



COMPTE-RENDU

DU COMITE SYNDICAL

SEANCE DU 30 MAI 2018

*
* *

L'an deux mille dix-huit, le trente mai 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 (M. Trautmann)	
CARNEIRO Grégoire	X		
CHOLLET François	X		
DEL BORRELLO Marc	X		
GRASS Francis	X		
KELLER Bernard		X (M. Grass)	
LAGLEIZE Jean-Luc		X (Mme Marti)	
LATTES Jean-Michel	X		
MARTI Marthe	X		
MOUDENC Jean-Luc	X	X (M. Lattes à/c du point 6)	
TRAUTMANN Pierre	X		
TRAVAL-MICHELET Karine	X		
SICOVAL			
AREVALO Henri	X		
LAFON Arnaud	X		
SITPRT			
BACOU Denis	X		
GUYOT Philippe	X		
MURETAIN AGGLO			
ROUCHON Adeline	X		
SUAUD Thierry		X (Mme Rouchon)	

MONSIEUR LE PRESIDENT OUVRE LA SEANCE DU COMITE SYNDICAL A 8H40.

PROPOS LIMINAIRES

M. LE PRESIDENT introduit son propos en évoquant les points marquants de cette séance.

En préambule de ce Comité Syndical, il faut noter le lancement de l'appel à projet « Dessine-moi Toulouse » en partenariat avec Toulouse Métropole.

Sur un total de 20 sites proposés, 4 sont pilotés par Tisséo Collectivités au sein des Pôles d'échanges multimodaux : Argoulets, Borderouge

Concernant Tisséo, cette démarche fait suite à l'appel à manifestation d'intérêt porté en 2017 qui avait fait l'objet d'une délibération cadre le 5 juillet.

L'enjeu de cette démarche a été précisé lors du Bureau du 16 mai. Ces sites sont proposés aux acteurs du territoire pour qu'ils puissent imaginer et proposer des projets innovants dont la mise en œuvre pourra s'effectuer pour les lauréats choisis au terme de la démarche.

Le Comité syndical du 30 mai est une séance de transition, avant la séance plus dense du mois de juillet. Certains points méritent néanmoins d'être soulignés :

- En lien avec l'ambition d'améliorer la cohérence urbanisme – mobilités, la signature d'un **protocole entre le SMEAT et Tisséo Collectivités** est proposée, dans la continuité de la délibération de juillet qui actait la mise en place d'une commission mixte. Il permettra de définir la gouvernance à mettre en place et les axes de travail commun.
- En collaboration avec ses intercommunalités membres, Tisséo Collectivités va contribuer à **l'élaboration du SRADDET** sous la forme d'un cahier d'acteur, à la mesure des enjeux du territoire, notamment de mobilité. Ce travail, dans l'esprit du futur projet de loi, est significatif du travail renforcé avec la Région Occitanie.
- Un point d'information présentera les **résultats de l'étude de l'alternative « centre »** à la 3^{ème} ligne de métro engagée à la suite du débat public, et l'avis du Conseil Scientifique. Ces conclusions sont les dernières sur les études des alternatives, les précédentes (desserte de l'aéroport et de la zone aéronautique, étoile ferroviaire) ayant déjà été présentées.

- Ce comité syndical permettra également la mise en place globale de conventions et partenariats avec notamment, en plus des délibérations habituelles relatives aux plans de mobilité et au covoiturage :
- o **ATMO Occitanie** : afin d'évaluer l'apport des projets TAE et CLB sur la qualité de l'air),
- o **l'aua/T** : afin de réaliser une analyse territoriale de la zone aéroportuaire et définir l'interface d'accès à la plateforme SGGD dans le cadre de COMMUTE (cofinancé à 80%),
 - L'ensemble des **rubriques techniques** permet de constater l'avancée des projets : le téléphérique, la Ligne A, Linéo 3 et opérations Tisséo Voyageurs. Le montant total des investissements engagé lors de cette séance s'élève à 3.2 M€.
 - Cette séance sera aussi l'occasion d'approuver **le compte administratif**.
 - La nouvelle version du fascicule des **chiffres-clés**, document synthétique mais essentiel, vous est également distribuée, comme chaque année maintenant à la même période.

APPROBATION DU COMPTE RENDU DU COMITE SYNDICAL DU 28 MARS 2018.

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
2018.1.1129	Approbation de la signature de la transaction conclue entre le SMTC et Mme MEYEER-WAARDEN.	19/04/2018
2018.1.1130	Location d'un box à la société LEADER BOX.	09/05/2018
2018.1.1131	Attribution au groupement COUDRAY/SYSTRA du marché « TAE prestations juridiques en actions foncières.	07/05/2018

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
30/05/2018	MA2018-094	Etude relative à l'analyse des risques d'ouvrages mixtes accueillant des zones liées à l'exploitation de bus au GNV et des fonctions de parcs de stationnement, surfaces tertiaires ou commerciales, habitat	AUDITRIX	27 750,00 €	17/04/2018	18 mois	
30/05/2018	MA2018-099	Adaptation du modèle multimodal à l'horizon 2040	EXPLAIN	65 100,00 €	24/04/2018	14 mois	
30/05/2018	MA2018-101	Fourniture d'objets promotionnels	SECTEUR COM	maximum 160 000,00 €	16/05/2018	48 mois	
30/05/2018	MA2018-102	Mise à jour de la programmation pluriannuelle d'exploitation	SATIS CONSEIL	25 000,00 €	07/05/2018	2 mois	
30/05/2018	MA2018-103	Mission d'Organisme de Contrôle Technique Agréé (OCTA) pour les travaux de remplacement des escaliers mécaniques de la ligne B du Métro	QUALICONSULT	87 797,50 €	14/05/2018	12 ans	

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
30/05/2018	MA2015-544	Fourniture de papier pour photocopieurs et papeterie - lot n° 2 : Papeterie	3 augmentation du montant maxi de la période 3	MESSAGES	10 000,00 €	12 000,00 €		/	/	09/04/2018
30/05/2018	MA2017-345	Cérémonie de tirage de clés Calypso et fourniture de modules sécuritaires (SAM)	1 augmentation du montant du marché	SPIRTECH	84 250,00 €	91 200,00 €	8,50%	20/03/2018	/	13/04/2018
30/05/2018	M2015-001	Marchés d'impression lot n° 1 : Impression offset	1 ajout de prix au BPU	POLE IMPRESSION	minimum : 50 000 € maximum : 400 000 €	/	/	/	/	13/04/2018
30/05/2018	M2015-006	Fourniture de matériels pour le SAEIV et prestations d'installation associées	1 ajout de prix au BPU	INEO SYSTRANS	maximum : 800 000 €	/	/	/	/	23/04/2018
30/05/2018	M2014-010	Prestations de réservation et d'émission de titres de transport pour les élus et le personnel de Tisséo SMTC	1 avenant de transfert	HAVAS VOYAGES	minimum : 15 000 € maximum : 100 000 €	/	/	/	/	23/04/2018

POINT 1 - PROJET MOBILITÉS - PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS

POINT 1.1 - PROTOCOLE DE COLLABORATION ENTRE LE SMEAT - TISSEO COLLECTIVITES SUR LA COHERENCE URBANISME-MOBILITES

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

A l'instar de la mise en place de la Conférence des Exécutifs réunissant les autorités organisatrices et leurs collectivités membres, Tisséo Collectivités a proposé la mise en place d'un partenariat privilégié avec le SMEAT sous forme de commission mixte afin d'aborder l'ensemble des sujets inhérents aux besoins de cohérence urbanisme - mobilités, en déclinaison des orientations des SCoT et PDU de la grande agglomération toulousaine.

Par délibération D.2017.07.05.4.2, Tisséo Collectivités a adopté le principe de la mise en place de cette commission.

Aussi, il est proposé la reprise du protocole de collaboration mis en place en juillet 2008 afin de mettre en place cette commission mixte.

La délibération et le protocole définissent la gouvernance à mettre en place et les axes de travail commun.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver la mise en place d'une commission mixte SMEAT - Tisséo Collectivités sur la cohérence urbanisme - mobilités, en déclinaison des orientations des SCoT et PDU de la grande agglomération toulousaine ;
- d'approuver les termes du protocole de collaboration ;
- d'autoriser M. le Président de Tisséo Collectivités à signer ce protocole et à prendre toutes les dispositions nécessaires à la mise en place du dispositif proposé.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 1.2 - ELABORATION DU SRADDET DE LA REGION OCCITANIE : CONTRIBUTION DE TISSEO COLLECTIVITES

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

La contribution au SRADDET de Tisséo Collectivités, autorité organisatrice des mobilités sur 108 communes pour plus d'un million d'habitants par délégation des compétences de Toulouse Métropole, des communautés d'agglomération du Muretain Agglo et du Sicoval, du Syndicat intercommunal des transports publics de la région toulousaine, s'inscrit dans une approche responsable et ambitieuse, à la mesure de territoires qui portent des projets d'envergure régionale voire 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 renforcé et innovant avec la Région Occitane.

Cette contribution se fait au travers d'un cahier d'acteurs joint à la délibération et qui sera transmis à la Région Occitanie.

INTERVENTIONS

M. AREVALO s'interroge sur une réflexion interne entre élus sur l'élaboration du STRADDET.

La lecture du futur Cahier d'acteurs donne l'impression que celui-ci reprend les éléments produits par le SMTC, plutôt qu'une contribution à une réflexion globale. Cette situation lui pose un problème. A la fois pour des questions de méthode et sur le document produit, il s'abstiendra sur cette délibération.

M. LE PRESIDENT prend acte de l'intervention de M. Arévalo.

Une réunion entre élus aurait pu être organisée sur le sujet.

Il indique qu'il est prêt à intégrer des amendements dans le dispositif si M. Arévalo les propose.

M. AREVALO rappelle l'enjeu majeur du SMTC sur le système global régional des transports. Cette réflexion doit être conduite par le SMTC.

Des questions relatives aux liaisons de l'agglomération toulousaine avec Montpellier, avec les villes périphériques, etc... sont souvent posées. Le SMTC doit réfléchir à ces sujets : Comment gérer les flux de dimension régionale, en lien avec notre mobilité interne à la grande agglomération.

M. LE PRESIDENT ajoute que c'est la continuité de la participation du SMTC aux Assises de la Mobilité organisée par la Région.

Cependant, une réunion supplémentaire aurait été nécessaire pour analyser ce document avant de le présenter.

Il rappelle que tout amendement est possible sur ce document.

Il insiste sur le fait que ce document n'est pas obligatoire. Il vise simplement la volonté du SMTC de travailler avec la Région sur ces axes là.

M. MOUDENC rappelle que c'est un exercice nouveau introduit par la loi NOTRE d'août 2015.

Il pense que la Région est en train de décaler de quelques mois la finalisation du schéma. Si cela est confirmé, le texte d'aujourd'hui peut-il être davantage travaillé par celles et ceux qui seraient les plus motivés pour ensuite être voté au prochain comité syndical. Il faut veiller à que ce dispositif ne dérange pas la Région et ne bouleverse pas le calendrier du recueil des avis et contributions.

M. LE PRESIDENT maintient cette délibération à l'ordre du jour. Il précise que si ce délai est possible, un document travaillé sera présenté au prochain comité syndical. Ce projet présenté aujourd'hui servira de document préparatoire.

Ce document est adopté avec les réserves indiquées par le Président.

- Après en avoir délibéré et à la majorité des suffrages exprimés : Abstention : M. AREVALO

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver la délibération ;
- d'approuver les termes du cahier d'acteurs portant la contribution de Tisséo Collectivités à l'élaboration du SRADDET de la Région Occitanie ;
- d'autoriser M. le Président de Tisséo Collectivités à adresser ce cahier d'acteurs à la Région Occitanie.

POINT 2 - PROJET MOBILITES - TOULOUSE AEROSPACE EXPRESS

POINT 2.1 - POINT D'INFORMATION - ETUDE DE L'ALTERNATIVE « CENTRE » A LA SUITE DU DEBAT PUBLIC - AVIS DU CONSEIL SCIENTIFIQUE

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

M. LE PRESIDENT demande à Patrick Vandevoorde, Président du conseil scientifique, de bien vouloir présenter l'avis du conseil scientifique.

M. VANDEVOORDE indique que cet avis est relativement long. L'examen de l'alternative centre a soulevé un nombre important de questions qui lui a paru utile de traiter à ce stade et non pas simplement en réponse à des observations qui pourraient intervenir lors de l'enquête publique.

Il rend hommage au travail effectué par toutes les équipes, pour la conduite des études en réponse au cahier d'acteurs qui avait été posé par le collectif citoyen lors du débat public. C'est près d'un an d'études qui ont été nécessaires là-dessus, de nombreuses réunions qui se traduisent pas des rapports d'études très volumineux faits avec des documents qui sont complets, qui nous permettent de donner un avis et sur lesquels nous n'avons pas décelé d'incohérence susceptible de remettre en cause les résultats.

