



**STEXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS
EN COMMUN DE L'AGGLOMERATION TOULOUSAINE**

* *
*

Séance du 09 Décembre 2015

STRATEGIE MOBILITES 2025/2030

1 – RESEAU STRUCTURANT

1.4 - Téléphérique urbain sud

**Signature de la lettre d'adhésion à l'action Ville de Demain (Ecocité Toulouse Plaine
Campus / Programme d'Investissements d'Avenir (PIA))**

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

TOULOUSE METROPOLE :

Etaient présents :

MM. AUJOLAT, BRIAND, CARNEIRO, CHOLLET, DEL BORRELLO (*pouvoir à compter du point 14*) GRASS, KELLER, LAGLEIZE (*pouvoir à compter du point 14*) LATTES, MME MARTI, MM. MOUDENC, TRAUTMANN.

Empêchée d'assister à la séance et a donné pouvoir :
MME TRAVAL-MICHELET.

Etait absent-excuse :
M. RAYNAL.

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU SICOVAL :

Etaient présents:

MM. AREVALO & LAFON.

SYNDICAT INTERCOMMUNAL :

Etaient présents :

MM. BACOU & LERY.

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU MURETAIN :

Empêchés d'assister à la séance et ont donné pouvoir :
MME ROUCHON, M. SUAUD.

Exposé de Monsieur le Président :

Dans le cadre du Programme d'Investissements d'Avenir (PIA), l'agglomération toulousaine (Toulouse Métropole, la Ville de Toulouse et Oppideia) a signé en 2013 avec l'Etat et la Caisse des Dépôts et Consignations une convention relative à l'Ecocité Toulouse Plaine Campus.

Cette convention précise la stratégie globale du projet d'Ecocité et les modalités d'intervention du fonds relatives aux actions sélectionnées en 2012 par le Premier ministre. Neuf actions (dont par exemple une expérimentation de voirie dépolluante, de la phytoremédiation des eaux de ruissellement ou encore le déploiement d'un dispositif d'éclairage innovant) ont été sélectionnées par le Premier ministre et cela représente une subvention de 3 922 567 € pour l'agglomération toulousaine. Dans cette convention, le téléphérique urbain sud, était seulement « pré-sélectionné ».

Depuis cette convention, le projet de téléphérique urbain sud (et en particulier sa partie « Ingénierie ») a été sélectionné par le Premier ministre et une subvention de 586 648 € lui a été attribué.

Le SMTC déposera en 2016 un dossier auprès de la Caisse des Dépôts et Consignations afin de connaître le montant de la subvention pour la partie « investissement » du téléphérique urbain sud, le principe de subvention étant acté du fait de la sélection du projet par le Premier Ministre.

La subvention objet de cette lettre d'adhésion ne porte que sur la partie Ingénierie du projet. Seules certaines parties des marchés d'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage (passé en 2013 avec le groupement Ingérop / Cabinet E.R.I.C. et Cabinet Cabanes et Neveu) et d'Architecture Conseil (passé en 2013 avec Wilkinson Eyre Architects Ltd. et clôturé fin 2014) sont éligibles dans le cadre de cette subvention.

Pour pouvoir prétendre à cette subvention, le SMTC se doit d'adhérer aux termes de la convention locale relative à l'Ecocité Toulouse Plaine Campus dans le cadre du Programme des Investissements d'Avenir – Action Ville de Demain.

Il est donc proposé au Comité Syndical du SMTC d'approuver la lettre d'adhésion et d'autoriser le président à signer la lettre d'adhésion.

*

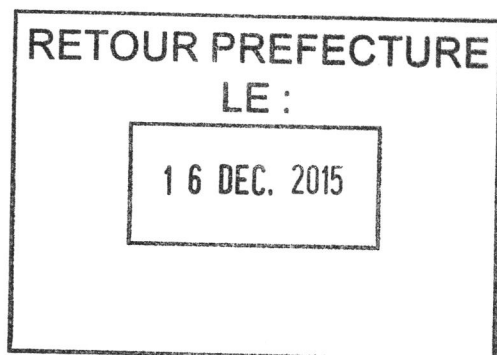
* *

Le Comité Syndical :
Entendu l'exposé de Monsieur le Président,
Après en avoir délibéré et à l'unanimité des votants :

ARTICLE 1 : APPROUVE la lettre d'adhésion en application de la convention locale relative à l'Ecocité Toulouse Plaine Campus dans le cadre du Programme des Investissements d'Avenir – Action Ville de Demain.

ARTICLE 2 : AUTORISE le Président à signer ladite lettre.

ARTICLE 3 : DIT que la présente délibération sera transmise à Monsieur le Préfet pour contrôle de légalité.



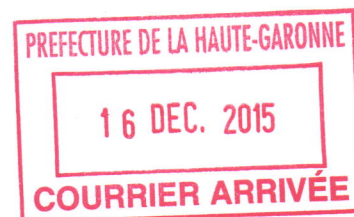
Ainsi fait et délibéré les jour, mois et an
que dessus,

Pour extrait conforme,

Le Président,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Jean Michel Lattes", with a long horizontal flourish extending to the right.

Jean-Michel LATTES



A : **Caisse des dépôts et consignations**,
Agissant en son nom et pour le compte de l'Etat
dans le cadre du Programme d'Investissements d'Avenir - action Ville de Demain,
(la **Caisse des Dépôts**)

De : **Tisséo SMTC, le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Toulousaine**, dont le siège est situé 7 esplanade Compans Caffarelli à Toulouse, identifié au SIREN sous le numéro 253 100 986, représenté par son Président Jean-Michel LATTES, agissant en vertu de la délibération [D.2015.12.09.1.4] du Comité Syndical en date du 9 décembre 2015

(le **Maître d'Ouvrage**)

En date du : [•]

Objet : Lettre d'adhésion (la Lettre d'Adhésion) en application de la convention locale relative à l'Ecocité Toulouse Plaine Campus dans le cadre du Programme des Investissements d'Avenir - action Ville de Demain

Vu la convention locale relative à l'Ecocité de Toulouse Plaine Campus, conclue le 18 novembre 2013 entre notamment la Caisse des Dépôts et Toulouse Métropole (la **Convention**) en application de la Convention Etat-CDC et de la Décision du Premier Ministre N°1 ;

Vu la Décision du Premier Ministre en date du 17 juillet 2013 dont le contenu a été notifié le 1^{er} août 2013 à Toulouse Métropole par une lettre de la Caisse des dépôts (la copie de ladite lettre figurant en annexe 1),

Vu la délibération du comité opérationnel des financements de l'action *Ville de Demain*, en date du 14 février 2014 (la copie de ladite délibération figurant en annexe 2)

1. Les termes commençant par une majuscule ont la signification qui leur est donnée dans la Lettre d'Adhésion ou à défaut dans la Convention.

2. Le Projet d'Ingénierie décrit dans la Fiche Action figurant en annexe 3 a fait l'objet d'une sélection au titre de la Décision du Premier Ministre en date du 17 juillet 2013 afin de bénéficier de financements du Programme d'Investissements d'Avenir – action Ville de Demain dont les caractéristiques sont les suivantes :

Action Sélectionnée (dénomination)	Maître d'Ouvrage (identification complète)	Mode de financement	Montant total prévisionnel de l'Action	Montant maximum prévisionnel des Dépenses Eligibles	Montant maximum du financement du Fonds
Action1 « Aérotram »	TISSEO SMTC	Subvention d'ingénierie	2 932 010 €	1 676 138 €	586 648 €

Le calendrier prévisionnel de réalisation de l'Action et le plan de financement figurent en annexe 3 de la Lettre d'Adhésion.

