



PROCÈS-VERBAL

DU COMITE SYNDICAL

SEANCE DU 31 JANVIER 2024

L'an deux mille vingt quatre, le trente et un janvier, dans la salle Métropole à Toulouse, le Comité Syndical du 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 (Mme Traval-Michelet)	
BOLZAN Jean-Jacques		X (M. Briand)	
BRIAND Sacha	X		
CARLES Joseph	X		
CARNEIRO Grégoire	X		
CHOLLET François	X		
GRASS Francis		X (M. Trautmann)	
JOP Serge	X		
LATTES Jean-Michel	X		
MOUDENC Jean-Luc		X (M. Lattes)	
OCHOA Nina	X		
TERRAIL-NOVES Vincent			X
TRAUTMANN Pierre	X		
TRAVAL-MICHELET Karine	X		
SICOVAL			
CHERUBIN Laurent	X		
LUBAC Christophe	X		
CC DES COTEAUX BELLEVUE			
SEMPERBONI Patrice	X		
CC LE GRAND OUEST TOULOUSAIN			
GUYOT Philippe	X		
MURETAIN AGGLO			
SUAUD Thierry		X (M. Terrisse)	
TERRISSE Jean-Marc	X		

PROPOS INTRODUCTIFS DU PRESIDENT

Nous pouvons constater que nous avons largement le quorum.

Cette séance est un peu particulière. Nous allons commencer comme d'habitude par les propos introductifs avec ce premier conseil syndical qui sera suivi par un deuxième la semaine prochaine pour des raisons juridiques.

Quels sont les événements à venir, importants, qui correspondent à ces dispositions ? C'est l'augmentation de notre surface géographique avec la présence de Messieurs Guyot et Semperboni puisque nous changeons de configuration. On compte 20 000 habitants supplémentaires. Nous fonctionnerons désormais avec cinq intercommunalités parfaitement identifiées. Cela a été un long parcours juridique. Nous y arrivons, nous en sortons et c'est une bonne chose, ce qui suppose des modifications statutaires que je vais vous énumérer.

Les départs de Messieurs Bacou et Martin ont entraîné le renouvellement de certaines commissions et instances. Cette note a été déjà diffusée au Bureau le 24 janvier dernier avec le renouvellement des vice-présidents, du Bureau, de la commission d'appel d'offres, des commissions Ad Hoc, de la commission d'ouverture des plis, de la commission consultative des services publics locaux et du conseil d'administration de Tisséo Voyageurs. Tout cela sera mis en forme au comité syndical du 3 avril.

Renouvellement de la Commission MOAPI, Climat Énergie, du comité social territorial avec, une désignation par voie d'arrêté : l'avis du comité syndical sur ces nominations n'est pas requis.

L'intégration des deux collectivités parmi les membres du comité des partenaires, sera une délibération du 7 février.

Lors du Bureau du 24 janvier, nous avons échangé sur le projet de vœux. Nous sommes arrivés à un texte commun entre Toulouse Métropole, les deux nouvelles intercommunalités et le Sicoval. Nous n'avons pas encore d'accord du Muretain sur ce texte commun. Nous verrons d'ici le 7 février si cet accord est obtenu. Sinon, comme je l'avais dit, s'il n'y a pas d'accord, il n'y aura pas vote de ce vœu.

I. Orientations budgétaires pour 2024

C'est un comité syndical particulier puisqu'il est consacré au débat d'orientations budgétaires pour 2024.

C'est un budget à la hauteur de nos projets que je qualifie d'ambitieux et qui va nous permettre d'inventer les modalités de demain.

Ces orientations seront présentées de manière détaillée par Sacha Briand avec le montant des investissements pour 2024. Nous pouvons simplement dire que c'est un des plus élevés que Tisséo n'ait jamais connus avec la connexion ligne B et la ligne C. Tous ces investissements concrétisent les projets que nous avons lancés qui, maintenant, arrivent à maturité. Il n'y a pas que ce dispositif. D'autres projets seront finalisés durant cette année, en particulier – ce qui montre que nous ne les oublions pas – la liaison rapide express-Muret qui permettra de joindre Basso Cambo en 35 minutes pour un montant d'un peu plus de 8 M€.

Nous aurons à faire évoluer notre patrimoine avec l'acquisition du matériel roulant, métro, tramway pour 30 M€, la poursuite du remplacement des escaliers mécaniques de la ligne B, la poursuite de la modernisation des systèmes d'information et la reprise du réseau Télécom pour 7,8 M€ ; les stations à gares d'échange pour 7,9 M€. L'enjeu consiste à l'amélioration de la qualité de services au profit de nos usagers.

Le contrat de service public avec Tisséo Voyageurs a été renouvelé en avril 2023. Il va jusqu'à fin 2029 avec une rémunération de l'exploitant estimée à 113,42 M€ pour l'année 2024 avec un peu plus de 120 M€ de recettes attendues.

La semaine prochaine, j'évoquerai la fréquentation de notre réseau. Elle est très bonne. 2024, si nous restons sur les bases actuelles, sera une année record. Nous dépasserons largement les résultats les plus importants que nous ayons eus, c'était 2019, vous vous en souvenez. Je vous donnerai un détail de cette hausse de la fréquentation lors du conseil syndical de la semaine prochaine.

Le programme d'emprunt de quasiment 700 M€ sera nécessaire pour financer les investissements de nos grands projets. Sacha Briand nous montrera que ce programme d'emprunt repose sur des fondations solides avec, en particulier, une notation favorable qui nous est attribuée, qui nous permet d'obtenir des taux intéressants.

Le produit versement mobilité est en hausse, qui confirme la dynamique du Territoire. Le montant est supérieur à 5,5 % par rapport à l'année précédente ; nous sommes sur une dynamique que nous retrouvons dans les fondamentaux économiques de ce dispositif.

II. Actualités

- **Connexion Ligne B : réception du tunnelier Clémence Isaure**

Un événement cette semaine, puisque nous nous retrouverons vendredi pour accueillir à Ramonville le tunnelier Clémence Isaure. Le 11 janvier, je me suis rendu avec le vice-président du Sicoval, Jacques Ségéric, à l'usine Bessac à Saint-Jory, qui est l'unique constructeur français de tunneliers, pour la présentation symbolique du tunnelier. Là, nous le verrons en position de fonctionnement. Il a été remis à neuf et modernisé : ce tunnelier a déjà creusé la ligne B et il est au format qu'il nous faut. Les autres seront plus importants. Ce format est de 5,30 mètres. Pour avoir été à côté, il est très impressionnant. Nous sommes sur l'arrivée de tunneliers plus importants. Les cinq tunneliers arrivent : le tunnelier Berthe de Puybusque est en route et sera suivi par les tunneliers Jeanne Marvig, Lise Enjalbert, Marie-Thérèse de Villeneuve-Arifat et Marguerite de Catellan. Ces noms ont été proposés par notre académie historique toulousaine qui fête cette année ses 700 ans.

- **Service Express Régional Métropolitain (SERM) : déclaration commune du 24 janvier pour lancer le projet de SERM toulousain et demander l'engagement financier de l'Etat**

Sur le SERM, un élément très important que la déclaration commune du 24 janvier signée par Carole Delga, Sébastien Vincini et Jean-Luc Moudenc. Les trois se positionnant sur un texte unique en faveur d'une candidature toulousaine au statut de SERM. Il y aura du travail sur la manière de gérer ce projet, mais c'est une orientation politique forte tout à fait importante.

L'enjeu est de conduire la phase 2 des études et de lancer une planification de la préparation de ce projet. Ce qui a été dit, et je voudrais le redire, c'est que le travail avait déjà commencé. Quand nous avons travaillé avec la Région sur les cinq haltes ferroviaires, nous étions déjà sur le projet de SERM. Quand nous parlons des AFNT, nous sommes aussi sur un morceau de ce qui participera à créer le projet de SERM.

- **Arrêt exceptionnel de Téléo pour maintenance du 16 au 25 février 2024**

Un arrêt de Téléo du 16 au 25 février : c'est un arrêt technique. Je me suis fait expliquer cela longuement. Quand nous exploitons un matériel neuf, il y a des tensions métalliques qui s'opèrent et il faut corriger l'effet tension. Nous aurions souhaité le faire pendant l'été, sauf que nous ne maîtrisons pas tout à fait la tension du métal. Nous aurons cet arrêt avec un choix de date qui n'est pas au hasard, les vacances de février, les universités seront au repos. Comme à chaque fois, une navette sera mise en place.

