire	Montant en € HT	Date de Notification	Durée du marché	Renouvellement
13/12/2017	MA2017-344	MS 34 AC 2013-1002: Evolution de l'outillage réseau	AXIANS	49 679,58 €	30/11/2017	5 mois	
13/12/2017	MA2017-345	Cérémonie de tirage de clés Calypso et fourniture de modules sécuritaires (SAM)	SPIRTECH	14 250,00 €	28/11/2017	6 mois	
13/12/2017	MA2017-346	MS 3 AC 2016-701: Améliorations fonctionnelles système VAL suite à l'accident du 18 juin 2013	SIEMENS	366 100,00 €	30/11/2017	12 mois	

Liste des décisions prises par le Président du SMTC par délégation du Comité Syndical (article L5211-10 du CGCT) relatives à la préparation, la passation, l'exécution et le règlement des marchés et accords cadres et de leurs avenants										
AVENANTS										
Date CS	Numéro de marché	Objet du marché	Numéro et objet de l'avenant	Titulaire	Montant initial en € HT	Nouveau Montant en € HT	Augmentation/Diminution	Avis CAH	Prolongation Durée du marché	Date de Notification
13/12/2017	MA2015-573	Aménagement du local archives de Tisséo SMTC Station Jolimont - lot n°8 : Electricité	3 diminution	MIDI-PYRENEES ELECTRICITE	39 500,00 €	34577,49	12,46%	/	/	23/11/2017

POINT 1 - PROJET MOBILITES - TOULOUSE AEROSPACE EXPRESS

POINT 1.1 - PROGRAMME DES POLES D'ECHANGES TOULOUSE AEROSPACE EXPRESS - APPROBATION

Rapporteur : M. le Président

Le programme du projet Toulouse Aerospace Express a été approuvé le 5 juillet 2017. Le chapitre 6 du livre 3 est consacré aux pôles d'échanges. Il indique les fonctions à assurer à chacune des stations en matière d'intermodalité.

Il convient de préciser la configuration des pôles d'échanges en vue de la préparation du dossier d'enquête publique. Il s'agit notamment de dimensionner et de spatialiser les différents équipements identifiés au sein de chaque pôle d'échanges.

A travers la définition des besoins menés au cours du second semestre, en lien avec les territoires, et la phase d'information et participation menée en novembre et décembre, à travers notamment une dizaine d'ateliers au cours de l'automne, le programme des pôles d'échanges a été précisé sur leur configuration et leur coût. Il intègre 7 pôles : Colomiers Gare, Sept Deniers, La Vache, Toulouse-Lautrec, Côté Pavée, Montaudran, La Cadène.

Le pôle d'échanges Matabiau-Marengo est intégré quant à lui au projet Toulouse Euro Sud Ouest.

Les études doivent se poursuivre pour préciser la configuration des pôles d'échanges Jean Maga, et INPT, ainsi que la localisation et la configuration de la station Sept Deniers, plusieurs localisations restant possibles à ce stade.

Le programme prévoit :

- 1 500 places de stationnement à destination des vélos, dont 800 en accès réglementé
- 3 000 places de stationnement à destination des voitures, réparties en 4 parcs relais,
- 5 gares bus,
- 8 espaces de dépose, reprise et covoiturage.

Le programme adopté le 5 juillet comporte une enveloppe correspondant au garage atelier et pôles d'échanges, à hauteur de 85 M€, dont une enveloppe de 17 M€ pour les pôles d'échanges de surface estimée par les études préliminaires.

Cette enveloppe correspond ainsi aux équipements de surface : stationnement vélo, espaces de dépose, reprise et co-voiturage, un parc relais en surface (sous réserve des études à poursuivre sur Sept Deniers), 3 gares bus et une participation au financement des cheminements entre métro et train.

Ce programme est complété par les parcs silos de La Vache, Colomiers Gare et La Cadène, représentant 500 places au total, ces deux derniers comprenant des gares bus.

Leur coût de ces équipements est estimé à 40 à 60 M€ selon les dispositions constructives et architecturales des bâtiments.

Pour ce complément de programme, il est proposé de faire appel à des montages innovants et partenariaux, à préciser au cours du 1^{er} semestre 2018, et de préciser la maîtrise d'ouvrage en liaison avec les partenaires publics concernés.

INTERVENTIONS

M. CHOLLET souhaite savoir s'il est prévu des prises de recharge électrique pour véhicules électriques.

M. LE PRESIDENT a demandé que tous les parcs-relais de Tisséo, y compris ceux déjà en place, soient désormais équipés de recharge électrique. Aujourd'hui, le parc-relais n'est plus « une boîte à voiture ». Des mutations s'opèrent aujourd'hui dans les parcs-relais. La baisse programmée des voitures conduira à une mutation des parkings, à condition de prévoir ce dispositif dès aujourd'hui.

M. AREVALO s'interroge sur le nombre de places de stationnement vélo aménagées sur l'ensemble des stations : 1 500 places vont être créées. C'est peu.

Il souhaite que les équipes de Tisséo puissent se tourner vers un système évolutif, et étudier l'emplacement où les parcs vélos sont positionnés pour éventuellement multiplier par deux ou par trois le nombre de places. Le coût est faible.

Il préconise l'idée d'intégrer, dans ce programme, 300 à 400 places par station. Un grand nombre de personnes utilisent aujourd'hui le vélo électrique, notamment les personnes âgées.

M. LE PRESIDENT donne son accord pour intégrer la remarque de M. Arévalo dans le dispositif.

M. CARNEIRO indique qu'avoir une vision prospective de la modernité en matière de recharge électrique est une très bonne chose, mais il y a également un autre concept : le véhicule à hydrogène. Il faudrait peut-être l'étudier : on ne connaît pas aujourd'hui l'orientation de la demande. C'est une option qui semble avoir « pignon sur rue ».

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver le programme joint à la présente délibération ;
- d'autoriser M. le Président de Tisséo Collectivités à définir les conditions globales de financement à travers la recherche de partenariats institutionnels et innovants.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 1.2 - POINT D'INFORMATION - AVIS DU CONSEIL SCIENTIFIQUE SUR LA DESSERTE AEROPORT

Rapporteur : M. le Président

L'expertise de cette étude :

- s'est traduite par un rythme de travail dense (de mai à octobre 2017),
- s'est caractérisée par une concertation étroite avec les porteurs de cette alternative notamment dans le cadre du dialogue territorial,
- a été menée par Tisséo Collectivités avec l'Agence d'Urbanisme et Tisséo Ingénierie.

Plusieurs réunions ont été organisées :

- le 30 mai 2017, réunion de présentation des hypothèses de desserte auprès des représentants de Blagnac, de l'Aéroport et d'Airbus,
- le 7 novembre 2017, réunion de restitution des résultats auprès du Conseil Scientifique,
- le 30 novembre 2017, réunion de présentation des travaux conduits en groupe miroir auprès d'une vingtaine de représentants de la société civile (CODEV, Union des Comités de quartiers, Collectif Citoyen, AUTATE...), des milieux économiques (CCI) et des entreprises (Aéroport, Airbus...).

Il propose de laisser la parole à Monsieur Vandevoorde pour qu'il expose l'avis du Conseil Scientifique.

SUSPENSION DE SEANCE AFIN DE PERMETTRE A M. VANDEVOORDE DE PRESENTER LE POINT 1.2.

M. VANDEVOORDE rappelle que le conseil scientifique avait émis en juin dernier une première note d'étape concernant la desserte de l'aéroport où il était recommandé que la desserte de l'aéroport ne soit plus optionnelle, mais fasse partie intégrante du programme et que soit étudié un large éventail de solutions de façon à ce que les enjeux soient suffisamment mis en évidence.

Le programme de l'opération a été approuvé le 5 Juillet. Il a été donné un avis favorable à l'adoption de ce programme, sous réserve que ce soit un programme de référence susceptible d'être adapté en fonction du résultat des études alternatives qui sont encore en cours.

Le rapport d'études sur les variantes de desserte de l'aéroport a été achevé par les services de Tisséo et porté à la connaissance du conseil scientifique. Il comprend toutes les investigations complémentaires qui avaient été demandées, de sorte que cela puisse être, non pas un accord résigné ou un choix par défaut, mais que le dossier remporte la conviction des membres du conseil scientifique. Cet avis a été rendu à l'unanimité par le conseil scientifique.

Outre la population importante, le secteur nord-ouest se caractérise par deux choses : l'aéroport qui est la principale porte d'entrée de la métropole, depuis l'extérieur avec la gare Matabiau et deuxièmement, une plate-forme industrielle particulièrement importante : 90 000 emplois, très répartie tout autour de l'aéroport et qui aujourd'hui voit une part des transports collectifs dans le déplacement domicile-travail particulièrement faible. Cette situation a des conséquences sur la saturation automobile du secteur, qui commence à porter atteinte à la compétitivité de la zone.

Les trafics potentiels sont les suivants : sur l'aéroport, nous avons aujourd'hui 4500 passagers par jour qui vont vers l'aéroport en utilisant soit la navette aéroport, soit la branche T2 du tram. Ce sont essentiellement des passagers aériens, mais également des salariés de l'aéroport.

La part modale est de l'ordre de 17 %. Avec un accroissement de cette part modale et la croissance de l'aéroport, on peut penser que le trafic potentiel du trafic des passagers aériens rejoignant l'aéroport par les transports en commun, peut être de l'ordre de 8 à 10 000 passagers par jour. Pour les déplacements domicile-travail, à l'horizon 2030, il y aura une forte concentration d'emplois, environ 100 000 avec une part modale nettement améliorée qui pourrait être de l'ordre de 20 à 25 % si les conditions s'y prêtent contre 5 % aujourd'hui.

Cela peut générer 35 à 50 000 déplacements métro par jour en fonction de l'ampleur de la zone desservie. Ce secteur nord-ouest va générer un quart du trafic prévisible sur la ligne TAE, d'où l'importance d'examiner soigneusement la manière dont cette desserte est assurée.

Trois grandes familles de solutions : par Purpan, par Jean Maga et par Blagnac Centre.

Les solutions passant par Purpan ont été légitimement écartées, même si elles sont aujourd'hui encore prônées par le Collectif Citoyen dans le cadre de l'alternative centre. Malgré l'intérêt d'une desserte par Purpan qui au demeurant est très bien desservi par le tramway avec une fréquence de 5 minutes, cela ne permet pas d'améliorer sensiblement la desserte vers l'aéroport car il resterait un tronçon commun T1-T2 entre Purpan et Jean Maga, et dans le meilleur des cas, on pourrait au mieux obtenir une fréquence de 10 minutes ce qui est insuffisant pour apporter le saut qualitatif susceptible d'apporter des reports modaux attendus.

Quant aux solutions passant par le centre de Blagnac, elles se heurtent à différents inconvénients : soit elles allaient directement de La Vache à Blagnac, en traversant des zones peu denses et peu susceptibles de densification, en laissant côté la desserte des quartiers denses du boulevard de Suisse et des Sept Deniers (perte de près de 10 000 passagers par jour). Pour celle faisant le détour par le Boulevard de Suisse et les Sept Deniers pour remonter vers le centre de Blagnac, il y avait un surcoût de l'ordre de 230 M€ pesant largement sur l'opération. De ce fait, aucune de ces deux solutions ne correspond pleinement aux objectifs assignés à TAE.

On se retrouve ramené à la comparaison des trois variantes passant par Jean Maga :

- une connexion avec la navette express à Jean Maga (C1),
- une fourche métro avec une branche vers l'aéroport (C2),
- une boucle avec un tracé sous les pistes (C3).

Il n'existe pas de solution permettant d'assurer directement à la fois la desserte de l'aéroport et celle de l'ensemble du secteur aéronautique.

- la solution en fourche n'assure qu'une fréquence deux fois moins bonne sur ses branches que sur le tronçon commun ; elle ne dessert pas le secteur AéroConstellation sauf à envisager ultérieurement une prolongation coûteuse.

- la solution sous les pistes laisse de côté les secteurs Saint Martin du Touch, AéroConstellation, le siège social d'Airbus et Saint Martin du Touch.

Ces solutions de desserte directe de l'aéroport par le métro présentent par ailleurs un coût supplémentaire de respectivement 140 et 200 M€. Il convient alors d'examiner si la suppression de la rupture de charge pour rejoindre l'aéroport d'une part est économiquement justifiée et d'autre part compense la moins bonne desserte des secteurs d'activité aéronautique :

Un calcul sommaire montre que :

- si les conditions de correspondance sont bonnes et si la fiabilité de la navette express est suffisante pour ne pas amener à prendre un temps de précaution supplémentaire, le différentiel de temps de parcours vers l'aéroport est de 6 minutes par rapport aux solutions avec rupture de charge. Avec un trafic journalier de 8 à 10 000 passagers par jour et un coût de l'heure de 16€ (prépondérance de déplacements professionnels), le gain annuel à retenir est de l'ordre de 4M€. Ainsi, en ne considérant que le trafic issu de l'aéroport, la rentabilité de cet investissement complémentaire serait au plus de 2 à 3% et le bilan économique actualisé négatif.
- le trafic potentiel issu de la zone aéronautique est largement prépondérant, de l'ordre de 4 fois supérieur à celui généré par l'aéroport.

A la demande du Conseil Scientifique, Tisséo Collectivités a effectué un bilan socio-économique, certes simplifié, pour se focaliser sur l'écart entre les différentes variantes. Dans les choix d'investissement public, le calcul socio-économique n'est pas le seul élément à prendre en compte certes, mais c'est un élément important qui permet de rationaliser la bonne utilisation des fonds publics.

Ce calcul a été mené avec rigueur et ces résultats sont suffisamment robustes pour bien éclairer les choix.