3. En application de l'Article 3.1.2 de la Convention, par la présente Lettre d'Adhésion, nous adhérons en notre qualité de Maître d'Ouvrage à la Convention et acceptons en conséquence d'être liés par les termes de la Convention et des autres Documents de Financement et reconnaissons que les financements consentis par le Fonds à l'Action décrite dans la Fiche Action sont régis par la Convention et les autres Documents de Financement.

4. L'article 11 de la Convention s'applique mutatis mutandis à la Lettre d'Adhésion.

5 La Lettre d'Adhésion entre en vigueur à compter de sa contresignature par la Caisse des Dépôts et produira ses effets jusqu'à la date à laquelle l'Action visée au paragraphe 2 ci-dessus sera réalisées et à laquelle nous cesserons d'être tenus par les termes à la Convention au titre de ladite Action.

6 La présente lettre d'adhésion annule et remplace la précédente lettre d'adhésion signée le 28/03/2014.

Fait en [deux (2)] exemplaires,

A,, le

Le Président de Tisséo-SMTC

Jean-Michel LATTES

Reçu le, par la Caisse des Dépôts

Le Directeur Régional Midi-Pyrénées

Thierry RAVOT

Annexes :

1. Copie de la lettre de notification de la Décision du Premier Ministre en date du 1^{er} août 2013
2. Délibération du Comité opérationnel des financements en date du 23 juin 2015
3. Fiche Action (incluant ses annexes : calendrier prévisionnel de réalisation, plan de financement)



DIRECTION REGIONALE MIDI-PYRENEES
Le Directeur

Monsieur Pierre Cohen
Président
Toulouse Métropole
Communauté Urbaine
6 rue René Leduc
BP 35821
31505 TOULOUSE Cedex 5

Dossier n° : PIA Ville de Demain
Suivi par : Patrick Lieubray
Tél.: 05 62 73 61 44

Toulouse, le 1^{er} août 2013

Objet : Programme d'Investissements d'Avenir « Ville de Demain » - Action 1 « Aérotram »

Monsieur le Président,

A la suite de l'invitation à rejoindre la démarche EcoCité que vous a adressée l'Etat le 28 juillet 2011, vous avez déposé en décembre 2011 un dossier de candidature dans le cadre du Programme d'Investissements d'Avenir « Ville de Demain ».

Le Ministère en charge du logement, le Commissaire Général à l'Investissement et la Caisse des Dépôts vous ont informés de la décision de pré-sélection prise par le Premier ministre le 28 mars 2012 concernant le volet investissement de l'action 1 « Aérotram » et des recommandations spécifiques du Comité de pilotage national « Ville de Demain » relatives au volet investissement de cette action.

Le 4 février 2013, le Commissariat Général à l'Investissement, faisant suite au courrier que vous lui avez adressé le 21 décembre 2012 relatif à votre besoin de financement en ingénierie, vous a invité à déposer une demande de financement sur le volet ingénierie de l'action « Aérotram ».

En mai 2013, vous avez déposé un dossier complémentaire pour l'action « Aérotram ».

La Caisse des Dépôts, en tant que gestionnaire du Programme d'Investissements d'Avenir « Ville de Demain », est chargée de vous informer de la décision prise par le Premier ministre (annexe 1), comprenant l'attribution une **subvention d'un montant de 681 263 € pour l'ingénierie**. Nous vous transmettons également les recommandations du Comité de pilotage national « Ville de Demain » (annexe 2).

Le volet ingénierie de l'action « Aérotram » a fait l'objet d'une instruction approfondie (analyses par les membres du Comité technique « Ville de Demain », expertises internes et externes). Sur cette base, le Comité de pilotage national « Ville de Demain », lors de sa séance du 25 juin 2013, a procédé à l'examen du volet ingénierie de cette action au vu de son adéquation au cahier des charges et de sa pertinence en termes d'innovation, de développement durable et de reproductibilité. Sa conclusion a été transmise au Commissaire général à l'investissement, puis aux services du Premier ministre pour décision.

Ce volet ingénierie de l'action « Aérotram » a été sélectionné par le Premier ministre.

La Caisse des Dépôts est autorisée à contractualiser dans la limite du montant décidé par le Premier ministre. Cette contractualisation se fera conformément aux dispositions de la convention locale « Ville de Demain » prochainement signée et devra notamment :

- . inclure un engagement du maître d'ouvrage sur un démarrage effectif de l'action d'ingénierie dans les douze mois à compter de la signature du contrat (lettre d'adhésion);
- . reposer sur les éléments à fournir par le bénéficiaire, conformément aux recommandations génériques du Comité de pilotage national « Ville de Demain », jointes en annexe 2 ;

Le volet investissement de l'action « Aérotram » a été maintenu dans son statut de présélectionné par le Premier ministre.

Le Comité de pilotage national « Ville de Demain » a précisé les modalités d'instruction du volet investissement de l'action « Aérotram ».

Il a indiqué que le dossier d'investissement de l'action « Aérotram » présenté dans le cadre du Programme d'Investissements d'Avenir « Ville de Demain » devait être identique au dossier de candidature du troisième appel à projets TCSP lancé par le ministère chargé des transports le 7 mai 2013 tant au niveau des pièces à fournir qu'au niveau de la date de dépôt (arrêtée au **15 septembre 2013**).

Il a précisé que son instruction dans le cadre du Programme d'Investissements d'Avenir « Ville de Demain » s'effectuerait dans les mêmes délais que pour les dossiers déposés dans le cadre du troisième appel à projets TCSP précité.

Nous vous remercions de bien vouloir, en votre qualité d'entité coordinatrice de l'EcoCité de Toulouse, informer le maître d'ouvrage de l'action « Aérotram » de la décision prise par le Premier ministre et des informations complémentaires objets du présent courrier.

Mon équipe et moi-même nous tenons à la disposition de vos services pour engager la préparation des documents juridiques relatifs au financement de cette action sélectionnée (lettre d'adhésion) et pour poursuivre la mise au point des dossiers des diverses actions.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.



Philippe Lambert

Annexes :

1. Décision du Premier ministre
2. Recommandations génériques du Comité de pilotage national « Ville de Demain »

Copie : Monsieur le Préfet de Région
Monsieur le Directeur régional de l'ADEME

Décision n° 2013. VD. 04

Le Premier ministre,

Vu la loi de finances rectificative n°2010-237 du 9 mars 2010,
Vu la Convention du 28 septembre 2010 signée entre l'Etat et la Caisse des dépôts et consignations relative à l'action « Ville de demain »,
Vu le décret du 22 juin 2012 portant délégation de signature (Commissariat général à l'investissement),
Vu le dossier de demande de financement complémentaire déposé par le Tisséo SMTC en date du 2 mai 2013,
Vu l'avis du comité de pilotage Ville de demain du 25 juin 2013,
Vu l'avis en date du 17 juillet 2013 du commissariat général à l'investissement,

Décide

Article 1 :

La Caisse des dépôts et consignations est autorisée à contractualiser sur l'action d'ingénierie sélectionnée indiquée dans le tableau 1 ci-joint dans la limite d'une participation des investissements d'avenir à hauteur de 681 263 €.