L'appel a été fait. Nous allons pouvoir ouvrir la séance. Est-ce qu'il y a des questions diverses ou des remarques, des demandes d'intervention ?

FORMALITES PREALABLES A L'EXAMEN DE L'ORDRE DU JOUR :

MONSIEUR LE PRESIDENT ouvre la séance du comité syndical du 31 janvier 2024 à 14h 00.

MONSIEUR LE PRESIDENT propose d'approuver le procès-verbal de la séance du Comité Syndical du 6 décembre 2023.

Aucune observation n'étant faite, il est approuvé à l'unanimité.

COMPTE-RENDU DES DECISIONS PRISES PAR LE PRESIDENT EN APPLICATION DES DISPOSITIONS DE L'ARTICLE L.2122-22 DU CODE GENERAL DES COLLECTIVITES TERRITORIALES ET COMPTE-RENDU DES MANDATS SPECIAUX.

TABLEAU DES DECISIONS

<u>N° de décision</u>	<u>Objet :</u>	<u>Contrôle de légalité</u>
2023.1606	Signature de l'avenant n°3 au marché n° LAE 2019 13775 M relatif à la mission de maîtrise d'œuvre conclu avec le groupement INGEROP CONSEIL & INGENIERIE-SAS GAUTIER+COONQUET PUMA-L2DA-T2MI CITEC Ingénieurs Conseils.	08/12/2023
2023.1607	Convention d'occupation temporaire conclue avec l'EPFL à titre gratuit dans le cadre du projet de la ligne C du métro de l'agglomération toulousaine.	14/12/2023
2023.1608	Avenant n° 1 à la convention d'occupation temporaire n°2021-M3, conclue avec la commune de Labège, modifiant certaines superficies des emprises mises à disposition dans le cadre du projet de la ligne C du métro de l'agglomération toulousaine.	14/12/2023
2023.1609	Avenant n°1 à la convention d'occupation temporaire n°2021-M3-025, conclue avec ENOVA, modifiant certaines superficies des emprises mises à disposition dans le cadre du projet de la ligne C du métro de l'agglomération toulousaine.	14/12/2023
2023.1610	Signature de l'avenant n° 3 au M3 2018 13562 M : Mission de maîtrise d'œuvre pour la conception et la réalisation des infrastructures nécessaires à la réalisation de la 3 ^{ème} ligne de métro conclu avec le groupement ARCADIS ESG/SEQUENCES/OTEIS.	09/01/2024
2023.1611	3 ^{ème} ligne de métro : équipements courants faibles embarqués : M 2023 00798 : présentation de l'offre par les candidats.	09/01/2024
2023.1612	3 ^{ème} ligne de métro : poste de commande centralisé : M 2023 00837 : présentation de l'offre par les candidats.	09/01/2024
2023-1613	Souscription d'un emprunt d'un montant de 20 000 000 € auprès d'ARKEA : Base de calcul des intérêts : 30/360.	19/12/2023
2023.1614	Souscription d'un emprunt d'un montant de 20 000 000 € auprès d'ARKEA : Base de calcul des intérêts : exact/360.	20/12/2023
2023.1615	Signature de l'avenant n° 1 au marché M3 2022 15254 M relatif aux prestations de contrôle extérieurs environnement et déblais des travaux de génie civil avec l'entreprise APAVE SUDEUROPE SAS.	09/01/2024
2023.1616	Attribution du marché M3 2023 01307 « ligne C – Etudes de surveillance et note de remplacement de voie » à la société SIEMENS Mobility SAS pour un montant de 178 200 € HT.	04/01/2024

2023.1617	Renouvellement de l'adhésion pour l'année 2024 à l'association Finances Gestion Evaluation des Collectivités Territoriales (AFIGSE) pour un montant annuel de 365 € TTC.	09/01/2024
2024.1618	Attribution du marché PBC 2023 01176 M relatif à des prestations travaux d'extinction gaz sur le parking relais Basso Cambo à Toulouse à l'entreprise SIEMENS pour un montant de 77 741,58 € HT.	10/01/2024
2024.1619	Signature de la convention d'occupation temporaire n° 2022-M3-102 conclue avec OPPIDEA dans le cadre du projet de la ligne C du métro.	10/01/2024
2021.1620	Signature du bail civil CN 2023 M3 012 conclu avec SNCF FRET et EUROPOLIA.	12/01/2024
2024.1621	Avenant n°1 à la convention d'occupation temporaire 2022-M3-095 conclue avec la Région Occitanie et Toulouse Métropole.	12/01/2024
2024.1622	Occupation à titre gratuit d'une partie de la parcelle cadastrée BE173 sur la commune de Labège entre juillet et décembre 2024.	17/01/2024

TABLEAU DES MANDATS SPECIAUX

<u>N° de mandat spécial</u>	<u>Objet :</u>
2023-08	Mandat spécial délivré à Jean-Michel LATTES pour la remise « Prix du mérite à la Décarbonation » par la Tribune pour la journée du 7 décembre 2023.
2024-01	Mandat spécial délivré à Jean-Michel LATTES pour assister à un colloque sur les RER les 8 et 9 février 2024.

M. LE PRESIDENT : Nous arrivons à ce stade au premier et au seul chapitre extrêmement important de notre séance.

1 – AFFAIRES JURIDIQUES ET FINANCIÈRES

1.1 - DEBAT D'ORIENTATIONS BUDGETAIRES 2024.

RAPPORTEUR : M. BRIAND

I – RAPPORT DE PRESENTATION

Le projet de délibération faisant office de rapport a été envoyé aux membres du comité syndical le 25 janvier 2024. Il est détaillé à la rubrique **III DELIBERATION**.

II - PRESENTATION PAR L'ELU RAPPORTEUR

Le débat d'orientations budgétaires pour 2024 est un peu particulier. En effet, comme cela a été dit par Jean-Michel Lattes, nous rentrons dans une année pleine de réalisation des travaux de la troisième ligne et cela a nécessairement un certain nombre de conséquences.

Je souhaite rappeler - mais cela a été évoqué - le fait qu'il y a eu une modification du périmètre institutionnel du syndicat qui rentre en vigueur aujourd'hui.

Je rappelle que nous avons réglé la question du contrat de service public, marqué par des évolutions budgétaires importantes pour assumer les augmentations de coût du réseau. Aujourd'hui, le contrat de service public, si j'ose ce jeu de mots, est sur les rails. On voit bien le travail mis en œuvre par la régie. Nous avons assisté, ce matin, avec Gérard André, Serge Jop, Francis Grass et Karine Travail-Michelet au conseil d'administration de la régie, et nous avons vu, avec l'adoption du budget primitif de la régie, les enjeux et les évolutions importantes, notamment sur l'exploitation.

En quelques mots pour laisser la place, le cas échéant, au débat, les charges d'exploitation sont en évolution extrêmement limitées cette année parce qu'il y a eu un effet rebond en 2023. Lorsque nous voyons la rémunération pour Tisséo Voyageurs, nous avons et nous constatons cette année une petite baisse qui n'est pas une baisse, mais simplement le fait que les charges d'énergie qui avaient été anticipées en très forte hausse l'année dernière se sont révélées être moins importantes. Cette année, nous avons une prévision sensiblement inférieure qui nous permet d'avoir une rémunération à Tisséo Voyageurs en légère diminution.

Je souhaite rappeler un certain nombre d'autres prestations mises en œuvre sur le périmètre : Mobibus, un petit peu plus de 8 millions de rémunération, la compensation tarifaire versée à la Région pour un peu plus d'un million d'euros sur la ligne Arènes-Colomiers, l'exploitation du service vélo en libre-service avec le début du nouveau contrat dans le cours de l'exercice et un coût global de l'ordre de 4,15 millions. Ce sont des nouvelles évolutions et des développements de l'activité qui témoignent de la dynamique du territoire.

Dans le budget et les orientations budgétaires, des évolutions importantes en matière de frais financiers puisque les charges financières pour l'année 2024 sont estimées à plus de 81 M€ avec 114 millions de remboursement de capital par ailleurs. Nous sommes en phase de transition, nous avons un stock de dette, qui était un stock ancien et coûteux.