- les variantes desservant directement l'aéroport apportent un gain de trafic supplémentaire vers l'aéroport de respectivement 600 et 1000 passagers par jour avec pour chacun d'entre eux un gain de temps de 4 à 6 minutes ;
- chacune des trois variantes assure un très fort report modal vers les transports en commun des déplacements domicile-travail et des gains de temps voisins, avec un avantage avec les solutions de la Navette et de la Fourche qui desservent mieux l'ensemble du secteur aéronautique;
- ces différences d'avantages ne compensent pas le fort écart de coût d'investissement entre les solutions : la variante navette express conduit à un bilan économique supérieur de 300 à 500 M€ à celui des variantes C2 (fourche) et C3 (passage sous les pistes) ; l'écart de TRI par rapport à une solution de référence théorique permettant d'isoler l'impact sur l'aéroport et la zone aéronautique est de l'ordre de 10 points par rapport aux deux autres.
- la solution en fourche est finalement meilleure au plan du bilan socio-économique que la solution de la boucle passant sous les pistes, car elle réalise un meilleur compromis entre la desserte de l'aéroport et celle des emplois aéronautiques.
- ces résultats restent stables vis-à-vis des variations de la valeur de temps pour les passagers à destination de l'aéroport : même pour le cas extrême d'un triplement de la valeur du temps (passage de la valeur du temps des transports urbains à la valeur du temps du transport aérien y compris voyages à longue distance qui n'est certainement pas le cas de l'aéroport de Blagnac où prédominent les vols intérieurs) l'ordre du classement des différentes solutions n'est pas modifié. Si naturellement les écarts de bilan actualisé diminuent, les différences de taux de rentabilité interne restent stables.

Ainsi, la solution proposée par Tisséo Collectivités (passage par Jean Maga et desserte de l'aéroport assurée par une navette express à fréquence de 5 minutes) paraît au Conseil Scientifique un choix étayé et porteur d'avenir sous les réserves suivantes :

- que l'aménagement de la navette express entre Jean Maga et l'aéroport fasse partie intégrante du projet,

- que la station de correspondance Jean Maga soit conçue de façon à minimiser les inconvénients de la rupture de charge avec un bâtiment unique et des dénivellées entièrement mécanisés,
- que les aménagements de la voie de tramway garantissent la fréquence et le temps de parcours (avec notamment la dénivellation du carrefour Dewoitine) et que les rames soient reconditionnées pour s'adapter au trafic issu de l'aéroport (place pour les bagages, information voyageurs sur les vols...)
- que l'aménagement du tramway modernisé soit conçu de façon à s'adapter aux besoins actuels et futurs : extension vers le nord de façon à suivre le plan de développement de l'aéroport et à desservir le secteur AéroConstellation ainsi que le Parc des Expositions.

Le Conseil Scientifique recommande en outre :

- de façon à réserver toutes possibilités de desserte dans l'avenir, que les réservations soient faites pour permettre le cas échéant la réalisation à terme d'une desserte directe de l'aéroport par la solution fourche si le besoin s'en fait sentir pour des raisons aujourd'hui non connues (réservations minimum pour amorce du tunnel et appareil de voie),
- de façon à renforcer l'attractivité du dispositif pour les usagers de l'aéroport, que soit examinée avec l'aéroport la possibilité de rapprocher la station de l'aérogare (avec deux arrêts possibles à proximité des terminaux A/B et C/D et éventuellement prolongation jusqu'au parking P5, la navette jouant alors aussi le rôle de desserte interne à l'aéroport) ou à défaut que soit prévue la mécanisation du cheminement entre la station de la navette express et le hall de l'aérogare,
- que soit examinée la possibilité de transformation ultérieure en « people mover » automatique garantissant des fréquences élevées avec un coût d'exploitation mesuré,
- que les conditions de la correspondance T1/T2 à Jean Maga soient améliorées autant que faire se peut.

M. LE PRESIDENT remercie le Conseil Scientifique pour ce travail de grande qualité.

M. KELLER approuve la pertinence des analyses et des arguments essentiellement financiers développés par M. Vandevoorde.

Il fait cependant remarquer que la même énergie d'analyse financière n'a pas été déployée sur la desserte ou non de la gare. D'emblée, la gare était desservie. Il est quand même dommage de parler de logique d'intermodalité en créant une rupture de charge sur l'aéroport.

Cette 3^{ème} ligne est extrêmement pertinente quand elle affiche sa volonté de desservir les zones d'emploi prioritaires de la métropole et les principales portes de desserte de la métropole toulousaine. L'aéroport a été oublié. C'est un aéroport dans la ville tout comme la gare. C'est une spécificité.

« Blagnac c'est Toulouse. Que serait Toulouse sans Blagnac ? »

Une des questions importantes reste celle du surcoût. Il faudra veiller à trouver des solutions qui permettront de ne pas pénaliser les salariés du pôle aéroportuaire.

Il insiste sur la participation très forte de l'aéroport au développement économique de la métropole toulousaine.

M. LE PRESIDENT a participé avec Francis Grass à de nombreuses réunions qui se sont tenues avec les clubs économiques. Les deux dernières ont eu lieu avec Réussir et Compass avec à chaque fois une personne d'Airbus qui s'est prononcée avec force et vigueur en faveur de notre solution. Airbus considère que cette étude à l'ancienne n'est pas si mauvaise : en effet, ce système permet une desserte complète de l'espace, alors que le passage par l'aéroport occulte les évolutions possibles, en particulier toute la zone aéroconstellation, qui plus est la non desserte de Saint Martin du Touch est une vraie question, lorsqu'on veut créer une zone qui va du domicile au travail.

M. GRASS prend acte de l'avis du conseil scientifique qui conforte les analyses qui ont été faites, avec la prise en considération d'un certain nombre de paramètres, notamment techniques mais également en matière de trafic. Il est vrai que c'est une étude économique plus que financière. Cette étude prend effectivement en compte des paramètres socio-économiques ; elle conforte la recommandation faite au comité syndical et la décision qui a été prise. Elle traduit le fait qu'effectivement l'aéroport est urbain et très proche de la ville. La différence avec certains aéroports urbains comme celui de Genève, consiste dans le fait que c'est un aéroport proche de la ville, mais c'est également le centre d'un pôle industriel extrêmement important. Un des enjeux de cette troisième ligne est la desserte des emplois et l'accroissement de la part des marchés des transports publics sur le motif travail. Cette situation démontre bien qu'il n'y a pas de solution parfaite qui dessert à la fois un aéroport et les pôles industriels. L'analyse économique conforte le fait que la solution dite C1 maximise les intérêts pour les salariés. L'utilisation des transports publics par les salariés permettra une réduction des émissions de gaz à effet de serre. L'économie va de pair avec l'écologie dans ce cas-là.

Il approuve la décision du Conseil Scientifique de réaliser cette étude socio-économique. De toute façon, le SMTC aurait été emmené à la faire pour la DUP. Cet avis a été donné avant la DUP. Un projet est toujours confirmé par la DUP.

M. KELLER rappelle que les bureaux et usines d'Airbus sont situés un peu partout : à Colomiers, à Toulouse à Saint Martin du Touch, à Blagnac, à Cornebarrieu, à Beauzelle, sur Andromède.

Il n'a pas connaissance d'une position officielle de la part d'Airbus sur la solution proposée par le SMTC.

M. GRASS rappelle que lors d'une réunion avec le club REUSSIR, le représentant d'Airbus s'est prononcé en faveur de notre projet. De plus, il a évoqué l'idée que le projet de navette soit susceptible, à terme, de desservir l'université Airbus, l'usine Aéroconstellation, Aeroscopia et le PEX. Airbus est donc concerné par la navette en cas d'extension.

M. AREVALO juge que la solution proposée est une solution de raison. Elle lui paraît être un bon compromis.

Il fait une petite parenthèse pour évoquer un article lu dans le « 20 minutes » où il est dit que le tramway est trop lent. Il souhaite combattre une nouvelle fois cette mauvaise réputation faite au tramway de Toulouse sur sa lenteur. Il est faux de dire qu'il est lent.

Philippe Robardin, président de la Chambre des Métiers, a fait part de la possibilité de doubler le tram en marchant. M. Arévalo invite cette personne à effectuer le trajet de Saint Michel à l'aéroport en marchant et voir s'il arrive avant le tramway.

Il s'étonne que l'on puisse s'interroger sur une fréquence de 5-6 minutes d'une solution avec rupture de charge, alors que la question ne s'est jamais posée sur la vitesse de la TAE qui n'aura d'express que le nom. Elle sera plus un omnibus qu'un express puisqu'il a été fait le choix de créer 20 stations.

(suite propos M. Arévalo) Le temps nécessaire pour rallier Labège à Colomiers sera de 45 minutes. Ce n'est pas une ligne très rapide.

Dans la logique du maillage, il aurait été plus judicieux de créer une ligne avec 7 à 8 arrêts maximum, participant réellement au maillage et donc à la rapidité, à l'image de la ligne 14 à Paris qui est très rapide. Cette réflexion sur la ligne TAE n'a jamais été conduite et n'est donc pas encore arrivée à maturité. Ce rapport à la vitesse et au temps est une vraie question. TAE n'y répond pas.

Il est dit que cette nouvelle ligne pourrait être une desserte interne à l'aéroport. Dans ce cas là, l'aéroport doit en assumer les frais. C'est une question que le conseil scientifique aurait pu ajouter dans ses remarques.

M. LE PRESIDENT ajoute qu'il est rare dans une ligne de métro qu'un usager utilise la ligne d'un terminus à un autre. Une ligne de métro est une mixité permanente.

M. GRASS souhaite apporter des éléments d'information à Henri Arévalo qui oppose la notion d'express à la notion d'omnibus. La troisième ligne est une ligne de métro qui s'arrête à tous les arrêts comme toutes les lignes de métro du monde. Elles ont pour caractéristique d'être fréquentes et rapides. La troisième ligne a une vitesse de 38 kms/heure. Pour mémoire, les lignes A et B du métro actuel roulent à 35 Kms/heure. Avoir un transport urbain dont la vitesse est de 40 Kms/heure en moyenne peut être considéré comme très élevé. La ligne 14 du métro de Paris est dans le même registre. Les interstations seront assez longues, mais le principe est la fréquence et la desserte de tous les arrêts. Ce dispositif incite les personnes à utiliser les lignes de métro, ce qui en fait le succès. S'agissant de la vitesse du tramway, elle est autour de 18 kilomètres/heure. C'est une vitesse courante dans pas mal de villes, compte tenu des interfaces avec la voirie, comme à Toulouse.

M. AREVALO indique que le trajet Arènes Aéroport par le tramway est estimé à 20 minutes. C'est rapide.

Par contre, s'agissant de la TAE, un choix stratégique est à faire.

Il existe en effet un véritable problème de périphérie à périphérie dans l'agglomération toulousaine. Il pourrait être fait le choix stratégique de relier les extrêmes très rapidement d'un point à l'autre. Aujourd'hui, un grand nombre de personnes partent du sud-est toulousain pour aller travailler dans l'ouest toulousain et vice-versa. La rocade est saturée sur ces trajets-là. La TAE prend de la pertinence dans la rapidité et dans une jonction entre les extrêmes. La ligne 14 à Paris est rapide, car elle est en jonction et en maillage.

D'une certaine manière, la ligne TAE est ralentie avec la boucle faite par le Nord toulousain.

M. CARNEIRO souligne qu'il existe la vitesse à x kilomètres/heure et la vitesse ressentie. Il ne souhaite pas que le nord soit abandonné au profit de la vitesse. Comparer Paris à Toulouse, les deux métropoles sont différentes : la densité d'offre de transport à Paris est bien différente de la densité d'offre de transport à Toulouse. Il est vrai que la ligne très rapide, dans un contexte d'un maillage extrêmement important et fourni avec des dessertes multi-polaires, c'est intéressant. Mais dans d'autres cas, la comparaison ne tient pas.

M. CHOLLET indique que personne ne cherche à augmenter le temps domicile-travail.

Il prend le tramway tous les jours et reste debout dans la rame. Ce n'est pas désagréable, mais ce n'est pas un temps qui est mis à profit pour travailler.

Il ne faut pas laisser croire que le temps domicile-travail doit être augmenté. Au contraire : il faut essayer de le réduire.

Par ailleurs, il considère que le tramway est un peu lent.

M. AREVALO juge ridicule d'évoquer un gain de temps de 3 minutes alors que 90 % des passagers vont ensuite effectuer un trajet de 7 à 8 heures par avion.

Cette situation est à peu près comparable à celle de la ligne TGV, où 10 milliards d'euros vont être dépensés pour un gain de temps d' $\frac{1}{4}$ d'heure à 20 minutes pour 95 % de passagers pour qui il importe peu d'effectuer le trajet en 3h15 ou 3h45.

M. VANDEVOORDE ajoute une précision sur les quelques minutes évoquées précédemment : il s'agissait en fait des différences entre les différentes solutions. Le gain de temps global pour aller d'un point de l'agglomération à la zone aéronautique sont des gains de temps qui sont sensiblement plus importants. Pour autant, l'expérience montre que les différences de quelques minutes en transport urbain ont beaucoup d'incidence sur les rapports modaux. C'est la constatation des reports qui se font ou qui ne se font pas de la voiture particulière vers le transport collectif.

M. KELLER. Regrette une nouvelle fois le fait que la desserte de l'aéroport n'ait pas été traitée de la même manière que celle de la gare. C'est une erreur de postulat alors qu'une desserte intermodale est prévue au profit du plus grand nombre.

M. LE PRÉSIDENT précise qu'en termes de rapidité de desserte, l'aéroport de Toulouse sera le 7^{ème} sur 42 aéroports équivalents en Europe.