Article 2 :

Le contrat signé par la Caisse des dépôts et consignations devra comprendre un nouveau plan de financement conforme à l'article 1 ci-dessus et devra :

- inclure un engagement du maître d'ouvrage sur un démarrage effectif de l'action d'ingénierie dans les 12 mois à compter de la signature du contrat ;
- prendre en compte les recommandations du comité de pilotage contenues dans l'avis susvisé.

Article 3 :

L'action figurant dans le tableau 2 ci-joint fait l'objet d'une pré-sélection. Elle pourra être de nouveau présentée au comité de pilotage en tenant compte des recommandations émises par ce dernier.

Fait à Paris, le 17 juillet 2013



Pour le Premier ministre et par délégation
Le Commissaire général adjoint à l'investissement

Tableau 1 : action sélectionnée

Nom de l'action	Assiette	Taux d'aide	Forme de l'aide	Montant de l'aide
Aérotram	1 946 466 €	35%	Subvention d'ingénierie	681 263 €

Tableau 2 : action pré-sélectionnée

Nom de l'action	Nature de la participation financière du PIA
Aérotram (*)	subvention d'investissement

(*) accompagnement financier en ingénierie préalable

Recommandations génériques du Comité de pilotage national « Ville de Demain »

Le Comité de pilotage national rappelle que le programme « Ville de demain » a pour objectif de soutenir l'investissement dans les villes afin de faire émerger un nouveau modèle urbain et de favoriser un nouveau cycle de villes. Il a pour vocation de financer des actions démonstratrices et exemplaires de ce que sera la ville de demain.

La traduction en termes économique et financier de cet objectif s'exprime par les critères retenus pour la sélection des actions, notamment : robustesse financière, retour sur investissement pour les participations en fonds propres, cofinancement et effet de levier en termes d'investissements.

Les présentes recommandations précisent la documentation qui sera à obtenir pour s'assurer du respect de ces objectifs dans la mise en œuvre des décisions d'attribution de subventions ou d'examen de prises de participation. Ces recommandations d'ordre général ne préjugent pas des documents et informations à fournir pour une action donnée en fonction de ses caractéristiques propres et des recommandations spécifiques formulées par le Comité de pilotage national.

La documentation à fournir par le maître d'ouvrage pour toute action doit comporter *a minima* les informations demandées dans les différentes rubriques de la fiche action « type » correspondante.

Les fiches actions « type », au nombre de cinq, sont accessibles sur l'espace collaboratif CISPEO (https://xec5.re.cdc.fr/jcms/xec5_301736/fiches-actions-volet-2?cid=xec5_215302).

1. Fiche « Actions transversales – montage en subvention »
2. Fiche « Actions transversales – montage en prise de participation »
3. Fiche « Actions territorialisées – montage en subvention »
4. Fiche « Actions territorialisées – montage en prise de participation »
5. Fiche « Subvention d'ingénierie »

En tant que de besoin, les fiches actions peuvent être complétées par des annexes techniques.

Des précisions complémentaires sur les informations à fournir sont données ci-après pour les différents types d'actions, selon leur statut (sélectionnées, pré-sélectionnées, éligibles) et selon qu'elles font l'objet d'un montage en subvention ou en prise de participation.

1 - ACTIONS SELECTIONNEES

Il s'agit d'actions pour lesquelles un engagement peut être pris dès maintenant, moyennant des recommandations éventuelles. Pour ces actions, les informations demandées dans les différentes rubriques de la fiche action « type » correspondante sont à fournir de manière complète. En particulier, les maîtres d'ouvrage veilleront à ce que les informations rappelées ci-après soient fournies :

Actions avec montage en subvention

Pour chacune des actions sélectionnées, le maître d'ouvrage devra notamment fournir les éléments suivants pour que l'engagement devienne effectif et puisse donner lieu à contractualisation :

- engagement du maître d'ouvrage sur le niveau de performance et/ou d'innovation ;
- confirmation du montage juridique et administratif ;
- confirmation de la nature juridique du bénéficiaire ;
- bilan financier détaillé en recettes et en dépenses ;
- décomposition détaillée de l'assiette subventionnable ;
- informations nécessaires à la vérification du respect de la réglementation européenne en matière d'aides d'Etat ;
- calendrier détaillé de réalisation ;
- dispositif d'évaluation de l'action subventionnée.

Actions avec montage en prise de participation

Les dispositions ci-après reprennent celles figurant au 1.2 du règlement financier du Fonds « Ville de Demain » (étant précisé que le règlement financier prévaut par rapport aux présentes recommandations).

Les actions qui ont été sélectionnées pour une prise de participation feront l'objet d'un processus d'instruction complémentaire par la Caisse des Dépôts et d'un examen par le Comité de pilotage national. Tout dossier de prise de participation, dont le contenu détaillé dépendra du type de l'opération envisagée et du modèle économique associé, devra comprendre, au terme de ce processus, les éléments suivants, étant précisé toutefois que cette liste est non exhaustive et qu'elle pourra le cas échéant être adaptée selon l'action concernée :

Les éléments techniques :

- description générale du projet technique ;
- normes prises en compte, en particulier en matière de développement durable ;
- descriptif détaillé de l'investissement ;
- délais de réalisation et planning prévisionnel ;
- procédures administratives et autorisations à obtenir ;
- politique en matière d'entretien et de maintenance de l'ouvrage, de niveau d'exploitation, de sécurité et de qualité de service.

Les éléments juridiques :

- présentation de l'ensemble contractuel ;
- présentation des modalités de passation des contrats, le cas échéant ;
- présentation de la société ad hoc : composition de l'actionnariat, pacte et statuts, rôle de chacun des partenaires, moyens autres que financiers (moyens humains et techniques, organigramme ...) ;

- termes et conditions des principaux sous-contrats (conception, construction, exploitation, maintenance, interface...);
- calendrier de finalisation de la prise de participation ;
- présentation des autorisations administratives nécessaires à la réalisation du projet.

Les éléments financiers :

- Coûts de conception, de construction, d'exploitation, d'entretien, de maintenance ou de renouvellement : descriptif détaillé et chiffrage trimestriel ou annuel cohérent avec les caractéristiques techniques, constituant la base du plan de financement.
- Plan de financement :
 - o Pour le financement par fonds propres ou quasi-fonds propres :
 - identité de chacun des actionnaires ou associés ;
 - montant, forme et calendrier des apports de chacun des actionnaires ou associés, projet de lettre d'engagement des futurs actionnaires ou associés à fournir des fonds propres ainsi que le montant maximum que les actionnaires ou associés s'engagent à apporter. Les actionnaires (autres que la Caisse des dépôts) préciseront en particulier la forme et le montant des soutiens complémentaires éventuellement apportés au projet d'investissement en fonds propres en cas de difficulté ;
 - structure du capital ;
 - conditions de mise à disposition, de rémunération et de remboursement (éventuellement anticipé) des quasi-fonds propres ;
 - politique de distribution de dividendes ;
 - taux de rendement interne du projet, le calcul du TRI étant déterminé sur la base de l'ensemble des flux de trésorerie entre la société de projet et les actionnaires. Le TRI sera calculé annuellement sur toute la durée du projet d'investissement en fonds propres.
 - o Pour le financement bancaire (dette senior), principaux termes du financement dont notamment :
 - engagements des établissements financiers consultés pour le montage de l'opération ;
 - type et objet de chaque dette ;
 - modalités de tirage (planning, conditions préalables au tirage ...) ;
 - conditions financières (commissions, taux ...) ;
 - conditions de remboursement.
- Hypothèses économiques du modèle : profil de revenus, détermination des principaux risques, élaboration de scénarios dégradés. Eléments d'analyse justifiant les hypothèses. Recours éventuel à un auditeur externe pour une mission d'audit indépendante.
- Modèle financier : les conditions de réalisation du modèle seront à définir (intervention si besoin de conseils financiers pour le développement, missions d'audit externe pour la certification). Le modèle doit présenter les bilans et comptes de résultat et les tableaux de trésorerie prévisionnels sur l'ensemble de l'horizon d'investissement.