Je rappelle que le taux moyen était à 4,34 % il n'y a encore pas très longtemps dans un contexte où les taux avaient fortement baissé, mais l'ingénierie financière qui avait été faite sur cette dette a été peut-être un peu audacieuse et assez peu productive, de sorte qu'il y a un coût de la dette assez important. Cette dette disparaît et elle va être remplacée par la nouvelle dette que nous souscrivons aujourd'hui pour le financement du PDU. J'espère que le taux moyen sera plus faible que par le passé. Dans tous les cas, ce taux moyen sera certainement beaucoup plus sain qu'il ne le fût, et nous ferons, dans l'ingénierie financière, tout ce qui est nécessaire dans la diversification des ressources, dans la recherche des optimisations pour faire en sorte que cette dette soit la moins coûteuse possible. Nous rentrons dans une phase de mobilisation très importante avec des volumes extrêmement significatifs.

Dans les charges de fonctionnement, nous retrouvons les mandats d'ouvrage confiés à Tisséo Ingénierie. Nous avons eu l'occasion par le passé de parler des problèmes d'imputation budgétaire pour les travaux de voirie à réaliser sur patrimoine des tiers. Là, nous avons à nouveau des petites régularisations comptables qui doivent intervenir puisque dans les marchés et les mandats confiés à Tisséo Ingénierie, il y a beaucoup d'investissement qui ne pose pas de difficultés, mais y a un certain nombre de dépenses, comme les dépenses de communication ou les dépenses annexes qui ne peuvent plus être globalisées dans l'investissement, lequel doit faire l'objet de détails d'imputation, qui vont pénaliser, au moins facialement, les équilibres de Tisséo.

Sur 2024, nous sommes sur un montant de l'ordre de 14 millions et demi. Nous verrons comment tout cela va se traiter dans le futur, mais cela entraînera facialement le transfert d'une section d'investissement en fonctionnement, évidemment, une présentation un peu pénalisante. Nous trouverons des solutions comme d'habitude.

Les autres charges de fonctionnement du syndicat peuvent paraître presque faibles par rapport à ce budget, mais elles doivent cependant faire l'objet d'une maîtrise attentive : 22 millions de charges de personnel, charges propres de dépenses de communication, d'études de prestations pour le fonctionnement du syndicat mixte, les dotations d'amortissement, plus de 110 millions et l'ensemble de tout cela est équilibré par trois ressources essentielles : la tarification, le versement mobilité et la contribution des membres de Tisséo.

Les contributions sont en forte hausse, du moins en ce qui concerne Toulouse Métropole, 143 millions d'euros cette année. Je vous rappelle que nous étions autour d'un peu plus de 100 millions d'euros depuis 2014. Le Sicoval également avec une contribution globale d'un peu plus de 4 millions d'euros sur laquelle il y aura des écritures de correction puisque, dans la montée en charge de la contribution au syndicat, il y avait des apports en nature, si j'ose dire, avec notamment les frais d'acquisition du siège démolé dans le cadre de l'opération de la ligne B qui avait été déduit de sa contribution. En réalité, il faut nécessairement passer des écritures en recettes et en dépenses pour neutraliser tout cela. On ne peut pas contracter les titres.

Pour les autres membres, la communauté du Grand Ouest Toulousain arrive avec un projet négocié de développement du réseau et une contribution de 1,324 M€ : Les Coteaux Bellevue, avec une contribution de 371 000 € et la communauté du Muretain avec une contribution de 1,272 M€ dont je ne doute pas qu'elle a vocation, dans le futur, à accompagner le discours du Muretain en passant aux actes concrètement, à la fois sur des perspectives de développement du réseau que nous portons, et sur la volonté de cette intercommunalité d'accompagner cette politique autrement que dans le verbe.

Le versement mobilité est en dynamique. Nous l'avons toujours dit. L'inflation, à la différence du bloc communal ou intercommunal, n'est pas dramatique pour Tisséo, même si cela génère des surcoûts sur l'investissement, sur l'exploitation. Elle génère aussi mécaniquement une évolution de la masse salariale et donc du versement mobilité qui est adossé dessus.

Cette année, nous tablons sur un peu plus de 340 M€ qui accompagne les recettes d'exploitation qui elles-mêmes sont en forte reprise avec la fréquentation et l'application de la grille tarifaire décidée en 2020.

À titre technique, mais pas neutre, dans le budget 2024, il y a 16 millions de reversement de Tisséo Voyageurs liés à la clôture de l'ancien contrat et aux ajustements contractuels. Il y en a tous les ans car nous avons toujours un travail en cours d'exercice pour ajuster au mieux le contrat de service public. Au total, à peu près 662 millions de dépenses et de recettes en équilibre sur la section de fonctionnement.

Sur l'investissement, nous avons des effets qui augmentent avec la mise en œuvre des travaux de la troisième ligne, avec une section d'investissement à plus d'un milliard 600 millions d'euros fortement marqués évidemment par les travaux sous mandat.

Le renouvellement du patrimoine n'est pas oublié, avec 67 millions d'investissements patrimoniaux, près de 11 millions de projets d'infrastructure en relation avec les EPCI. Et une grosse masse 788 millions sur l'exercice 2024 avec la troisième ligne.

Les subventions d'investissement estimées à 76 millions d'euros. Pour financer tout cela, et c'est le cœur de l'équilibre du budget, l'emprunt d'équilibre qui s'établit à près de 700 millions. Nous aurons cette année à la fois la confirmation du soutien du secteur bancaire, comme nous l'avons eu déjà en 2024, avec plus de 400 millions de financements signés.

Nous allons lancer dans les prochaines semaines le premier emprunt obligataire par Tisséo qui nous permettra de voir et de confirmer, de conforter la crédibilité de notre programme de financement, puisqu'au-delà des commentaires que nous avons pu avoir de-ci, de-là, l'heure de vérité sur les marchés financiers qui sont des spécialistes et qui savent de quoi il s'agit, permettra de mesurer la crédibilité de notre projet.

M. LE PRÉSIDENT : Nous allons passer au débat.

MME TRAVAIL-MICHELET : À combien s'élèvera l'emprunt au 31 Décembre 2024 en fonction de tous ces éléments sur Tisséo Collectivités ou à combien s'élève-t-il au 31 décembre 2023 ou au 1^{er} janvier 2024 ?

M. BRIAND : Comme nous remboursons un peu plus de 100 millions d'euros et que nous allons souscrire un peu moins de 700 millions d'euros, nous allons être sur une évolution positive de 600 millions d'euros. Nous sommes à 1,7 milliard aujourd'hui, nous serons à 2,3 milliards à la fin de l'exercice 2024. Nous allons monter à un pic, autour de 3,9 milliards en stock parce que nous avons quand même des remboursements. Nous avons des tombées de dette qui sont significatives.

Il y aura ensuite la phase de décroissance temporaire, mais on pourra - de toute manière, nous aurons l'occasion, dans le courant de l'exercice, de mettre à jour l'ESB - vous communiquer le profil d'extinction. Là, nous allons rapidement atteindre les 3,9 milliards. Ensuite, la courbe va continuer à monter, mais plus doucement. Ce sont les mêmes chiffres avec plus de zéros derrière.

M. LE PRÉSIDENT : Il est important de souligner que les agences de notation scrutent nos comptes et nous pouvons dire, sans trahir un grand secret, que leur avis est plutôt très favorable. Je pense en particulier à Moody's.

M. BRIAND : Il y avait une procédure de notation, vous pouvez la suivre en fonction des règles de publication des agences de notation. Aujourd'hui, nous sommes dans une situation qui a été qualifiée par Moody's. La dernière notation publiée, rappelait la solidité et la résilience du territoire dans la période de crise. Il faut quand même noter que nous n'avons jamais été dégradés, y compris pendant la période de la crise qui aurait pu, si la situation structurelle de Tisséo avait été fragile, justifier au moins une baisse de la tendance, un changement d'orientation sur la tendance de la notation. Malgré les effets de la crise –au contraire – c'est la solidité structurelle de la stratégie financière de Tisséo qui a été considérée comme étant extrêmement solide et donc de nature à permettre de passer la crise sans effet significatif.

M. CARLES : A la souscription sur l'obligataire, est-ce que nous avons une idée de la typologie de souscripteurs ? Est-ce que nous devrions être sur des spécialistes valeurs du trésor ? Pourquoi je dis cela ? Peut-être qu'un certain nombre de toulousaines et de toulousains pourrait se trouver intéressés pour participer à l'aventure du métro et pourquoi pas à une partie d'ouverture à la souscription des particuliers. Je trouve important de dire : « C'est votre métro, vous pouvez vous-même être financeurs ».

