



COMPTE-RENDU

DU COMITE SYNDICAL

SEANCE DU 4 OCTOBRE 2017

* * *

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

	PRESENTS	POUVOIR	ABSENTS EXCUSES
TOULOUSE METROPOLE			
ANDRÉ Gérard	X		
AUJOULAT Michel	X	X (M. Lafon à partir de 10h32)	
BRIAND Sacha	X		X(Empêché d'assister temporairement à la séance sans donner pouvoir à partir de 11h15)
CARNEIRO Grégoire	X		X(Empêché d'assister temporairement à la séance sans donner pouvoir à partir de 11h25)
CHOLLET François		X (M. Trautmann jusqu'à 10h45)	X(Absent excusé à partir de 10h46)
DEL BORRELLO Marc	X		
GRASS Francis	X		
KELLER Bernard	X	X (M. Grass à partir de 10h30)	
LAGLEIZE Jean-Luc		X (Mme Marti)	
LATTES Jean-Michel	X		
MARTI Marthe	X		
MOUDENC Jean-Luc		X (M. Lattes)	
TRAUTMANN Pierre	X	X (M. Del Borrello à partir de 10h45)	
TRAVAL-MICHELET Karine	X	X (M. André à partir de 11h10)	
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU SICOVAL			
AREVALO Henri	X		
LAFON Arnaud	X		
SITPRT			
BACOU Denis	X		
GUYOT Philippe	X		

MONSIEUR LE PRESIDENT OUVRE LA SEANCE DU COMITE SYNDICAL A 9H18.

PROPOS INTRODUCTIFS

M. le Président introduit son propos en présentant les points marquants de cette séance :

- Le point central de cette réunion est la présentation des données financières actualisées du projet Mobilités 2020-2025-2030, par Sacha Briand. L'enjeu est de vous présenter une prospective la plus aboutie possible.
- Le second point marquant est l'adhésion du Muretain Agglo. il va vous être proposé d'approuver cette demande d'adhésion, suite à la mutation de leur collectivité centre et de l'adhésion de plusieurs communes au Muretain.
- Enfin, de nombreuses délibérations portent sur l'écomobilité.
- Concernant l'enquête publique en cours : au 3 Octobre, 147 contributions ont été déposées sur 3 sites, avec des points assez proches de l'enquête publique de 2012. Nous sommes cependant très en dessous des phases de la concertation publique où sur des éléments identiques liés à des stratégies associatives.

Douze permanences ont été programmées : il en reste trois : le cinq octobre à Colomiers, le 7 Octobre à Ramonville et le 9 Octobre à Toulouse Métropole. La Commission d'Enquête constate que l'afflux espéré n'est pas réalisé, mais cette situation s'explique assez bien par la multiplication des phases de concertation. L'année dernière, le SMTC était en pleine phase de concertation pour le métro avec un dispositif important. L'analyse faite de septembre de l'année dernière à septembre de cette année révèle que le Président a fait 70 réunions publiques sur une année.

Quelques éléments qui caractérisent notre dispositif : les acteurs économiques viennent assez peu à ces débats. Peu de mobilisation des personnes publiques associées et une présence associative assez faible. Par contre, les habitants des territoires ont été nombreux.

Les questions récurrentes posées lors de l'enquête publique sont les suivantes :

- L'alternative ferroviaire, le rôle et l'usage du réseau ferré en alternative ou en complémentarité avec TAE.
- Beaucoup de questions sur le réseau Linéo qui intéresse les territoires.
- Des questions également sur la couverture du réseau bus au niveau des territoires, la part modale de l'usage du vélo, et de fait, la performance du réseau cyclable
- .La question importante de la qualité de l'air.

Quelles sont les dates qui restent à courir :

L'enquête publique se terminera le 10 octobre. Une demande de prolongation avait été déposée par des associations. La Commission a considéré que tout s'était déroulé normalement et a donc refusé de prolonger l'enquête publique.

Le 10 décembre sera la date limite de remise au SMTC du rapport d'analyse et d'avis de la commission.

Le 7 février 2018, nous aurons la possibilité ouverte d'approuver le projet Mobilités en comité syndical.

➤ Le chantier de la ligne A du métro s'est très bien passé. Il n'y a pas eu de retard et toute la partie technique s'est parfaitement bien réalisée. Le chantier de la station de Basso Cambo est certainement le plus spectaculaire puisque on peut le voir de visu lorsqu'on est sur place.

➤ Le Conseil Scientifique s'est réuni de multiples fois :

- expertise sur les études alternatives centre, étoile ferroviaire,
- une co-construction de la méthodologie de travail avec les associations,

avec des résultats qui devraient être attendus pour la fin octobre début novembre.