- Hypothèses comptables et fiscales du modèle financier.
- Tests de robustesse du modèle financier, avec notamment l'identification des seuils de résistance.

2 - ACTIONS PRE-SELECTIONNEES

Il s'agit d'actions considérées comme conformes au cahier des charges mais qui nécessitent un approfondissement notamment grâce à des études complémentaires.

Pour ces actions, les informations demandées dans les différentes rubriques de la fiche action « type » correspondante sont à compléter au fur et à mesure de la mise au point de l'action. En particulier, les éléments suivants devront être transmis au Comité de pilotage national afin de permettre la sélection éventuelle de l'action et, le cas échéant, de définir le niveau financier d'intervention du Fonds « Ville de Demain » :

Montage en subvention :

- confirmation du niveau de performance et/ou d'innovation ;
- définition du montage juridique et administratif ;
- confirmation de la nature juridique du bénéficiaire ;
- coût de l'investissement avec un détail par postes de dépenses, faisant notamment apparaître les frais d'études/ingénierie et, le cas échéant, les frais de maîtrise d'ouvrage, frais de maîtrise d'œuvre, frais financiers, provisions pour actualisation et révision de prix, provisions pour aléas ;
- décomposition du coût d'investissement supplémentaire pour atteindre le niveau de performance visé par rapport à un investissement de référence, et/ou quote-part de l'innovation spécifique au projet ;
- décomposition de l'assiette subventionnable ;
- plan de financement ;
- informations nécessaires à la vérification du respect de la réglementation européenne en matière d'aides d'Etat ;
- calendrier détaillé (études, travaux, autorisations administratives...) ;
- dispositif d'évaluation de l'action subventionnée.

Montage en prise de participation :

- confirmation du niveau de performance et/ou d'innovation ;
- nature et forme du bénéficiaire (société de projet ad hoc) ;
- actionnariat envisagé ;
- présentation de l'organisation contractuelle retenue ou envisagée pour la réalisation du projet ;
- coûts détaillés de conception et de réalisation ;
- coûts d'entretien, maintenance et exploitation ;
- calendrier détaillé (études, travaux, autorisations administratives...) ;
- description générale du modèle économique et hypothèses économiques ;
- revenus et rentabilité ;
- plan de financement ;
- modèle financier sur l'ensemble de la période d'investissement (bilan et compte de résultat) ;

- évaluation des risques (garanties du projet, scénarios économiques dégradés, tests de résistance du modèle) ;
- dispositif d'évaluation de l'action.

3 - ACTIONS ELIGIBLES

Ces actions répondent au cahier des charges mais sont encore très imprécises.

La documentation cible requise à terme est celle demandée par les fiches-actions « types ». Elle doit permettre dans un premier temps de se rapprocher du niveau d'information correspondant aux actions pré-sélectionnées.

Cette documentation doit en priorité comporter un descriptif détaillé de l'action permettant de déterminer ses niveaux de performance et d'innovation ainsi que la nature de la demande de financement (montage en subvention ou en prise de participation). Ces informations seront fournies grâce aux études en cours ou à lancer.

Les éléments à transmettre au Comité de pilotage national (cf. liste décrite pour les actions pré-sélectionnées) permettront de déterminer si un engagement de l'action est possible et, le cas échéant, le niveau financier de participation du Fonds « Ville de Demain ».

Procès-verbal du Comité opérationnel des financements N°11

Date : 23/06/2015	Durée : 2h	Objet : -Nouvelle lettre d'adhésion pour l'ingénierie de l'Aérotram - Abandon de l'action 9 « Voirie dépolluante » -Points divers
Lieu : DR CDC		

Participants	Organisme	Présents
Louise Walther-Vieilledent	DREAL	OUI
Eric Gouardes	ADEME	OUI
Patrick Lieubray	CDC	OUI, Secrétaire de séance

1) Nouvelle lettre d'adhésion pour l'ingénierie de l'Aérotram

Il est remis au COF une note présentant l'évolution de l'ingénierie de l'Aérotram (Note annexée à ce PV).

Le COF est amené à se prononcer sur le projet de lettre d'adhésion avec ses annexes.

Décision
FAVORABLE

2) Abandon de l'action 9 « Voirie dépolluante »

Toulouse Métropole, par lettre du 23 avril 2015, a écrit au directeur régional de la CDC pour faire part de l'abandon de cette action.

La raison indiquée est le retour d'expérience négatif d'expérimentations similaires réalisées en Ile-de-France et en Côtes d'Armor.

Le COF prend acte de cet abandon.

Décision
FAVORABLE

3) Points divers

- Le COF est informé de l'actualité de la tranche 2
- Le COF est informé d'une évolution à venir de son règlement intérieur, intégrant une évolution de ses compétences

Diffusion OUI : membres du COF	Auteur du procès-verbal : Secrétaire de séance du COF
-----------------------------------	--

Le Président du COF

Le secrétaire de séance du COF

Patrick Lieubray

Patrick Lieubray

Annexe : Note de présentation de l'évolution de l'ingénierie de l'Aérotram

Version provisoire

COF N°11
Note de présentation de l'évolution de l'ingénierie de l'Aérotram

Suite à la décision favorable du COF du 14/02/2014, une lettre d'adhésion a été signée le 23/03/2014 pour le cofinancement de l'ingénierie de l'Aérotram.

Evolution de l'ingénierie :

Suite aux élections, Tisséo SMTC a décidé d'engager des études complémentaires afin de disposer des éléments techniques nécessaires pour une remise à plat du projet d'Aérotram. Ces études permettent :

- De comparer des solutions monocâble et 3S répondant strictement à la fonctionnalité transport sur le tracé UPS/Oncopole (faisabilité, performances, coûts d'investissement, d'entretien et de maintenance) ;
- De juger de la faisabilité, des performances et des coûts (investissement, entretien et maintenance) sur le tracé Basso Cambo / Oncopole.

Pour mener à bien ces études un avenant a été passé avec l'AMO.

Par ailleurs, le recentrage du projet autour de la stricte fonctionnalité transport s'est traduit par la clôture du marché d'architecte conseil. Celui-ci aura permis de concrétiser la faisabilité d'un téléporté en milieu urbain en y ajoutant un niveau de qualité supérieure.

Dans le même temps, les équipes du SMTC ont travaillé à la définition d'une nouvelle feuille de route baptisée Mobilités 2020/2025. Le réseau structurant de l'agglomération sera bâti autour de 4 composantes :

- le schéma directeur Linéo
- le plan métro (Capacité Ligne A, Desserte de Labège Innopole, 3ème ligne)
- la ceinture Sud
- l'articulation entre le réseau ferroviaire et le réseau structurant.