M. BRIAND : Sur une campagne obligataire, nous sommes sur les marchés institutionnels organisés : ce sont des investisseurs institutionnels : des assurances, des fonds de pension. C'est la première opération de Tisséo, nous allons avoir des investisseurs qui sont des investisseurs européens. Il est peu probable que nous trouvions la première année des Britanniques, des Américains ou des Japonais parce qu'ils ne savent même pas où est Toulouse. Sur les opérations obligataires, il faut se faire connaître pour diffuser l'attractivité vers les preneurs. Nous allons être avec les partenaires classiques. Il y aura certainement des Allemands, des Français qui vont se positionner naturellement là-dessus.

M. CARLES : Je ne sais pas comment cela peut être fait. En fait, l'idée est d'avoir un quota pour informer les particuliers - qui voudraient être partenaires de l'opération- qu'ils peuvent souscrire. Je ne sais pas comment cela peut se monter avec le processus et les institutionnels. Est-ce compatible ? Je n'en suis pas sûr, mais c'est un peu l'idée.

MME TRAVAIL-MICHELET : Politiquement, cela peut poser un sujet quand même, si je peux me permettre, puisque les toulousaines et les toulousains peuvent dire : « Je finance déjà ce métro par l'impôt ».

M. CARLES : Ce n'est pas une contribution en tant que telle, puisque, derrière, nous allons rembourser.

MME TRAVAIL-MICHELET : Je comprends l'idée qui peut être intéressante.

M. CARLES : L'impôt, on ne le rembourse pas. Dans tous les cas, chez moi, on ne le rembourse pas.

MME TRAVAIL-MICHELET : Ce n'est pas prévu non plus.

M. LUBAC : Sur le même sujet, je m'interrogeais sur l'intérêt du choix des emprunts obligataires et des risques encourus. Deuxième élément : celui des taux attendus. J'ai cru comprendre qu'ils étaient aux alentours de 3. En notation AA, nous en sommes à peu près à 3,26, si j'ai bien lu la note.

Je m'interroge sur ce que nous avons mis dans l'ESB sur la contraction de notre dette : quel taux avons-nous simulé dans l'ESB ? C'est peut-être une avance de phase par rapport à la mise à jour de l'ESB, mais je serais intéressé de savoir où est-ce que nous en sommes par rapport à ce que nous avions prévu.

M. BRIAND : Il faut bien expliquer déjà la raison pour laquelle nous allons sur le marché obligataire.

Nous avons aujourd'hui un financement bancaire classique. Comme nous allons lever plus de 3 milliards sur une période assez courte, c'est quand même très significatif. Même si nous pouvions, peut-être sur le marché bancaire classique, trouver ces volumes, on risquerait quand même de saturer le marché et d'avoir des propositions qui ne sont pas très compétitives.

Quand nous avons souscrit les 400 millions l'année dernière, je pense que nous avons eu un taux de couverture de 2 ou 2 ½ %. Dans tous les cas, nous avons plus de propositions que d'offres. Si on augmente les volumes, il y a un moment où nous allons avoir autant de propositions que d'offres, et cela ne fait pas jouer pleinement la concurrence. Il faut diversifier.

Par ailleurs, le financement bancaire est un financement sur des maturités qui ne sont pas aussi longues que celles que l'on peut vouloir solliciter. Sur un projet comme celui-là, je rappelle que nous avons toujours dit que nous allions caler en partie les durées des financements sur l'amortissement technique. Nous ne finançons pas sur 20 ans des réseaux électriques parce qu'ils n'ont pas cette durée de vie et qu'il faut les renouveler entre temps. Le matériel roulant a une durée de vie. Par exemple, les tunnels, nous pouvons les financer comme les canalisations d'eau et d'assainissement. Nous pouvons les financer sur des durées de maturité beaucoup plus longues parce qu'ils ont une durée de vie technique beaucoup plus longue. C'est tout ce travail que nous avons fait. Pour avoir autre chose que du bancaire, comme je l'ai évoqué pour les raisons que j'ai citées, aller sur le marché obligataire nous permet d'avoir des maturités différentes et de sélectionner les maturités en fonction des opportunités. Aujourd'hui sur le marché obligataire, il y a une anticipation à la baisse des taux : les courtes durées sont plus chères que les durées longues. Cela signifie que les marchés anticipent le fait que les taux actuels sont à un niveau de pic plutôt qu'à un niveau stable à long terme. Les prix que nous aurons sur les marchés obligataires vont dépendre de la maturité. Nous choisirons la maturité à la fois pour dresser notre profil de dette par rapport à ces questions d'amortissement technique, pour composer - parce que quand nous sommes sur des volumes comme cela, nous avons un tableau d'amortissement théorique, un tableau d'amortissement cible, qui correspond à nos objectifs en termes de ratio et de remboursement - et nous composons cela avec des briques que nous allons ajouter progressivement : là, j'ai un emprunt qui se termine à telle période, il va falloir le renouveler, etc. On sculpte, on assure, on compose un profil d'extinction.

Sur la question des risques, il n'y a pas de risque sur le marché obligataire. Il est caractérisé par rapport à un emprunt bancaire. Les taux sont les mêmes produits. Ce sont les mêmes risques qu'il peut y avoir sur les taux. Le risque principal du marché obligataire, c'est ce que nous appelons le risque de refinancement.

Quand nous souscrivons un emprunt obligataire pour une durée de 7 ans, parce que sur le moment on a un très bon taux et on se dit : prendre sept ans même si nous avons un besoin de financement à plus long terme, on a le risque de refinancement. C'est-à-dire que le jour où il faut rembourser – puisque c'est presque toujours du remboursement *in fine* – il faut le refinancer. Si vous tombez sur une période de crise, si vous refinancez votre emprunt obligataire de 100 millions sur 7 ans, le jour où la Russie attaque l'Ukraine, les taux deviennent explosifs. C'est ce que nous appelons le risque de refinancement.

Mis à part cela, ce risque de refinancement nous le traitons en faisant des poches. Nous n'allons pas tirer un emprunt obligataire de 1,5 milliard sur 15 ans, même s'il y a une excellente opportunité. Là, le risque de refinancement est trop lourd, donc on divise, on segmente. Nous prenons des maturités différentes et nous faisons en sorte de diviser le risque, et c'est toute la stratégie de financement sur cette opération et sur ce PDU : c'est du bancaire, de l'obligataire, des maturités différentes en se calant quand même sur quelque chose – j'y tiens – sur le fait qu'il y a la durée d'amortissement technique qui fait que nous aurons besoin demain de faire des investissements de renouvellement et qu'il n'est pas question de dire, de mettre le sujet sous le tapis en disant : « l'électrique, on le finance sur 40 ans » Alors que nous n'aurons pas fini de le payer, faudra le renouveler. C'est tout cela qui rentre en ligne de compte.

(suite propos M. Briand) S'agissant de l'ESB et le taux qui y a été intégré : dans les premières ESB, nous avions à l'époque des taux sur les marchés à 1,20 et nous avons déjà fait la simulation à 2,50. Nous avons toujours pris une marge dans les ESB qui a progressivement baissé pour une raison très simple : plus nous nous rapprochons du moment où nous allons souscrire, moins nous avons d'interrogation sur le niveau des taux. Aujourd'hui dans l'ESB, nous sommes conformes au niveau de taux que nous avons sur le marché. Nous avons intégré un coût du financement conforme à ce que nous avons sur le marché, alors que dans les premières ESB, nous étions à l'époque à 1,10 et nous avons mis 2,50 en simulation.

M. LUBAC : Dans les dernières ESB, il y a un peu moins d'un an, nous avons intégré des taux aux alentours de 2,5 %, me semble-t-il.

M. BRIAND : Dans les premières ESB, quand nous étions à 1,20-1,30 en taux sur les marchés à l'époque, nous avons beaucoup margé, nous étions à 2,5. Dans la dernière ESB, nous sommes sur un taux de financement à 4 %. Nous sommes plus chers que la réalité de ce que nous observons aujourd'hui, mais l'objectif a toujours été d'essayer de faire mieux.

