

2023

DOCUMENT CADRE de financement vert



Autorité Organisatrice
des Mobilités de la Grande Agglomération Toulousaine

SOMMAIRE

5 INTRODUCTION

6 DESCRIPTION
DU GROUPE

7 ENJEUX
ENVIRONNEMENTAUX
DE LA MOBILITÉ DANS
L'AGGLOMÉRATION
TOULOUSAINE



15 DOCUMENT CADRE
DE FINANCEMENT
VERT

24 REVUE EXTERNE



INTRODUCTION

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

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

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

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

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

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

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

Le ressort territorial de l'autorité organisatrice des mobilités dans la grande agglomération toulousaine

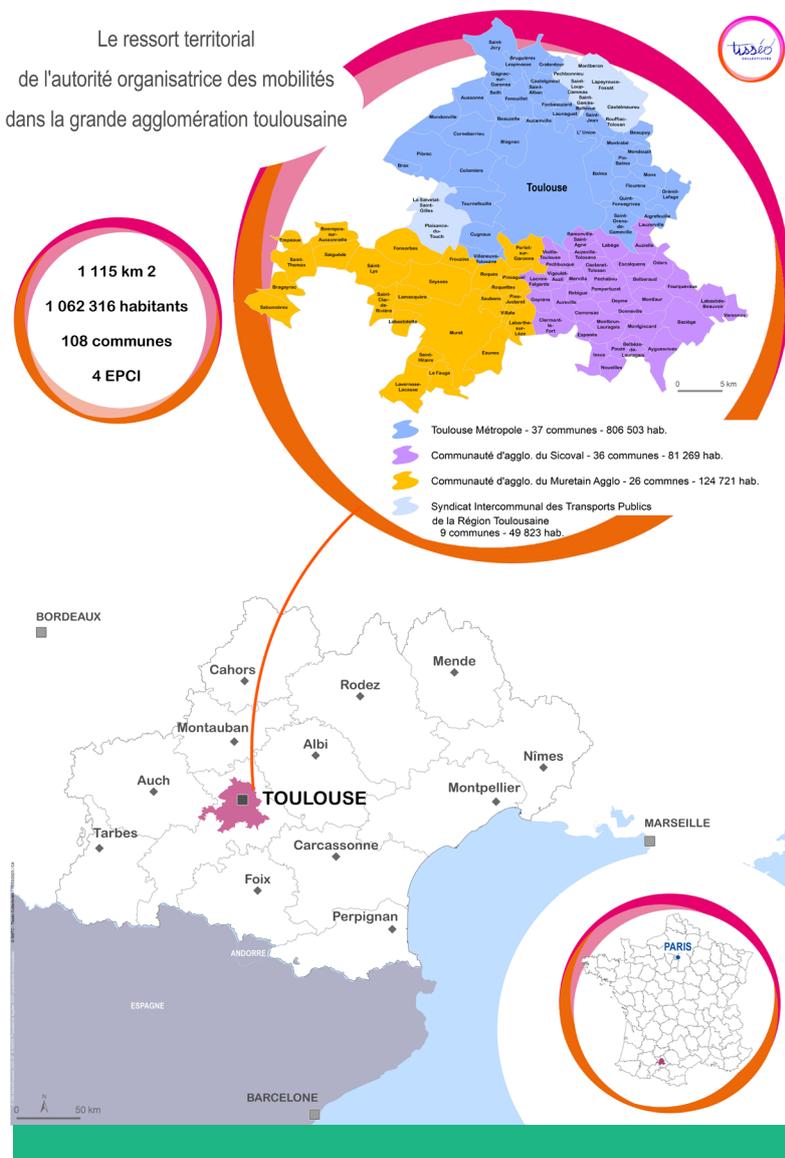


Figure 1 - Toulouse agglomération en France
 Source : Tisséo Collectivités, 2022

Description du groupe : Tisséo Collectivités

Tisséo Collectivités a été créé par arrêté ministériel le 18 septembre en 1972. Comprenant initialement le département de la Haute-Garonne, la ville de Toulouse, et un syndicat intercommunal de transports, le SMTC a intégré, en 2000, les communautés d'agglomération du Grand Toulouse et du SICOVAL.