L'objectif de la ceinture Sud-Est de relier de façon performante l'ensemble des pôles métropolitains générateurs de déplacements du Sud de l'agglomération entre Colomiers Airbus et Toulouse Montaudran. L'Aérotram constitue un des maillons de la ceinture Sud.

Impacts pour le fonds Ville de demain

En terme financier, le montant de la subvention évolue ainsi :

	Lettre d'adhésion signée	Nouvelle lettre d'adhésion
Montant assiette éligible	1 846 509 €	1 676 138 €
Financement PIA VDD	646 278 €	586 648 €

En terme contractuel :

Le projet de lettre d'adhésion ci-joint est soumis à l'approbation du COF.

- Subvention d'ingénierie -

Action 1 – Téléporté / Aérotram

Préambule

Le programme de l'opération "Aérotram", entre UPS (ligne B) et l'Oncopole a été délibéré par le comité syndical du SMTC en juillet 2012. Ce programme a été élaboré à partir du résultat d'études d'opportunité et de faisabilité réalisées en 2010 et 2011. Le projet de départ consiste en une liaison en téléporté de type « 3S » sur une longueur de 2,6 km desservant les stations UPS, CHU et Oncopole permettant de desservir 6 000 à 7 000 voyageurs / jour pour un coût d'opération estimé à l'époque à 44 millions d'euros.

Par la suite, afin de mener les études de l'opération, un AMO technique et juridique a été désigné en mars 2013. A l'issue d'un concours, un architecte conseil a été désigné afin de travailler sur la charte architecturale du projet.

Ces prestataires ont alors entamé une phase d'études préliminaires. Ces études préliminaires ont réévalué l'ensemble des hypothèses du programme d'opération. Il est alors apparu que le coût d'investissement de l'opération avait été sous estimé dans les premières études.

Suite aux élections, il est apparu nécessaire d'engager des études complémentaires afin de permettre au SMTC de disposer des éléments techniques nécessaires pour une remise à plat du projet d'Aérotram. Ces études permettent :

- De comparer des solutions monocâble et 3S répondant strictement à la fonctionnalité transport sur le tracé UPS/Oncopole (faisabilité, performances, coûts d'investissement, d'entretien et de maintenance) ;
- De juger de la faisabilité, des performances et des coûts (investissement, entretien et maintenance) sur le tracé Basso Cambo / Oncopole.

Pour mener à bien ces études un avenant a été passé avec l'AMO. Le recentrage du projet autour de la stricte fonctionnalité transport s'est traduit par la clôture du marché d'architecte conseil. Celui-ci aura permis de concrétiser la faisabilité d'un téléporté en milieu urbain en y ajoutant un niveau de qualité supérieure.

Dans le même temps, les équipes du SMTC ont travaillé à la définition d'une nouvelle feuille de route baptisée Mobilités 2020/2025. Le réseau structurant de l'agglomération sera bâti autour de 4 composantes :

- le schéma directeur Linéo
- le plan métro (Capacité Ligne A, Desserte de Labège Innopole, 3ème ligne)
- la ceinture Sud
- l'articulation entre le réseau ferroviaire et le réseau structurant.

L'objectif de la ceinture Sud est de relier de façon performante l'ensemble des pôles métropolitains générateurs de déplacements du Sud de l'agglomération entre Colomiers Airbus et Toulouse Montaudran. L'Aérotram constitue un des maillons de la ceinture Sud.

Un comité de pilotage politique va être réuni au printemps 2015 afin d'enclencher les études de la ceinture Sud et d'acter de la réalisation de l'Aérotram (après une nécessaire phase de modification du programme actuel, en particulier sur les aspects budget et planning).

Synthèse

Le projet de téléporté vise à relier trois stations : l'Université Paul Sabatier, le CHU de Rangueil et l'Oncopole. D'une longueur de 2,6 km, cette liaison devrait être empruntée par 6 000 à 7 000 voyageurs / jour en 2020. Cette liaison en transport à câble permettra de réduire considérablement les temps de transport entre ces grands pôles d'emploi, d'enseignement et de recherche (jusqu'à 35 minutes de gain de temps). D'un montant estimé à 44 millions d'euros HT (études préliminaires - valeur janvier 2010), l'investissement nécessaire à la réalisation de cet équipement est estimé trois fois inférieur aux investissements qu'auraient nécessité des infrastructures de type métro ou tramway.

Référence de l'étude : Action 1			
Axes d'intervention		Périmètre de l'action concernée	
	Réseaux, connexions et énergie		Transversale
X	Mobilité	X	Territorialisée
	Bâti	Calendrier de mise en œuvre	
	Espace public et environnement	X	2011-2014 X 2015-2017

Montant global de l'action (hors ingénierie)	38 438 116 € HT	46 125 739 € TTC
Montant de l'ingénierie relative à cette action	2 483 685 € HT	2 932 010 € TTC
Montant de la demande en subvention d'ingénierie	X	586 648 €
Montant de la demande en subvention d'investissement		
Maître d'ouvrage (s) : TISSEO SMTC		
Statut (Public / Privé / Mixte) : Public		
Si Maître d'ouvrage privé/mixte, merci de préciser : Petite entreprise Moyenne entreprise Grande entreprise ¹		

1) Présentation synthétique de l'action concernée

L'amendement n°10 de la loi de Grenelle mentionne que « *Le transport par câble est un transport vertueux. Le transport par câble est le mode de transport le plus sûr au monde et son coût d'infrastructures est largement inférieur à celui des autres modes de transports collectifs. Il présente par ailleurs l'avantage d'avoir très peu de frottement et de consommer peu d'énergie. Il est en ce sens un mode de transport vertueux qu'il faut favoriser dans notre pays* ».

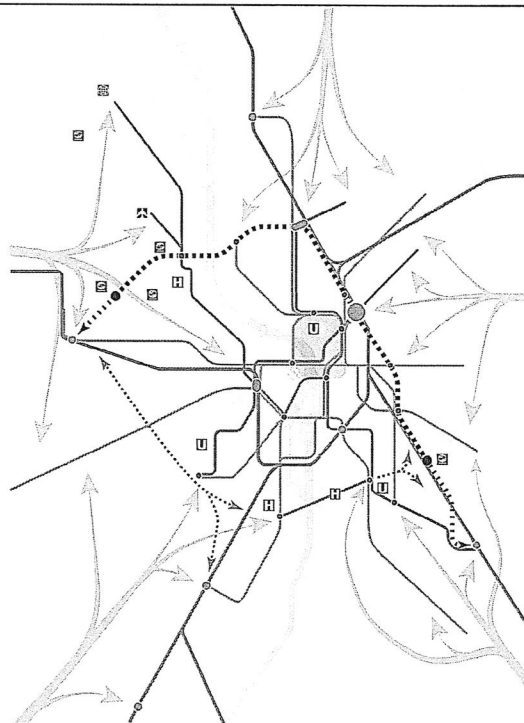
Le secteur sud-ouest de l'agglomération toulousaine souffre à la fois d'un manque de desserte de transports en commun et d'une saturation des voiries existantes entre les pôles générateurs de déplacements :

- La zone de l'Oncopôle accueillera 4 500 emplois à horizon 2020. Elle regroupe un pôle de recherche publique (INSERM, CNRS, Université), deux grands groupes pharmaceutiques (Pierre Fabre, Sanofi Aventis), un établissement de soins (Clinique Universitaire du Cancer), une pépinière d'entreprises et une plate-forme de recherche, un pôle tertiaire.
- Le CHU de Rangueil (233 000 consultations / an, 64 000 admissions / an, 900 lits).
- L'Université Paul Sabatier (27 000 étudiants + 4 000 enseignants, chercheurs, personnels) intervenant également dans le domaine de la Santé pour les volets de l'enseignement, de la recherche et des soins.