Un groupe miroir a été mis en place et pourra échanger avec le Conseil Scientifique sur l'ensemble de ces dispositifs.

➤ Un point sur le Linéo : en septembre 2017, 50 % du plan Linéo 2020 est en service ; avec cinq lignes qui fonctionnent : le linéo 1, le plus ancien des Linéo, dépasse 30 % de fréquentation supplémentaire avec un travail qui est fait sur la prolongation de ce linéo vers Balma. Nous allons passer la rocade pour mettre en place un dispositif final.

Le Linéo 2 a fait monter la fréquentation de 1 %. Le 22 septembre, notre record de fréquentation a été dépassé avec 11 500 voyageurs. La moyenne était environ de 10 000 voyageurs auparavant.

Un dernier chantier sur Carrefour Purpan : une évaluation sur la satisfaction des usagers a été réalisée sur les linéo 1 et 2 : le taux de satisfaction s'élève à 89 %.

Les Linéo 6-7-8 ont été mis en service le 4 septembre 2017. La population s'approprie ce type d'outil. On parle parfois de transport lourd en se référant au métro et au tramway. Le Linéo 1 et le Linéo 2 réunis correspondent déjà au chiffre de notre tramway.

➤ Il termine ses propos en souhaitant une excellente retraite à Monsieur Lambert, Payeur Départemental. M. Lambert a toujours été présent aux multiples commissions et réunions du SMTC. Il le remercie pour sa présence et ses conseils.

APPROBATION DU COMPTE-RENDU DU COMITE SYNDICAL DU 05 JUILLET 2017.

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

Tableau des Décisions

N° de décision	Objet :	Contrôle de légalité
2017.1.1087	Attribution du marché relatif à « TAE - Prestations juridiques en action foncière/droit de l'expropriation- Représentation en justice et conseil juridique » au Cabinet COUDRAY-SYSTRON Foncier pour un montant de 4 900€ HT.	31/05/2017
2017.1.1089	Décision d'autoriser l'EPIC à signer le marché relatif à la maîtrise d'œuvre pour la sécurisation des garages ateliers de Basso Cambo et Borderouge avec la société DFENCO.	07/06/2017
2017.1.1090	Décision d'autoriser l'EPIC à signer le marché relatif à la maîtrise d'œuvre pour la réalisation des locaux d'exploitation de Borderouge avec le groupement ATELIER A4/TECNISPHERE.	07/06/2017
2017.1.1091	Autorisation de signer l'avenant n° 1 au marché 52 M 2016 12931 MPA conclu avec la société CONSTRUIT 31.	14/06/2017
2017.1.1092	Attribution du marché L3 2017 13043M relatif à « Linéo 3-Aide aux riverains » à la société ARCI pour un montant de 80 000€ HT le montant porté au détail estimatif s'élevant à 39 600€ HT.	14/06/2017
2017.1.1093	Décision d'autoriser l'EPIC à signer le marché relatif à l'optimisation chauffage du centre de maintenance de Garossos avec la société ADECOTHERM.	23/06/2017
2017.1.1094	Décision de déclarer sans suite le lot 1 « valorisation du patrimoine artistique » relatif à la conception et au développement d'applications mobiles.	21/06/2017
2017.1.1095	Décision de déclarer sans suite le lot 2 « éô » : application destinée à faciliter l'accès au métro pour les personnes en situation de handicap relatif à la conception et au développement d'applications mobiles.	21/06/2017

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

Date CS	Numéro de marché	Objet du marché	Titulaire	Montant en € HT	Date de Notification	Durée du marché	Renouvellement
04/10/2017	MA2017-186	Mise à disposition et installation de vélos stations sur platine dans le cadre des travaux ligne A en XXL	JC DECAUX	maximum 80 000,00	30/06/2017	36 mois	—
04/10/2017	MA2017-202	MS 30 AC 2013-1002 : Mise en œuvre réseau Garossos	AXIANS	139 736,62 €	10/07/2017	5 mois	—
04/10/2017	MA2017-203	Sécurisation des opérations de maintenance en hauteur du patrimoine de SMTC Tisséo 2017	S.T.H.	74 961,23 €	17/07/2017	30 mois	—
04/10/2017	MA2017-205	AMO portant sur les systèmes de vidéo-protection	FPC INGENIERIE	maximum 110000,00 (période initiale)	12/07/2017	24 mois	3 fois
04/10/2017	MA2017-206	AMO portant sur les systèmes de contrôle d'accès et anti-intrusion	FPC INGENIERIE	maximum 110000,00 (période initiale)	12/07/2017	24 mois	3 fois
04/10/2017	MA2017-207	Fourniture de carburants pour véhicules légers	TOTAL	maximum 48 000,00	20/07/2017	48 mois	—
04/10/2017	MA2017-217	MS 31 AC 2013-1002 : Renouvellement des équipements RDSU dédiés à l'infrastructure serveurs du SMTC	AXIANS	59 340,45 €	12/07/2017	4 mois	—
04/10/2017	MA2017-256	Collecte et traitement des déchets	GREENBURO	maximum 13000,00	06/09/2017	24 mois	3 fois
04/10/2017	MA2017-262	Conception et développement d'applications mobiles - lot n° 1	CAMINEO	maximum 100000,00	21/09/2017	24 mois	2 fois
04/10/2017	MA2017-263	Conception et développement d'applications mobiles - lot n° 2	INFOTEL	maximum 100000,00	?	24 mois	2 fois