Il prend acte de l'avis du conseil scientifique et remercie M. Vandevoorde pour ce travail de très grande qualité.

POINT 1.3 - POINT D'INFORMATION - CONTRIBUTION AUX ASSISES NATIONALE DE LA MOBILITE

Rapporteur : M. le Président

Les Assises Nationales de la Mobilité lancées le 19 septembre 2017 sous l'égide du Premier Ministre, constituent une large consultation à destination de tous les acteurs du territoire avec une attention particulière portée aux transports de la vie quotidienne.

Organisée sur trois mois, de mi-septembre à mi-décembre 2017, cette démarche doit aboutir à un projet de Loi d'Orientation des Mobilités Intérieures avec une programmation associée au premier semestre 2018.

Tisséo Collectivités est particulièrement attaché à formuler des propositions sur les thèmes des six ateliers proposés par l'État pour des mobilités durables, solidaires et innovantes.

La contribution de la grande agglomération toulousaine aux Assises Nationales de la Mobilité s'inscrit dans une approche responsable et ambitieuse, à la mesure de territoires qui portent des projets d'envergure nationale. Elle a pour objectif de poser le cadre des principaux enjeux de mobilité tout à

fait exceptionnels pour l'avenir et matérialise particulièrement la perspective d'un partenariat renouvelé et innovant avec l'Etat.

Cette contribution s'articule autour des 3 grands thèmes suivants :

- soutenir et accompagner le financement de grands projets d'infrastructures métropolitaine et notamment la 3ème ligne de métro de la métropole toulousaine (financement direct de l'État, déploiement de leviers spécifiques équivalents au Grand Paris Express, préservation du Versement Transport, intégration de Toulouse au corridor européen RTE-T, coordination des compétences en termes de sécurité et sûreté, vers une gouvernance des données de mobilités) ;
- favoriser et mieux organiser les mobilités urbaines durables (mise en œuvre du principe de cohérence urbanisme-mobilités par des pactes urbains renforcés, coordination accrue des Autorités Organisatrices des Mobilités, vers un tandem Région - AOM pour une coproduction des SRADDET, renforcement de la politique cyclable, accompagnement de la transition énergétique)
- faciliter l'innovation et les partenariats (aides financières directes, assouplissement de la réglementation notamment pour les véhicules autonomes, organisation de la mobilité de type MaaS, soutien aux démarches management de la mobilité, facilitation des montages domaniaux public-privé complexes, simplification des procédures relatives à la réalisation de grands projets d'infrastructures).

M. AREVALO remarque que cet avis est auto-centré sur le SMTC. Dans un débat national, le SMTC est tenu d'avoir une réflexion sur l'enjeu des transports au niveau national.

Trois propositions lui paraissent intéressantes, notamment la première sur le financement. L'Etat va-t-il financer ou non les grands programmes nationaux locaux ?

Il souhaite que l'Etat prenne des résolutions sur le plan écologique, qui permettraient de lever quelques différends sur les agendas de réalisation. Si l'Etat participait à hauteur de 50 % à la création de la 3ème ligne, le délai de réalisation serait plus rapide.

Il espère que l'Etat va soutenir ces travaux.

Sur la question de la forme, il trouve dommage que la contribution soit signée par le Président de Toulouse Métropole et par le Président de Tisséo-Collectivités. Il rappelle que 4 collectivités sont parties prenantes et il aurait été heureux que les Présidents du SICOVAL, du SITPRT et du Muretain Agglo puissent signer aux côtés de Jean-Luc Moudenc et de Jean-Michel Lattes. C'est une maladresse.

M. LE PRESIDENT précise que le document aurait pu être signé également par les Présidents des intercommunalités du SICOVAL, du SITPRT et du Muretain Agglo.

S'agissant de la perspective nationale, M. le Président donne lecture de la proposition 1 en page 10 du document : *« dans le contexte exceptionnel de la grande agglomération toulousaine, un plan d'urgence de la mobilité relève de l'enjeu national, voire européen. Les propositions qui concernent cette partie peuvent aussi être élargies à des situations métropolitaines analogues et s'inspirent également de dispositions existantes ou permises par ailleurs »*. On est bien dans un contexte plus global de présentation des choses.

M. CARNEIRO partage également ce désir de voir l'Etat s'investir et investir beaucoup plus dans les grands projets, d'autant plus que la construction européenne s'inscrit dans cette démarche. Il y a beaucoup de crédits européens qui permettent d'aider le développement régional. Il serait paradoxal que l'Europe aide un certain nombre de projets et que l'Etat n'ait pas cette démarche de grand chantier. Par ailleurs, de nombreuses études à Bercy démontrent que cette démarche a un effet démultiplicateur en matière d'emploi, mais également en matière de rente fiscale.

(suite propos M. Carneiro) C'est gagnant pour la Région, pour l'Etat et pour la nation. Il faut effectivement que nos gouvernants prennent conscience de l'intérêt de cette démarche de politique de grands travaux qui n'est pas nouvelle dans la mise en œuvre.

Dans l'histoire, de nombreuses impulsions ont été données par ce genre de démarche. On peut souhaiter que l'on mette en œuvre cette démarche, car elle a des effets économiques très positifs. A chaque fois qu'il y a une injection d'argent frais par l'Etat, cela a un effet économique démultiplicateur par le biais de la TVA. Il faut alimenter la TVA en permanence. C'est la rentrée fiscale la plus intéressante d'un point de vue qualitatif et quantitatif.

POINT 1.4 - MARCHE N° M3 2017 0009 M CONSEIL EN ASSURANCE- APPROBATION DU MARCHE A CONCLURE AVEC AON FRANCE - AUTORISATION DE SIGNER LE MARCHE

Rapporteur : M. le Président

La délibération porte sur une mission d'assistance dans la conception, la mise en place et le suivi de la couverture d'assurances la mieux adaptée à l'opération TAE.

Elle englobe également la gestion des polices et des sinistres.

Le marché a été attribué à AON France pour un montant de 220 K€.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'autoriser dépense correspondante ;
- d'autoriser la SMAT à signer avec l'entreprise AON France le marché M3 2017 0009 M concernant une mission de Conseil en Assurances, pour un montant de 220.000,00 € HT.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 1.5 - MARCHE N° M3 2017 0008 M ASSISTANCE EN NEGOCIATIONS FONCIERES- APPROBATION DU MARCHE A CONCLURE AVEC SYSTRA FONCIER-SETIS-IPFEC - AUTORISATION DE SIGNER LE MARCHE

Rapporteur : M. le Président

La délibération vise à approuver un marché d'assistance pour les négociations foncières en amont de l'enquête unique et de son volet parcellaire d'une part, et sur l'accomplissement de l'ensemble des démarches et formalités permettant l'appropriation temporaire ou définitive des biens immobiliers nécessaires à la réalisation du projet de la 3ème ligne du métro.

Le marché a été attribué au groupement SYSTRA FONCIER / SETIS / IPFEC pour un montant maximum de 7 M€.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'autoriser la dépense correspondante ;

- d'autoriser la SMAT à signer avec le groupement SYSTRA FONCIER-SETIS-IPFEC, le marché n°M3 2017 0008 M concernant l'assistance pour les négociations foncières nécessaires à la réalisation du projet de la 3ème ligne du métro, pour un montant maximum de 7 millions € HT.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 1.6 - MARCHE N° M3 2017 0008 M : ASSISTANCE EN NEGOCIATIONS FONCIERES : APPROBATION DU MARCHE A CONCLURE AVEC GEOFIT EXPERT - AUTORISATION DE SIGNER LE MARCHE

Rapporteur : M. le Président

La délibération porte sur des prestations de géomètre expert en vue de l'établissement du dossier d'enquête parcellaire, des documents nécessaires à la réalisation des divisions foncières et du contrôle de la polygonale à réaliser sur Toulouse, Colomiers et Labège.

Le marché a été attribué à GEOFIT EXPERT pour un montant estimatif de 396,6 K€.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'autoriser la dépense correspondante ;
- d'autoriser la SMAT à signer avec GEOFIT EXPERT, le marché n°M3 2017 0007 M concernant des prestations de géomètre expert nécessaires à la réalisation du projet de la 3ème ligne du métro, sans montant maximum.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 2 - RESEAU STRUCURANT

POINT 2.1 - CONNEXION LIGNE B : MODALITES DE CONCERTATION

Rapporteur : M. le Président

La délibération porte sur le projet Connexion Ligne B. Elle vise à arrêter les modalités de la concertation à venir, telles que définies avec le Garant désigné par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP). Cette concertation se déroulera du 29 janvier au 23 février 2018.

Un bilan de concertation sera ensuite établi par le Garant et une délibération sera soumise au Comité Syndical du 28 mars, pour exposer les conclusions qui auront été tirées. Afin de mener cette concertation, un Dossier du Maître d'Ouvrage a été élaboré avec l'appui du Garant.

Il est transmis en annexe à la présente délibération et constituera le livrable de référence pour cette étape de concertation.

M. AREVALO déclare que le SICOVAL est satisfait de la façon dont ce dossier avance. Il apprécie la qualité de ce dossier, dont les arguments développés sont extrêmement puissants.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- de décider d'engager la concertation préalable selon les modalités ci-dessus ;
- d'autoriser M. le Président de Tisséo Collectivités à mettre en œuvre ladite procédure ;
- de dire que la présente délibération sera mentionnée dans au moins un journal national et un journal départemental, en précisant les lieux où le public pourra consulter le document décrivant les objectifs et caractéristiques essentielles du projet ;
- de dire que la présente délibération sera notifiée aux territoires concernés pour affichage dans les lieux de consultation et de concertation ;
- de dire que les dépenses correspondantes sont prévues au budget 2017 et suivants de Tisséo Collectivités ;

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

**POINT 2.2 - DEVELOPPEMENT DU RESEAU STRUCTURANT POUR LES TERRITOIRES DE L'EST DE L'AGGLOMERATION :
ADOPTION DU PROGRAMME DE PROLONGEMENT DE LINEO 1**

Rapporteur : M. le Président

Cette délibération a pour objet d'approuver le programme d'extension du Linéo 1 jusqu'au site d'Entiore, situé sur la commune de Quint Fonsegrives.

Ce projet consiste à prolonger le Linéo 1, qui transporte actuellement 23.000 voyageurs par jour, au-delà du périphérique afin notamment de desservir les 3 pôles générateurs de déplacements suivant : Clinique Capio, Toulouse Business School (TBS) situé sur le site d'Entiore et la Zone Industrielle Ribaute.

Le coût global prévisionnel de l'opération est estimé à 1,25 M€, il pourrait être mis en service à l'automne 2018, sous réserve de la mise à disposition du foncier au terminus et de la réalisation des travaux sur l'échangeur autoroutier durant l'été 2018.

L'impact kilométrique de ce projet a été évalué à 240 000 km supplémentaires par an, conformément au contrat de service public.

M. LAFON s'agissant de l'effet démultiplicateur du maillage au niveau du réseau évoqué par M. le Président, il ajoute que le prolongement du Linéo 1 au niveau d'Entiore n'a qu'un sens accru par rapport au maillage du territoire. Aujourd'hui, le terminus du Linéo 7 se situe au centre commercial de Saint Orens de Gameville qui se trouve à moins d'un kilomètre d'Entiore. Il serait intéressant d'étudier la possibilité de rapprocher un petit peu plus ces deux Linéo au point de rencontre d'Entiore.

M. LE PRESIDENT rappelle que le terminus du Linéo 7 deviendra une station intermédiaire puisqu'il a vocation à se prolonger, à l'intérieur de Saint Orens vers le lycée de Saint Orens où déjà se prépare un point d'interconnexion avec des réservations foncières qui permettront au SMTC de se développer.

Le Linéo est un produit vivant par rapport à sa perspective, mais également par rapport à son contenu. Nous sommes en train de faire des modifications importantes sur les Linéo existants en analysant en permanence les problèmes techniques qui peuvent se poser.

M. LAFON précise qu'au regard des permis de construire qui ont été déposés le long de la route départementale, il doute de la pertinence d'un cadencement d'un Linéo au travers de Saint Orens de Gameville permettant de relier le lycée. Gouverner c'est prévoir et prévoir c'est anticiper. Force est de constater que certains anticipent un peu plus que d'autres.

M. CARNEIRO rappelle qu'un grand nombre de réunions constructives se sont tenues à propos du Linéo nord. Le territoire nord est un secteur en plein développement. Le taux de croissance est extrêmement dynamique puisqu'il se situe entre 2,2 % et 2,6 % de croissance de population. C'est un véritable réservoir d'habitat qui est en train de se construire. A travers le franchissement d'Aucamville et d'autres villes du nord, nous avons pris conscience d'un travail de coordination et de veille à faire.

En qualité de vice-président chargé de la voirie, il a proposé la mise en place d'un système de veille et d'alerte sur des parcelles qui pourraient avoir une caractéristique stratégique pour développer la performance des Linéo. Le travail coopératif entre le SMTC et Toulouse Métropole est en cours et le fait de siéger dans les deux instances va permettre de travailler un peu mieux. Au-delà de la technique des emplacements réservés déjà existante, celle-là est plus factuelle et plus actuelle. Elle est davantage orientée vers le micro-maillage. Elle présente un intérêt majeur pour cette performance Linéo souhaitée par tous.

M. LE PRESIDENT ajoute que le micro-maillage est fondamental pour les Linéo. Il faut anticiper dans sur le développement de ce réseau en garantissant des espaces d'intermodalités et des espaces stationnés.

M. CARNEIRO souhaite réunir très rapidement les chefs de pôle afin de les sensibiliser, de façon à mettre en place au plus vite la cartographie de ce système de veille.