Cette liaison de transport en commun est inscrite au SCOT (Schéma de COhérence Territoriale) approuvé le 16 mars 2012 et au PDU (Plan de Déplacements Urbains) approuvé le 17 octobre 2012, comme un maillon clé du réseau de transports en commun.

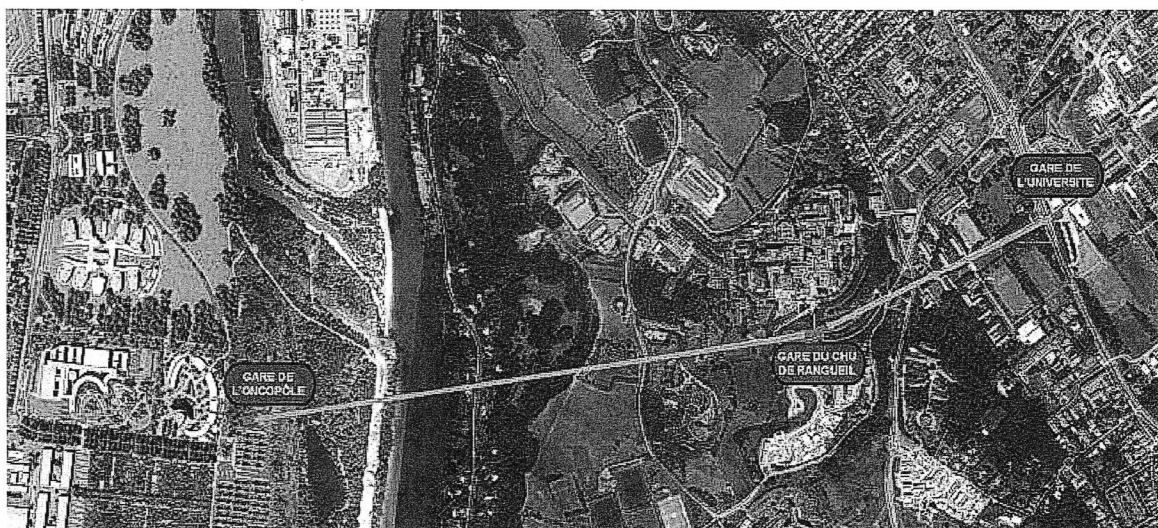
Le SMTC s'est engagé en février 2015 à la révision du PDU pour l'adapter au nouveau contexte métropolitain, prendre en compte des données actualisées concernant le fonctionnement des territoires et la réalisation de nouveaux projets d'infrastructures de déplacements. Parmi ces nouveaux projets figure la définition d'une ceinture sud dont l'Aérotram est un des maillons constitutifs.

¹ Catégorie d'entreprises : les entreprises au sens de l'annexe I du règlement (CE) n° 800/2008 de la Commission du 6 août 2008 (RGEC)



- Périmètre de l'action

Le projet de liaison téléportée relie la station de métro ligne B « Université Paul Sabatier » - le CHU de Rangueil et l'Oncopôle avec trois gares pour une longueur de 2,6 km. Le temps de parcours est de 10 minutes pour la totalité du parcours. Une étude d'opportunité et de faisabilité, pilotée par la Communauté Urbaine Toulouse Métropole a été réalisée par un groupement de bureaux d'études (Egis Rail -TIM Ingénierie) de septembre 2010 à mars 2011.



calendrier général de l'action :

Les études de faisabilité se sont déroulées en 2010 et 2011.

Les études préliminaires se déroulent depuis 2013.

Un nouveau programme d'opération (actualisant le coût et le planning) va être validé en 2015.

Une phase de concertation autour du projet de Ceinture Sud et du projet Aérotram sera menée fin 2015.

En 2016, un contrat de conception réalisation sera monté.

En 2017, la procédure d'enquête publique autour du projet sera menée.

Les travaux se dérouleront en 2018 et 2019 pour une mise en service prévue fin 2019.

▪ Description de l'étude (ou des études) envisagée(s)

Les deux études sur le projet pour lesquelles une subvention du PIA est sollicitée sont les suivantes :

- Mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage technique et juridique
- Mission d'architecte conseil

2.1 AMO Technique

a) Contenu de l'étude

Objectifs

Cette mission a pour but d'accompagner le maître d'ouvrage tout au long du projet au regard des innovations liées à ce projet (transposition en milieu urbain de technologies et de systèmes pas encore employés dans ce contexte en France) et du choix de réalisation qui a été fait (contrat de conception réalisation à monter et suivre)

Dans un premier temps il s'agit donc de préciser et compléter les études préliminaires (études sur le tracés, l'implantation des stations, les systèmes techniques, les conditions d'exploitation et de maintenance, le bruit, l'insertion visuelle, ...) en vue de la concertation préalable. Par avenant des missions complémentaires lui ont été confiées de manière à compléter les études en :

- comparant des solutions monocâble et 3S répondant strictement à la fonctionnalité transport sur le tracé UPS/Oncopole (faisabilité, performances, coûts d'investissement, d'entretien et de maintenance) ;
- jugeant de la faisabilité, des performances et des coûts (investissement, entretien et maintenance) sur le tracé Basso Cambo / Oncopole.

Avec ces études, le maître d'ouvrage a une vision plus large du projet (faisabilité d'une liaison téléporté avec deux technologies différentes) lui permettant de préparer un contrat de conception/réalisation en ce concentrant sur les performances attendues du projet. Les études de prolongement marquent une première étape des études de la Ceinture Sud.

A l'issue de la concertation le travail de cet AMO juridique et technique consistera en l'élaboration du programme technique détaillé de l'opération (détermination précise des éléments techniques du projet apportant des garanties de performance) en vue de la passation du contrat de conception/réalisation.

Dans un second temps, il accompagnera le maître d'ouvrage dans le suivi du marché de conception/réalisation et participera à l'établissement des dossiers réglementaires et de sécurité (dossiers spécifiques à un système de transport par câble), les études d'impact et le dossier d'enquête publique conseillant juridiquement et techniquement le maître d'ouvrage.

Enfin, il assistera techniquement et juridiquement le maître d'ouvrage dans le suivi du marché de conception réalisation afin de s'assurer du bon déroulement de ce marché.

Méthodologie

Pour parvenir à ces objectifs le titulaire est un groupement comprenant :

- un bureau d'études pour les études d'impact, la concertation, ...
- un bureau d'études spécialisé en remontées mécaniques
- un conseil juridique pour l'élaboration du marché de conception/réalisation et les démarches réglementaires (survol)

Livrables

Divers rapports et documents seront remis régulièrement au maître d'ouvrage à l'avancement du projet. Le livrable le plus important de cette prestation sera le marché de conception/réalisation qui s'appuiera sur le programme technique détaillé de l'opération. De plus, le titulaire réalisera les dossiers de concertation, d'enquête public, les marchés

(travaux complémentaires éventuels, contrôles extérieurs, ...) ainsi que pour les dossiers réglementaires et de sécurité.

La mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage technique vise :

- à approfondir les études préliminaires (impacts réglementaires, fonctionnalités du système, faisabilité des propositions architecturales...) en vue de l'engagement de la concertation ;
- à contribuer à la rédaction de l'appel d'offres en conception / réalisation pour le système téléporté ;
- à préparer les éléments nécessaires à la 1ère phase réglementaire du décret STPG (Dossier Préliminaire de Sécurité) et à ce titre le prestataire devra être titulaire de l'agrément ministériel maître d'œuvre/vérificateur de remontées mécaniques de technologie complexe ou spéciale ;
- à fournir au maître d'ouvrage les documents nécessaires à la préparation des dossiers des procédures administratives préalables à l'obtention de la déclaration d'utilité publique.

La mission de l'AMO portera sur l'ensemble des ouvrages en ligne et en station (extérieurs et intérieurs), ainsi que l'ensemble des équipements et du système de transport téléporté. Elle porte sur l'assistance à maîtrise d'ouvrage tout au long de l'opération (phase préliminaires/concertation, phase études, phase travaux/essais/réception).

Les prestations se décomposent en une tranche ferme et 2 tranches conditionnelles, qui sont les suivantes :

- Une **Tranche ferme** qui comprend l'assistance à maîtrise d'ouvrage pour les phases études préliminaires et concertation ainsi que l'assistance à la passation des marchés nécessaires à l'opération et pour la préparation de la consultation conception/réalisation ainsi que pour la préparation de la consultation conception/réalisation
- Une **Tranche conditionnelle 1** qui comprend l'assistance à maîtrise d'ouvrage pour la phase d'attribution du marché conception/réalisation, pour la phase conception ainsi que pour les procédures administratives nécessaires à l'autorisation du démarrage des travaux , et la rédaction du dossier DUP et étude d'impact
- Une **Tranche conditionnelle 2**, qui comprend l'assistance à maîtrise d'ouvrage pour la phase travaux/réception et la phase de préparation à la mise en service.

Ces premiers éléments sont issus de l'article 1.6 (pages 5 et 6) du CCP du marché d'AMO. Ils sont détaillés dans l'article 3 (pages 8 à 15) du CCP. Le marché a été notifié au groupement Ingérop / Cabinet E.R.I.C. / Cabinet CABANES.

L'avenant n°1 a été passé avec le titulaire pour compléter les études préliminaires : deux aspects ont été étudiés :

1 - la faisabilité technique du projet selon une technologie « monocâble » et l'analyse des écarts avec les spécifications du programme de juillet 2012 ;

2 - la faisabilité technique et l'opportunité d'une extension de ce projet afin d'assurer la liaison avec la ligne A du métro à Basso Cambo, par les technologies « 3S » et « monocâble » ;

b) Cadre juridique et maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage de ce marché est TISSEO-SMTC qui a désigné la SMAT dans le cadre de son mandat agissant ainsi au nom et pour le compte du SMTC.

La passation de ce marché s'est faite dans le cadre d'un appel d'offres ouvert conformément aux articles 160 et 161 du code des marchés publics.

c) Prestataire

Le marché a été lancé le 5 décembre 2012. 5 candidats ont remis une offre avant la date

limite fixée au 17 janvier 2013. Toutes les candidatures ont été acceptées par la CAO du 4 février 2013. La CAO du 21 février a choisi le titulaire et ce choix a été validé par délibération du SMTCC le 21 février 2013.

Le titulaire choisi est le groupement INGEROP (Mandataire), Cabinet E.R.I.C. et Cabinet CABANES (cotraitants).

d) Calendrier

Le marché est prévu sur une durée totale de 64 mois soit 5 ans et demi. Il est en cours depuis le 2nd trimestre 2013 et devrait prendre fin au 2nd trimestre 2018.

e) Eléments financiers

Ce marché a été attribué au titulaire pour un montant de 2 147 640 € HT.

Suite à l'avenant n°1 le montant du marché a été porté à 2 247 557 € HT.

2.3 Architecte Conseil

a) Contenu de l'étude

Objectifs

Cette mission a pour but de produire la charte architecturale du projet, d'accompagner le maître d'ouvrage lors de la concertation et de favoriser l'insertion paysagère du projet. Lors de la réalisation du projet il aura une fonction de suivi de la bonne application de sa charte.

Méthodologie

Le titulaire de ce marché a été sélectionné sur un dossier de concepts architecturaux et sur une note d'intention et méthodologique. Une première esquisse du projet a été établie à cette occasion. Par la suite, un travail a été mené avec l'AMO technique et juridique pour aboutir à un projet réaliste et réalisable à présenter lors de la concertation.

A l'issue de la concertation la charte architecturale du projet aurait été finalisée et le titulaire se serait assuré de son suivi et de son bon emploi.

Le marché a été clôturé en décembre 2014 à la fin des études préliminaires qui ont coïncidé avec la livraison d'une première version de la charte architecturale.

Livrables

Le marché d'architecte conseil portait sur la suite des études de conception (après les études de faisabilité et d'opportunité) et sur le suivi de la réalisation et comprenait 4 missions :

- La mission n°1 porte sur l'élaboration d'une charte architecturale pour l'ensemble des ouvrages de la ligne et sur des préconisations d'implantation des ouvrages (stations et pylônes) en fonction des règles d'urbanisme et des contraintes d'insertion dans le paysage.
- La mission n°2, porte sur la conception des supports nécessaires à la concertation préalable et sur la production des chapitres et documents graphiques nécessaires à la rédaction des descriptifs et justificatifs architecturaux et urbanistiques de l'étude d'impact.
- La mission n°3 porte sur l'assistance au maître d'ouvrage lors de la passation du marché conception/réalisation.
- La mission n°4 porte sur le suivi de l'application de la charte par le groupement titulaire du marché conception/réalisation lors des phases d'études et de travaux.

Seule la première mission a été effectuée. Elle a compris :

- l'élaboration de la charte architecturale à partir des études préliminaires assurées par l'AMO technique et de l'analyse par le prestataire des contraintes d'insertion urbaine. Cette élaboration s'effectuera en plusieurs étapes :
- Analyse des contraintes urbanistiques et paysagères du site
- Rédaction des éléments essentiels de la charte architecturale permettant l'engagement de la concertation : préconisation d'insertion et données architecturales
- Finalisation de la charte architecturale définitive et définition des éléments répétitifs

Le marché a été clôturé en décembre 2014. A cette date, seule la mission 1 a été entamée par le titulaire. Ce marché aura permis au maître d'ouvrage d'asseoir la crédibilité de son projet dans un contexte où peu de projets de ce type étaient déclarés. Aujourd'hui, le projet a acquis une certaine maturité et il a été recentré autour de sa fonctionnalité transport. De ce fait, le marché d'architecture conseil a été clôturé.

b) Cadre juridique et maître d'ouvrage

Le SMTC a enclenché la procédure de concours et de sélection du lauréat. Une fois celui-ci désigné le marché sera transféré par avenant à la SMAT dans le cadre de son mandat agissant au nom et pour le compte du SMTC.

La passation de ce marché se fait dans le cadre d'un concours restreint.

c) Prestataire

Le lauréat du concours est le cabinet Wilkinson Eyre Architects Ltd.

d) Calendrier

La mission initiale était prévue sur une durée de 60 mois à compter du 2nd trimestre 2013 jusqu'au 1^{er} trimestre 2018.

e) Eléments financiers

Ce marché avait un coût prévisionnel de 875 584 € HT (il n'y a pas de TVA sur ce marché puisque le titulaire est domicilié au Royaume-Uni).