Date CS	Numéro de marché	Objet du marché	Numéro et objet de l'avenant	Titulaire	Montant initial en € HT	Nouveau Montant en € HT	Augmentation/Diminution	Avis CAH	Prolongation Durée du marché	Date de Notification
04/10/2017	M2017-102	Conception / création / recommandation graphique - lot n° 5	1 modification formule de révision des prix	POLE IMPRESSION	sans mini / maxi	/	/	/	/	26/07/2017
04/10/2017	M2017-101	Conception / création / recommandation graphique - lot n° 4	1 modification formule de révision des prix	INCONITO	sans mini / maxi	/	/	/	/	26/07/2017
04/10/2017	M2017-100	Conception / création / recommandation graphique - lot n° 3	1 modification formule de révision des prix	LEGENDES	sans mini / maxi	/	/	/	/	26/07/2017
04/10/2017	M2017-099	Conception / création / recommandation graphique - lot n° 2	1 modification formule de révision des prix	TAO DDB	sans mini / maxi	/	/	/	/	27/07/2017
04/10/2017	M2017-098	Conception / création / recommandation graphique - lot n° 1	1 modification formule de révision des prix	LA SOLUTION	sans mini / maxi	/	/	/	/	26/07/2017
04/10/2017	MA2016-528	Traitement des nez de marche et des paliers des escaliers fixes du métro	2 Ajout de prix au BPU	Bourdarios	maxi 600 000	/	/	/	/	10/07/2017
04/10/2017	MA2016-559	Extension des installations existantes de distribution de GNC sur le dépôt de Langlade - Lot n°2: VRD	1 Augmentation 2%	MALET	83158,10	/	/	/	/	01/08/2017
04/10/2017	MA2016-561	Extension des installations existantes de distribution de GNC sur le dépôt de Langlade - Lot n°4: Electricité/ foudre	1 Moins value	MPE	DGAPI	/	/	/	/	01/08/2017
04/10/2017	MA2016-558	Extension des installations existantes de distribution de GNC sur le dépôt de Langlade - Lot n°1: Gros œuvre/ charpente métallique	1 Augmentation 4%	PG BAT	DGAPI	/	/	/	/	01/08/2017
04/10/2017	MA2016-558	Extension des installations existantes de distribution de GNC sur le dépôt de Langlade - Lot n°1: Gros œuvre/ charpente métallique	1	PG BAT	DGAPI	/	/	/	/	01/08/2017
04/10/2017	MA2016-545	Remise en état des OA: Lot 4	1	ARTEL	DGAPI	/	/	27/06/2017	/	25/07/2017
04/10/2017	MA2016-544	Remise en état des OA: Lot 3	1	Audio images	DGAPI	/	/	/	/	19/07/2017
04/10/2017	M 2015-008	Panneaux	2	SEIPRA	DGAPI	/	/	/	/	12/08/2017
04/10/2017	MA 2015-544	Fourniture de papier pour photocopieurs et papèterie	2	MESSAGE	DGAPI	/	/	/	/	04/08/2017
04/10/2017	MA 2016-541	Travaux sur zones aériennes	2	SPIE	DGAPI	/	/	/	/	26/07/2017

LISTE DES CONVENTIONS SIGNEES PAR LE PRESIDENT DU SMTC PAR DELEGATION DU COMITE SYNDICAL DONNEE PAR DELIBERATION N° D.2016.09.14.5.4 DU 14 SEPTEMBRE 2016 (LISTE ANNEXEE AU PRESENT ORDRE DU JOUR).