Depuis 2017, les membres du SMTC Tisséo Collectivités sont :

- La Métropole « Toulouse Métropole » ;
- Le Syndicat Intercommunal des Transports Publics de la Région Toulousaine ;
- La Communauté d'Agglomération du SICOVAL ;
- La Communauté d'Agglomération « le Muretain Agglo ».

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

Sa mission principale est **de proposer une offre de transport de qualité** tout en promouvant l'usage des mobilités actives (marche, vélo) ou partagées (covoiturage, autopartage) avec le souci permanent des principes de développement durable.

À ce titre, elle doit également s'assurer du bon fonctionnement de tous les éléments connexes à la mobilité dans l'agglomération (voir figure 2).

³ : An autorité organisatrice de la mobilité (AOM, or mobility organisation authority) is a public body that has the authority to organise forms of mobility located within its territorial remit.

Cinq missions

En tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités...



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

Notre organisation

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

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

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

Nos partenaires



ÉTUDES, CONSTRUCTION

DÉLÉGATION DE MAÎTRISE D'OUVRAGE

Réalise les nouveaux projets d'infrastructure.
95 agents.



EXPLOITATION

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

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



EXPLOITATION

DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC (DSP) AVEC LE GROUPE TRANSDEV

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

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

Les activités de Tisséo Collectivités

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

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

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

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

4 : On entend par validation, l'oblitération d'un ticket. Un déplacement d'un usager d'un point A à un point B peut être direct (1 seule validation) ou comporter plusieurs validations s'il y a des correspondances. L'acte de validation se fait à chaque changement de ligne et de mode. Le taux de correspondance permet de passer du nombre de déplacements au nombre de validations. En 2021 le taux de correspondance était de 1,44.

Nombre
de Validations
(en millions)

162,6

Nombre
de Déplacements
(en millions)

113,4

Nombre de
kilomètres parcourus
(en millions)

35,9

Nombre de
validations métro
(en millions)

94,3

Part du métro
dans les
validations

58%

Part du métro
dans les
déplacements

67,8%

Enjeux environnementaux de la mobilité dans l'agglomération toulousaine

I. Caractéristique de l'agglomération toulousaine

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

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

Avec une croissance démographique marquée par un étalement urbain et un développement économique concentrés dans plusieurs pôles du cœur d'agglomération, **les déplacements entre domicile et lieu de travail, qui sont concentrés dans le temps, se sont allongés (10 km en moyenne) et concentrés dans l'espace.** Ces déplacements sont très **majoritairement réalisés en voiture** (près de 75%) en raison de la dépendance à l'automobile des **salariés résidant en périphérie et d'une attractivité insuffisante des transports en commun desservant les pôles d'emplois de première couronne** malgré la construction d'infrastructures « capacitaires » (transports en commun et routes).

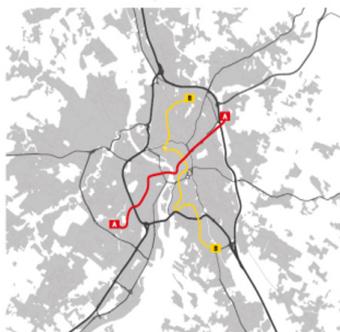
Les comportements des habitants évoluent depuis le début des années 2000 avec une utilisation de la voiture en recul compensée essentiellement par l'usage croissant des transports collectifs.