M. DEL BORRELLO S'agissant de la liaison entre le Linéo 1 qui arrivera à Entiore et la clinique Capio, il existe la ligne 83 qui vient de Saint Orens, dont le cadencement devra être amélioré.

Les patients qui se rendent à la clinique Saint Jean du Languedoc et qui viennent du secteur Jean Rieux et Saint Exupéry de Toulouse, vont se trouver démunis pour rejoindre la clinique Capio. Ils empruntent en effet le Linéo 7 pour aller à la clinique Saint Jean et devront prendre ensuite la ligne 83 à Saint Orens car il n'y a pas de liaison avant Malepère. Peut-être faudra t-il réfléchir à un prolongement du Linéo 1 jusqu'à Malepère, de telle sorte que les toulousains puissent se rendre à la clinique Capio.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver le programme d'opération LINEO 1 - Extension à Entiore pour un montant de 1,25 M€ HT (valeur 2017).

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

**POINT 2.3 - DEVELOPPEMENT DU RESEAU STRUCTURANT POUR LES TERRITOIRES DU NORD DE L'AGGLOMERATION :
ADOPTION DU PROGRAMME LINEO 10**

Rapporteur : M. le Président

La délibération vise à approuver le programme d'opération du Linéo 10 entre le centre commercial de Fenouillet et Toulouse, avec plusieurs phases de mise en œuvre. Ainsi à l'horizon 2020, le terminus se situera à la station de La Vache, pour ensuite être déplacé à Saint Cyprien, avec un prolongement de la ligne, sur l'avenue des Minimes, l'avenue Honoré Serres et les Boulevards.

A terme, avec l'arrivée de Toulouse Aerospace Express, il est envisagé de déplacer cet itinéraire sur le Boulevard de Suisse, mais cela nécessitera probablement un travail au niveau du plan de circulation sur les berges du Canal.

L'objectif de cet axe structurant dans le nord de l'agglomération est de transporter 9.000 voyageurs par jour.

Le coût global prévisionnel de l'opération est estimé à 9,15 M€, hors matériel roulant, dont 5,75 M€ pour la première phase prévue à l'horizon 2020.

L'impact kilométrique de ce projet Linéo 10 représente 400 000 km supplémentaires par an, conformément au contrat de service public.

M. ANDRÉ se félicite de l'adoption du programme du Linéo 10. L'ensemble des maires du nord toulousain sont extrêmement heureux du démarrage de l'opération, Saint Alban, Fonbeauzard, Castelnest, Aucamville notamment.

Il met l'accent sur une vision accrue des acquisitions foncières le long de cet axe là. Une cellule de veille a été mise en place pour l'ensemble des Linéo. C'est extrêmement important si on veut que ce Linéo soit digne de ce nom, compte tenu des contraintes physiques qui existent dans ce secteur là. Il faut faire preuve d'une grande vigilance sur les toutes acquisitions foncières le long des secteurs Linéo. Même s'il n'est pas possible de créer des sites propres dans l'ensemble des secteurs, il est indispensable d'avoir des couloirs bus qui permettent d'avoir un gain de temps important, notamment sur le Linéo 10.

M. LE PRESIDENT remercie M. André pour sa présence lors des réunions qui se sont tenues sur ce dossier là.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- de prendre le programme de l'opération LINEO 10 Fenouillet - Toulouse, et le phasage de mise en œuvre pour un montant de 9,15 M€ HT.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 3 - PLANIFICATION ET ECO MOBILITES

POINT 3.1 - AVIS SUR LE PROJET D'ELABORATION DU PLUi-H DE TOULOUSE METROPOLE

Rapporteur : M. CARNEIRO

Toulouse Métropole a pris la décision d'élaborer son plan local d'urbanisme intercommunal intégrant le plan local d'habitat, à l'échelle de ses 37 communes membres. Le projet de PLUi-H a été arrêté par délibération du conseil métropolitain du 3 octobre 2017. Il est soumis depuis le 27 octobre 2017 pour avis aux personnes publiques associées, dont fait partie Tisséo Collectivités en sa qualité d'autorité organisatrice de la mobilité.

Le projet de PLUi-H intègre les dispositions stratégiques et opérationnelles du PDU :

- Présentation au rapport de présentation du diagnostic Mobilités.
- Prise en compte au PADD des orientations et leviers.
- Intégration de la cohérence urbanisme mobilité dans les OAP et la réglementation.
- Déclinaison de la politique globale de stationnement dans la réglementation.
- Inscription d'ER au bénéfice de Tisséo Collectivités.

Il est proposé d'émettre un avis favorable au projet d'élaboration du PLUi-H de Toulouse Métropole, tout en rappelant les engagements de Tisséo Collectivités dans sa délibération du 29 mars 2017 sur :

- L'accompagnement dans l'élaboration des pactes urbains.
- Les études nécessaires à l'évolution du réseau eu égard aux OAP inscrites au PLUi-H.

M. LAFON s'interroge sur les injonctions données aux communes en termes de production de logements sociaux, sur des territoires dépourvus aujourd'hui d'offre de transport en commun. Cela ne relève pas des compétences des communes, mais des volontés affirmées du pouvoir centralisé, notamment par rapport aux contingents d'aide à la pierre qui sont donnés pour la production de logements sociaux. Il est demandé aux communes de faire du logement social, voire très social à travers des types de financement PLAI (Prêt Locatif Aidé d'Intégration) Aujourd'hui, accorder des modes de financements très accompagnés sur des ménages très fragiles, dont on souhaiterait qu'ils soient situés à quelques kilomètres de tout lieu de transport en commun accessible, ne lui paraît pas raisonnable.

Il s'abstiendra sur cette délibération, non pas parce qu'il est contre le PLUi-H tel qu'il a été établi par la Métropole, mais tout simplement pour marquer cette attention à la cohérence urbanisme transport. C'est peut-être également un devoir de vigilance sur lequel il attire l'attention de l'ensemble de ses collègues.

Mme TRAVAL-MICHELET s'agissant des communes de Toulouse Métropole, elle rappelle que c'est une question qui a été posée très fortement, avec une ambition portée par le PLUi-H de structurer l'offre de logement social. Au-delà du logement social, c'est l'offre du logement en question avec l'accueil des populations, la participation de chaque commune à l'accueil de ces populations. C'est une dynamique extrêmement forte portée par la Métropole. La question de la cohérence transport a été posée par les maires de la métropole. Un travail intensif a été fait avec les services de Tisséo. Les bus Optimo ont été introduits pour restructurer le maillage. Ce PLUi-H a certes une forte ambition de construction de logements qui est portée non pas uniquement par la loi SRU qui ne fait qu'adjoindre à toutes les communes de produire un pourcentage de logement social, mais par le fait

(suite propos Mme Traval-Michelet). de porter une dynamique métropolitaine qui se vérifie à tous les échelons : économique, démographique.

C'est pour cette raison qu'une troisième ligne de métro est réalisée. Ce PLUi-H concerne uniquement les 37 communes de la métropole toulousaine, et dont les cohérences urbanisme transport ont été travaillées sur leur territoire.

Les services de l'Etat ont rendu leur avis vendredi sur ce PLUi-H dans le cadre du CRHH - Comité Régional de l'Habitat et de l'Hébergement. Une observation assez forte a été émise par les services de l'Etat qui se transforme en recommandation et qui concerne l'insuffisante prise en compte de la TAE dans le cadre du PLUi-H, notamment en matière de densification du couloir qui sera finalement concerné par la TAE. Le SMTC n'aurait pas assez anticipé, dans le PLUi-H, les objectifs qui seront à l'évidence induits par l'arrivée de la troisième ligne de métro.

Pour essayer de convaincre les services de l'Etat, la réponse du SMTC a été de considérer que c'était une question de temporalité. Par ailleurs, les études urbaines qui démarrent à peine sur la TAE sont un peu décalées entre le travail qui a été conduit sur le PLUi-H en 2015 et 2016 et le travail sur la TAE où à cette période là, les études étaient centrées sur un corridor et sur des axes forts, mais sans exhaustivité.

Le SMTC a également plaidé le fait que le PLUi-H était certes un document de planification urbaine structurant mais un document vivant et l'enquête publique de la TAE allait servir, le cas échéant, à encadrer des mises en compatibilité de documents d'urbanisme si cela était nécessaire ou à faire évoluer le document d'urbanisme, le PLUi-H à terme.

Il est à noter que c'est une recommandation plutôt qu'une réserve.

Elle souhaitait profiter de cette séance pour informer les membres du comité syndical de cette insuffisante prise en compte des incidences de la TAE dans le PLUi-H, pointée par les services de l'Etat.

M. CARNEIRO approuve les propos de M. Lafon relatifs à cette « marche forcée » qui a été mise en œuvre sur le logement social. Malgré les efforts considérables faits par les 37 communes, il n'en demeure pas moins que c'est difficile pour une raison assez simple : le foncier.

Le mot « foncier » devrait être ajouté au groupe de mots « cohérence-urbanisme-transport ».

Nous sommes appelés à construire de plus en plus loin du centre ville, car c'est là où le foncier est le plus accessible. Ces localisations posent le problème de la cohérence transport. Cette situation se traduit par des besoins, non seulement en matière de transport en commun, mais également en matière routière pour desservir les territoires. Cela pose des problèmes financiers énormes, compte tenu de la faiblesse relative des enveloppes locales. Il y a un problème de cohérence en matière d'équipement routier.

Nous avons des besoins de financements énormes qui sont induits par cette obligation aux communes de 25 % de logements sociaux en 2025. L'erreur de l'Etat en la matière est de ne pas assouplir le calendrier.

Personne ne conteste le taux de 25 %. C'est le timing proposé qui est remis en question. C'est une contrainte sur laquelle l'Etat devrait se pencher. Des calculs ont démontré que même si uniquement du logement social était fait jusqu'en 2025, certaines communes n'arriveraient pas à atteindre les 25 %. La tendance n'est pas des meilleures.

Mme TRAVAL-MICHELET précise que l'ambition du PLUi-H en matière de construction n'a aucun rapport avec la question du logement social. Le logement social, est l'obligation que l'on se donne de construire pour tout le monde alors que 70 % de la population est éligible au logement social. Dans chaque commune, chaque maire est confronté à cette question là. Ce n'est pas la loi sur le logement social qui impose ou qui donne l'entrée du PLUi-H, qui nous dicte de construire 7 000 logements par an dans les 37 communes de Toulouse Métropole, le logement social n'étant qu'une déclinaison : c'est la volonté et l'ambition commune des 37 communes de la métropole toulousaine d'accueillir sur notre territoire et de porter la dynamique économique de notre territoire. Accueillir du logement privé ou du logement social impose des transports. Ce n'est pas uniquement le point d'entrée du logement social qui vient percuter nos réflexions. Il y a bien d'autres ambitions.

M. CARNEIRO s'agissant du logement social, ce n'est pas l'exclusivité et la totalité de ce qui est porté par le PLUi-H. Il y a des difficultés en matière routière. Nous avons des besoins énormes de routes car le foncier est très cher. Nous construisons du logement de plus en plus à l'extérieur. Il n'y a pas de connotation politique, ni idéologique. C'est une remarque de Maire.

M. LAFON attire l'attention des membres du comité syndical sur le fait que le terme de production de logements sociaux doit être accompagné d'une autre acception, celle de « la gestion locative par des bailleurs sociaux agréés ». Nous sommes aujourd'hui en pleine ouverture de la macronisation du logement social dévolu au privé avec des avantages fiscaux importants. La seule difficulté consiste dans le fait que le logement social n'est pas seulement la production d'avantages fiscaux, mais c'est aussi de la gestion. C'est sur la gestion locative sociale que l'on fait la différence. En effet, si on ne spécifie pas les modes de gestion sociaux souhaités sur les logements sociaux, les communes pourront librement conventionner avec des bailleurs privés. L'avantage est immédiat : lorsqu'un bailleur privé investit, il n'y a pas d'exonération foncière pendant 25 ans. Les communes ne se priveront pas des 35 % de recettes sur les taxes foncières des logements créés. En revanche, la gestion locative sera dévolue à des tiers privés qui n'auront qu'un seul objectif : la rentabilité fiscale de leur logement. C'est un bouleversement dans la gestion locative sociale. D'une part, la baisse des APL assèche les trésoreries des bailleurs sociaux et d'autre part 30 à 40 % d'avantages fiscaux sont donnés à des investisseurs privés pour faire du logement social.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'émettre un avis favorable au projet d'élaboration du PLUi-H de Toulouse Métropole ;
- de demander le changement de destination suivant concernant l'ER 044-016 (Balma) : « Aménagement de la RD 126 vers Toulouse en faveur de la circulation des bus ».

Après en avoir délibéré et à la majorité des suffrages exprimés :

Pour : MM. André, Aujoulat, Briand, Carneiro, Chollet, Del Borrello, Grass, Keller, Lagleize (pouvoir), Lattes, Moudenc (pouvoir) Trautmann, Mme Traval-Michelet, MM. Arévalo, Bacou, Guyot.

Abstention : M. Lafon.

POINT 3.2 - AVIS SUR LE PROJET D'ELABORATION DU REGLEMENT LOCAL DE PUBLICITE INTERCOMMUNAL DE TOULOUSE METROPOLE

Rapporteur : M. CARNEIRO

Par délibération du 9 avril 2015, Toulouse Métropole s'est engagée dans l'élaboration d'un règlement local de publicité intercommunal (RLPi) sur la totalité de son territoire géographique. Tisséo Collectivités est consulté en sa qualité d'autorité organisatrice des transports disposant de mobiliers urbains supports d'affichages publicitaires.