Il rend également hommage à l'attitude du collectif citoyen. Même s'il ne partage pas les conclusions des études conduites par Tisséo, le collectif citoyen s'est montré à l'écoute, constructif et force de propositions lors des différentes réunions.

Sur cet examen, deux approches complémentaires peuvent être menées :

L'une, secteur par secteur, et par ailleurs une approche globale.

Nous avons demandé à Tisséo d'étudier tout ce qui avait été soulevé par le collectif citoyen mais également des variantes complémentaires qu'il nous a paru utile d'examiner, ainsi que des calculs socio-économiques pour poursuivre cette analyse.

Le calcul socio-économique est un élément précieux dont on a réellement besoin pour prendre les décisions. S'il n'y a pas pour examiner des variantes, qui présentent des impacts sur l'urbanisation du développement futur de l'agglomération, comparables, c'est un bon outil de synthèse.

Quand il s'agit de variations d'approche très différentes sur le fonctionnement urbain, c'est un élément parmi d'autres, et on privilégiera plutôt une approche multi-critères.

S'agissant de l'approche globale, ce sont deux projets, tous les deux intéressants, présentant un bilan socio-économique globalement positif, mais qui font appel à deux visions différentes de la métropole, et qui ont un impact urbain certainement très différent.

En termes de coût, quand globalise les coûts d'investissement et la valeur actualisée nette des coûts d'exploitation, les différences de coût sont assez peu sensibles entre les deux grands tracés.

L'alternative « centre » dessert directement une population supérieure car elle passe beaucoup plus proche du centre, mais il s'agit d'une population déjà bien desservie par les axes existants, notamment les lignes A et B du métro, le tramway, et qui a un usage du véhicule particulier inférieur à celui qu'on peut trouver dans les faubourgs où les quartiers périphériques. Le trafic total du réseau est peu différent suivant les deux variantes. L'impact sur la circulation automobile mesurée en nombre de véhicules kilomètres économisés est plutôt inférieur par l'alternative « centre » que par le tracé de référence. Le bilan socio-économique de l'alternative « centre » est sensiblement supérieur, lié notamment à ce report supérieur depuis la voiture individuelle. Quant à l'impact sur la structuration urbaine, il est évident que l'alternative « centre » qui passe beaucoup plus par l'hypercentre que par le tracé de référence aura un impact moindre sur la structuration urbaine.

Il ne nous a pas semblé qu'il y avait au global des raisons fortes de remettre en cause le tracé de référence dans l'approche globale.

Pour autant, nous avons tenu à ce que soit tenue une approche secteur par secteur pour examiner les différents cas.

S'agissant de la partie ouest, dans le secteur de Colomiers, la question est de savoir s'il convient d'ajouter ou pas, comme le collectif citoyen l'a proposé, une station complémentaire vers l'Hôtel de Ville. Lorsqu'on regarde un peu plus précisément les choses, les difficultés d'insertion sont telles que cela rallonge le tracé et enchérit un peu fortement, de l'ordre de 80 millions d'euros, le coût du tracé, pour un avantage qui finalement est assez minime. Certes, certains habitants seront beaucoup plus proches d'une station complémentaire, mais d'autres habitants seront impactés par un allongement du parcours. Le bilan socio-économique de cette station supplémentaire s'avère négatif.

Compte tenu d'un fort surcoût d'investissement et des avantages assez limités qu'elle apporterait, la création d'une deuxième station sur la commune de Colomiers ne paraît pas au Conseil Scientifique économiquement justifiée.

S'agissant du secteur suivant, l'alternative centre propose, avec un coût d'investissement supérieur d'environ 90M€, un tracé par l'hôpital Purpan au lieu de Jean Maga. Le secteur de Purpan est déjà bien desservi par les tramways T1 et T2 avec une fréquence de 5'. A l'inverse cette solution ne permet pas une desserte sinon correcte, tout au moins avec une amélioration qualitative très importante de l'aéroport et du secteur aéronautique ouest. Cette solution a des impacts forts qui iraient à l'encontre de ce qui a été examiné sur la liaison aéroport express, permettant d'avoir une desserte de l'aéroport et du secteur aéronautique avec une fréquence garantie de 5 minutes. Dans le meilleur des cas, on obtiendrait une fréquence de l'ordre d'une dizaine minutes, et avec vraisemblablement des aléas de circulation ne permettant pas de garantir cette régularité.

D'une manière générale, on s'aperçoit que le coût d'investissement est supérieur et que les avantages économiques apportés au secteur de Purpan sont très largement compensés par la pénibilité apportée à la desserte de l'aéroport et du secteur aéronautique. Au total, le bilan économique est très défavorable, de l'ordre de 200M € de moins pour un passage par Purpan. Sur ce secteur, nous considérons que les choses sont suffisamment claires pour que le tracé de référence ne soit pas remis en cause.

Au niveau du secteur des Sept Deniers, la différence principale se situait sur la position de la station, plus vers le nord du quartier dans le tracé de référence, plus vers la place Job pour l'alternative « centre ».

Ce point a, depuis, été largement examiné avec le quartier. Un certain nombre de décisions ont déjà été prises en la matière. On peut considérer que pour le quartier, station + central pourraient être bénéfiques, mais en revanche deux éléments viennent très fortement peser dans le dispositif et qui intéressent non pas seulement le quartier, mais l'ensemble de la ligne : la possibilité de réaliser un parking d'échanges dans ce secteur qui pour être efficace doit pouvoir être branché le plus directement possible sur la rocade afin de ne pas encombrer la voirie du quartier, et d'autre part la possibilité dans le secteur de réaliser le garage atelier dans une position qui soit à peu près médiane par rapport à la ligne et qui présente un gros avantage.

Il nous paraît que ces deux éléments parking d'échanges et garage atelier l'emportent sur l'avantage assez ténu apporté par une position située plus vers le centre du quartier. Nous considérons là aussi que le tracé de référence n'a pas de raison d'être remis en cause.

S'agissant du secteur Montaudran Labège, le tracé est assez fortement différent entre l'alternative « centre » et le tracé de référence. L'alternative « centre » est beaucoup plus courte : le tracé TAE s'arrête à Malepère, en desservant le secteur de Malepère, la desserte de Labège étant, dans cette

hypothèse, dévolue à un prolongement de la ligne B, différente de la connexion ligne B qui a été soumise récemment au débat public, et se rapproche en plus du prolongement ligne B initial.

Ce qu'on gagne en termes de coût sur le raccourcissement du tracé TAE, on le reperd et au-delà par le prolongement ligne B ; compte tenu des difficultés d'insertion, on devrait beaucoup passer en souterrain. Au final, on finit d'avoir un projet plus cher. Son seul avantage est de desservir le secteur de Malepère qui effectivement, par le tracé de référence est quelque peu omis.

Ceci étant, lorsque le projet Mobilités a été adopté, le SMTc a réparé cet oubli, en prévoyant par l'extension de la ceinture sud, de desservir le secteur de Malepère, qui peut également être desservi par plusieurs lignes Linéo.

Si nous considérons que la desserte de Malepère est desservie par la ceinture sud, l'alternative n'apporte pas d'avantages tout en étant plus onéreuse. Cela suppose que le principe arrêté dans le Mobilités récemment approuvé soit décliné techniquement et fasse ensuite l'objet d'une programmation dans le temps, cohérente avec l'urbanisation du secteur et pas décalée avec celle de TAE. Si ces points sont acquis, nous considérons là aussi que le tracé de référence n'a pas de raison d'être remis en cause.

Lorsque nous remontons vers le nord, dans les faubourgs Est, le tracé est légèrement différent dans les faubourgs, car les stations ne sont pas localisés au même endroit. La principale différence réside dans le fait que la station François Verdier du tracé de référence qui assure la connexion avec la ligne B est déplacée vers le secteur de Saint Aubin. C'est la principale différence.

En termes de desserte des faubourgs Est, le tracé de l'alternative « centre » est un peu meilleur. En termes de population desservie, il apporte effectivement une desserte un petit peu meilleure. En revanche, la connexion entre TAE et la ligne B à François Verdier apporte des avantages significatifs sur le fonctionnement de l'ensemble du réseau, et qui se traduisent, si on ne la faisait pas, par une diminution de la part des transports en commun dans le total des déplacements et par un rechargement assez considérable de la ligne A. Nous considérons que l'apport, pour le fonctionnement du réseau, d'une correspondance TAE ligne B à François Verdier l'emporte sur une amélioration mesurée de la desserte des faubourgs. Pour autant, la situation aujourd'hui prévue à la station François Verdier n'est pas totalement satisfaisante. Elle conduit à un couloir de correspondance de près de 200 mètres qu'il nous paraît réellement trop long pour être tout à fait attractif. Nous recommandons au stade ultérieur des études que tous les efforts soient faits pour rapprocher les deux stations de telle sorte que cette correspondance soit efficace.

S'agissant de la partie principale entre les Sept Deniers et la Gare Raynal, les différences sont les plus importantes. L'alternative « centre » prévoit un tracé qui passe par les Ponts Jumeaux, les Amidonniers, Jeanne d'Arc alors que le tracé de référence prévoit de passer beaucoup plus au Nord au niveau de la Vache.

Après avoir examiné un petit peu en détail les différents éléments, il apparaît que les coûts sont assez peu différents, malgré l'allongement du tracé par la Vache, parce que le tracé dans l'hypercentre est complexe : les stations comme Ponts Jumeaux, les Amidonniers, Jeanne d'Arc sont difficiles à réaliser et les différences de coût sont assez faibles. En termes de trafic, il est incontestable que l'alternative « centre » dessert directement une population plus importante, mais une population correctement desservie, utilisant moins la voiture particulière. De ce fait, les reports depuis la voiture particulière sont inférieurs, et en termes de trafic, la situation est donc peu différente.

En termes de bilans socio-économiques sur l'ensemble de la ligne : compte tenu des écarts en faveur du tracé de référence constatés sur Colomiers et le secteur Purpan-Maga, les bilans doivent être

assez voisins dans la partie centrale. La différence principale est une différence de vision du développement urbain et du développement du secteur.

Le choix du tracé paraît au Conseil scientifique relever de deux questions distinctes :

- Faut-il privilégier le passage par l'hyper-centre ou les faubourgs ?
- Si on passe dans les faubourgs, où faut-il passer ?

Le passage par le centre ou par les faubourgs : Le choix résulte surtout d'une vision sur l'évolution urbaine de Toulouse et sur le fonctionnement de l'agglomération. C'est un choix politique. Pour autant, il semble au Conseil Scientifique que le passage par les faubourgs, sans entraîner un coût sensiblement supérieur ou une baisse de la fréquentation, lui paraît sensiblement mieux correspondre à deux points : les perspectives de développement des zones d'urbanisation futures, plutôt dans la partie Nord, et la nécessaire extension du secteur d'exercice des fonctions centrales, une agglomération qui croît fortement comme l'agglomération toulousaine doit avoir un centre qui croît au même rythme. Sinon, le centre s'étouffe par l'accroissement de la population. Un passage par les faubourgs permet d'étendre les fonctions centrales à une zone plus vaste, mieux répartie et permet par ailleurs d'avoir un impact significatif sur le développement structuré des zones Nord. Ce choix revient aux élus du comité syndical, mais le Conseil Scientifique considère que le passage par les faubourgs est plus porteur de perspectives que le passage par l'hypercentre.

Où passer par les faubourgs ? A l'examen du tracé de référence, on peut s'interroger sur la question suivante : pourquoi un détour par La Vache qui présente une boucle significative ? Nous avons donc demandé un tracé plus direct soit par les Minimes, soit par la Barrière de Paris. L'étude s'est faite sur les Minimes de façon à regarder ce qu'il en est. Le tracé direct par les Minimes raccourcirait le trajet de 2,8km, économiserait un montant d'investissement de 200M€, et un coût de fonctionnement de 4M€/an (soit un total actualisé d'environ 100M€), diminuerait le temps de trajet sur TAE de 3 à 4 minutes pour tous les passagers empruntant la totalité de cette section. La différence de bilan entre les deux solutions est de 300M€ en faveur de la variante Minimes.

Les raisons conduisant au choix d'un passage par La Vache sont de trois ordres :

- la mutation urbaine du quartier : mais celui-ci est déjà desservi par la ligne B et on ne voit guère les raisons qui le différencieraient d'autres quartiers en devenir qui ne sont desservis que par une ligne de métro.
- la connexion avec le réseau SNCF avec la halte ferroviaire de La Vache prévue dans le cadre des AFNT et permettant d'assurer des dessertes TER cadencées au 1/4h vers le Nord avec un terminus partiel à La Vache afin de s'affranchir des encombrements de la gare Matabiau.
- la transformation profonde dans l'avenir du secteur économique de Fondeyre et plus au nord de l'axe RN20.
-

Dans ce choix qui est d'une importance majeure, s'opposent ainsi deux critères, celui de la recherche d'économies financières d'une part, celui de la structuration urbaine d'autre part.