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

1993 - Métro Ligne A



2007 - Métro Ligne B



2015 - Tram T1 et T2

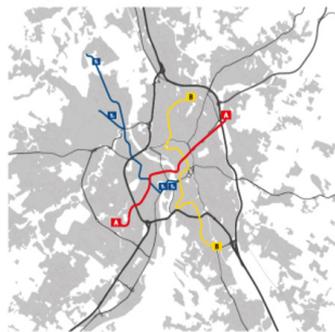


Figure 4 – Développement des métros et tramways toulousains
Source : Tisséo Collectivités

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

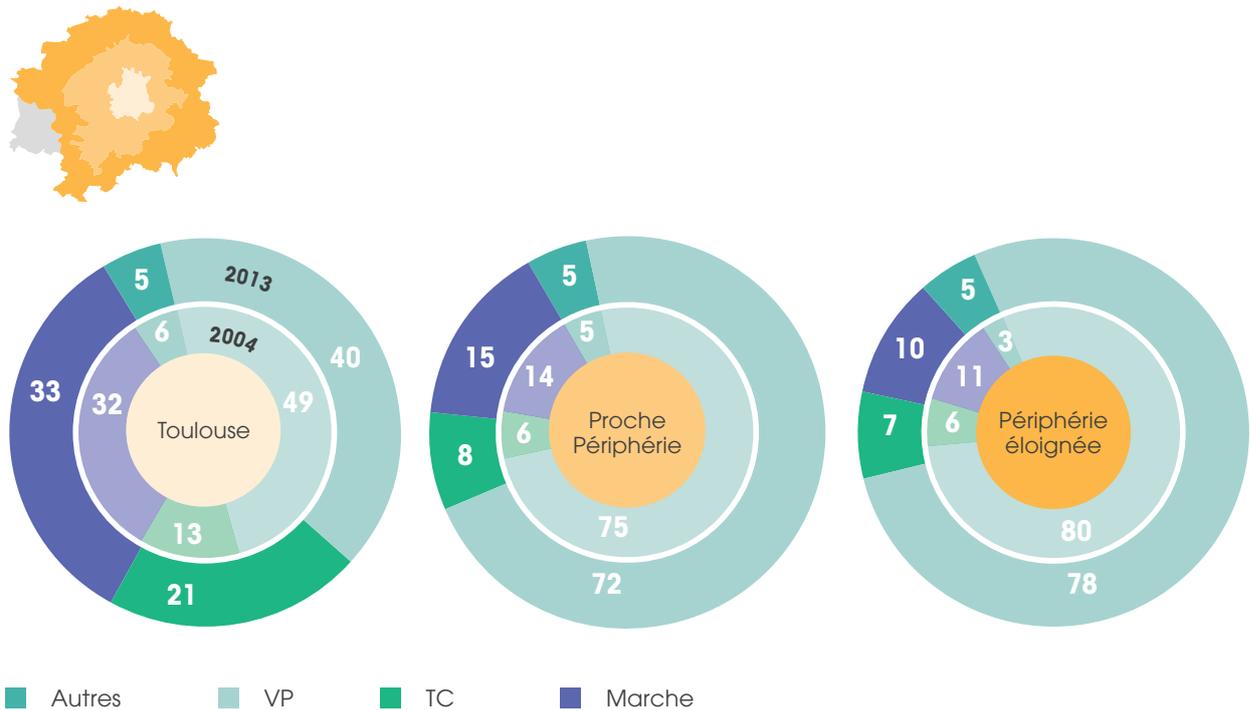
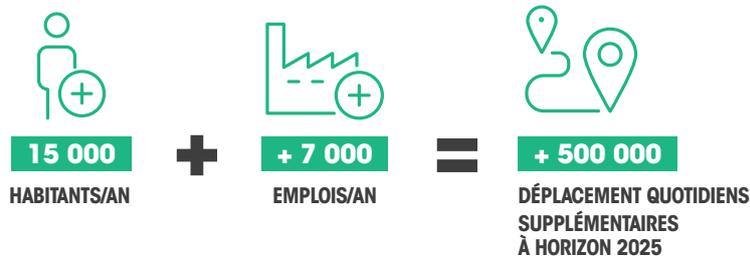