Le marché a été clôturé en décembre 2014 et le montant dépensé sur ce marché est de 236 128,75 € HT.

**Annexe A. Eléments financiers relatifs aux demandes de subvention
d'ingénierie**

DETAIL DE LA DEPENSE			
Nature de la dépense	Montant global en € (1)	Montant de l'assiette éligible en € (1)	Montant du surcoût pour atteindre la performance visée et/ou quote-part de l'innovation en €
1. études/ingénierie			
<u>Mandat de Maitrise d'Ouvrage</u>	2 538 660 €	0 €	
sous total Mandat de Maitrise d'Ouvrage	2 538 660 €	0 €	
<u>Mission d'AMO technique et juridique</u>			
<u>A/ Tranche ferme</u>			
<u>Honoraires forfaitaires</u>			
études préliminaires	341 190 €	341 190 €	
études préliminaires complémentaires (avenant)			
recherches d'optimisation	32 357 €	32 357 €	
faisabilité monocâble	40 500 €	40 500 €	
faisabilité extension	60 540 €	60 540 €	
dossier DUP / étude d'impact (avenant)	5 305 €	0 €	
assistance à la rédaction et passation des marchés de prestations intellectuelles	62 130 €	62 130 €	
assistance procédures sécurité/administratives en phase préliminaire/concertation	66 310 €	66 310 €	
assistance pilotage marché Archi Conseil	24 082 €	24 082 €	
rédaction marché conception/réalisation	90 820 €	90 820 €	
ordonnancement/planification générale	32 808 €	32 808 €	
	756 042 €	750 737 €	
<u>Honoraires non forfaitaires</u>			
chef de projet	2 700 €	0 €	
ingénieur civil/VRD	2 340 €	0 €	
ingénieur système transport téléporté	3 900 €	0 €	
ingénieur études générales	2 340 €	0 €	
	11 280 €	0 €	
<u>B/ Tranche conditionnelle 1</u>			
<u>Honoraires forfaitaires</u>			
assistance attribution marché conception/réalisation	131 650 €	131 650 €	
assistance pilotage et contrôle des études	233 660 €	233 660 €	
assistance procédures sécurité/administratives en phases études	44 390 €	44 390 €	
dossier DUP/étude d'impact	104 270 €	0 €	
ordonnancement/planification générale	40 560 €	40 560 €	
	549 225 €	450 260 €	

DETAIL DE LA DEPENSE			
Nature de la dépense	Montant global en € (1)	Montant de l'assiette éligible en € (1)	Montant du surcoût pour atteindre la performance visée et/ou quote-part de l'innovation en €
<u>Honoraires non forfaitaires</u>			
chef de projet	4 500 €	0 €	
ingénieur civil/VRD	6 240 €	0 €	
ingénieur système transport téléporté	7 800 €	0 €	
ingénieur bâtiment	3 120 €	0 €	
	21 660 €	0 €	
C/ Tranche conditionnelle 2			
<u>Honoraires forfaitaires</u>			
assistance pilotage et contrôle des travaux de réception	700 810 €	0 €	
assistance procédures sécurité/administratives en phase travaux	31 800,00 €	0 €	
assistance phase essais/réception	88 180 €	0 €	
ordonnancement/planification générale	77 280 €	0 €	
	898 070 €	0 €	
<u>Honoraires non forfaitaires</u>			
chef de projet	2 700 €	0 €	
ingénieur civil/VRD	2 340 €	0 €	
ingénieur système transport téléporté	3 900 €	0 €	
ingénieur bâtiment	2 340 €	0 €	
	11 280 €	0 €	
sous total Mission d'AMO technique et juridique (y compris avenant)	2 247 557 €	1 200 997 €	

DETAIL DE LA DEPENSE			
Nature de la dépense	Montant global en € (1)	Montant de l'assiette éligible en € (1)	Montant du surcoût pour atteindre la performance visée et/ou quote-part de l'innovation en €
<u>Mission d'Architecte Conseil</u>			
<u>Mission 1</u>			
charte architecturale	403 200 €	403 200 €	
(éléments spécifiques et répétitifs)			
<i>Facturés à la clôture</i>	236 128,75 €	236 128,75 €	
sous total Mission d'Architecte conseil	403 200 €	403 200 €	
sous total Mission d'Architecte conseil (facturé à la clôture)	236 128,75 €	236 128,75 €	

DETAIL DE LA DEPENSE			
Nature de la dépense	Montant global en € (1)	Montant de l'assiette éligible en € (1)	Montant du surcoût pour atteindre la performance visée et/ou quote-part de l'innovation en €
sous total études/ingénierie (prenant en compte la clôture de la Mission d'Architecte Conseil)	2 483 685,75 €	1 437 125,75 €	
2. Détail de l'investissement par poste			
sous total investissement			
3. Frais de maîtrise d'œuvre, le cas échéant			
sous total maîtrise d'œuvre			
4. Autres (à préciser)			
sous total autres			
TOTAL HT (avec clôture Mission Architecte Conseil)	2 483 685,75 €	1 437 125,75 €	
MONTANT TVA NB : TVA : 19,6 % avant le 31/12/2013 20 % à partir du 01/01/2014 0% pour Architecte conseil (Facturé au R-U) Montants hors révision de prix	955 400,4 €	239 012,4 €	
TOTAL TTC (avec clôture Mission Architecte Conseil)	2 932 010,15 €	1 676 138,15 €	

(1) l'ingénierie sera présentée sur un coût TTC ; l'investissement sur un coût HT.

MONTANT MAXIMUM DE SUBVENTION *				
	Montant de l'assiette éligible en € (HT)	Montant maximum de l'assiette éligible en € (TTC)	Montant maximum de la subvention en €	Pourcentage de subvention (1)
Ingénierie (cf. ci-avant) avec clôture Mission Architecte Conseil	1 437 125,75 €	1 676 138,15 €	586 648 €	35 %

* remplir toutes les colonnes (HT et TTC)

(1) calculé sur le montant de la demande en € TTC

PLAN DE FINANCEMENT			
DEPENSES		RECETTES	
Nature des dépenses	Montant en € HT	Nature et origine du financement	Montant en € HT
AMO technique et juridique Architecte Conseil	2 247 557 236 128,75	Fonds ville de demain SMTC	586 648 1 897 037,75
TOTAL HT	2 483 685, 75	TOTAL HT	2 483 685, 75

CALENDRIER PREVISIONNEL DE VERSEMENT																	
Année	2013				2014				2015				2016				Remarques
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	
Dépenses éligibles payées en k€ (TTC)									1 054 020				573 460				Dépenses évaluées suivant avancement des différentes tranches des marchés
Versements du Fonds VDD en k€									340 631,5				340 631,5				
Pourcentage du versement total attendu (%) (**)									50 %				50 %				
Montants cumulés versés par le Fonds VDD en k€									340 631,5				681 263				

NB : le versement des subventions en ingénierie se font en deux versements.

(*) Merci d'indiquer si d'éventuelles dépenses antérieures à la signature de la Convention sont incluses.

(**) Rappel : dans le cas des subventions d'ingénierie, le premier versement à la signature ne peut excéder 50% du montant conventionné.