Les prescriptions du RLPi autorisent l'implantation des abris bus supportant un dispositif d'affichage publicitaire dont la surface est inférieure à 2m². Les cadres d'information voyageurs aux arrêts de bus, tramway et métro ne sont pas concernés.

Concernant les abords du réseau tramway, un traitement particulier de la publicité et des enseignes de part et d'autre des lignes est mis en place afin de préserver la qualité des aménagements urbains liés au fonctionnement du tramway (les stations d'arrêt, le traitement des espaces publics, le mobilier urbain, les aménagements de la voirie, les rails...).

Concernant le métro, les lignes sont presque intégralement en souterrain et ne présentent pas d'enjeu du point de vue de la publicité. Les dispositifs publicitaires installés dans les couloirs et les stations ne sont pas soumis à la réglementation. Des lignes de bus accompagnent le dispositif, dont le réseau Linéo. Elles ne présentent pas de spécificités particulières du point de vue des aménagements et ne présentent pas d'enjeu du point de vue de la publicité. Les potelets d'arrêts de bus ne sont pas concernés.

INTERVENTIONS

M. GRASS concernant le métro, il est stipulé dans le RLPI que la partie souterraine n'est pas concernée par ce dernier. Or il est nécessaire d'être en cohérence avec les prescriptions applicables au réseau de surface. Aujourd'hui, le métro est un espace confiné où la publicité doit respecter la spécificité des oeuvres d'art. L'esthétique des stations doit également être prise en compte. Il conviendrait de réfléchir à un dispositif cohérent pour la partie souterraine.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'émettre un avis favorable au projet d'élaboration du RLPi de Toulouse Métropole.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 3.3 - PROGRAMME DE TRAVAIL PLURIANNUEL 2018 ATMO-OCCITANIE : AVENANT N° 6 A LA CONVENTION N° 2012-905 ENTRE LE SMTC ET ATMO-OCCITANIE - AUTORISATION DE SIGNER L'AVENANT

Rapporteur : M. CARNEIRO

Une convention a été signée en 2012 entre Tisséo Collectivités et Atmo-Occitanie pour mener un nouveau programme de surveillance de la qualité de l'air pour le réseau métro et en lien avec les évaluations des infrastructures de transports en commun.

Il est proposé pour l'année 2018 de poursuivre ce programme avec l'avenant n° 6 qui prévoit les mesures suivantes :

- Mesures de la qualité de l'air dans le métro ligne B dans le cadre du plan de surveillance de la qualité de l'air intérieur.
- Mesures de qualité de l'air dans le cadre de la réalisation des études d'impact du projet de troisième ligne de métro, de la connexion Ligne B et du téléphérique urbain Sud.
- Accompagnement à la mise en place pour l'observatoire du PDU du suivi de la qualité de l'air.

La contribution du SMTC à la réalisation de ce programme de mesure est fixée à un montant total de 69 524,23 euros.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver les termes de l'avenant 6 à la convention 2012/905 entre le SMTC et Atmo-Occitanie et le montant du programme chiffré à 69 524,23 euros ;
- d'autoriser M. le Président de Tisséo Collectivités à signer l'avenant n° 6 ;
- de dire que les dépenses seront inscrites au budget 2018 du SMTC.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 3.4 - JOURNEES NATIONALES DU MANAGEMENT DE LA MOBILITE 2018 ; ORGANISATION, CALENDRIER ET PARTICIPATION DE TISSEO COLLECTIVITES

Rapporteur : M. CARNEIRO

Depuis plusieurs années, les partenaires CEREMA, ADEME et CNFPT, avec l'appui du GART et d'une autorité organisatrice, co-organisent tous les deux ans les journées nationales du management de la mobilité. Tisséo collectivités a été sollicité pour accueillir les journées nationales du management de la mobilité 2018, qui a répondu favorablement.

Les sujets abordés seront les suivants :

- Les actions de management de la mobilité à mettre en œuvre dans un contexte de
- changement et d'évolution des pratiques de déplacements ?
- Quelle gouvernance ?
- Quels apports du Maas et de l'innovation ?
- Comment le management de la mobilité peut-il contribuer à réduire les inégalités territoriales ?
- Quelles politiques temporelles et d'aménagement ?

La présente délibération décrit l'organisation générale, le cadre partenarial, les sujets traités et la prise en charge d'une partie des postes nécessaires à la réussite des JNMM 2018.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'autoriser les engagements budgétaires liés à l'accompagnement logistique des JNMM 2018 tels que décrits au point 3 de la présente délibération ;
- d'autoriser M. le Président de Tisséo Collectivités à prendre toutes les dispositions nécessaires à la mise en œuvre de l'article 1 ;
- de dire que les dépenses budgétaires des JNMM 2018 seront inscrites au BP 2018 de Tisséo Collectivités.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 3.5 - APPROBATION DU PACTE URBAIN PERIMETRE DE COHERENCE URBANISME/MOBILITES - COMMUNES DE BAZIEGE / AYGUESVIVES / MONTGISCARD - SITE DU RIVEL

Rapporteur : M. CARNEIRO

Le SCoT et le Projet Mobilités 2020-2025-2030 proposent la mise en place de pactes urbains assurant sur 26 territoires la mise en cohérence des politiques d'urbanisme et de transports en commun. Au Sud du Sicoval, un territoire de cohérence urbanisme-mobilités a été identifié sur les communes de Baziège, Montgiscard et Ayguevives. Ce territoire représente un potentiel d'accueil de 16000 habitants supplémentaires, sur les secteurs ouverts à l'agglomération, tant à vocation économique qu'habitat.

Dans ce cadre, un pacte urbain est mis en œuvre afin de permettre, en lien avec les mobilités d'ouverture à l'urbanisation des territoires, une évolution progressive du niveau de service des transports en commun, à l'échelle des 3 communes et tous réseaux confondus (Tisséo, Arc en Ciel et TER). Il s'agit du deuxième pacte urbain élaboré, le premier étant signé et s'appliquant sur les territoires de Colomiers et Cornebarrieu dans le cadre de l'urbanisation du secteur de Barquill.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver la convention de « cohérence urbanisme/mobilités » entre le Sicoval, la Région Occitanie, le Conseil Départemental de la Haute-Garonne, les communes de Ayguevives, Baziège, Montgiscard et Tisséo Collectivités ;
- d'autoriser M. le Président de Tisséo Collectivités à signer ladite convention.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 3.6 - AUTOPARTAGE : REVISION DES CRITERES DE DELIVRANCES DU LABEL AUTOPARTAGE

Rapporteur : M. CARNEIRO

En tant qu'autorité organisatrice de la mobilité, Tisséo Collectivités peut délivrer un label autopartage aux véhicules affectés à cette activité et préciser les critères retenus pour l'obtention de ce label. En date du 05 juillet 2017, Tisséo Collectivités a approuvé la délibération relative à la définition des critères et de la procédure de labellisation du label autopartage sur le ressort territorial. Cette délibération précise les critères de délivrance du label autopartage suivants deux types, à savoir les caractéristiques techniques des véhicules et les conditions d'usage.

Au regard des demandes de labellisation reçues et du développement de services d'autopartage sans engagement, sans réservation ou sans station, Tisséo Collectivités souhaite simplifier les critères d'attribution du label autopartage sur le ressort territorial. A ce titre, par la présente délibération il est proposé de ne conserver que les caractéristiques techniques des véhicules.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver la révision des critères relatifs à la délivrance du label autopartage des services d'autopartage sur le ressort territorial de Tisséo Collectivités ;
- d'autoriser M. le Président de Tisséo Collectivités à prendre toutes les dispositions nécessaires liées à la mise en place et à la délivrance du label autopartage.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 3.7 - PLAN DE MOBILITE : CONVENTION DE PARTENARIAT N°2017-1096 AVEC L'ASEI BASSIN RAMONVILLOIS - AUTORISATION DE SIGNER LA CONVENTION

POINT 3.8 - PLAN DE MOBILITE : CONVENTION DE PARTENARIAT N°2017-1097 AVEC LE CREDIT AGRICOLE TOULOUSE 31- AUTORISATION DE SIGNER LA CONVENTION

POINT 3.9 - PLAN DE MOBILITE : CONVENTION DE PARTENARIAT N°2017-1099 AVEC LGM 31- AUTORISATION DE SIGNER LA CONVENTION

POINT 3.10 - PLAN DE MOBILITE : CONVENTION DE PARTENARIAT N°2017-1100 AVEC SANTERNE TOULOUSE - AUTORISATION DE SIGNER LA CONVENTION

Rapporteur : M. CARNEIRO

Le SMTc va accompagner :

- Deux nouvelles démarches de plan de mobilité : l'une avec l'ASEI Bassin Ramonvillos qui emploie 800 salariés et l'autre avec le Crédit Agricole Toulouse 31 regroupant 304 salariés.
- Deux actualisations de plan de mobilité : LGM et Santerne Toulouse.

Cela portera à 176 le nombre de démarches plan de mobilité sur l'agglomération, concernant plus de 201 514 salariés. Il est rappelé que les nouvelles conventions d'accompagnement des entreprises incluent dorénavant le service de covoiturage.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver les termes des conventions de partenariat entre :
 - L'ASEI Bassin Ramonvillois et Tisséo Collectivités,
 - le Crédit Agricole Toulouse 31 et Tisséo Collectivités,
 - LGM et Tisséo Collectivités,
 - Santerne Toulouse et Tisséo Collectivités ;
- d'autoriser M. le Président de Tisséo Collectivités à signer lesdites conventions.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 4 - PILOTAGE ET ATTRACTIVITÉ DU RESEAU

POINT 4.1 - ATTRACTIVITE ET STRUCTURATION DE L'OFFRE 2018

Rapporteur : M. le Président

En cohérence avec les objectifs portés par le Projet Mobilités 2020-2025-2030 dont l'approbation est attendue début 2018, plusieurs évolutions propices à l'amélioration de la mobilité dans l'agglomération toulousaine du réseau sont programmées en 2018. Une première information a été réalisée lors du Bureau du 21 juin 2017.

Ces actions s'organisent autour :

- du déploiement des LINEO et de leurs réseaux associés → un réseau plus attractif
- de l'amélioration de l'offre du tramway pour les salariés de la zone Nadot → un réseau plus efficient
- de la structuration du réseau du Muretain Agglomération → un réseau plus intégré
- d'adaptions ponctuelles en lien avec les besoins des territoires → un réseau en adaptation aux évolutions économiques et démographiques à l'échelle de l'aire urbaine.

M. GUYOT indique que cette délibération prévoit uniquement des études mais pas de réalisation prévue sur les territoires du SITPRT.

Les habitants du nord toulousain sont très satisfaits de la desserte de la clinique de l'Union ainsi que de l'évolution de la desserte de la ligne 33.

Par contre, s'agissant de l'ouest toulousain, il est déçu de ne pas voir apparaître toutes les études autour de la ligne 55, le covoiturage dont le but à terme est de désengorger la nationale 124 et qui permettrait à tous les habitants de l'ouest toulousain et au-delà, d'utiliser les transports en commun. Ces études devaient démarrer rapidement avec également la possibilité d'utiliser le futur barreau 924 afin de permettre aux personnes qui viennent de l'ouest toulousain, de pouvoir relier la gare de Colomiers avec un cadencement et une régularité de cette ligne bien plus importants. Elles n'apparaissent pas dans cette délibération.

M. LE PRESIDENT indique que c'est une remarque justifiée.

M. BACOU souligne le travail sérieux effectué par les services sur la future ligne Pechbonnieu-clinique de l'Union ainsi que sur la ligne 33.

Le territoire Nord est cependant en attente d'un Linéo, d'un boulevard urbain nord qui arrivera en 2030 ou 2040. Nous sommes donc obligés de pallier cette situation avec le peu de moyens que nous avons à notre disposition.

Il remercie une nouvelle fois les services qui ont compris l'utilité d'utiliser les moyens déjà mis en place et de les améliorer.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- de confirmer l'engagement de Tisséo-Collectivités sur la mise en place de ces projets.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 4.2 - AVENANT N° 3 A LA CONVENTION N° 2011-908 ENTRE LA VILLE DE TOULOUSE, TISSEO COLLECTIVITES ET TISSEO VOYAGEURS POUR LA DELIVRANCE DE TITRES DE TRANSPORT AUX SERVICES DE LA POLICE MUNICIPALE - AUTORISATION DE SIGNER L'AVENANT

Rapporteur : M. le Président

Tisséo collectivités, soucieux du maintien de la sécurité dans les transports en commun de l'agglomération toulousaine, autorise la délivrance d'un certain nombre de titres de transport aux services de la sécurité publique comme la Police Municipale. La convention qui cadre les modalités de mise à disposition de titres de transport à cet organisme de la défense arrive à échéance le 31 décembre 2017.

La présente délibération a pour objet de prolonger pour 3 ans la convention avec la Police Municipale. Le nombre de cartes affecté reste inchangé.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver le projet d'avant n°3 à la convention n°2011-908 entre la Police Municipale, le SMTC-Tisséo et Tisséo-EPIC pour la délivrance de titres de transport aux services de la Police Municipale ;
- d'autoriser M. le Président de Tisséo-Collectivités à signer ledit avenant.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 4.3 - AVENANT N° 1 A LA CONVENTION N° 2014-0588 ENTRE TISSEO COLLECTIVITES, TISSEO VOYAGEURS ET LE CONSEIL DEPARTEMENTAL DU TARN POUR LA COMPENSATION PAR LE CONSEIL DEPARTEMENTAL DES TRANSPORTS DES SCOLAIRES DU TARN DANS LE PERIMETRE DES TRANSPORTS URBAINS - AUTORISATION DE SIGNER L'AVENANT

Rapporteur : M. le Président

Le Conseil Départemental du Tarn offre, depuis plusieurs années, la gratuité des transports aux scolaires, pensionnaires ou demi-pensionnaires, domiciliés sur le département du Tarn et effectuant des déplacements sur le réseau urbain Tisséo pour se rendre dans leur établissement scolaire.