Figure 5 – Developments in the main modes of transport used in the Toulouse metropolitan area
Source: Tisséo Collectivités

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

Dans dix ans, 500 000 déplacements quotidiens supplémentaires sont attendus

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



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

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

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

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

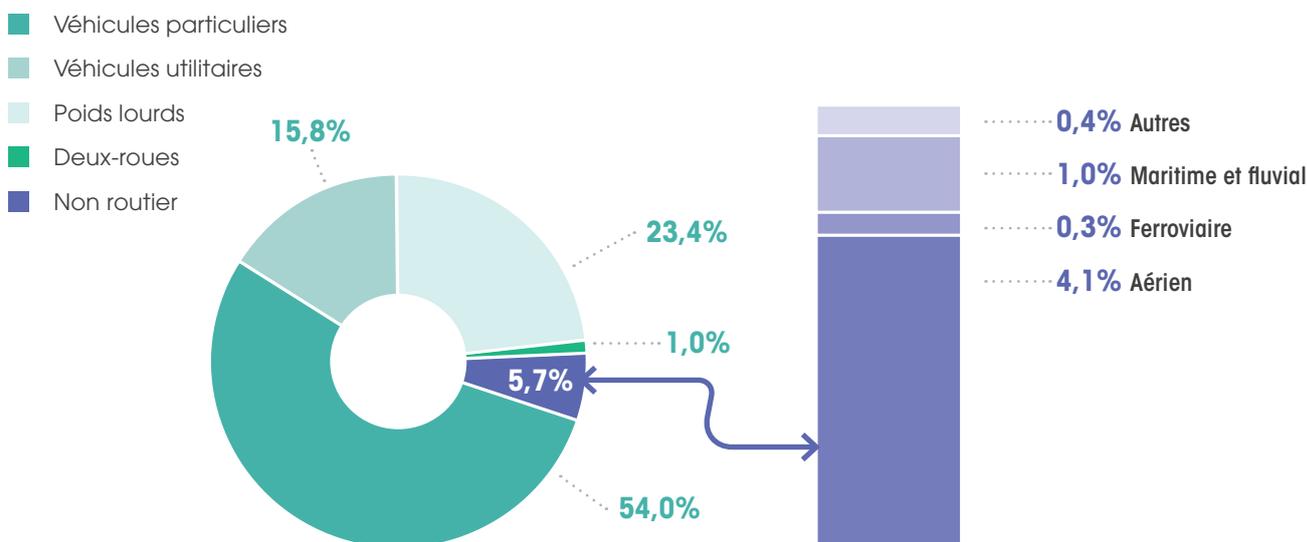


Figure 7 - Répartition des émissions de GES des transports en France en 2019 (en %)
Source : AEE depuis le site du Ministère de la Transition Écologique Français

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

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

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

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

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

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

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

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

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

L'Enquête Ménages Déplacements de la grande agglomération toulousaine de 2013¹⁰ identifiait que la voiture couvrait 59 % des déplacements et 74 % des distances parcourues par les habitants. Sa contribution dans les émissions de GES est encore plus importante : **88 % des émissions sont produites par les déplacements en voiture.**

10 : Quel impact de la mobilité sur les émissions de gaz à effet de serre ? Grande Agglomération Toulousaine, décembre 2016.

Le lieu de résidence est un déterminant particulièrement important pour les émissions individuelles de GES, du fait de son impact sur les modes utilisés et sur la distance quotidienne parcourue. **Un habitant du centre-ville de Toulouse, où les offres alternatives sont très développées, émet en moyenne 6 fois moins de GES pour ses déplacements quotidiens qu'un habitant du périurbain.** Le modèle urbain toulousain, très étalé et peu dense en périphérie, **favorise un usage très important de la voiture.**