Le Conseil scientifique considère que la pondération entre ces deux critères n'est pas de son ressort mais de celui de l'autorité politique. Il lui paraît important que la décision de Tisséo Collectivités doit tenir compte :

- de la différence de coût importante (300M€)
- des avantages apportés par un passage par la Vache.
Si Tisséo Collectivités décidait de maintenir le passage par la Vache, ce choix gagnerait en cohérence en rétablissant la station Fondeyre dans le programme, permettant de valoriser tous les enjeux potentiels dans le futur.
- Si la correspondance à la station Minimes paraît trop centrale, il serait possible d'examiner une solution intermédiaire avec correspondance TAE - ligne B à Barrière de Paris avec une économie moindre.

En somme, le Conseil Scientifique considère que l'étude approfondie de l'alternative centre a permis de mieux étayer les fondements du projet.

Si cette analyse ne conduit sur aucune section à remettre en cause le tracé de référence, elle a mis en évidence :

- l'intérêt de la desserte du secteur de Malepère par un mode structurant (même s'il est différent de TAE : ceinture sud),
- l'intérêt de l'amélioration à terme de la desserte du secteur ouest (ceinture ouest),
- la nécessité soit d'adapter le tracé dans le secteur de La Vache (tracé plus direct par Minimes ou Barrière de Paris) soit de le confirmer en en tirant toutes les conséquences (rétablissement de la station Fondeyre).

Le dernier élément peut avoir une incidence sur le programme de l'opération. Nous avons donc établi en complément un avis de synthèse sur le programme de l'opération TAE qui reprend ce qui a été dit sur l'alternative « centre », l'étoile ferroviaire, la desserte de Blagnac et les parkings d'échange.

M. LE PRESIDENT indique que le travail effectué par le Conseil Scientifique va s'avérer très utile, en particulier lorsque Tisséo-Collectivités déposera le dossier face à l'enquête publique. Tous ces points ont été travaillés. C'est la 1^{ère} fois en région Occitanie que nous avons ce type d'études par rapport à des choix politiques qui ont été faits.

L'analyse de ce rapport va être faite pour des propositions du tracé définitif lors du Conseil Syndical du mois de juillet.

M. LAFON remercie le Conseil Scientifique pour ce travail de « débroussaillage » d'études de toutes les possibilités. Ce rapport a toute sa portée dans les choix à faire dans les mois et années à venir.

M. Lafon souhaite intervenir sur deux points : un premier point d'ordre ponctuel relatif au sud-est toulousain, et un deuxième point d'ordre plus général sur le tracé défini ensemble et le tracé proposé par un collectif de citoyens.

Concernant l'articulation des lignes B et TAE sur le secteur Sud-Est et plus particulièrement sur le quartier Malepère qui a fait l'objet de nombreuses réflexions de la part du collectif citoyen, le collectif n'a certainement pas oublié de noter que le quartier Malepère est à la fois desservi par le Linéo 7 avec une capacité d'emport de 11 000 voyageurs par jour, est traversé perpendiculairement par la LMSE permettant de relier à la fois les pôles d'attraction aussi bien de Balma, de Quint Fonsegrives, de Capio, mais également l'interconnexion avec la station de métro ligne B, en tangentant également la station Montaudran sur la 3^{ème} ligne au niveau du sud du quartier Malepère, et accessoirement, par un renfort des modalités de déplacements doux, une interconnexion possible au niveau de la station INPT sur un requalibrage de la route de Labège.

(suite propos M. Lafon) Tout le monde rêverait d'avoir un quartier d'aménagement futur desservi par de tels modes de transport en commun, qui de plus va être renforcé par la ceinture sud.

Il estime que les inquiétudes des collectifs citoyens sur le quartier Malepère, peuvent être si ce n'est levées, du moins appréhendées avec plus de recul que pourrait emporter la déviation de la 3^{ème} ligne de métro sur le quartier Malepère.

S'agissant de l'analyse des coûts tels qu'ils ont été relevés, il s'interroge sur le fait que l'insertion de la 3^{ème} ligne ne pourrait se faire qu'en tunnel.

M. GEORJON indique que dans le scénario porté par le collectif citoyen, le prolongement de la ligne B passe par Montaudran pour assurer la connexion avec la 3^{ème} ligne de métro. Cette boucle par Montaudran ne peut se faire qu'en souterrain.

M. LAFON souligne que le tracé proposé par le collectif citoyen omet la desserte du parc technologique du Canal à Ramonville.

S'agissant du tracé de référence, il est souvent reproché aux élus de concentrer leurs politiques urbaines sur leurs quartiers de centre ville : les élus locaux s'occuperaient uniquement des populations d'hyper centre, faisant des bijoux architecturaux ou des prouesses technologiques sur les hyper-centres, délaissant leurs quartiers périphériques.

Dans le cadre du tracé de référence, il serait intéressant de mettre en face de cette analyse socio-économique, les potentiels fiscaux et la capacité contributive de toutes les populations qui vont être desservies par le tracé de la 3^{ème} ligne, pour comprendre que nous construisons, avec cette architecture de transport en commun, un rééquilibrage territorial, mais également des rééquilibrages sociaux par rapport à la manière dont les villes peuvent se construire.

Au-delà des rocade et au-delà des périphériques, viennent s'installer des populations qui ne peuvent pas, pour des raisons de capacité contributive ou financière, s'implanter dans les centres ou dans les ultra-centres. Concevoir un tracé périphérique tel qu'il est envisagé avec cette troisième ligne, c'est donner une chance de rééquilibrage territorial, social et sociétal au niveau de la construction de l'agglomération toulousaine.

Il regrette que le collectif citoyen ne l'ait pas relevé comme tel.

M. LE PRESIDENT s'agissant du passage au nord et non pas par l'hyper-centre, il rappelle que la Région, le Département, le Collectif des Maires du Nord de l'agglomération ont souhaité ce passage par le nord pour permettre le développement de ce secteur qui est en plein développement.

M. VANDEVOORDE s'agissant du quartier de Malepère, il précise que le Conseil Scientifique a considéré que la solution de desserte proposée par le collectif citoyen n'était pas justifiée.

S'agissant de la vocation du tracé, M. Vandevoorde a distingué effectivement les deux questions : faut-il passer par le centre ou par des quartiers plus périphériques et ensuite où faut-il passer. Le passage par les faubourgs lui paraît plus porteur d'avenir. C'est vrai au plan urbanistique et au niveau des équilibres sociaux de l'agglomération.

M. ANDRÉ est ravi de voir que la station Fondeyre est de nouveau mise en avant. Sa mise à l'écart lors du tracé de la troisième ligne l'avait surpris. Fondeyre est un quartier appelé à se développer dans les prochaines années, un quartier en pleine mutation. La station Fondeyre est assez intéressante, y compris pour le nord toulousain, sachant que la station La Vache, comme l'a souligné M. Bacou, est aussi importante : c'est en effet le nœud central par rapport à la desserte de la ligne B et aux futurs AFNT.

La station Fondeyre peut être une alternative pour ce secteur là.

M. CARNEIRO souligne que le passage par les faubourgs et au-delà apporte une vision plus métropolitaine que toulousaine. Les élus du territoire nord sont très attachés à cette vision. On ne peut pas nous demander un effort financier, et de cautionner une démarche extrêmement « peau de chagrin ».

Il rappelle que le territoire nord est en train d'exploser. Le taux de croissance de la population varie suivant les communes entre 2,2 et 2,7 % par an. Ce taux de croissance pose d'énormes problèmes actuellement en matière d'urbanisation. Cette situation ne pourra pas continuer très longtemps. Par ailleurs, il est conscient que les moyens à engager pour le réseau routier sont considérables. Une solution alternative partielle qui prendrait en compte le métro pour l'avenir, serait une piste de réflexion intéressante. Toutes les bonnes raisons sont réunies pour aller vers une vision métropolitaine.

M. LE PRESIDENT rappelle la contribution importante et de qualité apportée par les maires du nord de l'agglomération lors du débat public, et qui avait été reconnue par la Commission Nationale du Débat Public.

M. CARNEIRO indique que les maires du nord sont convaincus qu'il faut aller dans ce sens. Ils étaient d'accord sur l'externalisation par rapport à l'intra-muros toulousain.

MME TRAVAL-MICHELET En qualité de maire de Colomiers, elle souhaite répondre à la question posée sur l'éventuelle station supplémentaire « Hôtel de Ville » à Colomiers. Cette question légitime a finalement été posée assez tôt. Les études confirment les conclusions déjà actées, considérant un bilan économique pas très favorable. La fonction d'un métro est d'être très efficace et il est nécessaire également de mettre en correspondance le coût de l'investissement au regard du nombre d'usagers potentiels. Or le secteur de Colomiers n'est pas le plus captif en termes d'usagers, d'autant que la gare est très proche et se trouve à peine à un kilomètre. Aujourd'hui, il vaut mieux concentrer nos efforts sur le secteur gare dans son aspect de multi-modalités extrêmement intéressant, pouvant être un secteur de rabattement de l'ouest.

En examinant de plus près l'éventuelle desserte de l'Hôtel de Ville, elle continue d'y voir une difficulté concernant le schéma urbain et la plaie urbaine que ce dispositif génèrerait, à moins de prévoir, comme le suggère le rapport du Conseil Scientifique, un tracé totalement enterré, qui n'était pas l'hypothèse envisagée dès le départ, un tunnel profond compte tenu de l'urbanisation de la ville, avec des coûts considérables pour un intérêt économique faible. C'est toujours très attractif de pouvoir proposer à ses concitoyennes et concitoyens une station supplémentaire, mais elle estime qu'il faut travailler dans l'intérêt général au regard d'une ligne dans sa complétude et au regard également des incidences sur la ville.

Dans l'ensemble des débats qui se sont tenus, ce n'est pas le sujet qui est remonté de façon principale, et qui va concentrer l'intérêt de nos concitoyens à Colomiers et au-delà de Colomiers. Nous gagnerons en revanche à mieux étudier et à concentrer nos efforts sur la gare, sur le tracé Airbus Gare et sur les questions de rabattement et de multi-modalités sur la gare plutôt que de dévier le sujet sur une station complémentaire qui ne paraît pas très intéressante.

Elle approuve les conclusions du rapport du Conseil Scientifique.

D'autres sujets méritent d'être travaillés, mais peut-être pas celui-là.

M. LE PRESIDENT Pour avoir participé à plusieurs débats publics à Colomiers, M. le Président a ressenti une très forte attractivité des deux stations proposées et l'interrogation des citoyens de savoir si Tisséo-Collectivités sera capable d'accueillir toutes les personnes qui seront intéressées par ces deux stations avec en particulier des questions sur le stationnement.

M. AREVALO salue le travail du collectif citoyen qui démontre parfaitement que les citoyens sont capables de venir stimuler le débat des élus. Même si leur opinion n'est pas « prise pour argent comptant », elle mérite cependant d'être analysée.

Il salue également la qualité du travail du Conseil Scientifique qui se confirme comme un élément positif dans notre propre réflexion.

Cet avis donné aujourd'hui met en lumière la faiblesse du dossier de la 3^{ème} ligne, la faiblesse essentielle étant le lien entre urbanisme et transport.

Un véritable problème se pose au sein de cette grande agglomération: la vision de cette ville de demain est menée en parallèle par plusieurs instances différentes : chacune des collectivités, le SMEAT d'un côté, le SMTC de l'autre à tel point qu'un protocole d'accord entre le SMEAT et Tisséo Collectivités vient d'être approuvé et signé par le Président du SMEAT et le Président du SMTC, qui sont respectivement le maire de Toulouse et le 1^{er} adjoint au maire de Toulouse. Cette situation reflète parfaitement la faiblesse dans laquelle on se trouve et qui fait que ce projet de 3^{ème} ligne est parti sans que des réflexions préalables aient pu être menées.

L'avis du conseil scientifique met en évidence un certain nombre d'éléments : hésitation sur la desserte du centre ville ou de la périphérie et des faubourgs. Hésitation également entre la fonction attribuée à ce réseau souterrain qu'est le métro et le réseau de surface. Les choses ne sont pas encore clairement posées entre une ligne de métro rapide et un omnibus qui dessert tous les quartiers, à l'image du train jaune de Cerdagne, autrement dit qui serpente à travers la ville.

Il rappelle que le temps de trajet de la 3^{ème} ligne de métro pour relier les deux terminus est de 40 mn. Cette fonction d'express qui avait pour ambition de rejoindre l'est à l'ouest avec rapidité pour se rendre à l'aéroport, n'est peut-être qu'un mauvais compromis. La réflexion n'est pas totalement achevée.