Date CS	Numéro de convention	Travaux réalisés par le tiers	Tiers	Ouvrages du SMTC à proximité	Date de notification
04/10/2017	2017-1027	Construction de l'immeuble "SKY-Line", situé boulevard Netwiller à Toulouse	SNC Icade Promotion Tertiaire	Tunnel Ligne B entre le garage-atelier et la station Borderouge	21/06/17
04/10/2017	2017-1062	Construction d'un immeuble d'habitation collectif R+4 de 16 logements sans sous-sol, au 63 avenue de Fronton à Toulouse	SCCV Fronton 63	Tunnel ligne B entre les stations « Barrière de Paris » et « La vache »	31/07/17
04/10/2017	2017-1024	Réalisation de 59 logements et d'un commerce, au 414 route de Saint-Simon à Toulouse	SCCV Le clos des anges	Tunnel de la ligne A entre les stations "Fontaine-Lestang" et "Arènes"	29/08/17
04/10/2017	2017-1022	Réalisation d'un ensemble immobilier composé de 106 logements collectifs et 3 commerces, situé Carrefour du Férétra et Rue Alfred Rambaud	Vinci Immobilier Résidentiel	Tunnel de la ligne B entre la station Empalot et la réservation de station "Niel", comprenant le puits d'épuisement "Rambaud"	15/09/17

POINT 1 - PROJET MOBILITÉS - TOULOUSE AEROSPACE EXPRESS

POINT 1.1 - PROJET MOBILITES 2020-2025-2030 : DONNEES FINANCIERES ACTUALISEES : SCENARIO DE FINANCEMENT

Rapporteur : M. Briand

Le support présenté est très complet et ne se limite pas à des questions d'ordre purement financières dans la mesure où le plan de financement s'inscrit comme un outil au service du plan de déplacements urbains et des actions très concrètes qui sont mises en œuvre.

C'est la première fois que le SMTC va porter un programme d'investissement aussi important, qui marque une évolution déterminante dans la croissance de la politique transport sur l'agglomération au sens large, l'aire urbaine, le périmètre des transports urbains confié au SMTC.

Cette ambition pour notre territoire s'inscrit dans une logique où l'aire urbaine est la 4^{ème} de France, avec 1,3 millions d'habitants et avec une dynamique extrêmement forte marquée par 15 000 habitants supplémentaires, 420 000 emplois salariés, 100 000 emplois publics et une croissance elle-même importante du nombre d'emplois créés chaque année, qui s'inscrit dans un territoire large, puisque la répartition des emplois est basée sur un arc allant du pôle aéronautique nord-ouest au centre ville et du territoire du sud-est de Montaudran à Labège.

Cet arc de concentration des emplois a conduit à la prise en compte et à la détermination du tracé de préférence pour TAE.

Les défis à relever : 15 000 habitants supplémentaires par an, 420 000 emplois de plus par an, et à l'horizon 2025, 500 000 déplacements supplémentaires. La part modale va évoluer de façon progressive. Nous avons, sur l'ensemble du territoire, 4 millions de déplacement en 2013 avec une part modale de 16 % pour les transports en commun, une saturation des réseaux structurants routiers, mais également du réseau métro qui a conduit au lancement du doublement de certaines stations de la ligne A pour permettre l'augmentation de cette capacité.

Nous constatons une saturation du réseau routier et transports en commun avec plus de 3,8 millions de déplacements réalisés par jour dans l'agglomération, compte tenu des 70 000 emplois salariés qui restent aujourd'hui non desservis, et avec uniquement 8 % de part de transport en commun dans les déplacements qui concernent les trajets domicile-travail. Ce constat de la dynamique de l'emploi et de la faiblesse de la part modale sur les trajets domicile-travail a été à la base de la réflexion du PDU.

L'objectif de ce PDU, à l'horizon 2030, est de renforcer l'accessibilité de l'agglomération toulousaine, de maintenir l'attractivité des zones économiques qui ne peuvent pas rester « enkystées » dans des problèmes de circulation et d'organiser les conditions de la mobilité, compte tenu de la croissance extrêmement soutenue de notre territoire.

Pour ce faire, quelques moyens identifiés : le maillage des territoires, le rapprochement des territoires en offrant des temps de parcours suffisamment attractifs pour améliorer la part modale des transports en commun, mais aussi, face à l'enjeu de 500 000 déplacements jours supplémentaires par jour, il est nécessaire d'avoir une offre, en termes techniques, qui soit suffisamment significative pour pouvoir répondre à cette croissance de l'offre. C'est la réponse que nous avons voulue par la troisième ligne de métro, et le maillage : c'est non seulement le maillage du réseau mais également les connexions performantes au réseau routier, ferroviaire et aux grands équipements transports que sont la gare et l'aéroport.

Un travail de concertation considérable avec des dizaines de réunions, le débat public, la mise en place du Conseil Scientifique ; un travail extrêmement partagé pour faire en sorte que l'ensemble des points de vue puissent être entendus et que le PDU puisse faire la synthèse de l'ensemble de ces éléments.