A cet effet, une convention lie Tisséo Collectivités, Tisséo Voyageurs et le Conseil Départemental du Tarn précise les modalités de prise en charge financière du Conseil Départemental du Tarn pour les déplacements des scolaires sur le réseau urbain Tisséo. Cette convention arrive à échéance le 31 décembre 2017.

Le Conseil Départemental du Tarn prend en charge la totalité des déplacements effectués par les scolaires du Tarn sur le réseau urbain Tisséo. Le tarif applicable pour le calcul de la participation du Conseil Départemental du Tarn est indexé sur le prix du ticket 10 déplacements tarif normal.

La participation financière du Conseil Départemental du Tarn est calculée en fonction du nombre de déplacements réellement réalisés par les scolaires du Tarn sur le réseau urbain Tisséo, comptabilisés par le système billettique. Afin de poursuivre le dispositif, le projet d'avenant prolonge la durée de la convention de 4 ans.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver le projet d'avenant n° 1 à la convention N°2014.0588 entre le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Toulousaine, Tisséo-EPIC et le Conseil Général du Tarn pour la prise en charge des transports des scolaires du Tarn dans le Périmètre des Transports Urbains ;
- d'autoriser M. le Président de Tisséo-Collectivités à signer ledit l'avenant.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 4.4 - CONVENTION N° 2017-1108 ENTRE LA DELEGATION MILITAIRE DE LA HAUTE GARONNE, TISSEO COLLECTIVITES ET TISSEO VOYAGEURS POUR LA DELIVRANCE DE TITRES DE TRANSPORT AUX SERVICES DE LA DELEGATION MILITAIRE DE HAUTE GARONNE - AUTORISATION DE SIGNER LA CONVENTION

Rapporteur : M. le Président

Tisséo collectivités, soucieux du maintien de la sécurité dans les transports en commun de l'agglomération toulousaine, autorise la délivrance d'un certain nombre de titres de transport aux services de la sécurité publique comme les services de la Délégation Militaire de la Haute Garonne.

La convention qui cadre les modalités de mise à disposition de titres de transport à cet organisme de la défense arrive à échéance le 31 décembre 2017.

La présente délibération a pour objet la mise en place d'une nouvelle convention jusqu'au 31 décembre 2020, reconductible jusqu'au 31 décembre 2022.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver le projet de la convention n°2017-1108 entre la délégation Militaire de la Haute Garonne, Tisséo Collectivités et Tisséo Voyageurs pour la délivrance de titres de transport aux services de la Délégation Militaire de Haute Garonne ;
- d'autoriser M. le Président de Tisséo-Collectivités à signer ladite convention.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 4.5 - PARTENARIAT TARIFAIRE : MISE A DISPOSITION DES TARIFS « PRO + » DANS LE CADRE DE MISSIONS D'ACTION SOCIALE

Rapporteur : M. le Président

Dans le cadre du développement de l'attractivité du réseau, Tisséo Collectivités souhaite développer les partenariats tarifaires et ainsi soutenir le dynamisme de l'aire métropolitaine. De fait, des partenariats sont déjà mis en œuvre, notamment avec So Toulouse pour répondre aux besoins de déplacements en lien avec l'organisation d'événements sur le territoire.

TISSEO Collectivités souhaite élargir la mise à disposition de la gamme tarifaire « PRO + » aux associations reconnues par Tisséo-Collectivités et aux administrations œuvrant dans le cadre d'actions sociales.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'autoriser Tisséo Collectivités à mettre à disposition la gamme tarifaire « PRO + » aux associations reconnues par Tisséo-Collectivités et aux administrations œuvrant dans le cadre d'actions sociales.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 5 - ACCESSIBILITÉ

POINT 5.1 - CONTRAT DE CESSION DE DROITS D'AUTEUR DE L'ŒUVRE CONSTITUEE PAR LES 37 VISUELS DE RECONNAISSANCE DES STATIONS DE METRO TOULOUSAINES - AUTORISATION DE SIGNER LES CONTRATS

Rapporteur : M. le Président

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées fixe notamment pour objectif de rendre accessible les transports en commun à toute personne à mobilité réduite ou en situation de handicap.

Dans ce cadre, un dispositif de visuels de reconnaissance des stations de métro au design adapté à tous, et notamment aux personnes en situation de handicap cognitif (ne pouvant lire), auditif

(cohérence avec LSF) et visuel (personnes malvoyantes), ont été initiés par Jessica Paradis et Lara Clerc dans le cadre de la convention de partenariat avec le lycée des Arènes pour l'année 2014-2015.

Les visuels des 37 stations de métro des lignes A et B ont ensuite été complétés par Jessica Paradis au cours de l'année 2015-2016 dans le cadre de la poursuite du partenariat avec le lycée des Arènes, puis finalisés en 2016-2017 dans le cadre d'un emploi à durée déterminée au SMTc.

Les contrats de cession proposés par les designers permettront à Tisséo d'exploiter les visuels du dispositif « mon métro d'image en image » sur l'ensemble du réseau de transport et les services d'information et de communication liés.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver les termes des deux contrats de cession de droit d'auteur acceptés par Jessica PARADIS et Lara CLERC, les cédantes ;
- d'autoriser M. le Président de Tisséo-Collectivités à signer lesdits contrats de cession de droit d'auteur.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 5.2 - CONVENTION DE PARTENARIAT N° 2017-1104 ENTRE TISSEO COLLECTIVITES, TISSEO VOYAGEURS ET L'ASEI CIVIL LESTRADE RELATIVE A LA MISE EN ŒUVRE D' ACTIONS COMMUNES VISANT A FACILITER L'ACCES AUX TRANSPORTS EN COMMUN DES USAGERS EN SITUATION DE HANDICAP ET HANDICAPS ASSOCIES - AUTORISATION DE SIGNER LA CONVENTION

Rapporteur : M. le Président

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées fixe notamment pour objectif de rendre accessible les transports en commun à toute personne à mobilité réduite ou en situation de handicap.

Dans ce cadre, Tisséo Collectivités, Tisséo Voyageurs et le CIVIL LESTRADE de l'ASEI, spécialisé dans la prise en charge globale, l'accompagnement, l'éducation et l'insertion des personnes en situation de handicaps sensoriels ou présentant un trouble du langage, se sont rapprochés afin de définir une collaboration à destination des publics fragilisés visant à faciliter la mobilité, l'autonomie de déplacement et l'usage des transports en commun pour les personnes porteuses de tout type de handicap (handicap moteur, cognitif, visuel, auditif, mental, psychique)..

Aussi, le CIVIL LESTRADE (ASEI), Tisséo Collectivités et Tisséo Voyageurs souhaitent conclure une convention de partenariat ayant pour objet d'établir les modalités d'échange de compétences et de coopération.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver le projet de convention N°2017-1104 entre l'ASEI CIVAL LESTRADE, Tisséo Collectivités et Tisséo Voyageurs pour la délivrance de titres de transport à l'ASEI CIVAL LESTRADE ;
- d'autoriser M. le Président de Tisséo-Collectivités à signer ladite convention.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 6 - PROJETS TERRITORIALES

Les deux prochains chapitres concrétisent la continuité de l'action de Tisséo, en matière d'investissements avec une enveloppe de près de 9 millions d'euros qui sera mobilisée dans le cadre de marchés publics ou de conventions, hors TAE.

Depuis le début de l'année 2017, ce sont près de 114 millions d'euros d'investissements qui ont été engagés par Tisséo Collectivités, hors TAE.

POINT 6.1 - DOUBLEMENT DE LA CAPACITE LIGNE A - STATION JEAN JAURES : MARCHE N° 52M 2017 13270 M : LOT N° 4 - APPAREILS ELECTROMECANQUES : AUTORISATION DE SIGNER LE MARCHE AVEC L'ENTREPRISE SCHINDLER

POINT 6.2 - DOUBLEMENT DE LA CAPACITE LIGNE A - STATION JEAN JAURES : MARCHE N° 52M 2017 13271 M : LOT N° 7 - LIAISON RAMBLAS GENIE CIVIL - SECOND ŒUVRE - COURANTS FORTS - COURANTS FAIBLES : AUTORISATION DE SIGNER LE MARCHE AVEC LE GROUPEMENT BOUYGUES TRAVAUX PUBLICS REGIONS FRANCE/INEO

Rapporteur : M. AUJOULAT

Les délibérations 6.1 et 6.2 visent à approuver les marchés pour un montant total d'un peu plus de 3,5 M€, portant d'une part sur la fourniture et l'installation d'ascenseurs et d'escaliers mécaniques et d'autre part, sur les travaux de second œuvre à réaliser dans le cadre de l'interface avec les futures Ramblas à la station Jean Jaurès.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'autoriser les dépenses correspondantes ;
- d'autoriser la SMAT à signer avec :
 - l'entreprise SCHINDLER le marché n° 52M 2017 13270 M concernant le lot n° 4 « appareils électromécaniques » relatif à la réalisation des aménagements de la station Jean Jaurès dans le cadre de l'opération Doublement de la Capacité Ligne A, pour un montant de 1.624.000,00 € HT,

- le groupement BOUYGUES TRAVAUX PUBLICS REGIONS France/INEO le marché n°52M 2017 13271 M concernant la réalisation des travaux du lot n° 7 « liaison Ramblas » relatif à la réalisation des aménagements de la station Jean Jaurès dans le cadre de l'opération Doublement de la Capacité Ligne A, pour un montant de 1.925.438,66 € HT

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 6.3 - DOUBLEMENT DE LA CAPACITE LIGNE A - AVENANT N°1 A LA CONVENTION D'ETUDES ET TRAVAUX N° 52M 2016 12842 CN CONCLUE AVEC ENEDIS : ETUDES ET TRAVAUX LIES AU MAINTIEN DE L'INTEGRITE DES RESEAUX ET OUVRAGES ASSOCIES NECESSAIRES POUR LES AMENAGEMENTS DES STATIONS DE LA LIGNE A DU METRO DE L'AGGLOMERATION TOULOUSAINE DE FAÇON A POUVOIR L'EXPLOITER AVEC DES RAMES DE 52 METRES DE LONG : AUTORISATION DE SIGNER L'AVENANT

Rapporteur : M. AUJOULAT

La délibération a pour objet d'approuver un avenant à la convention passée avec ENEDIS pour le maintien de l'intégrité des réseaux. Cet avenant étend l'enveloppe financière prévue pour la réalisation des travaux de déviation des réseaux, pour un montant d'un peu moins de 12 000 €.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'autoriser les dépenses correspondantes ;
- d'autoriser la SMAT à signer avec ENEDIS l'avenant n°1 à la convention d'études et travaux n°52M 2016 12842 CN

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 6.4 - LINEO 3 PLAISANCE-TOURNEFEUILLE-TOULOUSE - CONVENTION 2017-1105 : ANNULATION ET REMPLACEMENT DE LA CONVENTION DE TRAVAUX ET D'OCCUPATION TEMPORAIRE N° 2017-1066 RELATIVE AU LINEO 3 PLAISANCE - TOURNEFEUILLE - TOULOUSE - PARCELLE N° AR 67 A TOURNEFEUILLE - AUTORISATION DE SIGNER LA CONVENTION

Rapporteur : M. AUJOULAT

La délibération 6.4 a pour objet d'approuver une nouvelle convention avec les propriétaires d'une parcelle à Tournefeuille du fait d'un changement de la surface impactée et du montant de son acquisition.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver la Convention de travaux et d'occupation temporaire relative au Linéo 3 Plaisance - Tournefeuille - Toulouse n°2017-1105 qui annule et remplace la précédente convention sous le numéro 2017-1066 ;
- d'autoriser M. le Président de Tisséo-Collectivités à signer ladite convention ;

- de dire que les dépenses liées à cette convention figurent aux budgets 2017 et suivants.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 6.5 - LINEO 3 PLAISANCE-TOURNEFEUILLE-TOULOUSE - CONVENTION N° 2017-1106 DE GESTION DES OUVRAGES RELATIVE AU LINEO 3 PLAISANCE TOULOUSE AVEC LA COMMUNE DE TOURNEFEUILLE ET TOULOUSE METROPOLE - AUTORISATION DE SIGNER LA CONVENTION

Rapporteur : M. AUJOULAT

La délibération 6.5 vise à approuver la convention de gestion ultérieure des ouvrages réalisés dans le cadre du projet sur la Commune de Tournefeuille.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver la Convention n°2017-1106 de gestion ultérieure des ouvrages relative au Linéo 3 Plaisance Toulouse avec la commune de Tournefeuille et Toulouse Métropole ;
- d'autoriser M. le Président de Tisséo-Collectivités à signer ladite convention ;
- de dire que les dépenses liées à cette convention figurent aux budgets 2017 et suivants.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 6.6 - POLE D'ECHANGES MULTIMODAL DE RAMONVILLE : CONVENTION N° 2017-1107 D'OCCUPATION - POINT D'EMBARQUEMENT COVOITURAGE RAMONVILLE N° 2017-1107 - AUTORISATION DE SIGNER LA CONVENTION

Rapporteur : M. AUJOULAT

Enfin, la délibération 6.6 concerne l'opération visant à créer une Aire de Dépose Minute au niveau du Pôle d'Echanges Multimodal de Ramonville, avec l'objectif de faciliter la gestion du covoiturage sur ce site. Cette délibération a ainsi pour objet d'approuver au travers d'une convention d'occupation du domaine à titre gratuit, la mise à disposition du foncier appartenant à la Commune de Ramonville, pour réaliser ce point d'embarquement covoiturage.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver la Convention d'occupation relative à l'implantation d'un point d'embarquement covoiturage - Toulouse n°2017-1107 ;
- d'autoriser M. le Président de Tisséo-Collectivités à signer ladite convention.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 7 - GESTION DU PATRIMOINE

POINT 7.1 - TRAVAUX METRO : MARCHÉ N° M 2017-347 : MAÎTRISE D'ŒUVRE POUR LE RENOUVELLEMENT DES ESCALIERS MÉCANIQUES LIGNE B -AUTORISATION DE SIGNER LE MARCHÉ AVEC LE GROUPEMENT OTEIS BEFS SUD-OUEST (MANDATAIRE)/ OTEIS CONSEIL/ ACCEO/ ATELIER A4

Rapporteur : M. AUJOULAT

La délibération vise à approuver le marché de maîtrise d'œuvre de l'opération qui va permettre de renouveler les 81 Escaliers Mécaniques de la Ligne B. Ce marché est prévu pour une durée totale de 12 ans et s'élève à un montant total d'un peu plus de 2,1 Millions d'€.