MME TRAVAL-MICHELET : Qui nous accompagne pour structurer toutes ces prises de position sur le marché obligataire ?

M. BRIAND : Natixis et un deuxième arrangeur HSBC. Ils sont quatre sur le marché.

MME TRAVAL-MICHELET : Qui accompagnent donc Tisséo ?

M. BRIAND : Ce sont les arrangeurs, ceux qui font l'intermédiation avec les marchés, des espèces de courtiers.

MME TRAVAL-MICHELET : Au niveau de Tisséo, est-ce que nous avons un bureau d'études d'ingénierie financière qui vous aide à structurer ces différents éléments, ce dont vous parliez, c'est-à-dire morceler le risque, les taux de maturité, etc... ou est-ce que c'est vous tout seul, Monsieur Briand qui le faites avec beaucoup de compétence et d'intérêt ? Est-ce que vous pouvez nous rassurer là-dessus ?

M. BRIAND : Je vous rassure, je ne comprends rien au marché obligataire. À force de répéter, cela donne presque l'illusion de la compréhension...

Mme TRAVAL-MICHELET : Presque une illusion, comme dirait la chanson.

M. BRIAND : ...Tisséo est accompagné par un bureau spécialisé en financement qui apporte de la compétence. Depuis quelques années, nous avons mis en place entre Toulouse Métropole et un certain nombre de satellites, dont Tisséo Collectivités, une stratégie de gestion commune de la dette. Excepté les opérations très spécifiques comme les emprunts obligataires, c'est comme cela que depuis plusieurs années nous faisons des consultations conjointes entre la ville de Toulouse, Toulouse Métropole, Tisséo. A chaque fois cela a eu des effets extrêmement positifs. Auparavant, quand chacun faisait sa consultation dans son coin, nous avions des propositions parfois différentes. Nous avons nécessairement une harmonisation à la baisse des propositions qui sont faites.

Par ailleurs, au sein de Toulouse Métropole, nous nous sommes renforcés en compétence avec notamment une personne qui vient du secteur bancaire, une spécialiste de ces questions qui nous a apporté beaucoup de compréhension et de qualité sur les marchés obligataires.

M. LE PRESIDENT donne la parole à Madame CRESCI pour une précision technique.

MME CRESCI : L'AMO financier est FINANCE CONSULT, spécialisé dans les financements de grandes infrastructures en France du type Lyon-Turin et autres grandes infrastructures d'envergure nationale.

MME TRAVAIL-MICHELET : Ce que vous dites est intéressant dans la mesure où la dette est consolidée, notamment avec Toulouse Métropole. C'est aussi l'enjeu de la consolidation de cette dette. Compte tenu du niveau sur lequel nous allons nous engager en termes d'emprunt, allons-nous avoir un impact sur le niveau d'épargne nette ? On voit là qu'il n'est quand même qu'à 44 M€. Est-ce que l'on va avoir un impact et comment allons-nous le gérer ?

M. BRIAND : On a des impacts, mais tout cela est pris en compte dans l'ESB qui est architecturé, si j'ose dire, construite sur la base des objectifs de la BEI : à savoir la durée de remboursement avec le plafond à 18 ans. Dans les collectivités, nous sommes sur les plafonds d'alerte à 12 ans, mais sur des structures d'investissement, nous sommes sur autre chose.

En fait, tout est calculé pour respecter le ratio de 18 ans, car c'est un ratio qui rassure. Nous construisons tout cela par rapport à ce ratio. Il y a des moments où nous avons des dégradations de l'épargne nette. Sachant que dans l'ESB – sauf erreur de ma part – je crois que l'on tangente cette période de 18 ans pendant quatre exercices, on peut le dépasser sur un exercice, ce n'est pas gênant, il redescend très vite ensuite. Cela signifie que nous sommes plutôt tranquilles.

L'épargne nette est un peu secondaire. Elle vient directement contribuer au calcul de ce ratio. Même si l'épargne nette est à 20 ou 25 - et ce que j'évoquais tout à l'heure sur le transfert de dépenses de fonctionnement qui sont dans les mandats Tisséo, va avoir un impact négatif là-dessus - ce n'est pas problématique, pour une raison simple : Tisséo étant une structure d'investissement, l'épargne nette ne revêt pas la même signification, puisque c'est le résultat de la section d'exploitation. Comme c'est une structure d'investissement, c'est l'équilibre de sa structure d'investissement qui compte plus qu'une collectivité où le résultat d'exploitation détermine les conditions d'investissement.

MME TRAVAIL-MICHELET : Une dernière question. Nous comprenons bien que les gros investissements liés à l'avancée de cet important chantier vont avoir lieu dans les 4 -5 prochaines années. C'est donc sur ces cinq prochaines années que nous sommes dans cette zone un peu particulière, peut-être jamais connue, inédite, et ensuite on devrait retrouver, parce qu'il y a aussi des perspectives à avoir et c'est toute la question qui a souvent été posée, même si on comprend que l'on ne fait pas un investissement majeur comme celui-ci sans passer une période compliquée, sinon nous ne ferions jamais rien - Donc quel est l'horizon que vous donnez pour retrouver finalement une structure financière plus traditionnelle qui permette de retrouver des capacités d'investissement plus conformes à une normalité ? Même si, évidemment, ce projet continue d'être soutenu.

M. BRIAND : Dans l'ESB6, dès la fin de période d'investissement, à partir de 2028, on retombe sur des niveaux de capacité d'investissement qui sont de l'ordre de 100 millions par an, si je ne me trompe pas. Cela fait 600 millions sur un mandat, beaucoup moins que sur le PDU passé, mais qui reste plus que sur tous les PDU antérieurs. Aujourd'hui, nous attaquons la troisième phase dans l'étude de soutenabilité.

La première phase, était toute la phase préparatoire où nous avons beaucoup de questions, pas beaucoup de réponses. Nous avons fait des hypothèses. Ces hypothèses jusqu'au Covid et la guerre en Ukraine, étaient extrêmement favorables, car la situation et la conjoncture étaient extrêmement favorables.

Nous avons eu la deuxième phase du Covid et de la guerre en Ukraine qui aligné les uns après les autres tous les points positifs que nous pouvions avoir : chute de la fréquentation, stagnation du versement mobilité, l'augmentation des coûts, etc. Sur un projet de cette ampleur, nous avons réussi à maîtriser toutes les catastrophes possibles et imaginables, ainsi que l'augmentation des coûts.

(suite propos M. Briand) Tous les points qui étaient traités et tous bien maîtrisés sont tombés les uns après les autres, de sorte que nous sommes arrivés effectivement à l'ESB6 qui est une ESB de fin de cette deuxième période catastrophe, si j'ose dire, où nous avons intégré tous les éléments négatifs. Nous avons pris des mesures compensatoires : la modification du calendrier, des choses comme cela pour retravailler les équilibres. Nous avons réussi à retrouver une situation qui, si elle n'est pas aussi favorable que celle de la première phase, est une situation qui nous permet de réaliser le projet sans difficulté significative.

Après, il y a quand même l'engagement de Toulouse Métropole - nous avons eu l'occasion d'en parler - qui vient sur toute la période de difficulté, combler les besoins de financement pour rester dans le ratio de 18 ans. On y va franchement : Toulouse Métropole va atteindre les 200 millions de contribution sur certaines périodes sur ces quatre-cinq années difficiles pour venir au soutien du financement. Ce n'est pas structurel, c'est conjoncturel, ce n'est pas problématique.

Là, nous démarrons la troisième phase avec la signature des marchés. Après, il faut les exécuter. Ce n'est pas à Karine Traval-Michelet que je vais le raconter : elle l'a vécu certainement à l'époque de Tisséo Ingénierie. Il faut exécuter les marchés en faisant attention d'avoir le moins de difficulté possible. Il y a encore un risque sur l'exécution des marchés. J'ai le sentiment que le risque inflation, le taux d'intérêt aujourd'hui est au fil de l'eau. J'espère que dans deux ans, nous n'aurons pas une nouvelle crise vraiment forte. Il y a ensuite tout le volet recettes : versement mobilité, fréquentation et donc tarification, sur lequel je suis assez optimiste où, par rapport à l'ESB6, j'attends des améliorations sensibles dans les prochaines années.