Le conseil scientifique propose une alternative et pose une question très précise : le passage vers le centre. Faut-il maintenir le choix d'un passage par la Vache ? Si c'est le cas, une station supplémentaire est prévue et le coût estimé est d'environ 25 à 30 millions d'euros. Ou doit-on adopter un tracé plus direct par les Minimes ? dans ce cas là, une économie de 200 à 300 millions d'euros serait réalisée. Ce n'est pas négligeable. Cela équivaut à un demi-tramway. Aller jusqu'au bout de cette réflexion permettra de voir s'il existe des solutions raisonnables et possibles.

Dans les avis du Conseil Scientifique, toutes les propositions initiales produites par les techniciens sont validées, alors que la seule proposition politique, fruit de compromis et de négociations, est discutée voire contestée. La bouche vers la Vache, est finalement remise en cause par le Conseil Scientifique.

M. Arévalo souhaite connaître l'avis du groupe miroir qui s'est réuni le 16 mai. L'opinion du groupe miroir manque cruellement au dossier pour appréciation.

M. LE PRESIDENT déclare qu'il ne faut pas parler d'hésitation.

L'hésitation est la confrontation entre notre vision des choses et la vision du collectif citoyen.

En 2015, un choix a été affiché. Depuis un an les techniciens ont été amenés à aller au bout de la justification de leur choix. Il s'avère que les personnes qui composent le conseil scientifique n'ont pas remis en cause notre manière de travailler. Un grand nombre de réunions et d'études complémentaires ont été faites.

(suite propos M. le Président) Nous arrivons à une situation où la multiplication de réflexions amène à ne pas décider. Il entend les élus Verts de la municipalité de Toulouse qui souhaitent que tout aille très vite, il y a une urgence environnementale. Par ailleurs, il nous est demandé de réfléchir. A un moment donné, les élus doivent avoir le courage de décider. Nous sommes dans un fonctionnement tout à fait légitime.

Nous n'opposons pas le réseau souterrain au réseau de surface. Le plan de déplacements urbains que nous avons présenté est un plan extrêmement polyvalent. Sur ce mandat, le bus a progressé de manière significative avec des effets Linéo évidents. Nous avons un effet bus tout à fait clair. M. le Président n'entend pas raisonner uniquement le métro par rapport aux autres modes de transport. Le métro est la colonne vertébrale de notre plan de déplacements urbains.

C'est à nous d'établir un bilan politique entre ce que nous voulons faire aujourd'hui et ce que nous voulons faire demain. Nous construisons aujourd'hui le Toulouse de demain. C'est extrêmement important.

S'agissant du groupe miroir et du Conseil Scientifique, c'est la première fois dans la région qu'un travail de ce niveau est réalisé.

Le groupe miroir est composé d'entités tout à fait différentes. Il y a eu une assez forte concentration lors de la présentation de ce rapport entre le collectif citoyen et l'AUTATE. Ils n'étaient pas du tout d'accord. L'AUTATE préférait privilégier une solution uniquement ferroviaire par opposition à une solution métro. Les CODEEVS n'ont pas été très intervenants. L'enjeu est de permettre, à tous ceux qui ont une représentativité dans notre région, d'intervenir.

M. CARNEIRO revient sur le mot « hésitation » et précise que ce sont simplement des points de vue différents, car les acteurs sont multiples.

S'agissant de la chronologie des choses, il est normal qu'à un certain moment, il y ait une genèse par des idées et une idée. On ne peut pas chronologiquement engager un débat sans qu'il y ait au préalable un certain nombre d'idées mises sur la table. Ces idées ont été remises lors du lancement de la campagne électorale de Jean-Luc Moudenc sur Toulouse. C'était simplement une direction qui était montrée. Il est tout à fait légitime que l'on cristallise autour de réflexions et d'études qui prennent en compte l'ensemble des acteurs, l'action qui va suivre. C'est un parcours sans faute dans ce domaine. Peut-être faut-il mettre un petit bémol sur le délai de réalisation. Nous pourrions certainement faire mieux que 4 ans.

M. GUYOT souhaite que l'ensemble des études permette la réalisation de ce projet.

Des élections municipales se dérouleront en 2020. Il serait dommage que ce projet devienne un sujet de bataille qui occasionnerait un retard de cette troisième ligne de métro. Nous devons être suffisamment responsables au niveau politique pour ne pas remettre en cause l'ensemble des choix. Il salue le travail effectué par les techniciens et par le Conseil Scientifique.

Un élément essentiel pour les populations situées dans la 2^{ème} voire la 3^{ème} couronne de l'agglomération a été plusieurs fois évoqué: cette ligne de métro va-t-elle réellement permettre le désengorgement des routes ? Le but de l'ensemble de la politique de transport en commun consiste à faire disparaître un certain nombre de véhicules se dirigeant vers Toulouse, la rocade, etc...

M. Guyot souhaiterait avoir une carte des différents quartiers et des différentes communes pour connaître l'utilisation géographique des transports en commun. Par ailleurs, il est nécessaire d'étudier, pour chaque projet, le potentiel d'utilisation des transports en commun par la population locale. C'est un argument « massue ». Si cet élément technique peut être apporté lors de l'enquête publique, cette ligne de métro permettra à des citoyens de l'agglomération toulousaine d'utiliser les transports en commun à la place de la voiture.

(suite propos M. Guyot) Au moment du positionnement des différentes stations, il serait intéressant de connaître les dispositifs qui ramènent sur une station : soit en transport en commun par des lignes de bus rapides, soit des parkings relais, soit comme c'est proposé à Plaisance du Touch, un parking relais en amont qui permet par la suite d'aller à la gare de Colomiers par un bus à haute capacité, dans un site le plus propre possible. L'ensemble de ces points mériterait d'être étudié lors du positionnement des stations. Une station à la Barrière de Paris, permettra, par exemple, à un grand nombre de personnes de prendre les transports en commun, mais ce sera pour une grande proportion des personnes qui utilisent déjà les transports en commun. L'impact sur le trafic routier sera peut-être minimisé.

S'agissant du choix entre la station de la Vache et celle de la Barrière de Paris, cette étude est un élément qui aidera à la prise de décision. L'importance de la station de la Vache peut permettre, à des personnes qui empruntent la rocade tous les jours ouvrés, de laisser leur voiture.

M. LE PRESIDENT précise que toutes ces études ont été faites et demande qu'elles soient transmises à Monsieur Guyot.

M. GUYOT fait remarquer que ces études peuvent constituer un élément important pour la population et pas seulement pour les élus.

MME ROUCHON salue le travail du conseil scientifique réalisé sur cette « colonne vertébrale », tout en précisant que le Muretain Agglo n'est pratiquement pas concerné par cette dernière.

Madame Rouchon attend le prochain conseil scientifique sur la ligne Express qui permettra de désenclaver le sud de l'agglomération toulousaine qui bénéficie effectivement d'une ligne de train. Ce n'est pas une ligne de métro. Attention à ne pas confondre les deux.

M. LE PRESIDENT précise que la Ceinture Sud a été mise à l'étude à partir de 2015. Auparavant, aucun projet transversal sur le sud toulousain n'avait été examiné. Il fait remarquer une particularité de ce secteur : la discontinuité urbaine qui amène le SMTc à étudier des solutions différentes d'où le premier projet de ligne Express qui sera un projet Muret-Toulouse.

M. AREVALO évoque la question de l'urgence écologique. Il s'est rendu il y a quelques semaines à Saint Louis du Sénégal. Le village de pêcheurs, en front de mer, est peu à peu détruit par la montée de l'océan. Sa population est en grande difficulté et subit notre irresponsabilité collective en matière d'émission de gaz à effet de serre.

Il ne faut pas opposer un réseau de surface à un réseau souterrain. C'est une complémentarité. Si les bonnes décisions avaient été prises à un certain moment, le prolongement de la ligne B serait déjà réalisé et fonctionnerait et le réseau de tramway aurait pu être prolongé et serait pratiquement en service. Les écologistes amènent des propositions et veulent des réalisations immédiates, alors que la proposition qui est faite aujourd'hui donne un horizon à 2024, voire au-delà car il y aura du retard de toute évidence.

M. LAFON rappelle que l'agglomération toulousaine est en très forte croissance et expansion. Elle accueille chaque année des centaines et des milliers de néo-toulousains. Cette troisième ligne est également la colonne vertébrale ou l'architecture de la planification urbaine dans le cadre de la cohérence-urbanisme-transport sur l'opérationnalité foncière d'accueil immédiat de population. Il a été recensé le long de la troisième ligne toutes les poches d'urbanité en capacité de mutation rapide. M. Lafon l'oppose volontiers aux tracés alternatifs, définis comme des tracés palliatifs ou du passé, qui permettent de desservir une population déjà existante.

(suite propos M. Lafon) Des quartiers déjà urbanisés vont être desservis. Il y a là une vraie vision de société qui est en opposition entre le tracé proposé par Tisséo-Collectivités et par les élus et les propositions alternatives.

M. Lafon exprime sa préférence pour une proposition qui permet à la fois l'anticipation de la croissance urbaine de la collectivité et la planification de l'accueil des populations dans toute leur diversité selon qu'elles soient implantées dans les PLH et dans les PLU, permettant d'avoir un développement harmonieux et équilibré de la grande aire toulousaine.

M. MOUDENC souligne la très grande qualité du travail réalisé par le Conseil Scientifique qui nous donne un regard différent à partir d'une autre démarche et qui à la fois produit un jugement global et des analyses séquencées dans l'espace, secteur par secteur. C'est une approche extrêmement enrichissante pour la qualité du débat que l'on peut avoir avant les prises de décision définitives.

En comparaison avec la ligne A et la ligne B, jamais une ligne de métro à Toulouse n'aura été autant préparée, discutée, disséquée avant les décisions définitives. C'est une bonne chose, même si cela prend du temps. Gageons que cela soit pour nous la possibilité d'avoir in fine un projet plus pertinent.

L'objet de cette étude et de notre discussion repose sur l'examen de cette alternative centre qui porte bien son nom. Elle aurait pu être alternative agglomération. Rien que cela nous donne une indication fondamentale. Il s'agit avant tout de considérer le centre ville de Toulouse et d'améliorer encore la desserte du centre ville de Toulouse en transports en commun. En tant que maire de Toulouse, il souhaite qu'une attention soit portée à tous les quartiers toulousains et au centre ville évidemment. Pour autant, nous sommes aujourd'hui à l'heure de la métropole, et même au-delà de la métropole, à l'heure de la grande agglomération. Nous ne pouvons donc pas s'enfermer dans une vision extrêmement rabougrie de l'espace, sinon on baisse le niveau d'ambition.

Il insiste sur le fait que cette troisième ligne de métro sera la ligne la plus transversale, la moins hyper centrée, celle dont la fréquentation aura la plus forte proportion d'habitants, de communes autres que la commune de Toulouse. C'est une vision d'avenir qui n'est pas contradictoire avec l'intérêt des toulousains. Quand une ligne est construite avec un investissement aussi considérable, nous avons le devoir de se projeter très loin à la fois dans le temps et dans l'espace. Cette capacité à se projeter très loin dans le temps et dans l'espace, cette alternative centre ne l'a pas. Il entend les points critiques, les points de débat : il faut les considérer. S'agissant de Malepère, c'est un projet très important, un projet d'urbanisme qui va s'étaler sur une très longue période, mais qui est considérable puisque quelques 6 500 logements sont prévus. Effectivement, concevoir dès maintenant avant que cette opération ne monte en puissance une stratégie de desserte fine et efficace, est totalement nécessaire. Cela peut se faire sans remettre en cause notre accord avec le SICOVAL et la desserte de Labège telle que nous avons convenu de l'organiser. Par contre, il faut examiner comment faire bénéficier ce futur quartier de la proximité de la troisième ligne.

Sur la question de la Vache et du nord toulousain : il est parfaitement normal qu'il y ait débat avec des critères rigoureux. Pour autant, c'est la vision d'avenir et d'agglomération qui doivent l'emporter. Nous avons effectivement décidé de faire tanjenter cette troisième ligne vers le nord. Les chiffres le prouvent : le nord toulousain se développe plus vite que les autres secteurs, et objectivement, de tous les secteurs, le territoire nord est le moins bien desservi en transport en commun et en desserte pour se déplacer. Cette option que nous avons prise doit être conservée. Elle est consolidée par l'accord que nous avons avec la Région et la volonté de cette dernière de s'impliquer dans ce projet financièrement et également pour créer de la connexion entre le réseau ferré dont la collectivité régionale a la charge et le réseau de transports urbains placés sous la responsabilité de Tisséo-Collectivités. Il faut maintenir cette option, même si sur le plan technique, elle peut apparaître comme un peu curieuse. Effectivement, elle nous oblige à un déport physique.