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

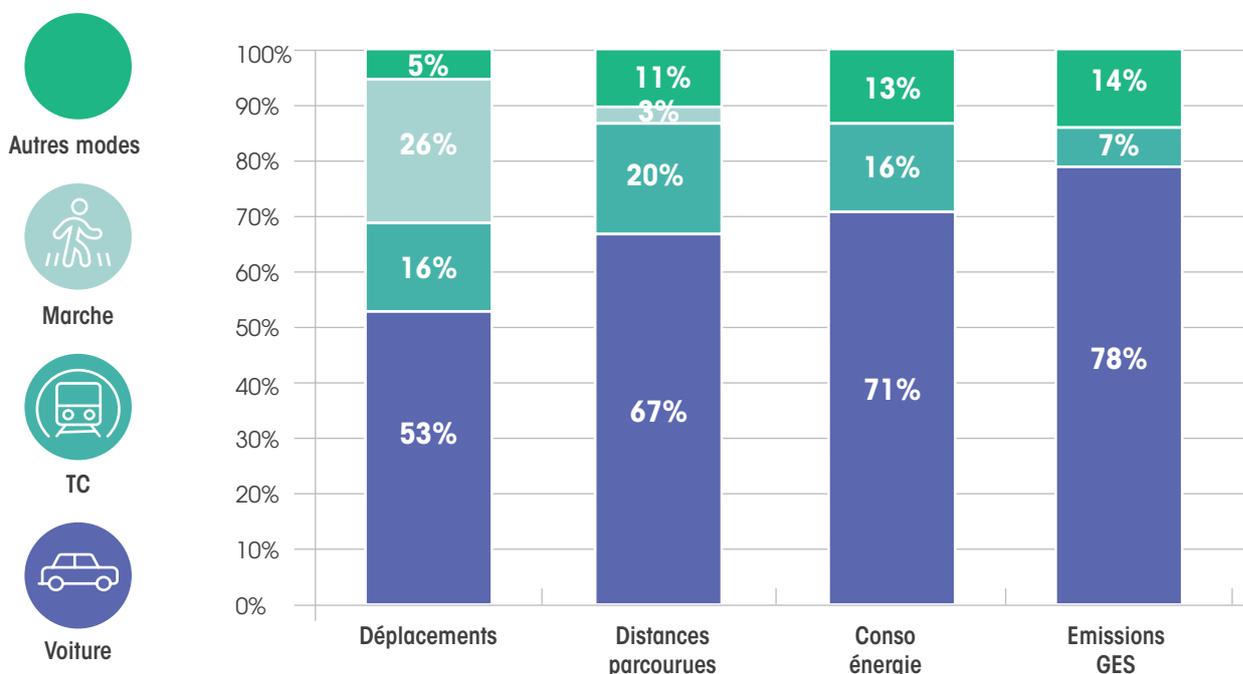


Figure 8 – Poids des modes dans les déplacements

Source : Agence d'urbanisme et d'aménagement Toulouse aire métropolitaine



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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