Il ne faut pas oublier une chose : nous avons préparé ce programme depuis 2014. Aussi, depuis 2014, nous avons été capables d'anticiper et de préparer les choses. C'est pour cette raison que nous nous sommes retrouvés en situation de pouvoir supporter la crise. A chaque fois, nous avons su adapter le programme à la situation et aux difficultés et nous avons réussi à dresser des perspectives, pas d'immédiateté, on ne surmonte pas une crise comme cela de 2020 dans l'immédiateté. On a pris des chutes, on a pris des coups, mais on a sorti la tête de l'eau, largement.

M. LE PRÉSIDENT donne la parole à Madame Cresci pour une précision technique.

MME CRESCI : Le crash test, nous l'avons eu « en live » et nous l'avons passé.

M. LE PRÉSIDENT : Une des vertus de notre troisième ligne de métro, c'est la formidable redistribution du réseau qui va s'opérer, qui est déjà en train de se travailler. Notre structure rencontre localement l'ensemble des maires du territoire en permanence jusqu'à trois fois par an et nous sommes déjà dans la réflexion. Au-delà de l'investissement de 100 millions par an que vous avez évoqués et qui sera tout à fait important, il va y avoir une redistribution en 2028 de l'ensemble des réseaux de bus qui va être un formidable atout pour notre réseau. Comme cela s'est passé pour les lignes A ou B, on arrive à une densification de l'offre sur des zones où nous sommes aujourd'hui insuffisants.

M. CARLES : Vous nous avez dit qu'en 2028, nous serions sur une capacité de l'ordre de 100 millions. Derrière, quel est l'encours de dette que l'on aurait là et qu'on stabilise ? Est-ce que l'on désendette après ou pas ?

M. BRIAND : Je n'ai pas le profil en tête. La dette se stabilise sur 3,7 milliards.

M. CARLES : Avec les 100 millions, elle est stabilisée.

M. BRIAND : Il va falloir un peu de temps avant qu'elle baisse, mais nous rentrons, à partir du moment où la dette se stabilise, dans une phase – pas tout de suite parce qu'il y a la phase où il faut laisser les maturités tomber un peu, mais il y a un moment où on va enclencher une phase- où nous commençons à rembourser beaucoup de capital pouvant être remplacé. Il faudra certainement desserrer un peu.

M. LE PRESIDENT donne la parole à Madame Cresci pour une précision technique.

MME CRESCI : Sachant qu'à cette échéance, nous commençons à avoir également une peu de recette.

M. BRIAND : Nous sommes sur des périodes de quatre à six ans. Il faut voir un petit peu ce dont nous parlons, mais en quatre-six ans, il peut se passer des choses.

MME TRAVAIL-MICHELET : Merci pour toutes vos réponses.

M. LUBAC : Au regard des interventions des collègues, il eût été intéressant que nous puissions avoir l'ESB6 à jour assez rapidement. Nous allons voter le budget la semaine prochaine– d'ici la semaine prochaine, cela me paraît court –il eût été intéressant que nous l'ayons avant. On va se faire confiance, mais il serait bien qu'assez rapidement, après le vote du budget, nous puissions avoir cette ESB à jour.

M. BRIAND : L'ESB est un exercice annuel. Il n'y a pas de difficulté, mais à un moment donné, il faut, à un point zéro, stabiliser une date où nous arrêtons les comptes, sinon, c'est en permanence qu'on le touche. Il y a ensuite le travail de traitement pour pouvoir l'intégrer dans les matrices, pouvoir sortir quelque chose. Il y a forcément un délai, sans compter qu'il faut également respecter le jeu avec l'agence de notation. Il y a un ordre des choses à assurer.

M. LE PRESIDENT donne la parole à Madame Cresci pour une précision technique.

MME CRESCI : Nous ne sommes pas en retard. Nous devons voter le débat d'orientations budgétaires et le budget plus tôt cette année à cause du roadshow pour les emprunts. Habituellement, nous votons notre budget en avril. Fin février début mars, l'ESB sera complètement publiable.

M. GUYOT : J'ai deux inquiétudes qui sont certainement beaucoup moins importantes, mais pour le Grand Ouest Toulousain, ce sont quand même deux inquiétudes un peu particulières. Une par rapport aux transports scolaires et à ce qui est reversé au CD31. Actuellement sur l'ensemble de Tisséo, nous sommes à quel reversement ? Est-ce qu'il y a déjà eu des contacts avec le CD31 ? puisque nous avons eu effectivement des alertes sur une revalorisation de ce montant.

M. LE PRESIDENT donne la parole à Madame Cresci pour une précision technique.

MME CRESCI : Nous avons eu des alertes lorsque nous avons travaillé sur l'intégration des deux communautés de communes. C'est la première fois où nous en avons reparlé puisque nous avons pu faire les simulations d'évolution contributive à partir de cela. Globalement, nous ne sommes pas allés plus loin avec le CD31, mais effectivement c'est une vraie question.

M. GUYOT : Ma deuxième question concerne les recettes. Est-ce qu'une étude détaillée a été faite sur les évolutions de recettes : des recettes voyageurs, des recettes du versement mobilité et donc des contributions des collectivités ? Est-ce qu'il y a un risque que nous ayons, au niveau des collectivités, des versements beaucoup plus importants ? Nous avons trouvé un accord à horizon 2028. Il n'y a pas de souci au niveau du Grand Ouest Toulousain.

(suite propos M. Guyot) Globalement, est-ce que nous savons vers où nous allons sur les évolutions de recettes ? Monsieur le Président a parlé d'une augmentation de recettes en 2023, si j'ai bien compris, et on imagine que cela va se poursuivre. Quelle est l'étude qui peut être faite sur l'ensemble des recettes avec le vœu dont nous avons parlé et le déplafonnement du versement mobilité, etc. ? Est-ce qu'il y a des études précises qui permettraient de nous rassurer ?

M. BRIAND : L'ESB6 aujourd'hui, l'ESB7 demain, permettront de fiabiliser les projections, mais la politique tarifaire a été arrêtée en 2020 au terme d'une délibération. Elle s'applique et il n'y a pas à ce jour de raison de remettre en cause ce qui a été décidé.

La question des contributions des collectivités est inscrite dans l'ESB. Toulouse Métropole est parfaitement en phase avec l'ESB puisque c'est la même agence de notation qui intervient sur Toulouse Métropole et sur Tisséo. Ils sont les mieux placés pour vérifier la cohérence et la concordance des données.

Avec le Sicoval, nous avons eu des discussions qui ont abouti, il y a un certain temps, à un cadre très clair sur l'évolution de la contribution. Cela a été le cas avec la communauté de communes du Grand Ouest Toulousain.

Demain, les interrogations qui peuvent se poser, c'est la volonté des territoires. La communauté des Coteaux Bellevue est dans une situation un peu particulière. Il faut voir s'il y a demain un projet de développement qui existe sur le territoire et qui justifie d'ouvrir ce débat.

Il y a le Muretain, j'ai dit ce que j'en pensais. Je l'ai dit à André Mandement très directement. D'ailleurs, André Mandement m'a dit très simplement – ce n'est pas un secret – que le Muretain savait bien que tôt ou tard il faudrait qu'il mette en cohérence ses discours et ses actes. Il y a également une réflexion à avoir sur ce territoire qui se trouve dans une situation un peu particulière : il y a un vrai bassin de vie un peu distant de la grande agglomération composée par les autres périmètres.

À ce jour, le Muretain n'a pas mené à son terme cette réflexion, me semble-t-il, qui justifierait subséquemment... parce que la contribution n'est que le moyen de mettre en œuvre une politique. Ce n'est pas une fin en soi. Là-dessus, il n'y a pas de raison de remettre en cause les contributions des collectivités.

M. LE PRÉSIDENT : Il faut transmettre à Philippe Guyot la délibération tarifaire qui nous engage jusqu'en 2026. À Tisséo, nous votons des évolutions tarifaires sur plusieurs années.

Juste une remarque : la contribution des collectivités locales est une évolution qui est politique.

Par contre, les deux autres ressources, la ressource commerciale et le versement mobilité, sont des ressources qui ne dépendent pas de nous directement, mais de la fréquentation d'un côté, et de l'évolution économique de l'autre, avec les salaires des entreprises qui dépassent onze salariés. Ces deux éléments sont en forte progression. Nous avons une très bonne progression de ces deux ressources, cela nous aide bien, mais cela traduit aussi à la fois la vigueur du réseau et la vigueur du monde économique toulousain qui est assez remarquable. De temps en temps, je rencontre mes homologues. Quand je leur parle de l'évolution du versement mobilité, voire de l'évolution des structures commerciales, ils me disent être en évolution négative.