(suite propos M. Moudenc) S'agissant de la station Fondeyre, il y a eu à un certain moment un arbitrage qui à ce stade de l'avancée du projet n'a finalement pas retenu cette possibilité. Deux raisons : d'une part, il a été considéré la proximité de la ligne B et d'autre part, l'implantation à cet endroit d'un site passé sous réglementation SEVESO. Ceci dit, le conseil scientifique développe des arguments qui devront être considérés, et nous devons prendre une décision dans un sens ou dans l'autre, en maintenant l'option de ne pas implanter de station Fondeyre, ou au contraire en rétablissant la possibilité d'avoir cette station sur la troisième ligne.

M. LE PRESIDENT précise que ce débat est fondamental. Quel que soit notre sensibilité, quel que soit notre option, ce que nous faisons, est au sens politique du terme, très important. Il est très fier d'être là pour faire avancer ce projet qui va changer la vie des citoyens. Le moment que nous venons de vivre participe à cette avancée.

POINT 3 - PROJET MOBILITES - INNOVATION, PARTENARIAT ET TERRITOIRES

POINT 3.1 - ADHESION AU RESEAU ATEC ITS FRANCE

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

Tisséo Collectivités s'appuie depuis de nombreuses années sur des réseaux actifs dans le domaine du transport et de l'innovation (GART, POLIS, INTA, etc.) afin de bénéficier de leur expertise et des bonnes pratiques locales dans l'optique de déployer le Projet Mobilités 2020.2025.2030.

Le montant de l'adhésion annuelle est de 2 248.39 € HT.

Il est proposé d'adhérer au réseau ATEC ITS France qui fédère des acteurs majeurs de la mobilité intelligente.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- de décider d'adhérer au réseau ATEC ITS France ;
- de dire que les dépenses correspondant à la cotisation annuelle seront inscrites chaque année au budget de Tisséo Collectivités.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 4 - RESEAU STRUCTURANT

POINT 4.1 - POINT D'INFORMATION - CONNEXION LIGNE B : NOMINATION GARANT

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

Dans le cadre du projet Connexion Ligne B, il est proposé de prendre acte de la désignation par la Commission Nationale du Débat Public, de Monsieur Jean-Claude RUYSSCHAERT comme garant chargé de veiller à la bonne information et à la participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique du projet CLB.

Cette mission sera réalisée en coordination avec celle déjà actée dans le cadre du projet Toulouse Aerospace Express.

POINT 5 - PLANIFICATION ET ECO MOBILITES

POINT 5.1 - ETUDE DE SUIVI ET D'EVALUATION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE : PRODUCTION DU BILAN FINAL D'EVALUATION DU RESEAU TRAMWAY

Rapporteur : M. CARNEIRO

Le réseau tramway constitue un grand projet d'infrastructure au sens de l'article R. 1511-1 du code des transports, et a été réalisé avec le concours de financements publics.

Dès lors, une évaluation a été réalisée par Tisséo Collectivités en qualité de maître d'ouvrage de l'opération. Cette évaluation porte sur les deux lignes de tramway T1 et T2, en considérant le premier tronçon « ligne E » complété par les extensions « Garonne » et « Envol ».

Les études de suivi porte sur l'usage de la ligne, ses interfaces avec le développement urbain, ses apports environnementaux et son coût de réalisation.

La synthèse des études de suivi du réseau tramway est annexée à la délibération qui en présente les principaux éléments.

INTERVENTIONS

M. AREVALO indique qu'à la lecture du rapport d'évaluation produit par l'Auat, la démonstration est faite de la pertinence du tramway dans une ville comme Toulouse. Les indicateurs sont positifs à tous les niveaux : l'impact, l'urbanisme, l'efficacité, la progression. Le seul bémol repose sur le fait qu'il ait évoqué un réseau tramway alors qu'une seule ligne a été construite. Dans cette agglomération, la solution tramway subit finalement de façon injuste une opinion assez négative. La preuve est faite que notre agglomération aurait intérêt à faire réellement un réseau de tramway, complémentaire au métro. Pour un projet relativement modéré de l'ordre de 500 à 600 millions d'euros, le choix à faire pour économiser 200 à 300 millions par ailleurs permettrait de prolonger cette ligne de tramway T1 jusqu'à Matabiau.

(suite propos M. Arévalo) S'adressant à Monsieur le Maire de Toulouse, il lui suggère d'aménager le Canal du Midi avec un tramway. Ce dispositif donnerait à la Ville un projet d'aménagement urbain de grande qualité.

Pour celles et ceux qui ne sont pas encore convaincus de la pertinence de ce mode de transport qu'est le tramway, la lecture de ce rapport pourrait changer leur vision des choses.

M. LE PRESIDENT insiste sur le fait que personne dans cette assemblée n'est opposée au tramway, à tel point que la prolongation de la ligne T1 a été votée vers le Parc des Expositions.

Il considère que chaque outil a sa place. Le transport lourd de 100 000 personnes ne peut se faire que par un métro. Le réseau vers la ruralité et vers des zones peu peuplées ne peut s'effectuer que par des bus. Le même rapport a été déposé il y a quelques mois sur la ligne B. Il a été voté sans discussion.

S'agissant de la vitesse commerciale du tramway, c'est un système en site propre à Toulouse. La vitesse commerciale n'est pas meilleure que celle du bus.

S'agissant de la pollution, nous avons aujourd'hui un pic de pollution situé sur le secteur du Fer à Cheval, généré par le passage du tramway. Nous avons en effet provoqué un pic de pollution sur un site lié à la problématique de l'occupation de l'espace urbain par le tramway.

Il déclare qu'il est tout à fait favorable au tramway comme à tout autre outil.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- de prendre acte des études de suivi et d'évaluation du réseau tramway.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 5.2 - PROGRAMMES PARTENARIAUX : AVENANT N° 7 A LA CONVENTION N° 2012-905 TISSEO COLLECTIVITES / ATMO OCCITANIE - AUTORISATION DE SIGNER L'AVENANT

Rapporteur : M. CARNEIRO

Un programme de travail a été voté pour l'année 2018 entre Atmo Occitanie et Tisséo Collectivités, 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.

Il s'avère nécessaire de compléter le programme par des scénarii de modélisations complémentaires répondant aux besoins d'évaluation de l'apport des projets TAE et CLB sur la qualité de l'air dans les dossiers d'étude d'impact et d'évaluation environnementale.

Le coût de ces modélisations complémentaires pour Tisséo Collectivités est de 14 208,50 euros, à ajouter au montant de réalisation du programme 2018 d'un montant de 69 524,23 euros.

- Après en avoir délibéré et à l'unanimité des suffrages exprimés ([M. SUAUD (*pouvoir*) ne prend pas part au vote]

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver les termes de l'avenant n°7 à la convention 2012/905 entre Tisséo Collectivités et Atmo-Occitanie et le montant du programme complémentaire chiffré à 14 208,50 euros ;
- d'autoriser M. le Président de Tisséo Collectivités à signer l'avenant n° 7 ;
- de dire que les dépenses seront inscrites au budget 2018 de Tisséo Collectivités.

Point 5.3 - CoMMUTE : convention de partenariat n° 2018-1041 entre Tisséo Collectivités et l'Auat.

Rapporteur : M. CARNEIRO

Tisséo Collectivités souhaite engager un partenariat avec l'aua/T afin de conduire certains travaux dans le cadre de CoMMUTE. Dans cette perspective, l'aua/T réalisera une analyse territoriale de la zone aéroportuaire et participera à la définition de l'interface d'accès à la plateforme SGGD.

Afin de permettre la mise en œuvre des actions citées, Tisséo Collectivités apportera un financement à hauteur de 112 620 euros (cofinancé à 80% = 90 096 euros) sur la période 2018.

Après en avoir délibéré et à l'unanimité des suffrages exprimés (M. LATTES ne prend pas part au vote)

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver les termes de la convention de partenariat n° 2018-1041 entre Tisséo Collectivités et l'aua/T ;
- de dire que les dépenses seront inscrites aux budgets 2018 et suivants de Tisséo Collectivités ;
- d'autoriser M. le Président de Tisséo Collectivités à signer la convention et à prendre toutes les dispositions nécessaires à la mise en place du dispositif proposé.

POINT 5.4 - PLAN DE MOBILITE : CONVENTION DE PARTENARIAT N° 2018-1028 AVEC L'AGENCE ADOUR GARONNE

POINT 5.5 - PLAN DE MOBILITE : CONVENTION DE PARTENARIAT N° 2018-1036 AVEC L'INSTITUT REGIONAL DE FORMATION SANITAIRE ET SOCIALE D'OCCITANIE

POINT 5.6 - PLAN DE MOBILITE : CONVENTION DE PARTENARIAT N° 2018-1037 AVEC L'INP-ENSAT

POINT 5.7 - PLAN DE MOBILITE : CONVENTION DE PARTENARIAT N° 2018-1033 AVEC LE SICOVAL

POINT 5.8 - PLAN DE MOBILITE : CONVENTION DE PARTENARIAT N° 2018-1029 AVEC VEOLIA EAU

POINT 5.9 - PLAN DE MOBILITE INTER-ENTREPRISES BALUFFET : CONVENTION DE PARTENARIAT N° 2018-1038 AVEC L'ECOLE NATIONALE VETERINAIRE DE TOULOUSE

Rapporteur : M. CARNEIRO

3 nouvelles démarches de plan de mobilité et 3 actualisations de plan de mobilité font l'objet de la mise en place d'un partenariat.

Les nouvelles démarches : L'Institut Régional de Formation Sanitaire et Sociale d'Occitanie (1 320 salariés), VEOLIA EAU (160 salariés) et l'INP-ENSAT (950 salariés).

Les actualisations : ADOUR GARONNE, le SICOVAL et le PMIE Baluffet.

Au titre de la loi de Transition Energétique rendant obligatoire l'élaboration d'un plan de mobilité par les entreprises de plus de 100 salariés, Tisséo collectivités a enregistré 22 dépôts de plans de mobilité sur sa plateforme extranet PDE.

A ce jour, Tisséo Collectivités a accompagné 172 démarches.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver les termes des conventions de partenariat entre :
 - o l'Agence ADOUR GARONNE et Tisséo Collectivités,
 - o l'Institut Régional de Formation Sanitaire et Sociale d'Occitanie et Tisséo Collectivités,
 - o l'INP-ENSAT et Tisséo Collectivités,
 - o le SICOVAL et Tisséo Collectivités ;
 - o VEOLIA EAU et Tisséo Collectivités ;
 - o L'Ecole Vétérinaire de Toulouse et Tisséo Collectivités ;
- d'autoriser M. le Président de Tisséo Collectivités à signer lesdites conventions.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 5.10 - TROPHEES ECOMOBILITE 2018 : CONVENTION DE PARTENARIAT AVEC JC DECAUX FRANCE POUR L'OCTROI D'UNE DOTATION - N° 2018-1034

POINT 5.11 - TROPHEES ECOMOBILITE 2018 : CONVENTION DE PARTENARIAT AVEC L'ASSOCIATION LA MELEE NUMERIQUE POUR L'OCTROI D'UNE DOTATION : N° 2018-1035

Rapporteur : M. CARNEIRO

Dans le cadre des Trophées Ecomobilité 2018, les lauréats bénéficient de prix octroyés par des partenaires de l'opération.

JC Decaux et La Mêlée Numérique proposent d'apporter aux établissements ayant obtenu un trophée un complément aux prix remis par Tisséo.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver les termes des conventions de partenariat entre :
 - o JC DECAUX et Tisséo Collectivités,
 - o La Mêlée et Tisséo Collectivités,
- d'autoriser M. le Président de Tisséo Collectivités à signer lesdites conventions.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 5.12 - COVOITURAGE : CONVENTION DE COVOITURAGE AVEC LGM AU TITRE DU PRIX TROPHEES ECOMOBILITE 2017 - N° 2018-1031

POINT 5.13 - COVOITURAGE : CONVENTION DE COVOITURAGE AVEC L'ONERA AU TITRE DU PRIX TROPHEES ECOMOBILITE 2017 - N° 2018-1032

POINT 5.14 - COVOITURAGE : CONVENTION DE COVOITURAGE AVEC IoT VALLEY AU TITRE DU PRIX TROPHEES ECOMOBILITE 2017 - N° 2018-1030

Rapporteur : M. CARNEIRO

Dans le cadre des Trophées Ecomobilité 2017, les entreprises LGM, ONERA et l'IoT Valley ont obtenu respectivement la distinction « Trophée Prix Spécial », « Or » et « Argent ».