Focus sur la Ligne Aéroport Express

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

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

2. Connexion ligne B

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

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

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

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

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

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

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

Une connexion optimale et un accès facilité à tous les territoires

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

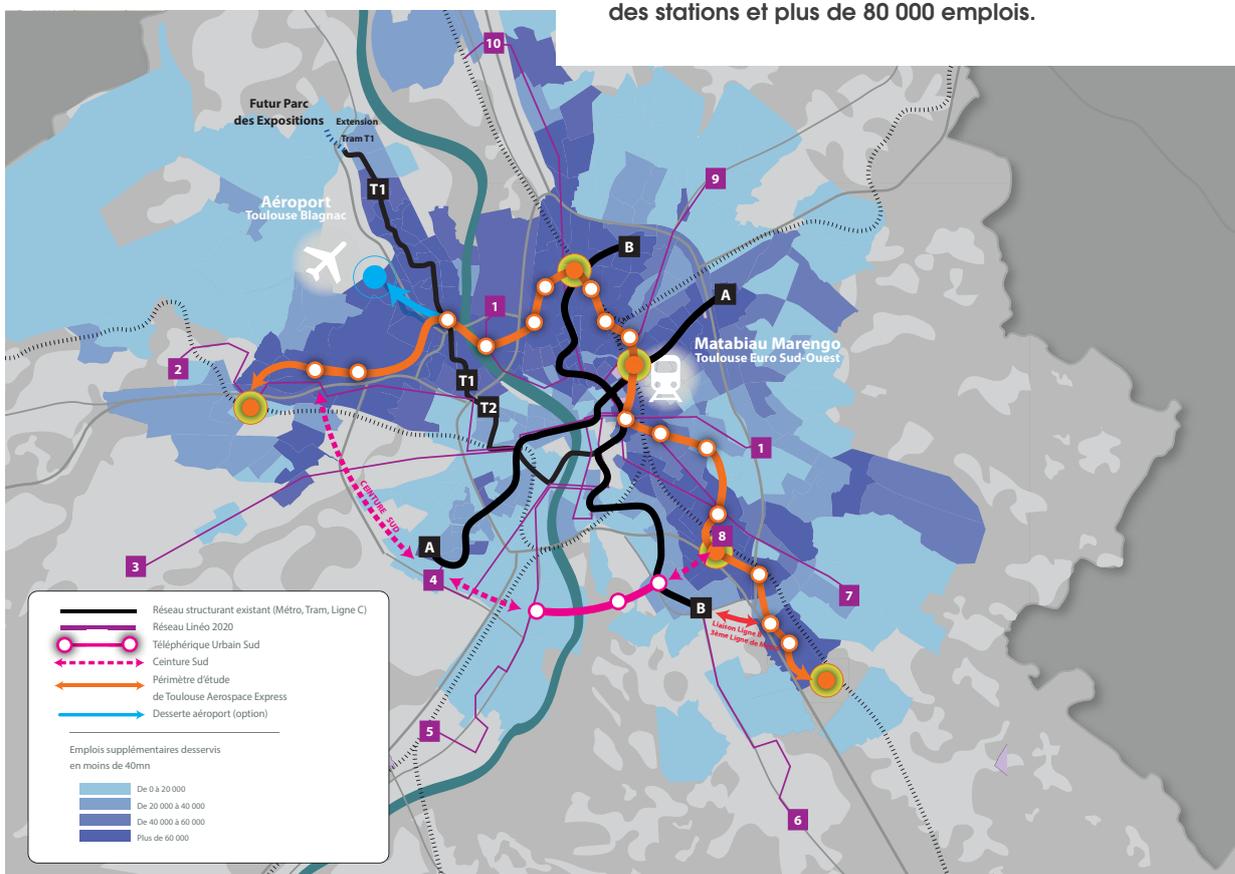


Figure 9 – Les impacts de la Ligne C, la LAE et CLB sur l'accessibilité aux emplois
Source : Tisséo Collectivités



Un projet global respectueux de l'environnement

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

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

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

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

Jean-Michel Lattes,
Président de Tisséo Collectivités

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

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

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

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

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

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

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

DOCUMENT CADRE DE FINANCEMENT VERT

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

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

Le Document Cadre suit également les principales recommandations visant à accroître la transparence des Principes en y intégrant notamment la Revue Externe. Tisséo Collectivités a réalisé un examen environnemental approfondi de ses activités et des dépenses éligibles **grâce notamment aux études menées dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale¹⁶** ainsi qu'aux différentes procédures en place pour assurer le respect des exigences réglementaires en vigueur.



**UTILISATION
DES FONDS**



**PROCESSUS D'ÉVALUATION
ET DE SÉLECTION DE PROJET**



**GESTION
DES FONDS LEVÉS**



REPORTING

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

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

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

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

OBLIGATION VERTE

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

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

Un montant équivalent au produit de toute émission d'instrument de financement vert sera destiné au financement et/ou refinancement



1. Utilisation des fonds

de Projets Verts Éligibles existants et/ou futurs. La combinaison de tous les Projets Verts Éligibles constitue le portefeuille de Projets Éligibles.