Il y a des collectivités locales en France avec un versement mobilité inférieur à l'année précédente. Quand nous sommes en réflexion sur la création d'une troisième ligne de métro, du lancement de projets, etc., eux en sont à se demander s'il ne faut pas fermer une ligne de bus pour rester équilibré dans leur dispositif. Il y a vraiment en France aujourd'hui des différences très significatives. Je trouve que nous sommes plutôt dans le bon wagon.

Est-ce qu'il y a d'autres demandes de prise de parole ?

M. CARNEIRO : Nous avons conduit plusieurs COPIL sur deux ponts importants : le franchissement Nord dont l'échéance est fixée à dix ans et la reconstruction du pont de Gagnac où nous sommes calés sur le projet pour 2027 ou 2028, avec une fermeture provisoire de l'ordre de 5 à 6 mois en fonction des travaux réalisés.

Des liaisons multimodales seront créées sur ce nouveau pont de Gagnac. Durant cette période de fermeture, les travaux seront faits dans des conditions environnementales remarquables : une estacade sera réalisée. Nous avons d'ailleurs arrêté un certain nombre de modalités qui permettra d'avoir un respect absolu de l'environnement pendant les travaux. Avec la Métropole, nous avons sollicité Tisséo afin d'avoir un accompagnement important pendant ces périodes de fermeture de travaux, aussi bien pour le pont de Gagnac – et c'est demain – que pour le franchissement Nord. Nous avons élargi le périmètre de réflexion et le partenariat jusqu'au frontonnais, jusqu'au tolosan, jusqu'à Grenade. Cela va quand même assez loin et aura un impact en matière de transport en commun, mais aussi sur les véhicules lourds les camions et les véhicules légers. Ces travaux impacteront l'ensemble du territoire Nord au-delà de Montauban.

Je souhaitais simplement vous apporter ces informations.

Nous avons conclu un très beau partenariat avec le Département également puisque nous avons, dans un premier temps, configuré le projet suivant les vœux du Département, mais aussi suivant les vœux de Toulouse Métropole. Nous avons réussi à trouver une évolution acceptable entre le projet initial du Département qui est un projet un peu ancien et le projet de Toulouse Métropole qui répond aux enjeux d'aujourd'hui. C'est l'information que je voulais vous donner.

M. LE PRÉSIDENT : Merci. Est-ce qu'il y a d'autres demandes de prise de parole ?

Un conseil syndical court, mais dense.

Nous allons passer au vote sur la prise d'acte.

Qui vote contre sur la prise d'acte ?

Qui s'abstient sur la prise d'acte ?

Je vous remercie.

Je vous donne rendez-vous vendredi pour l'arrivée du tunnelier Clémence Isaure à Ramonville, et la semaine prochaine pour le prochain conseil syndical.

Le comité syndical de la semaine prochaine sera suivi de la présentation de l'enquête ménages avec nos co-financeurs que nous sommes en train de mobiliser pour cela.

III- DELIBERATION

❖ DEBAT D'ORIENTATIONS BUDGETAIRES 2024.

Les orientations budgétaires présentent les grandes lignes du budget primitif 2024 qui devra être adopté au Comité Syndical du mois de février 2024.

Les points marquant de l'année 2024 :

Dans sa séance du 11 octobre 2023, le SMTC a procédé à la modification de ses statuts afin d'acter à partir du 1^{er} janvier 2024 l'intégration des Communautés de Communes du Grand Ouest Toulousain et des Côteaux Bellevue, ainsi que la dissolution du SITPRT.

Ainsi, pour 2024 les contributions apportées par les collectivités au SMTC sont basées sur cette nouvelle composition.

Le contrat de service public avec Tisséo Voyageurs pour l'exploitation du réseau urbain a été renouvelé le 1^{er} avril 2023 jusqu'à fin 2029.

La rémunération de l'exploitant est estimée pour l'année 2024 à 313.42M€, contre 319.1M€ au budget prévisionnel 2023, soit une baisse de 1.78%, liée à des économies de consommation d'énergie.

Le produit des recettes attendu s'élève à 120,202 M€, soit une hausse de 8.1% par rapport au BP 2023.

Le marché pour l'exploitation du nouveau service de location de vélo en libre-service a été notifié le 18 juillet 2023. Le coût des charges relatives à ce service est estimé pour l'année 2024 à 4,150 M€.

Le volume des dépenses liées aux projets estimé pour 2024 à 866,346 M€ connaît une forte augmentation par rapport à 2023 en raison de l'avancement des projets de métro Ligne C, CLB et LAE pour un montant total de 781,600 M€.

Un programme d'emprunt de 695,191M€ sera nécessaire pour financer en partie ces investissements, ce qui représente une hausse de 48% par rapport au budget 2023. Ce niveau d'emprunt, en lien avec la montée en charge des dépenses liées aux lignes C et connexion avec la ligne B, devrait durer jusqu'en 2027, ce qui correspond à la durée du programme d'émissions obligataires EMTN que va mettre en œuvre Tisséo dès 2024.

Le montant du versement mobilité est estimé à 343,050 M€ (auquel il convient d'ajouter 1 M€ au titre de la compensation pour changement de seuil versée par l'Etat), grâce à la très bonne dynamique du territoire. Ceci représente une hausse de +5.5% par rapport à l'année 2023.

Le niveau de l'épargne brute est estimé à 158,571 M€ et celui de l'épargne nette à 44, 124 M€.

La capacité de désendettement au 31/12/2024 serait de 14,76 années, ce qui reste dans la trajectoire prévue dans l'étude de soutenabilité de février 2023 (14.3 années).

Quant au ratio d'épargne brute/recettes de fonctionnement, utilisé par les agences de notation, il se situerait à 24,57 %.

Le taux moyen de la dette de Tisséo-Collectivités pour l'année 2024 est estimé à 3.26% %, signe que le syndicat continue à profiter des taux bas offerts par les établissements prêteurs. Cet élément vient consolider la soutenabilité financière du programme d'investissements.

Un rapport sur les orientations budgétaires est annexé à la présente délibération.

Les principales lignes budgétaires

I. Pour la section de fonctionnement

En dépenses :

1. Les charges relatives à l'exploitation :

L'exploitation du réseau urbain :

La rémunération à verser à Tisséo Voyageurs est évaluée pour l'année 2024 à 312,840 M€, dont 311,340 M€ de rémunération forfaitaire et 1,500 M€ de rémunération variable.

Par ailleurs, une rémunération exceptionnelle est versée au titre de divers remboursements pour un montant de 0,576 M€.

L'exploitation du service Mobibus :

La rémunération forfaitaire à verser à la société TPMR est estimée à 8,075 M€.

Les compensations tarifaires de la ligne ferroviaire « Arènes-Colomiers » :

La subvention versée à la Région est évaluée à 1,100 M€.

L'exploitation du service Vélo en Libre-Service :

La rémunération pour l'exploitation de ce service est estimée pour 2024 à 4,150 M€.

2. Les charges financières :

Le montant global de charges financières pour l'année 2024 est estimé à 81,447 M€, il comprend les intérêts d'emprunts et ICNE pour 74,971 M€, les charges et les produits financiers résultant des opérations de couverture, ainsi que les frais financiers liés aux découverts de trésorerie pour 11,101 M€. En recette les produits financiers s'élèvent à 4,625 M€.

La hausse des charges d'intérêt pour 2024 est cohérente avec la trajectoire d'emprunt 2024.

Le remboursement de la part capital des emprunts s'élève à 114,446 M€.

3. Les charges de fonctionnement relatives aux mandats d'ouvrages confiés à Tisséo Ingénierie :

Dans le cadre des ouvrages en mandats pour la construction de la ligne C, LA et CLB certaines dépenses devraient être imputées en fonctionnement pour un montant estimé de 14,500 M€.

Par ailleurs une régularisation doit être effectuée au titre de l'année 2023 pour des charges qui avaient été imputées en investissement et qu'il convient de transférer en fonctionnement (28,500 M€ en dépenses et recettes sans mouvements financiers).

4. Les autres charges de fonctionnement :

D'un montant de 22,509 M€, elles sont composées des charges de personnel, charges propres, taxes foncières, dépenses de communication, études, prestations extérieures et remboursements de taxe transport.