Dans cette perspective-là, le PDU s'inscrit dans différents horizons : d'abord le réseau structurant tel qu'il est en 2016 et des étapes de développement avec, à l'horizon 2020 un renforcement très significatif de l'offre, le doublement de la capacité de la ligne A, le réseau Linéo 2020 qui commence à être déployé aujourd'hui avec cinq lignes à très haute capacité, le Téléphérique Urbain Sud, l'extension du tramway.

L'horizon 2025 marque l'entrée en service de la 3^{ème} ligne de métro, de la desserte aéroport, l'ensemble des connexions avec le réseau ferroviaire, la ceinture Sud, l'interconnexion avec la ligne B et la 3^{ème} ligne de métro et la poursuite à l'horizon 2030 du développement des réseaux Linéo et des réseaux optimaux.

Le PDU n'oublie pas les modes doux, avec le réseau cyclable, les parcs-vélo et l'amélioration des conditions de l'intégration des modes doux avec un développement de la part modale dans la politique transport.

Toulouse Métropole a adopté son PLUiH. Dans le cadre du SMEAT et du SCOT, les autres collectivités sont engagées dans la révision de leurs documents d'urbanisme, qui permettra d'avoir une parfaite cohérence entre les orientations en matière d'urbanisme et de mobilité.

Dans le PDU, il ne faut pas oublier la question des réseaux routiers et la problématique du stationnement.

Si nous voulons offrir un accès satisfaisant au réseau de transport en commun, il est nécessaire que les personnes puissent laisser leur véhicule personnel.

Le PDU comporte également un volet innovation. Nous aurons l'occasion de voir que la prise en compte de nouvelles technologies ou d'axes spécifiques est de nature à améliorer le parcours client et faire en sorte que l'usager puisse avoir un accès plus aisé, au niveau billettique, au niveau de l'information afin de pouvoir utiliser les transports en commun ; Le premier élément est d'avoir des

informations sur les temps de parcours, les horaires précis des lignes ainsi que sur les incidents de trafic.

Toutes ces dimensions sont de nature à améliorer la fréquentation du réseau de transport en commun.

Le cœur de la stratégie du PDU est la 3^{ème} ligne. C'est un investissement très important, mais c'est avant tout, un équipement à la hauteur des enjeux : 200 000 déplacements par jour dans la perspective des 500 000 déplacements supplémentaires évoqués précédemment.

C'est une ligne constituée de 20 stations, 27 kms d'infrastructure, 40 Kilomètres heure de vitesse de croisière, qui va se connecter à d'autres systèmes de transport pour permettre d'irriguer parfaitement le territoire.

Le projet a été présenté après la prise en compte d'un certain nombre d'études techniques et la proposition de desserte de l'aéroport avec une fréquence de desserte de 5 mn depuis Jean Maga et un temps de parcours de moins de 5 mn qui permettra d'avoir une très bonne desserte parfaitement adaptée à la fréquentation de l'aéroport et à l'accompagnement de ce développement.

Cette solution technique permettra également d'améliorer le fonctionnement de la ligne T1 à travers Blagnac et vers le PEX qui constitue un équipement important d'aménagement du territoire pour ce qui concerne Toulouse Métropole.

Grâce à la 3^{ème} ligne et au PDU, nous allons passer d'un niveau de 30 % d'habitants desservis par un système lourd de transport à 60 %, c'est-à-dire doubler la prise en compte de la population. C'est quelque chose d'extrêmement significatif.

S'agissant de l'emploi, nous passerions de 35 % à 70 % des emplois desservis. C'est la capacité à porter une offre adaptée aux besoins, même si ce système ne dessert pas tous les territoires d'emploi, même s'il ne dessert pas tous les habitants. Nous avons à la fois le doublement de l'offre aux habitants et à l'emploi. C'est un point déterminant dans l'appréciation de ce PDU.

Quelques chiffres sur l'interconnexion avec l'ensemble des réseaux : 5 connexions réseau ferroviaire dont la gare Matabiau, 3 connexions avec le réseau métro : François Verdier, La Vache et Marengo ; une connexion réseau tram à Jean Maga et tout le réseau structurant Linéo qui se développe ; la mise en œuvre de l'amélioration des parcs relais, les pôles d'échanges multi modaux et la prise en compte des modes doux avec notamment le métro.

Notre territoire se développe très fortement, avec des évolutions de population, d'emploi, de déplacements extrêmement fortes. Nous ne pouvions pas y répondre avec des moyens qui n'étaient pas à la hauteur de ces enjeux. On ne peut pas doubler les habitants desservis, doubler les emplois desservis sans avoir une ambition financière particulière.