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

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

De plus, conformément au document « High-Level Mapping to the Sustainable Development Goals » publié par l'ICMA en juin 2022¹⁷, Tisséo Collectivités présente également dans les tableaux ci-dessous **les contributions positives attendues des Projets Verts aux objectifs de développement durables (ODD) des Nations Unies.**

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

¹⁷: Mapping-SDGs-to-GSS-Bonds_June-2022-280622.pdf (icmagroup.org)

CATÉGORIES DE PROJET VERT ELIGIBLE	CATÉGORIES DES GBP	CRITÈRES TECHNIQUES	CONTRIBUTION AUX OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE (ODD)
Matériel roulant de transport public	Transport et mobilité durable	<p>Achat et entretien de matériel roulant électrique (zéro émission à l'échappement) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rames de métro ; • Tramway ; • Bus électrique ou hydrogène. 	 <p>11.2 D'ici à 2030, assurer l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable, en améliorant la sécurité routière, notamment en développant les transports publics, une attention particulière devant être accordée aux besoins des personnes en situation vulnérable, des femmes, des enfants, des personnes handicapées et des personnes âgées.</p>
Infrastructure dédiée au transport public bas carbone	Transport et mobilité durable	<p>Construction et maintenance des infrastructures dédiées au transport public électrique :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Infrastructures de nouvelles lignes de métro (tunnels, stations, systèmes d'information, etc.) ; - Mesures permettant l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite. 	 <p>13.2 : Incorporer des mesures relatives aux changements climatiques dans les politiques, les stratégies et la planification nationales.</p>

LISTE D'EXCLUSION

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

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

2. Processus de sélection et d'évaluation des projets

Comité d'évaluation et de suivi des émissions vertes

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

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

Ce comité regroupe les directions suivantes :

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

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

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

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

Sélectionner les projets à affecter

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

Identifier les dépenses

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

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

Fabienne Cresci,
Directrice Générale des Services

Mise en place et l'exécution du financement vert

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

Les membres de ce comité de pilotage sont :

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

Les rôles de ce comité sont de :

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

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

Suivi des projets éligibles sélectionnés

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



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

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

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

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

Mise à jour du reporting

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

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

Gestion responsable des projets et des opérations

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

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

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

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

Les opérations de réalisation de la ligne C de métro et de sa connexion à la ligne B existante sont indissociables et ont fait l'objet d'une enquête publique conjointe en 2019, qui a abouti à leur déclaration d'utilité publique en février 2020. Les projets ont fait l'objet d'une évaluation socio-économique, intégrée au dossier d'enquête publique de 2019. Cette évaluation a fait l'objet d'une supervision du Conseil Scientifique¹⁸ de Tisséo Collectivités et d'une contre-expertise de la part du Secrétariat Général Pour l'Investissement (SGPI)²¹⁵, rattaché au Premier Ministre²⁶.



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

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

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



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

Sacha Briand,
Adjoint au maire de Toulouse

3. Gestion des fonds

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

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

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

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

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

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

4. Reporting

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

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

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

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

• Deux rapports d'impact :

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

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

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

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

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

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



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

Infrastructure dédiée au transport public bas carbone

Indicateurs environnementaux :

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

Co-bénéfices sociaux :

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

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

Infrastructure dédiée au transport public bas carbone

Indicateurs environnementaux :

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

Co-bénéfices sociaux :

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

EXEMPLES D'INDICATEURS DE RÉSULTAT ET D'IMPACT

Matériel roulant de transport public

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

REVUE EXTERNE

1. Second Party Opinion

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

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

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

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

2. Vérification externe

La Direction Régionale des Finances Publiques (DRFIP) vérifie la régularité des dépenses ordonnancées par Tisséo Collectivités. En sa qualité de comptable assignataire de Tisséo Collectivités, le Directeur Régional des Finances Publiques certifie que les dépenses figurant sur l'état produit ont été payées.

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





tiseo-collectivites.fr