Ce Trophée permet d'accéder au service de covoiturage de Tisséo pour les salariés de LGM, ONERA et IoT Valley, afin de diminuer l'usage de la voiture individuelle dans les déplacements domicile - travail. La convention proposée vise à la mise en place de ce service.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver les projets des conventions entre :
 - o Tisséo Collectivités et LGM,
 - o Tisséo Collectivités et L'ONERA,
 - o Tisséo Collectivités et l'Iot Valley ;
- d'autoriser M. le Président de Tisséo Collectivités à signer lesdites conventions.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 5.15 - COVOITURAGE : AVENANT N° 1 A LA CONVENTION DE COVOITURAGE N° 2016-889 AVEC LA CAISSE D'ALLOCATIONS FAMILIALES DE LA HAUTE-GARONNE AU TITRE DU PRIX TROPHÉES ECOMOBILITE 2016

Rapporteur : M. CARNEIRO

Dans le cadre des Trophées Ecomobilité 2016, la Caisse d'Allocations Familiales de la Haute-Garonne a signé avec Tisséo Collectivités une convention d'adhésion au service de covoiturage, au profit de ses salariés, stagiaires, intérimaires et sous-traitants.

Suite à l'évolution des conditions d'adhésion des entreprises au service de covoiturage à compter du 1er/01/2018, il est nécessaire de modifier les termes de la convention initiale pour permettre à la Caisse d'Allocations Familiales de la Haute-Garonne :

- d'accéder gratuitement au service de covoiturage jusqu'à la date de fin de la convention Trophée en cours,
- de bénéficier de la garantie retour du service de covoiturage jusqu'à la date de fin de la convention Trophée en cours.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver l'avenant 1 à la convention d'adhésion au service de covoiturage entre Tisséo Collectivités et la Caisse d'Allocations Familiales de la Haute-Garonne ;
- d'autoriser M. le Président de Tisséo Collectivités à signer ledit avenant.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 6 - PROJETS TERRITORIALISES

Le montant des investissements alloués au travers de l'ensemble des marchés ou conventions à délibérer dans les deux prochains chapitres s'élève à près de 3,4 millions d'euros.

POINT 6.1 - TELEPHERIQUE URBAIN SUD : AVENANT N° 3 AU MARCHE 2 2013 10805 M : ASSISTANCE A MAITRISE D'OUVRAGE - GROUPEMENT INGEROP / CABINET ERIC / CABINET CABANES - APPROBATION DE L'AVENANT

Rapporteur : M. AUJOULAT

La délibération 6.1 concerne l'opération Téléphérique Urbain Sud.

Elle a pour objet d'approuver les termes d'un avenant 3 au marché d'Assistance à la Maîtrise d'Ouvrage conclu avec le groupement mené par INGEROP.

D'un montant de près de 36 000 €, il vise à intégrer les prestations d'études réalisées dans le cadre des ajustements apportés au programme de l'opération au niveau de l'implantation des stations.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver l'avenant n°3 au marché N° 2 2013 10805 M à conclure avec le groupement INGEROP / Cabinet ERIC / Cabinet CABANES pour un montant de 35 927,51 € HT ;
- d'autoriser la dépense correspondante.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 6.2 - DOUBLEMENT DE LA CAPACITE LIGNE A : - SYSTEME VAL - AVENANT N° 2 AU MARCHE D'ENSEMBLIER N° 52M 2015 12625 M - AUTORISATION DE SIGNER L'AVENANT N° 2 AVEC SIEMENS

POINT 6.3 - DOUBLEMENT DE LA CAPACITE LIGNE A : SYSTEME VAL - AVENANT N°3 AU MARCHE D'ENSEMBLIER N° 52M 2015 12625 M - AUTORISATION DE SIGNER L'AVENANT N°3 AVEC SIEMENS

Rapporteur : M. AUJOULAT

Les délibérations 6.2 et 6.3 portent sur le marché d'ensemblier conclu avec SIEMENS.

Elles ont pour objet d'approuver respectivement les avenants 2 et 3, pour, d'une part, modifier la formule de révision des prix et d'autre part, acter le transfert de ce marché à la société SIEMENS MOBILITY. Ces avenants sont donc sans incidence financière.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver les avenants :
 - o n°2 au marché 52M 2015 12625 M conclu avec l'entreprise SIEMENS,
 - o n°3 au marché 52M 2015 12625 M conclu avec l'entreprise SIEMENS MOBILITY SAS ;

- d'autoriser Tisséo Ingénierie (SMAT) à signer lesdits avenants.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 6.4 - DOUBLEMENT DE LA CAPACITE LIGNE A : AVENANT N°2 AU MARCHÉ 52M 2015 12526 M CONCLU AVEC LA SOCIETE EGIS RAIL SA - MAITRISE D'ŒUVRE POUR L'ORDONNANCEMENT, LE PILOTAGE ET LA COORDINATION (MISSION OPC) DE L'OPERATION : AUTORISATION DE SIGNER L'AVENANT N°2

Rapporteur : M. AUJOULAT

La délibération 6.4 a pour objet d'approuver les termes d'un avenant au marché de maîtrise d'œuvre, conclu avec EGIS RAIL, pour l'ordonnancement, le pilotage et la coordination de l'opération globale. Cet avenant, d'un montant d'un peu plus de 20 000 €, vise à intégrer des prestations complémentaires relatives au remplacement des gaines de ventilation présentes dans le tunnel, au niveau de certaines stations de la ligne A.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver l'avenant n°2 au marché n° 52M 2015 12526 M conclu avec la société EGIS Rail SA pour un montant de 20.610,00 € HT.
- d'autoriser Tisséo Ingénierie (SMAT) à signer ledit avenant et la dépense correspondante.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 6.5 - DOUBLEMENT DE LA CAPACITE LIGNE A : GARAGE ATELIER DE BASSO CAMBO - LOT N° 9 MACHINE A LAVER - AUTORISATION DE SIGNER LE MARCHÉ AVEC L'ENTREPRISE NEU

Rapporteur : M. AUJOULAT

La délibération 6.5 vise à autoriser la signature d'un marché pour le remplacement de la « Machine à laver » les rames installée dans le garage atelier de Basso Cambo, cet équipement permettra ainsi d'assurer le lavage extérieur des trains de rames à 52 mètres.

Ce marché a été attribué à la société NEU pour un montant de 257 000 €.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'autoriser Tisséo Ingénierie (SMAT) à signer avec l'entreprise NEU, le marché n° 52M 2018 13429 M concernant - Lot n°9 « Machine à laver » relatif à la réalisation des aménagements du garage atelier de Basso Cambo, de façon à pouvoir l'exploiter avec des rames de 52 mètres pour un montant de 257.000,00 € HT.
- d'autoriser la dépense correspondante.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 6.6 - DOUBLEMENT DE LA CAPACITE LIGNE A : REMBOURSEMENT DE LA LOCATION D'UNE PLACE DE STATIONNEMENT AU PROFIT D'UN RIVERAIN : AUTORISATION DE SIGNER LA TRANSACTION

Rapporteur : M. AUJOULAT

La délibération 6.6 porte sur une transaction à signer avec un riverain, habitant à proximité de la station de métro Patte d'Oie et dont l'emprise de chantier a pénalisé l'accès à son garage. Cette transaction a donc pour objet le remboursement de la location d'une place de parking pour un montant de 1 700 €.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver le projet de transaction tel que caractérisé ci-dessus ;
- d'autoriser Tisséo Ingénierie (SMAT) à signer ladite transaction, prévoyant notamment un remboursement à hauteur de 1 700 € pour la période courant d'août 2017 à décembre 2018 ;
- d'autoriser la dépense correspondante.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 6.7 - DOUBLEMENT DE LA CAPACITE LIGNE A : INDEMNITES A VERSER AU COMMERÇANT : CITIZ HOTEL

POINT 6.8 - DOUBLEMENT DE LA CAPACITE LIGNE A : INDEMNITES A VERSER AU COMMERÇANT : SARL ESQUIROL - LA MIE CALINE

POINT 6.9 - DOUBLEMENT DE LA CAPACITE LIGNE A : INDEMNITES A VERSER AU COMMERÇANT : PHARMACIE COTONAT

POINT 6.10 - DOUBLEMENT DE LA CAPACITE LIGNE A : INDEMNITES A VERSER AU COMMERÇANT : SARL BIO JAURES - BIOCOOP

POINT 6.11 - DOUBLEMENT DE LA CAPACITE LIGNE A : INDEMNITES A VERSER AU COMMERÇANT : SARL BONNICI

POINT 6.12 - DOUBLEMENT DE LA CAPACITE LIGNE A : INDEMNITES A VERSER AU COMMERÇANT : SARL EQUINOXE

POINT 6.13 - DOUBLEMENT DE LA CAPACITE LIGNE A : INDEMNITES A VERSER AU COMMERÇANT : SAS PIZZERIA VECCHIO

Rapporteur : M. AUJOULAT

Les délibérations 6.7 à 6.13 ont pour objet d'approuver le versement d'une indemnité à 7 commerces, suite aux délibérations de la commission d'indemnisation qui s'est tenue le 24 mai dernier.

Le montant global du versement de ces indemnités s'élève à un peu plus de 251 713 €.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver les versements des indemnités :

Commerce + adresse	Période concernée	Montant de l'indemnité
CITIZ HOTEL 18 Allées Jean Jaurès	Période du 1 ^{er} janvier 2018 au 30 avril 2018	85 373 Euros
SARL ESQUIROL - LA MIE CALINE 9 Place Esquirol	Période du 1 ^{er} janvier 2018 au 30 avril 2018	16 586 Euros
PHARMACIE COTONAT 2 Avenue de Lombez	Période du 1 ^{er} janvier 2018 au 30 avril 2018	14 121 euros
SARL BIO JAURES 32 allées Jean Jaurès	Période du 1 ^{er} janvier 2018 au 30 avril 2018	47 606 euros
SARL BONNICI 38 Avenue de Lombez	Période du 1 ^{er} janvier 2018 au 30 avril 2018	1 604 euros
SARL EQUINOXE 36 Avenue de Lombez	Période du 1 ^{er} janvier 2018 au 30 avril 2018	6 877 euros
SAS PIZZERIA VECCHIO 22 allées Jean Jaurès	Période du 1 ^{er} janvier 2018 au 30 avril 2018	79 546 Euros

- d'autoriser les dépenses correspondantes ;
- d'approuver les signatures des transactions correspondantes.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 6.14 - LINEO 3 : AXE BUS PLAISANCE-TOURNEFEUILLE-TOULOUSE - AIDE AUX RIVERAINS - MARCHÉ N° L3 2018 13468 M - AUTORISATION DE SIGNER LE MARCHÉ AVEC L'ENTREPRISE ARCI

Rapporteur : M. AUJOLAT

La délibération 6.14 vise à autoriser la signature d'un marché de prestations de services d'aide aux riverains pénalisés par le chantier. Il est attribué à la société ARCI pour un montant maximum de 60 000 €.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver la dépense correspondante ;
- d'autoriser Tisséo Ingénierie (SMAT) à signer avec l'entreprise ARCI, le marché n° L3 2018 13468 M concernant - l'aide aux riverains pour un montant maximum de 60 000,00 € HT.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 6.15 - LINEO 3 PLAISANCE-TOURNEFEUILLE-TOULOUSE : AVENANT N°4 AU MARCHÉ DE MAÎTRISE D'ŒUVRE L3 2015 12694 M CONCLU AVEC LE GROUPEMENT ARCADIS/URBANICA/BETEM MIDI PYRENEES : AUTORISATION DE SIGNER L'AVENANT N° 4

Rapporteur : M. AUJOULAT

La délibération 6.15 porte sur un avenant au marché de maîtrise d'œuvre conclu avec le groupement ARCADIS. D'un montant d'un peu plus de 32 000 €, il a pour objet d'intégrer une augmentation du montant de rémunération du fait de la prise en charge de prestations complémentaires demandées par les Communes et par Toulouse Métropole, depuis le début du chantier.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver l'avenant n°4 au marché n° L3 2015 12694 M conclu avec le groupement ARCADIS/URBANICA/BETEM Midi Pyrénées pour un montant de 32 230 € HT ;
- d'autoriser Tisséo Ingénierie (SMAT) à signer ledit avenant et les dépenses correspondantes.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 6.16 - LINEO 3 PLAISANCE-TOURNEFEUILLE-TOULOUSE : CONVENTION DE FINANCEMENT ENTRE LA COMMUNE DE PLAISANCE DU TOUCH ET TISSEO-COLLECTIVITES POUR LES TRAVAUX DE CREATION D'UN RESEAU PLUVIAL MONESTIE ET D'ANTENNES PLUVIALES RUES BERNADOT-PRADETTES - CONVENTION N° L3 2017 13347 CN. AUTORISATION DE SIGNER LA CONVENTION

POINT 6.17 - LINEO 3 PLAISANCE-TOURNEFEUILLE-TOULOUSE : CONVENTION DE FINANCEMENT ENTRE LA COMMUNE DE TOURNEFEUILLE ET TISSEO-COLLECTIVITES POUR LES TRAVAUX PREPARATOIRES A L'ENFOUISSEMENT DES RESEAUX TELECOMS RUE DE LA GARENNE - CONVENTION N° L3 2017 13331 CN - AUTORISATION DE SIGNER LA CONVENTION

Rapporteur : M. AUJOULAT

Les délibérations 6.16 et 6.17 portent respectivement sur deux conventions à conclure avec les communes de Plaisance du Touch et de Tournefeuille.