IL EST PROPOSÉ AUX MEMBRES DU COMITÉ SYNDICAL :

- d'approuver M. le Président de Tisséo-Collectivités à signer le marché n° M 2017-347 avec le groupement OTEIS BEFS Sud-Ouest (mandataire)/ OTEIS Conseil/ ACCEO/ Atelier A4 pour un montant de 2 131 310,00€ H.T dont 1 881 310,00€ H.T. d'honoraires forfaitaires et 250 000,00€ H.T maximum d'honoraires non forfaitaires) ainsi que, le cas échéant les avenants au marché n'entraînant pas d'augmentation du montant du marché ;
- de dire que les dépenses sont inscrites au budget du SMTC.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITÉ SYNDICAL.

POINT 7.2 - TRAVAUX METRO : MARCHÉ N° M2017-350 : MISE EN CONFORMITÉ DES ASCENSEURS DE LA LIGNE B - AUTORISATION DE SIGNER LE MARCHÉ AVEC LA SOCIÉTÉ SCHINDLER

Rapporteur : M. AUJOULAT

La délibération porte sur la mise en conformité des ascenseurs de la Ligne B, avec l'attribution d'un marché permettant leur mise à niveau réglementaire et leur modernisation pour un montant total d'un peu plus de 640 000 €.

IL EST PROPOSÉ AUX MEMBRES DU COMITÉ SYNDICAL :

- d'autoriser M. le Président de Tisséo-Collectivités à signer le marché n° M2017-350 d'un montant de 642 985,74 € H.T. avec la société SCHINDLER ainsi que, le cas échéant les avenants au marché n'entraînant pas d'augmentation du montant du marché.
- de dire que les dépenses sont inscrites au budget du SMTC.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITÉ SYNDICAL.

POINT 7.3 - CONVENTION DE MANDAT 5 N° CM 2017-1109 CONCLUE ENTRE LA REGIE ET LE SMTC EN VUE DE REALISER L'OPERATION COMPLEMENT DE SECURISATION DES GARAGES ATELIERS BASSO CAMBO ET BORDEROUGE

Rapporteur : M. AUJOULAT

La délibération vise à approuver une nouvelle convention avec la Régie pour assurer la maîtrise d'ouvrage du programme de sécurisation des sites des garages ateliers du Métro pour un montant de 1,5 Millions d'€uros..

APRES EN AVOIR DELIBERE ET A L'UNANIMITE DES SUFFRAGES EXPRIMES : M. Del-Borrello n'a pas pris part au vote.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver le programme de l'opération « Complément de sécurisation des sites des garages ateliers Basso Cambo et Borderouge » pour un montant de 1 500 000 € HT ;
- d'approuver la convention de mandat 5 n° CM 2017-1109 entre le SMTC et la Régie.
- de dire que les dépenses sont inscrites aux budgets 2018 et suivants du SMTC.

POINT 7.4 - SYSTEMES : MARCHÉ N° M2017-348 : FOURNITURE, EXPLOITATION ET MAINTENANCE D'UN SYSTEME D'ECO CONDUITE ET DE TELEDIAGNOSTIC DES BUS - AUTORISATION DE SIGNER LE MARCHÉ AVEC LA SOCIÉTÉ ACTIA MULLER SERVICES

Rapporteur : M. AUJOULAT

La délibération a pour objet d'autoriser la signature du marché de fourniture, d'exploitation et de maintenance d'un système d'éco-conduite et de télédiagnostic des bus. A noter que ce marché est attribué dans le cadre d'un groupement de commandes établi avec Tisséo Voyageurs, à la société ACTIA, basée sur notre agglomération, pour un montant total estimé à d'un peu moins de 720 K€ en investissements et de près de 185 K€ en fonctionnement, pour la maintenance.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'autoriser le Président à signer le marché n° M2017-348 avec la société ACTIA MULLER SERVICES et le cas échéant les avenants au marché n'entraînant pas d'augmentation du montant du marché ;
- d'autoriser le Président d à prendre toute mesure nécessaire à l'exécution et au règlement dudit marché (hors transactions) y compris la résiliation ;
- de dire que les dépenses sont inscrites au budget 2017 du SMTC-Tisséo.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 7.5 - SYSTEMES - MARCHE SUBSEQUENT N°4 A L'ACCORD CADRE N°2016-701 - N°M2017-349 A CONCLURE AVEC LA SOCIETE SIEMENS POUR LA RENOVATION ET LA SECURISATION INFORMATIQUE PCC LIGNE B - AUTORISATION DE SIGNER LE MARCHE

Rapporteur : M. AUJOLAT

La délibération porte sur la rénovation et la sécurisation informatique du PCC Ligne B. Ainsi, en réponse à l'obsolescence de l'informatique du PCC et de manière à faire face aux risques qu'elle présente, il est proposé, dans le cadre du projet de rénovation et de sécurisation du PCC de Ligne A, engagé en 2016, d'autoriser la signature d'un marché subséquent à l'accord cadre passé avec SIEMENS, pour un montant total estimé à 350 K€.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'autoriser M. le Président de Tisséo-Collectivités le marché n° M2017-349 avec la société SIEMENS pour un montant maximum de 350 00 € H.T et le cas échéant les avenants au marché n'entraînant pas d'augmentation du montant du marché ;
- d'autoriser M. le Président de Tisséo-Collectivités à prendre toute mesure nécessaire à l'exécution et au règlement dudit marché (hors transactions) y compris la résiliation ;
- que les dépenses sont inscrites au budget 2017 du SMTC.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 7.6 - SYSTEMES : AVENANT N° 1 A LA CONVENTION D'OBJECTIFS ET DE MOYENS N° 2014-853 ENTRE TOULOUSE METROPOLE, LE SMTC (TISSEO-COLLECTIVITES) ET TISSEO EPIC (TISSEO-VOYAGEURS) PORTANT SUR LA MUTUALISATION, L'UTILISATION ET L'EXPLOITATION DE L'INFRASTRUCTURE RADIO TETRA DE TISSEO - AUTORISATION DE SIGNER L'AVENANT

Rapporteur : M. AUJOLAT

La délibération porte sur un avenant à la convention conclue entre le SMTC, Toulouse Métropole et la Régie Tisséo relative à la mutualisation et à l'exploitation de l'infrastructure radio TETRA. Cet avenant a pour objet d'enrichir certaines fonctionnalités de la radio utilisée par les services de la Police Municipale de Toulouse.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver l'avenant n°1 à la convention d'objectifs et de moyens n° 2014-853 entre Toulouse Métropole, le SMTC (Tisséo-Collectivités) et Tisséo EPIC (Tisséo-Voyageurs) portant sur la mutualisation, l'utilisation et l'exploitation de l'infrastructure radio TETRA de Tisséo, visant à intégrer une interconnexion informatique entre Tisséo-Voyageurs et Toulouse Métropole ;
- d'autoriser M. le Président de Tisséo-Collectivités à signer ledit avenant.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 7.7 - MARCHE M170142 CONCLU AVEC VOSSLOH POUR LA FOURNITURE DE PIÈCES ET PRESTATIONS POUR LA MAINTENANCE DE NIVEAU 5 DES APPAREILS DE VOIE METRO DANS LE CADRE DU MANDAT 3 - OPERATION 6 - AUTORISATION DE SIGNER LE MARCHE

Rapporteur : M. AUJOLAT

La délibération vise à attribuer un accord cadre à la société VOSSLOH, pour une période de 4 ans, reconductible 1 fois par période de 1 an, pour un montant total estimé à 150 000 € pour la première année, dans le cadre de la convention de mandat confiée à la Régie pour l'acquisition d'appareillages pour les voies métro, et ainsi assurer la maintenance de ces équipements.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'autoriser M. le Président de Tisséo-Collectivités à signer le marché n° M170142 avec VOSSLOH ainsi que, le cas échéant les avenants au marché n'entraînant pas d'augmentation du montant du marché ;
- de dire que les dépenses sont inscrites au budget du SMTC.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 8 - RESSOURCES HUMAINES ET PERFORMANCES DE L'ADMINISTRATION

POINT 8.1 - MODIFICATION DU TABLEAU DES EFFECTIFS

Rapporteur : M. le Président

Après avis du Comité Technique en date 20.11.2017, il est proposé la suppression de postes (9) à ce jour non pourvus mais figurant au tableau des effectifs ainsi que la création d'un poste en vue d'un recrutement à venir.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- de dire que le tableau des effectifs du SMTC est modifié comme suit :
Monsieur le Président de Tisséo-Collectivités propose la suppression et la création de postes suivants, à matérialiser sur le tableau des effectifs :

Création

- 1 poste d'Ingénieur A temps complet (35h).

Suppression :

- 1 poste d'Administrateur Hors Classe A temps complet (35h).
- 1 poste Attaché A temps complet (35h)
- 1 poste Administrateur Territorial A temps complet (35h)
- 1 poste de DGS Technique Fonctionnel A temps complet (35h)

- 1 poste de Technicien A temps complet (35h)
- 3 postes de Rédacteur A temps complet (35h)
- 1 poste d'Adjoint Administratif Principal de 2^{ème} Classe A temps complet (35h)

- de dire que les crédits nécessaires à la dépense sont inscrits au budget du SMTC.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 8.2 - REPROGRAPHIE - AUTORISATION DE SIGNER LE MARCHE AVEC LA SOCIETE REPROCOLOR31

Rapporteur : M. le Président

Pour le fonctionnement interne de ses services, Tisséo-Collectivités doit pouvoir commander, auprès d'un prestataire extérieur, des prestations de reprographie.

La Commission d'Appel d'Offres du 4 Décembre 2017 a décidé d'attribuer le marché à la société REPROCOLOR31 pour une durée de 4 ans - Montant de 40k€ à 400k€.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'autoriser M. le Président de Tisséo-Collectivités à signer le marché n° M2017-363 avec la société REPROCOLOR31 et le cas échéant les avenants au marché n'entraînant pas d'augmentation du montant du marché ;
- d'autoriser M. le Président de Tisséo-Collectivités à prendre toute mesure nécessaire à l'exécution et au règlement dudit marché (hors transactions) y compris la résiliation ;
- de dire que les dépenses sont inscrites au budget 2017 du SMTC-Tisséo.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 8.3 - CONTRAT GROUPE ASSURANCE STATUTAIRE 2019-2022.

Rapporteur : M. le Président

A ce jour le SMTC ne dispose pas d'assurance statutaire.

Le projet de délibération porte sur la participation du SMTC à la procédure de mise en concurrence organisée par le CDG31 sur ce type de prestation.

Cette décision de principe et le mandat donné au CDG31 n'engage pas le SMTC sur les suites données à la procédure de mise en concurrence.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver la participation à la mise en concurrence organisée par le CDG31 visant à la mise en place de contrats groupe d'Assurance Statutaire telle que définie ci-dessus ;
- de donner mandat au CDG31 pour la réalisation d'une procédure de mise en concurrence correspondante et pour l'attribution afférente, étant entendu que ce mandat n'implique pas une adhésion obligatoire aux couvertures qui sera décidée in fine au vu des résultats de la consultation ;
- de dire que les crédits nécessaires à la dépense sont inscrits au budget du SMTC.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 9 - STRATEGIE FINANCIERE ET PROSPECTIVE

POINT 9.1 - BUDGET SUPPLEMENTAIRE 2017 DU SMTC - ADOPTION

Rapporteur : M. BRIAND

Le budget supplémentaire 2017 vient actualiser certains crédits du budget primitif, en ce qui concerne :

La rémunération versée à l'EPIC :

L'indexation par application des clauses du contrat de la rémunération d'exploitation forfaitaire pour un montant de 3,152 M€, ce qui porte le montant de cette rémunération de 242,8 M€ à 246 M€.

La rémunération variable estimée au budget primitif à 0,6 M€, est majorée d'un montant de 1 M€ afin de prendre en compte les clauses d'intéressement sur les déplacements, la lutte anti-fraude et le respect des objectifs de qualité.

Par ailleurs, la rémunération exceptionnelle est majorée d'un montant de 0,569 M€ pour les prestations de maintenance de niveau 4 et 5 et la sécurisation des escaliers mécaniques ligne B.

Les recettes d'exploitation évaluées au budget primitif à 79,254 M€, n'intégraient pas les mesures adoptées le 29 mars 2017 pour la nouvelle tarification solidaire. L'estimation des recettes attendues pour l'année 2017 est de 82,471 M€, soit une hausse de + 3,217 M€.

- les fonds de concours concernent les dépenses foncières de l'ouvrage Linéo 3 avec la Commune de Plaisance du Touch et de l'ouvrage BUN avec Toulouse Métropole, soit un total de 1,053 M€ initialement imputé en investissement et transféré en fonctionnement.