Nous avons commencé à travailler depuis 2015, avec une 1^{ère} présentation en juillet 2016, sur les conditions dans lesquelles ce PDU était financièrement soutenable. Un travail a d'abord été fait sur le programme d'investissement, la prise en compte des observations des différents territoires, la détermination d'un paradigme : sans une trajectoire d'exploitation soutenable, sans une maîtrise forte de l'exploitation du réseau existant et du réseau à venir, il n'y avait plus aucun investissement nécessaire. Il ne s'agit pas de définir une contrainte, mais de définir une condition. Si demain, nous

relâchions nos efforts sur l'exploitation, alors le financement des investissements ne serait plus possible. Les années passées ont démontré que le niveau d'évolution des dépenses d'exploitation obérait de façon très importante la capacité d'investissement. C'est une condition qui a été examinée et démontrée de façon raisonnable, dont certains ont considéré qu'elle était difficile à tenir, mais l'hypothèse même qu'elle soit difficile à tenir démontre le fait qu'elle est incontournable. C'est un constat partagé qu'il conviendra de ne pas oublier tout au long de la réalisation du PDU. Les réunions de la Commission Finances ont permis de partager ce travail.

Toute l'articulation de cette réflexion finances s'inscrit au service d'un projet d'ensemble et qui a intégré toute une série de thèmes : la politique tarifaire qui a conduit à une décision à l'unanimité du comité syndical, l'optimisation des performances d'exploitation qui a conduit à une définition du contrat d'objectifs et de moyens et qui a permis de consolider l'intervention de la régie Tisséo, l'optimisation de l'offre avec le réseau cible et Linéo, la prise en compte du patrimoine, la programmation pluriannuelle d'investissement, et au final le travail de la prospective financière destinée à prendre en compte l'ensemble de ces éléments et à les modéliser.

La prospective financière détermine les conditions dans lesquelles le financement du PDU est soutenable. Elle vise également à identifier une ligne d'horizon qu'il ne faut jamais quitter des yeux. La question n'est pas de respecter année après année le chemin dessiné par la prospective, mais d'arriver au point d'atterrissage tel qu'il est déterminé dans la prospective, puisqu'il s'agit de la capacité de financement du SMTc et des collectivités qui y participent.

Le schéma budgétaire du SMTc est présenté avec la section de fonctionnement et d'investissement. Compte tenu des recettes liées au versement transport et des dépenses d'exploitation, nous avons une épargne brute largement consommée par l'amortissement de la dette ancienne, et une épargne nette relativement limitée qu'il convient de préserver et d'améliorer autant que possible, car elle contribue à permettre de financer l'investissement.

L'épargne nette est déterminée par l'épargne brute qui elle-même est directement impactée par les dépenses d'exploitation.

Pour travailler sur les conditions financières et la prospective de mise en œuvre du PDU, nous avons fait une estimation du versement transport pour les prochaines années, avec une hypothèse de 1,8 % de progression du versement transport. La moyenne des 15 dernières années a été de 3,1 %, dont 10 années à plus de 1,8 %. Cette hypothèse ne sera pas celle constatée. Nous n'aurons pas 1,8 % de croissance en moyenne : peut-être un peu plus ou un peu moins. Cette hypothèse est crédibilisée par le fait que sur les 15 dernières années, 10 années ont été au-dessus, et le taux de croissance a été de 3,1 %.

Nous n'aurons peut-être pas ce taux de croissance de 3,1 % dans le futur. Cependant, cette hypothèse est raisonnable, sérieuse et suffisamment solide pour être prise en compte.

Le programme d'investissement a fait l'objet d'un travail d'identification, de mise à jour, de suivi au fur et à mesure de l'évolution et de la mise en œuvre des projets, l'objectif étant d'optimiser les investissements.

Nous n'avons plus la possibilité d'envisager des dérapages, des évolutions de programme qui entraînent une augmentation significative des coûts. Nous lançons un PDU très ambitieux. Cette ambition doit avoir un corollaire : la responsabilité partagée sur la maîtrise du programme d'investissement qui ne peut pas être une variable d'ajustement en permanence des actualités ou des ambitions de l'un ou de l'autre des territoires.

La 3^{ème} ligne de métro est un élément déterminant dans ce programme d'investissement. Nous avons recadré l'enveloppe de cette opération qui se situe, aujourd'hui, à 2,3 milliards d'euros. A chaque étape du programme, un véritable travail d'optimisation se fera pour rester au plus près de l'enveloppe et y revenir à chaque fois que des opportunités se présenteront. Ce travail se fera de manière constante sur toute la durée de réalisation du projet.

La desserte de l'aéroport a fait l'objet d'une étude très particulière avec plusieurs solutions techniques. Nous avons une situation existante avec une ligne T2 qui dessert l'aéroport et qui offre un niveau de service important comparé à la situation antérieure. L'ouverture de la ligne T2 avait été saluée par tous les partenaires avec des mots extrêmement élogieux lors de son inauguration. Nous avons essayé d'intégrer cette situation dans le développement de la 3^{ème} ligne.