Elles ont pour objet de définir les modalités de remboursement par les communes citées, des travaux réalisés sur les réseaux dans le cadre de l'opération Linéo 3. Le montant global de ces conventions s'élève à un peu plus de 280 000 €.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver les termes des conventions :
 - o n° L3 2017 13347 CN de financement pour les travaux de création d'un réseau pluvial Monestié et d'antennes pluviales rues Bernadot-Pradettes à conclure entre la Commune de Plaisance du Touch et Tisséo Collectivités,
 - o n° L3 2017 13331 CN de financement entre la commune de Tournefeuille et Tisséo-Collectivités pour les travaux préparatoires à l'enfouissement des réseaux Télécoms rue de la Garenne ;

- d'autoriser Tisséo Ingénierie (SMAT) à signer les conventions.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 6.18 - DEMATERIALISATION DES ACTES SOUMIS AU CONTROLE DE LA LEGALITE - APPROBATION DE LA CONVENTION A CONCLURE AVEC LE PREFET DE LA HAUTE GARONNE

Rapporteur : M. AUJOULAT

La délibération 6.18 concerne l'ensemble des mandats de maîtrise d'ouvrage confiés à Tisséo Ingénierie et a pour objet d'approuver les termes d'une convention à conclure avec la Préfecture de Haute-Garonne pour la transmission, par voie électronique, des actes soumis au contrôle de légalité.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver les termes de la convention à conclure avec le Préfet de la Haute Garonne pour la transmission par voie électronique des actes soumis au contrôle de la légalité ;
- d'autoriser Tisséo Ingénierie (SMAT) à signer ladite convention.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 7 - GESTION DU PATRIMOINE

POINT 7.1 - CONVENTION DE MANDAT N° CM 2018-1045 ENTRE TISSEO-COLLECTIVITES ET TISSEO-VOYAGEURS EN VUE DE REALISER DES OPERATIONS - MANDAT 6.

POINT 7.2 - CONVENTION DE MANDAT N° CM 2018- 1046 ENTRE TISSEO-COLLECTIVITES ET TISSEO-VOYAGEURS EN VUE DE REALISER DES OPERATIONS - MANDAT 7.

Rapporteur : M. AUJOULAT

Les délibérations 7.1 et 7.2 ont pour objet d'autoriser la signature de 2 mandats de maîtrise d'ouvrage confiés à Tisséo Voyageurs pour un montant global d'un peu plus de 940 000 €. Le premier mandat porte sur les deux opérations suivantes : travaux de pré-câblage billettique et mise en conformité du dispositif de protection contre la foudre du dépôt bus de Langlade.

Le deuxième mandat concerne la prise en charge d'opération de maintenance lourde des appareils de voie du métro.

Après en avoir délibéré et à l'unanimité des suffrages exprimés (M. DEL BORRELLO ne prend pas part aux votes) :

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

Point 7.1 :

- d'approuver le programme: de l'opération « RDSU_TRAVAUX DE PRECABLAGE BILLETTIQUE » pour un montant de 495 500 € HT,
- d'approuver le programme de l'opération « Foudre_PROTECTION LANGLADE» pour un montant de 100 000 € HT ;
- d'approuver la convention de mandat n° CM 2018-1045 entre Tisséo-Collectivités et Tisséo-Voyageurs.
- de dire que les dépenses sont inscrites aux budgets 2018 et suivants de Tisséo Collectivités.

Point 7.2 :

- d'approuver le programme pluriannuel de l'opération « STG_METRO_APPAREILS DE VOIE 2018-2021» pour un montant de 345 000 €HT.
- d'approuver la convention de mandat n° CM 2018-1046 entre Tisséo-Collectivités et Tisséo-Voyageurs.
- de dire que les dépenses sont inscrites aux budgets 2018 et suivants de Tisséo Collectivités.

POINT 7.3 - SYSTEMES - MARCHE N° M 2018-123 - INGENIERIE, FOURNITURE ET MISE EN ŒUVRE DE MATERIELS ET LOGICIELS POUR LE RDSU DE TISSEO ET SES DERIVES - AUTORISATION DE SIGNER L'ACCORD CADRE AVEC LA SOCIETE AXIANS.

Rapporteur : M. AUJOULAT

La délibération 7.3 vise à autoriser la signature d'un accord cadre pour l'ingénierie et la fourniture d'équipements et de logiciels pour le réseau de télécommunication interne à Tisséo (RdSU). Cette accord cadre est conclu pour une période de 1 an, reconductible 7 fois, avec une estimation du besoin annuel maximum de 1,4 Million d'€.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'autoriser M. le Président de Tisséo Collectivités à signer l'accord cadre n° M2018-123 avec la société AXIANS pour l'ingénierie, la fourniture et la mise en œuvre de matériels et logiciels pour le RdSU de Tisséo et ses dérivés sans montant maximum, et le cas échéant les avenants à l'accord cadre ;
- d'autoriser M. le Président de Tisséo Collectivités à prendre toute mesure nécessaire à l'exécution et au règlement dudit accord cadre (hors transactions) y compris la résiliation ;
- de dire que les dépenses sont inscrites au budget 2018 de Tisséo Collectivités.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 7.4 - SYSTEMES - MARCHE N° M 2018-124 - EVOLUTIONS DU LOGICIEL SERFIM DE PILOTAGE DES ECRANS D'INFORMATION VOYAGEURS DU RESEAU METRO - AUTORISATION DE SIGNER LE MARCHE AVEC LA SOCIETE SERFIM.

Rapporteur : M. AUJOULAT

La délibération 7.4 a pour objet d'autoriser la signature du marché d'évolution du logiciel SERFIM permettant de piloter les écrans d'information voyageurs installés sur les quais du métro. Le montant global de ce marché s'élève à un peu moins de 152 000 €.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'autoriser M. le Président de Tisséo Collectivités à signer le marché n° M 2018-124 avec la société SERFIM-TIC pour l'évolution du logiciel SERFIM de pilotage des écrans d'information voyageurs du réseau métro pour un montant maximum de 151 808,00 € HT ainsi que les avenants au marché sans incidence financière ;
- 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 2018 de Tisséo Collectivités.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 7.5 - MARCHE N° MA180032 - EVOLUTION DU BANC-TEST RELAIS LEACH BT1112 - AUTORISATION DE SIGNER LE MARCHE AVEC LA SOCIETE LEACH INTERNATIONAL EUROPE.

Rapporteur : M. AUJOULAT

La délibération 7.5 vise à autoriser la signature d'un marché avec la société Leach International pour réaliser une évolution du banc-test utilisé pour la maintenance des rames de métro de type VAL. Le montant de ce marché est d'un peu moins de 49 000 €.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'autoriser Tisséo Voyageurs à signer le marché n° MA180032 avec la société LEACH INTERNATIONAL EUROPE pour l'évolution du banc-test relais LEACH BT1112 pour un montant forfaitaire de 48 850,00 € H.T. ainsi que les avenants au marché sans incidence financière ;
- 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 2018 de Tisséo Collectivités.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 8 - RESSOURCES HUMAINES ET ORGANISATION

POINT 8.1 - MODIFICATION DU TABLEAU DES EFFECTIFS

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

Ce projet de délibération porte sur la modification du tableau des effectifs. Elle permet d'intégrer les ajustements liés :

- à l'évolution des services,
- aux avancements de grade.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- de dire que le tableau des effectifs du SMTC est modifié comme suit :

Poste	Situation ancienne	Situation nouvelle
Attaché	8	9
Adjoint administratif principal de 1 ^{ère} classe	0	10
Adjoint administratif principal de 2 ^{ème} classe	23	15
Adjoint administratif	8	5
Rédacteur principal de 1 ^{ère} classe	2	4
Rédacteur principal de 2 ^{ème} classe	8	6

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 8.2 - ELECTIONS PROFESSIONNELLES DES MEMBRES DU COMITE TECHNIQUE ET DESIGNATION DES MEMBRES DU CHSCT

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

Dans le cadre du renouvellement des membres du comité techniques qui aura lieu le 6 décembre 2018, il a été décidé, après consultation des organisations syndicales (14 mai 2018) de :

- fixer à 3 le nombre de membres titulaires et de suppléant pour les représentants du personnel ;
- maintenir le paritarisme pour les représentants de l'administration ;
- maintenir le non recueil de l'avis des représentants de la collectivité.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- de fixer à trois le nombre des membres titulaires du comité technique et du comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail, représentants du personnel et de la collectivité, les membres suppléants étant en nombre égal ;
- de décider le maintien du paritarisme numérique en fixant un nombre de représentants de l'administration égal à celui des représentants du personnel titulaires et suppléants.
Ce nombre est ainsi fixé à 3 pour les représentants titulaires de la collectivité et nombre égal de suppléants ;
- de décider du non recueil par le comité technique de l'avis des représentants de la collectivité ;
- de dire que les membres du comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail seront désignés selon les modalités ci-dessus exposées.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 8.3 - MISE A DISPOSITION D'UN AGENT DE TISSEO COLLECTIVITES (SMTC) AUPRES DU SYNDICAT INTERCOMMUNAL DES TRANSPORTS DE LA REGION TOULOUSAINE (SITPRT)

POINT 8.4 - MISE A DISPOSITION D'UN AGENT DE TISSEO COLLECTIVITES (SMTC) AUPRES DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU SICOVAL

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

Ces deux délibérations portent sur la mise en place de deux conventions de mise à disposition d'un agent : M. VABRE, auprès du SITPRT et du SICOVAL.

Conventions de 3 ans à compter du 28/06/2018 auprès du SITPRT et à compter du 22 Juin auprès du SICOVAL.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'autoriser la mise à la disposition d'un ingénieur de Tisséo Collectivités auprès :
 - o du SITPRT à compter du 28 juin 2018, dans les conditions ci-dessus exposées,
 - o du SICOVAL à compter du 22 juin 2018, dans les conditions ci-dessus exposées ;
- de décider de déroger au principe de remboursement et prend acte de la mise en place d'un remboursement partiel (conformément à l'article 61-I-II de la loi n° 84-53) défini ci-avant ;
- d'autoriser M. le Président de Tisséo Collectivités à signer les conventions de mise à disposition et tout document nécessaire s'y rapportant.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 9 - AFFAIRES JURIDIQUES ET FINANCIERES

POINT 9.1 - APPROBATION DU COMPTE ADMINISTRATIF 2017 DU SMTC

M. le Président a quitté la séance lors du vote du compte administratif 2017. Il a été procédé à la désignation d'un autre président de séance pour les points 9.1 à 9.4.

Rapporteur : M. CARNEIRO

Le compte administratif permet de faire ressortir les résultats de l'exercice.

Le montant des dépenses réelles de fonctionnement réalisées en exécution du budget 2017 s'élève à 359,4 M€, dont 245,8 M€ au titre de la rémunération de l'exploitant, 62,9 M€ résultant de la charge de la dette, et 18,9 M€ au titre des coûts de fonctionnement de l'outil Tisséo-Collectivités.

Quant aux recettes réelles de fonctionnement, basées pour l'essentiel sur le versement transport (pour 256,7M€), les recettes commerciales (85 M€), les contributions versées par les membres du SMTC (pour 104,3M€), elles se sont élevées en 2017 à 470,9 M€.

Cela donne donc une épargne nette de 44 M€, une fois pris en compte le remboursement du capital de la dette pour un montant de 67,1 M€.

Cette somme a permis d'autofinancer les opérations d'investissement à hauteur de 47%, et de limiter ainsi le recours à l'emprunt à 60 M€.

INTERVENTIONS

M. AREVALO souligne que le taux de réalisation des investissements s'élève à 50 %. Ce taux est relativement faible par rapport aux prévisions.

M. CARNERO précise que les investissements de cette année s'élèvent à près de 90 millions d'euros, alors que le montant des investissements de l'année dernière était de l'ordre de 50 millions d'euros. L'effectif d'investissement a été doublé.

M. AREVALO Malgré l'augmentation du taux des investissements, seuls 50 % de ces investissements sont réalisés. Ce constat rejoint le débat sur les priorités d'investissements pour répondre aux besoins des toulousaines et des toulousains.

M. CARNEIRO précise que le taux de réalisation des investissements s'élève à 70 % et non pas 50 %.

M. AREVALO constate qu'une mauvaise information lui a été transmise. Il en est désolé.

Après en avoir délibéré et à l'unanimité des suffrages exprimés (M. LATTES ne prend pas part au vote)

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver le Compte Administratif 2017 du SMTC dressé par son Président.