5. Les dotations aux amortissements :

L'amortissement des ouvrages et équipements (métro, tramway, dépôts de bus, matériel roulant...) s'élèvera à 110,696 M€. Il constitue une opération d'ordre.

En recettes :

1. Les contributions des membres du SMTC :

Les contributions des collectivités sont établies sur la base d'une actualisation des contributions statutaires et de la prise en compte d'un apport complémentaire de Toulouse Métropole et du SICOVAL, soit un montant total de 150,391 M€, décomposé comme suit :

- Toulouse Métropole : 143,331 M€, dont
 - o contribution statutaire : 56,724 M€,
 - o contribution complémentaire : 82,424 M€
 - o contribution à l'exploitation du service VLS : 4, 183 M€
- SICOVAL : 4,093 M€, dont :
 - o contribution statutaire : 1,494 M€ et
 - o contribution complémentaire : 2,599 M€
- Communauté du Muretain : 1,272 M€
- Communauté du Grand Ouest Toulousain (CCGOT) : 1,324 M€
- Communauté Coteaux Bellevue (CCCB) : 0,371 M€.

Par ailleurs, une régularisation doit être effectuée avec le SICOVAL au titre des années 2020 à 2022. Pour le calcul des contributions de ces 3 exercices, le coût d'acquisition par le SMTC du siège (à la suite des travaux de la Ligne C) avait été déduit. Comptablement, il convient de prévoir des écritures sans mouvements financiers (1,792 M€ en dépense d'investissement et recette de fonctionnement).

2. Versement Mobilité :

Le Versement Mobilité pour l'année 2024 est estimé à 343,050 M€, auquel il convient d'ajouter la compensation pour modification des seuils pour 1 M€, soit un total de 344,050 M€.

3. Recettes d'exploitation :

Les recettes d'exploitation relatives au réseau urbain sont estimées pour 2024 à 120,202 M€, dont 113,220 M€ de recettes trafic et 6,982 M€ de recettes annexes et publicités.

Les recettes d'exploitations relatives au service Mobibus sont estimées à 0,374 M€.

4. Reversement Tisséo Voyageurs :

Tisséo Voyageurs doit reverser au SMTC un montant estimé de 16 M€ au titre de l'année 2023 (excédent, régularisation contribution forfaitaire et variable...).

Résumé de la section de fonctionnement

DEPENSES	BUDGET 2023	OB 2024	RECETTES	BUDGET 2023	OB 2024
FONCTIONNEMENT			FONCTIONNEMENT		
Rémunération Exploitation Tisséo Voyageurs :			Versement Mobilité	325,000	343,050
Rémunération forfaitaire et variable	317,940	312,840	Compensation relèvement seuil du VM	1,000	1,000
Rémunération exceptionnelle	1,147	0,576			
Autres subventions :			Recettes réseau urbain	111,200	120,202
Exploitation du service PMR	7,355	8,075	Recettes réseau PMR	0,348	0,374
Exploitation du service vélo (VLS)	0,554	4,150	Recettes du service vélo (VLS)	0,000	0,531
Sub ligne ferroviaire « Arènes-Colomiers »	1,100	1,100	Contribution des Collectivités :		
Autres (AUAT, divers)	1,387	1,283	Toulouse Métropole	108,389	143,331
Fonds de concours	0,114	0,120	SITPRT	0,669	0,000
Charges d'intérêts des emprunts, ICNE	52,430	74,971	SICOVAL	3,547	5,886
Autres charges financières (prod. dérivés)	15,717	11,101	Muretain Agglo	1,230	1,272
			CCGOT	0,000	1,324
			CCCB	0,000	0,371
Charges fonctionnement mandats TI	0,000	43,000	Produits financiers (produits dérivés)	8,172	4,625
Autres charges :			Autres recettes :		
Charges à caractère général (chapitre 011) :			Subventions	8,263	0,120
- Divers charges de fonctionnement	2,906	2,510	Reversements Tisséo Voyageurs	1,500	16,000
- Taxes foncières	7,077	7,277	Divers	15,695	0,211
- Communication	0,596	0,681			
- Etudes, prestations extérieures	3,115	3,085	Produits exceptionnels	7,100	7,130
Charges de personnel (chapitre 012)	7,308	7,427			
Remboursement versement transport	0,400	0,400			
Charges exceptionnelles, divers	1,950	1,130			
Dotations aux provisions	0,000	0,000			
Total dépenses réelles de fonctionnement	421,095	479,726	Total recettes réelles de fonctionnement	592,114	645,427
Opérations d'ordre :			Opérations d'ordre :		
Dotations aux amortissements	119,677	110,696	Amortissements des subventions	18,725	17,032
Valeur des Actifs cédés	75,000	2,000	Reprise de provision	1,600	0,000
Autofinancement compl. investissement	152,024	70,037	Excédent fonctionnement antérieur reporté	155,357	0,000
Total dépenses de fonctionnement	767,796	662,459	Total recettes de fonctionnement	767,796	662,459

II. Pour la section d'investissementEn dépenses :

Les dépenses liées aux projets et au renouvellement du patrimoine estimées pour l'année 2024 à 866,346 M€, comprennent

- Les projets d'infrastructure sous mandats Tisséo Ingénierie : 788,000 M€
- Les projets d'infrastructures faisant l'objet de conventions avec les EPCI : 10,669 M€
- Les investissements patrimoniaux en maîtrise d'ouvrage directe : 67,677 M€

Comptablement, ces dépenses seront imputées en section d'investissement pour un montant de 851,846 M€ et en section de fonctionnement pour un montant de 14,500 M€.

En recettes :

Les subventions d'investissement attendues peuvent être estimées pour l'année 2024 à 76,951 M€.

Par ailleurs, des avances de trésorerie pour les ouvrages en mandats pourront être versées à Tisséo Ingénierie et récupérées avant la fin de l'exercice (100M€ en dépense et recette).

Résumé de la section d'investissement

DEPENSES	BUDGET 2023	OB 2024	RECETTES	BUDGET 2023	OB 2024
<u>INVESTISSEMENTS</u>			<u>INVESTISSEMENTS</u>		
Remboursement capital des Emprunts :			Subventions d'investissements :		
- Remboursement emprunts	97,907	108,980	Subventions de l'Etat	15,141	56,121
- Remboursement obligataire, avance COVID	5,466	5,466	Subvention du Conseil Départemental	17,114	15,160
Remboursements anticipés	140,000	0,000	Autres : Région, Europe..	21,489	5,669
Investissements :			Emprunts	470,137	695,191
Mandats maîtrise d'ouvrage Tisséo Ingénierie			Reversement avance et divers	69,655	100,000
Conventions de co-maîtrise d'ouvrage	576,508	851,846	Régularisation charges fonct. TI 2023	0,000	28,500
Maîtrise d'ouvrage directe Tisséo Collectivités			Résultat antérieur affecté	95,770	0,000
Avance sur investissement	100,000	100,000			
Titres immobilisés et divers	0,030	0,050			
Total dépenses réelles d'investissement	919,912	1 066,342	Total recettes réelles d'investissement	689,305	900,641
Opérations d'ordre :			Opérations d'ordre :		
Amortissements des subventions	18,725	17,032	Amortissements immobilisations	119,677	110,696
Reprise de provision	1,600	0,000	Valeur des Actifs cédés	75,000	2,000
Opérations patrimoniales	574,000	560,000	Autofinancement compl. investissement	152,024	70,037
			Opérations patrimoniales	574,000	560,000
Restes à réaliser	43,822	0,000	Restes à réaliser	43,822	0,000
Déficit d'investissement antérieur reporté	95,770	0,000	Excédent d'investissement antérieur reporté	0,000	0,000
Total dépenses d'investissement	1 653,828	1 643,374	Total recettes d'investissement	1 653,828	1 643,374

Pour la section d'investissement, l'équilibre sera assuré par un programme d'emprunt qui peut être estimé pour l'année 2024 à 695,191 M€.

Un ajustement des prévisions sera effectué dans le cadre de l'adoption du budget primitif qui interviendra au Comité Syndical du mois de février 2024.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- De prendre acte du rapport sur les orientations budgétaires du SMTC (Tisséo Collectivités) pour l'exercice 2024.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

L'ORDRE DU JOUR ETANT EPUISE, LA SEANCE EST LEVEE A 15H30.