L'hypothèse retenue de la connexion de la 3^{ème} ligne au niveau du rond-point Jean Maga permet de débrancher la ligne T2 de la ligne T1 et d'en faire un mode de transport à très haute fréquence toutes les 5 minutes et avec une rapidité de connexion à l'aéroport de moins de 6 mn, malgré les arrêts intermédiaires pour desservir les entreprises.

C'est une possibilité qui permettra de réduire par deux le temps de trajet et d'offrir une qualité de service qui n'est pas tout à fait présente aujourd'hui, même si la navette aéroport offre un niveau de service très intéressant. Ce n'est pas tant le mode et le système de transport qui comptent que la fréquence et la qualité de transport qui répondent à l'offre. La réussite de la navette transport démontre bien que l'on peut avoir des typologies différentes. La question est de savoir si la typologie de transport est adaptée aux besoins et apporte une fréquence et une vitesse de connexion. La réussite de la navette bus est la démonstration de cette réalité.

Avec ce projet d'interconnexion, nous aurons une amélioration très forte, de division par deux des temps de trajet vers l'aéroport, une sécurisation du trafic sur ce secteur avec des dénivelés pour ne pas bloquer la circulation routière, un coût d'exploitation acceptable au regard de la fréquentation, avec 6000 passagers par jour. C'est un niveau de fréquentation médian dans les systèmes de transport lourd et avec un coût d'investissement de l'ordre de 45 millions qui s'inscrit parfaitement dans le financement du PDU.

Ce dispositif intègre la pérennisation de la tarification spéciale existante sur la navette bus et qui, par sa réussite, a démontré qu'il n'y avait pas de frein à la qualité de la desserte.

Pour prendre en compte les évolutions du projet et l'ensemble des discussions dans le cadre du PDU et de sa finalisation, les scénarios ont emmené à une actualisation du plan global de financement du PDU. Nous étions à 3,821 milliards d'euros. Nous sommes aujourd'hui à 3,864 milliards d'euros. La connexion de l'aéroport avait été sortie de ce programme global.

Nous sommes passés de 3,821 milliards à 3,864 milliards sur la période 2017-2030. La décomposition de ces investissements marque l'équilibre global de ce PDU, avec les investissements patrimoniaux, la ligne A, le réseau de surface, le téléphérique urbain sud, les pôles d'échange ainsi que les investissements prévus après 2025 sur lesquels tout n'est pas encore identifié à ce stade. Il est très important de ne pas oublier ce qui va se passer après 2025. Il faudra, à partir de 2025, continuer à accompagner le développement économique et démographique de notre territoire et pouvoir répondre aux besoins nouveaux qui seront identifiés d'ici là dans le cadre de cette enveloppe.

Cette enveloppe d'investissement doit désormais être considérée comme étant une enveloppe fermée. Sur des investissements de ce type, il y aura des actualisations, des bonnes et des mauvaises surprises sur les marchés lancés qu'il faudra assumer. Avec un niveau de financement de PDU à 3,8 milliards avec les conséquences que cela va avoir en termes de mobilisation d'emprunts, nous devons être en capacité d'aller sur les marchés financiers. Nous allons devoir nous adresser, non pas aux banques régionales, mais aux acteurs institutionnels nationaux, européens et internationaux.

Nous devons faire preuve d'une totale transparence. C'est dans cette logique là que Toulouse Métropole a décidé de s'engager dans la procédure de certification des comptes. Cette procédure est sous la responsabilité de la Cour des Comptes. Toulouse Métropole est en effet le principal financeur du SMTC. Les discussions avec les partenaires nationaux et internationaux porteront d'abord sur la capacité de Toulouse Métropole et du SMTC ainsi que des autres collectivités, à assumer le financement. Il était donc nécessaire de garantir la transparence et la certification des comptes de Toulouse Métropole. C'est ensuite la transparence de la situation financière du SMTC. Un travail a été engagé sur le stock de dette, et nous allons faire un certain nombre de propositions dans les prochains mois pour améliorer la transparence.

Nous sommes en marche pour remplir ces conditions de transparence et de crédibilité et une fois que cette marche sera engagée, il n'y aura pas de changement de discours possible. C'est un engagement que nous prendrons sur 15 ans et c'est la condition de réussite de notre PDU.

Dans le cadre du financement, se pose la question des subventions sur lesquelles nous avons beaucoup travaillé, dès l'année dernière, dans les accords intervenus entre exécutifs, avec la Région Occitanie et le Conseil Départemental. Nous avons réussi à mobiliser des sommes considérables au niveau de l'Europe sur des marchés d'études. Il reste à mettre en œuvre les démarches qui ont commencé vis-à-vis de l'Etat.