- Le versement par l'Etat d'un montant de 1,890 M€ sur l'exercice 2017 destiné à compenser l'augmentation du seuil de 9 à 11 salariés pour l'assujettissement du versement transport.

- Dans le cadre de la gestion de sa dette, le SMTC a entrepris de réduire le nombre d'opérations d'échange de taux pour simplifier et rendre plus lisible la couverture de sa dette. Le nombre d'opérations sera diminué de 30 à 50% d'ici la fin de l'année. Cela a pour conséquence sur l'exercice 2017 d'augmenter pour un montant de 4,5 M€ les mouvements de flux en dépenses et recettes.

- Par ailleurs, sont inscrits divers transferts de crédits réaffectés entre comptes budgétaires sans incidences financières.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'adopter le budget supplémentaire 2017 du SMTC, voté par chapitre ;
- d'approuver les propositions de dépenses et de mouvements d'ordre figurant aux chapitres 011, 65, 66, 023 et 042 de la section dépenses de fonctionnement ;
- d'approuver les propositions de recettes et de mouvements d'ordre figurant aux chapitres 013, 70, 75, 76 et 77 de la section recettes de fonctionnement ;
- d'approuver les propositions de dépenses et de mouvements d'ordre figurant aux chapitres 20, 23, 27 et 041 de la section dépenses d'investissement ;
- d'approuver les propositions de recettes et de mouvements d'ordre figurant aux chapitres 13, 16, 20, 23, 02, 040 et 041 de la section recettes d'investissement.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 9.2 - REGLEMENT DES DEPENSES D'INVESTISSEMENT DU SMTC SUR L'EXERCICE 2018

Rapporteur : M. BRIAND

Au cours des premières semaines de l'année 2018, des dépenses d'investissement devront être payées avant le vote du budget primitif 2018.

En particulier, le SMTC devra verser à la SMAT les sommes nécessaires au financement des travaux en mandat. Des dépenses devront également être engagées pour les investissements du réseau urbain.

Il est proposé, conformément aux dispositions de l'article L.1612.1 du Code Général des Collectivités Territoriales, d'autoriser le mandatement de dépenses d'investissement sur l'exercice 2018 dans la limite du quart des crédits inscrits au budget 2017.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- de décider que des dépenses d'investissement pourront être mandatées sur l'exercice 2018 dans la limite du quart des crédits inscrits sur le budget 2017 suivant le détail des chapitres visés ci-dessus ;
- de dire que l'inscription des crédits nécessaires pour l'ensemble de l'année sera prévue au budget primitif 2018.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 9.3 - PRESTATIONS DE CONSEIL APPORTEES PAR LA PAIERIE DEPARTEMENTALE

Rapporteur : M. BRIAND

Le Syndicat Mixte est amené à solliciter couramment la Paierie Départementale pour diverses prestations de conseil et d'assistance, en matière budgétaire et financière.

L'arrêté ministériel du 12 juillet 1990 fixe les conditions d'attribution de l'indemnisation de conseil allouée aux comptables publics.

Suite au départ à la retraite de Monsieur LAMBERT, Madame Sylvie SIRE assure la fonction de Responsable de la Paierie Départementale depuis le 06 novembre 2017.

INTERVENTIONS

M. LAFON annonce une motivation de vote commun entre M. Arévalo et lui-même, sur les indemnités versées à des agents de l'Etat par des collectivités locales. C'est un principe appliqué par le SICOVAL. Le même principe sera appliqué au sein du SMTC. Les élus du SICOVAL ne voteront pas l'indemnité du Receveur.

Il est proposé de verser l'indemnité de conseil à :

- Monsieur LAMBERT Payeur Départemental pour la période de janvier à octobre 2017.
- Madame Sylvie SIRE, Responsable de la Paierie Départementale, pour la période de novembre à décembre 2017.

APRES EN AVOIR DELIBERE ET A LA MAJORITE DES SUFFRAGES EXPRIMES :

Pour : MM. ANDRE, AUJOLAT, BRIAND, CARNEIRO, CHOLLET, DEL BORRELLO, GRASS, KELLER, MM. LAGLEIZE (POUVOIR), LATTES, MOUDENC (POUVOIR) TRAUTMANN (POUVOIR), MME TRAVAIL-MICHELET, MM. BACOU, GUYOT ;

Contre : MM. AREVALO, LAFON.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- de décider de verser l'indemnité de conseil prévue par l'arrêté ministériel du 12 juillet 1990, à :
 - Monsieur LAMBERT Payeur Départemental pour la période de janvier à octobre 2017.
 - Madame Sylvie SIRE, Responsable de la Paierie Départementale, pour la période de novembre à décembre 2017.

POINT 9.4 - GESTION DES RISQUES DE TAUX POUR 2018 - RENOUELEMENT DU DISPOSITIF DE GESTION ACTIVE DE LA DETTE

Rapporteur : M. BRIAND

Cette délibération a pour objectif de permettre la continuité de la gestion active de la dette menée par le SMTC depuis 18 ans et de chercher à minimiser les frais financiers.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver les principes de la définition de la politique d'emprunts et de gestion de la dette suivants :

Les objectifs de gestion de dette du SMTC visent à déterminer des niveaux de taux de financements acceptables/supportables par rapport à sa capacité financière de remboursement plafonds sur trois horizons distincts : budgétaire, moyen terme, long terme.

- Les taux plafonds à respecter sont :
 - horizon court terme année budgétaire : 4%
pour permettre le pilotage du budget en cours ;
 - horizon moyen terme 2018-2023 : 5%
pour piloter les projets d'investissements ;
 - horizon long terme : 6%
pour établir les grands équilibres financiers à long terme et assurer la capacité de financement des projets futurs.
- Le périmètre retenu pour la dette est l'endettement du SMTC existant et prévisionnel.
- de décider de suivre les modalités de gestion ci-dessous retracées :

Principes:

Au niveau des taux d'intérêts :

- ☐ Les niveaux proposés sont des niveaux à ne pas dépasser. Toute décision relative à la gestion de taux d'intérêts doit être justifiée par un triple objectif:
 - Assurer le respect du taux plafond par année,
 - Optimiser le taux de financement effectif moyen du SMTC en se donnant les moyens d'opter à tout instant pour les meilleures conditions afin de choisir tout au long de la vie de l'emprunt le taux le plus favorable. Le SMTC pourra opter, à tout moment, pour un passage à taux fixe ou à taux variable sur la durée de son choix qui peut être inférieur à la durée résiduelle du contrat.
 - Tenir compte de l'impact de la dette future
- ☐ Ces horizons de gestion sont gérés de manière « glissante ». Lors de chaque exercice budgétaire, les années faisant l'objet d'une révision de taux seront analysées.

Au niveau des produits :

- ☐ Le SMTC s'engage à utiliser la classification proposée et autorisée, dans la charte, des produits en fonction des risques supportés par les Collectivités.
- ☐ Les opérations d'échange de taux sont classées d'une part à raison de l'indice ou des indices sous-jacents et d'autre part de la structure du produit.

Tableaux des risques

	Indices sous-jacents
1	Indices zone euro
2	Indices inflation française ou inflation zone euro ou écart entre ces indices
3	Ecart d'indices zone euros
4	Indices hors zone euro. Ecart d'indices dont l'un est un indice hors zone euro
5	Ecart d'indices hors zone euro

	Structures
A	Echange de taux fixe contre taux variable ou inversement. Echange de taux structuré contre taux variable ou taux fixe (sens unique). Taux variable simple plafonné (cap) ou encadré (tunnel)
B	Barrière simple. Pas d'effet de levier
C	Option d'échange (swaption)
D	Multiplicateur jusqu'à 3 ; multiplicateur jusqu'à 5 capé
E	Multiplicateur jusqu'à 5

Au niveau de l'emprunt :

- ☐ Mettre en adéquation la maturité de l'emprunt avec la durée de vie des biens financés.
- ☐ Dissocier le contrat d'emprunt à taux fixe et/ou à taux indexés des opérations de couvertures.

Application :

- ☐ L'année budgétaire en cours : Un taux budget sera calculé périodiquement. Il donnera une indication du taux de financement probable en fonction du portefeuille et des données de marché à cette date
- ☐ Horizon moyen terme : La dette future étant relativement faible par rapport à la dette totale prévue, le taux de 5.00% doit être protégé par des opérations de couvertures établies dans ce but.
- ☐ Horizon long terme:
Compte tenu de l'importance de la dette future (contrats non signés, donc non couvrables légalement) par rapport à la dette globale, le taux plafond de 6 % ne peut être protégé de manière certaine. L'objectif des transactions sera de réduire au maximum la probabilité de dépasser ce taux.

Un suivi constant de ces objectifs sera mis en place et documenté par un reporting adéquat, il prendra en compte le « taux de référence » correspondant au taux fixe en vigueur lors de la mobilisation des fonds.

Limitation des risques

- ☐ Risque de crédit:
 - Maximum 60% de l'encours de produits dérivés avec un même établissement financier
 - L'encours doit être réparti sur un minimum de quatre banques, ayant une notation minimum « Investment grade ».

☐ Risque de marché:

- L'encours net de produits dérivés doit inclure un maximum de 20% de produits structurés non protégés au niveau des taux plafonds de la politique.

- d'autoriser à conclure, avec tout établissement de crédit français ou étranger ainsi que tous prestataires de services d'investissement français ou étrangers ou ayant un statut équivalent dans leur pays d'origine, des instruments financiers à terme portant échange de conditions d'intérêts (SWAP) ou couverture de taux à la hausse (CAP), à la baisse (FLOOR), ou à la hausse et à la baisse (tunnel ou COLLAR), contrats d'accord de taux futurs (FRA), ou toutes combinaisons de ces instruments, dans les conditions suivantes :

1. Les opérations devront être autorisées uniquement sur l'encours de la dette du Syndicat ainsi que sur les emprunts nouveaux inscrits en section d'investissement du budget primitif.
2. Le montant notionnel des opérations peut représenter différents emprunts indexés sur le même taux ou représenter seulement une partie d'un emprunt.
3. Le montant de la dette sur lequel porteront les opérations ne pourra pas excéder 100 % de l'encours existant de la dette du Syndicat.
4. La durée des opérations ne pourra être supérieure à la durée résiduelle de chacun des emprunts constitutifs de la dette auxquels les opérations sont adossées.
5. Les opérations de couverture de risque de taux d'intérêts seront réalisées de préférence en euros. Toutefois des opérations ponctuelles comportant une indexation directe (*swap de devises ou de change*) ou indirecte (*swap quanto*) à l'évolution d'une parité de change pourront être mise en place.
6. La liste des index de référence relatifs aux intérêts sur lesquels pourront porter ces instruments sont : TIBEUR (EURIBOR), TEMPE (EONIA), T4M, TAM, TAG, CMS, et tout autre index communément utilisés sur les marchés financiers.
7. Le Syndicat pourra aussi retenir le taux fixe de marché proposé à la date de conclusion de l'opération.

Le Syndicat pourra également conclure des opérations pour lesquelles le Syndicat ou sa contrepartie paiera des intérêts déterminés sur la base de structures de taux ou de formules construites sur la base de l'un ou de plusieurs des index de référence susvisés. Ces formules ou structures et plus généralement ces opérations pourront également comprendre des barrières activantes ou désactivantes, à la baisse comme à la hausse. Ces structures ou formules seront décrites dans les confirmations des opérations concernées.

- d'autoriser M. le Président de Tisséo-Collectivités à négocier et conclure les opérations dans le cadre posé dans la présente délibération, dans les formes de la convention-cadre FBF et à signer les confirmations de chaque opération avec tout établissement de crédit français ou étranger ainsi que tous prestataires de services d'investissement français ou étrangers ou ayant un statut équivalent dans leur pays d'origine, plus généralement, tous documents nécessaires à la conclusion et à l'exécution des opérations. ;

- d'autoriser M. le Président de Tisséo-Collectivités à conclure des contrats d'échange de taux indexés sur des variations de taux de change et/ou des contrat d'échange de taux indexés sur des performances de fonds de gestion alternative ou d'arbitrage, ou de fonds de fonds sans contrainte de classe d'actifs sous-jacent ;
- de décider de conclure si les conditions de marché s'y prêtent et en fonction des opportunités, des opérations de marchés détaillés dans les articles précédents ;
- d'autoriser M. le Président de Tisséo-Collectivités à conclure ces opérations de marché et à résilier, avec ou sans indemnités, les contrats déjà conclus ou à conclure, en fonction de la fluctuation des taux d'intérêt ou de change aux fins de se prémunir contre ou de tirer parti de cette fluctuation ;
- d'autoriser M. le Président de Tisséo-Collectivités à transformer, à l'aide de ces instruments, de la source primaire (type BEIBOR) pour constituer des taux synthétiques notionnels (T.S.N) ;
- Cette autorisation de conclure est valable jusqu'au 31 décembre 2018; il sera rendu compte au Comité Syndical de l'usage qui aura été fait de cette autorisation ;
- d'autoriser M. le Président de Tisséo-Collectivités à signer au nom du Syndicat Mixte les documents se rapportant aux opérations de marché et les opérations d'assignations entre partenaires financiers.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

QUESTIONS DIVERSES

M. AREVALO souhaite avoir communication des organigrammes de Tisséo.

M. LE PRESIDENT précise que l'organigramme sera transmis lors de la cérémonie des vœux qui se tiendra le 19 janvier prochain.

M. LE PRESIDENT exprime ses remerciements à l'ensemble des membres du comité syndical.

L'ORDRE DU JOUR ETANT EPUISE, LA SEANCE EST LEVEE A 11H20.