POINTS 9.2 - APPROBATION DU COMPTE DE GESTION 2017 DU SMTC

Rapporteur : M. CARNEIRO

Le Compte de Gestion du SMTC pour l'exercice 2017, dressé par la Paierie Départementale, retrace à l'identique les résultats de clôture du Compte Administratif 2017.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver le Compte de Gestion 2017 du SMTC dressé par la Paierie Départementale, identique aux résultats de clôture du Compte Administratif 2017.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINTS 9.3 - AFFECTATION DU RESULTAT DE L'ANNEE 2017 DU BUDGET DU SMTC

POINTS 9.4 - SORTIES D'ACTIF DE BIENS REFORMES EN 2017

Rapporteur : M. CARNEIRO

Les deux délibérations 9.3 et 9.4 concernent :

- l'affectation du résultat de l'année 2017, conformément au budget primitif 2018.
- des sorties d'Actif qui ont été réalisées par le SMTC au cours de l'année 2017 et qui concernent des cessions d'autobus.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

POINT 9.3 :

- de décider d'affecter l'excédent de fonctionnement du compte administratif 2017 d'un montant de 157 785 424,37 euros comme suit :
 - o 9 087 956,68 euros affecté sur l'article 1068 de la section recettes d'investissement du budget 2018,
 - o 148 697 467,69 euros reporté sur l'article 002 de la section recettes de fonctionnement du budget 2018 ;

POINT 9.4 :

- de prendre acte du bilan des sorties d'Actif effectuées par le SMTC au cours de l'année 2017 dont le détail figure en annexe.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

Retour de Monsieur le Président qui reprend ses fonctions pour la suite de la séance.

POINT 9.5 - AVENANT 1 A LA CONVENTION N° 2017-1093 RELATIVE A DES PRESTATIONS DE SERVICES LIEES AUX SYSTEMES D'INFORMATION INFORMATIQUES CONCLUE AVEC TISSEO-VOYAGEURS

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

Cet avenant a pour objet de préciser les modalités de calcul du forfait annuel de ces prestations et de définir les modalités de révision annuelle dudit forfait.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver les termes de l'avenant 1 à la convention n° 2017-1093 relative à des prestations de services liées aux systèmes d'information informatiques conclue avec Tisséo-Voyageurs ;
- d'autoriser M. le Président de Tisséo Collectivités à signer la présente convention.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 9.6 - CONVENTION D'OCCUPATION DU DOMAINE DE LA COMMUNE DE QUINT FONSEGRIVES

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

Dans le cadre de la réalisation du terminus du Linéo 1, un local doit être réservé aux agents de l'EPIC TISSEO.

Le local sera implanté sur le domaine public de la Commune de Quint-Fonsegrives qui met à disposition un terrain situé avenue Mercure.

Ce terrain concerne la parcelle cadastrée ZA 269 pour une superficie de 25 m² environ.

L'autorisation d'occupation est consentie par la Commune à titre gratuit.

Une convention a été élaborée par le SMTC, l'EPIC TISSEO et la Commune de Quint-Fonsegrives pour la durée d'exploitation du Linéo 1 ou d'une autre ligne de bus.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'autoriser les termes de la convention à conclure avec TISSEO-Voyageurs et la Commune de Quint-Fonsegrises.
- d'autoriser M. le Président de Tisséo Collectivités à signer l'acte correspondant.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 9.7 - MISE A DISPOSITION D'UNE SOLUTION DE GESTION DE LA DETTE : ADOPTION D'UNE CONVENTION DE GROUPEMENT DE COMMANDES AVEC TOULOUSE METROPOLE, LA VILLE DE TOULOUSE, LE CCAS DE TOULOUSE, L'EPFL DE TOULOUSE ET TISSEO COLLECTIVITES

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

Toulouse Métropole, la Ville de Toulouse, le CCAS de Toulouse, l'EPFL du Grand Toulouse et Tisséo-Collectivités ont souhaité la mise en place d'une solution de gestion de la dette commune.

La mise en place de cette solution implique la disponibilité d'une solution commune.

Afin d'optimiser la procédure de consultation et le coût des prestations et de doter les collectivités d'un outil commun, il est proposé de créer un groupement de commandes en vue de retenir en commun des titulaires de marchés.

Une convention constitutive de groupement de commandes définit les modalités de fonctionnement du groupement, désigne Toulouse Métropole comme coordonnateur et précise qu'il sera passé des marchés distincts par collectivité.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver la mise en place d'une solution de gestion de la dette commune entre Toulouse Métropole, la Ville de Toulouse, le CCAS de Toulouse, l'EPFL du Grand Toulouse et Tisséo-Collectivités ;
- d'approuver les termes de la convention de groupement de commande entre Toulouse Métropole, la Ville de Toulouse, le CCAS de Toulouse, l'EPFL du Grand Toulouse et Tisséo-Collectivités, et notamment la désignation de Toulouse Métropole comme coordonnateur ;
- d'autoriser M. le Président de Tisséo Collectivités à signer ladite convention de groupement de commande ainsi que les marchés ultérieurs relevant de ce groupement de commande les cas échéant, et les avenants à ces contrats sans incidence financière ;
- de dire que les dépenses sont inscrites au budget 2018 de Tisséo Collectivités.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 10 - COMMUNICATION

POINT 10.1 - PARTENARIAT ET CONVENTION N° 2018-1039 ENTRE TISSEO-COLLECTIVITES ET L'ASSOCIATION POUR LA SAUVEGARDE DU PATRIMOINE DES TRANSPORTS URBAINS & INTERURBAINS TOULOUSAINS (A.S.P.T.U.I.T) - APPROBATION ET AUTORISATION DE SIGNER LA CONVENTION

POINT 10.2 - PARTENARIAT ET CONVENTION N° 2018-1040 ENTRE SMTC-TISSEO ET L'ASSOCIATION A COTE, ORGANISATRICE DE LA SIXIEME EDITION DU FESTIVAL INTERNATIONAL DU FILM GROLANDAIS DE TOULOUSE - APPROBATION ET AUTORISATION DE SIGNER LA CONVENTION

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

Les projets de délibérations 10.1 et 10.2 portent sur la mise en place de deux partenariats avec :

- L'ASPTUIT (Association pour la Sauvegarde du Patrimoine des Transports Urbains et Interurbains Toulousains) :

La participation financière du SMTC s'élève à 24 000 euros accordée sur 3 ans définie comme suit :

- 2018 : 8 000 euros
- 2019 : 8 000 euros
- 2020 : 8 000 euros

- L'Association A COTE, organisatrice du Film Grolandais de Toulouse :

La participation du SMTC porte sur la mise à disposition de 200 titres de transport 1 déplacement soit une non recette de 320 euros, et le versement d'une participation financière d'un montant de 4000 € H.T.

INTERVENTIONS POINT 10.1

M. AREVALO souligne qu'il serait judicieux de confier à l'ASPTUIT le soin de valoriser les anciens rails du tramway de Toulouse pour montrer qu'un véritable tramway fonctionnait parfaitement dans le passé.

M. LE PRESIDENT déclare qu'il est intéressant de se rendre à l'ASPTUIT au dépôt de Langlade. L'association a en effet retrouvé des accroches situées sur les maisons toulousaines, qui étaient utilisées pour tenir le fil du tramway, ainsi que des systèmes signalétiques. Une vraie histoire des transports toulousains, y compris du tramway toulousain.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

POINT 10.1 :

- d'approuver les termes de la convention de partenariat entre Tisséo Collectivités et l'association l'ASPTUIT ;
- d'autoriser Monsieur le Président à signer la présente convention ;
- de dire que les dépenses seront inscrites au chapitre 65 du budget 2018-2019-2020 de Tisséo-SMTC.

POINT 10.2 :

- d'autoriser le versement d'une participation financière de 4 000 € (H.T) à l'association A COTE, et prévoit également une non-recette de 320 € par la mise à disposition gracieuse de 200 titres de transport ;
- de dire que la dépense sera inscrite au chapitre 65 du budget 2018 du SMTC-Tisséo.
- d'autoriser le Président à signer la convention avec l'association A COTE.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 10.3 - MARCHE M 2018-0111 - ACHAT D'ESPACES PUBLICITAIRES, DE CONSEIL EN MEDIA-PLANNING ET EN AUDIENCE PLANNING ET ANALYSE DES PERFORMANCES - LOT N° 1 : CAMPAGNES PLURI-MEDIA - AUTORISATION DE SIGNER LE MARCHE AVEC LA SOCIETE VENT DE COM

POINT 10.4 - MARCHE M 2018-0112 - ACHAT D'ESPACES PUBLICITAIRES, DE CONSEIL EN MEDIA-PLANNING ET EN AUDIENCE PLANNING ET ANALYSE DES PERFORMANCES - LOT N° 2 : CAMPAGNES 100% DIGITALES - AUTORISATION DE SIGNER L'ACCORD CADRE AVEC LA SOCIETE MEDIATRACK

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

Les délibérations 10.3 et 10.4 visent à autoriser la signature de deux accords-cadres relatifs à l'achat d'espaces publicitaires, de conseil en média-planning et en audience planning et analyse des performances.

- Le lot n° 1 : Campagnes pluri média
- Le lot n° 2 : Campagnes 100 % digitales.

La durée de ces contrats est d'un an reconductible pour 3 périodes successives d'un an. Le montant maximum annuel est pour chaque accord-cadre de 150 000,00 € HT pour la première année du contrat et pour chaque période de reconduction.

La Commission d'Appel d'Offres a, dans sa séance du 10 avril 2018, attribué ces accords-cadres aux sociétés suivantes :

- Le lot n° 1 : Campagnes pluri média à la société VENT DE COM
- Le lot n° 2 : Campagnes 100 % digitales à la société MEDIATRACK.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'autoriser M. le Président de Tisséo Collectivités à signer les accords cadre :
 - o n°M2018-0111 avec la société VENT DE COM pour l'achat d'espaces publicitaires, de conseil en média-planning et en audience planning et analyse des performances - Lot n°1 Campagnes pluri-média pour un montant maximum annuel de 150 000,00€ H.T, soit pour un montant maximum de 600 000, 00€ H.T., et le cas échéant les avenants à l'accord cadre n'entraînant pas d'augmentation du montant de l'accord cadre,
 - o n°M2018-0112 avec la société MEDIATRACK pour l'achat d'espaces publicitaires, de conseil en média-planning et en audience planning et analyse des performances - Lot n°2 Campagnes 100% digitales pour un montant maximum annuel de 150 000,00€ H.T, soit pour un montant maximum de 600 000, 00€ H.T., et le cas échéant les avenants à l'accord cadre n'entraînant pas d'augmentation du montant de l'accord cadre ;
- d'autoriser M. le Président de Tisséo Collectivités à prendre toutes mesures nécessaires à l'exécution et aux règlements desdits accord cadre (hors transactions) y compris la résiliation ;
- de dire que les dépenses sont inscrites au budget 2018 de Tisséo Collectivités.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 10.5 - MARCHE M 2018- 122- ASSISTANCE A MAITRISE D'OUVRAGE POUR LA CONCEPTION DE DISPOSITIF DE CONCERTATION POUR LES PROJETS STRUCTURANTS DU PROJET MOBILITES DE TISSEO COLLECTIVITES - AUTORISATION DE SIGNER LE MARCHE AVEC LE GROUPEMENT PARIMAGE/CDV EVENEMENTS/C&S CONSEILS/ECLECTIC EXPERIENCE

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

La délibération 10.5 vise à autoriser la signature d'un accord-cadre relatif à l'assistance à Maîtrise d'Ouvrage pour la conception de dispositif de concertation pour les projets structurants du Projet Mobilités de Tisséo Collectivités.

La durée du contrat est de 4 ans. Le montant maximum sur la totalité de la durée du marché est de 1 000 000,00 € HT.

La Commission d'Appel d'Offres a, dans sa séance du 22 mai 2018, attribué l'accord cadre au groupement PARIMAGE/CDV EVENEMENTS/C&S CONSEILS/ECLECTIC EXPERIENCE.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'autoriser M. le Président de Tisséo Collectivités à signer l'accord cadre n°M2018-122 avec le Groupement PARIMAGE/CDV EVENEMENTS/C&S CONSEILS/ECLECTIC EXPERIENCE pour l'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage pour la conception de dispositif de concertation pour les projets structurants du Projet Mobilités de Tisséo Collectivités pour un montant maximum de 1 000 000,00€ H.T., et le cas échéant les avenants à l'accord cadre n'entraînant pas d'augmentation du montant de l'accord cadre ;

- d'autoriser M. le Président de Tisséo Collectivités à prendre toute mesure nécessaire à l'exécution et au règlement dudit accord cadre (hors transactions) y compris la résiliation ;
- de dire que les dépenses sont inscrites au budget 2018 de Tisséo Collectivités.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

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 10H40.