Dans notre programme de financement, nous estimons pouvoir escompter 700 millions d'euros d'investissement, avec 320 millions de financement de l'Europe et de l'Etat.

Chacun connaît les contraintes financières de l'Etat, mais chacun a entendu les annonces du gouvernement avec un programme d'investissement de 10 milliards d'euros notamment sur le transport du quotidien. C'est désormais une porte grande ouverte pour poursuivre les discussions avec l'Etat ; en effet notre projet de mobilités : doublement de la population desservie, doublement des emplois desservis notamment sur le domicile-travail, s'inscrit totalement dans les objectifs de ce plan d'investissement présenté par l'Etat. Ces objectifs de subventionnement sont crédibilisés par les appels à projets que l'Etat va lancer et qui offrent un réceptacle à notre projet.

Au demeurant, dans la prospective, nous ne sommes pas partis sur 700 millions d'investissement. En termes de crédibilité, il sera facile d'expliquer à nos partenaires financeurs que nous avons plus de subventions que prévues. Il serait dommageable de devoir leur expliquer que nous en aurions moins que ce que nous espérions.

Nous sommes donc passés sur un volume d'investissement sensiblement inférieur à cet objectif de 700 millions, mais qui est un objectif comme étant parfaitement crédible aujourd'hui dans le contexte évoqué.

Le paradigme du financement du PDU reste la maîtrise des dépenses d'exploitation. Certains ont pu dire que la maîtrise des dépenses d'exploitation était la restriction de l'offre. Ce n'est pas le cas. La démonstration en est faite dans le cadre du PDU et dans le cadre des données très concrètes présentées sur l'évolution de l'offre kilométrique.

L'offre kilométrique en métro, avec la prise en compte de la 3^{ème} ligne, va passer de 8 à plus de 14 millions de déplacements.

Il y a une stabilité sur le tram, puisque il n'y a pas de projet spécifique de développement du tram dans ce PDU. Par contre, l'offre kilométrique bus passe de 25 à plus de 33 millions : c'est considérable.

S'agissant de l'évolution des parts modales, ce PDU renforce la structuration sur les réseaux lourds avec le système métro, mais consolide l'offre de transport par bus avec l'intégration des Linéo et les projets optimaux qui constituent l'élément déterminant du maillage des territoires. Nous avons un territoire très vaste qui ne peut pas être desservi par un système lourd dans sa totalité. Le développement du bus est donc une condition déterminante de la desserte de l'ensemble du territoire, de la réussite du maillage. La démonstration est faite que ce PDU n'oublie pas le bus, mais au contraire, en fait un élément déterminant de cette politique de maillage.

Les dépenses de fonctionnement ne sont pas inscrites dans une logique de rigueur. Nous avons intégré le contrat de service public et les projets du PDU.

On peut noter une très forte évolution des charges d'exploitation et de l'offre : 35 millions de kms en 2017, 50 millions prévues en 2030, 126 millions de déplacements en 2017 avec une perspective de 190 millions en 2030. 244 millions de charges d'exploitation : 395 millions de dépenses d'exploitation en 2030. La maîtrise ne signifie pas la stagnation.

Plus de 150 millions de dépenses d'exploitation sont injectées dans le réseau, avec une recherche d'optimisation : dépenser moins pour offrir plus et la prise en compte des projets inscrits dans le PDU. Les recettes d'exploitation, compte tenu de la prise en compte de la politique tarifaire, de l'évolution du périmètre du réseau, passent de 81 millions à 178 millions à terme et contribuent à la solvabilité du réseau, à la crédibilité de notre modèle économique et permettent, malgré l'évolution très forte des dépenses d'exploitation, 150 millions de dépenses d'exploitation supplémentaires, d'avoir seulement un déficit d'exploitation de 50 millions supplémentaires.

La clé du modèle économique proposée est la suivante : engager une politique extrêmement ambitieuse, consacrer 150 millions de dépenses d'exploitation supplémentaires, tout en ayant un impact sur le déficit d'exploitation limité à 50 millions. Optimisation, système lourd de transport, politique tarifaire : c'est l'ensemble de ces éléments qui y contribuent.

Concernant l'évolution de l'impact de la grille tarifaire, l'évolution très forte de l'offre apporte une dynamique de la recette tarifaire. C'est également une réponse à un débat tout à fait légitime : celui de la gratuité de la politique des transports. Ce PDU est infaisable et insoutenable sans qu'il y ait une contribution adaptée à la capacité contributive des usagers, qui permet de mobiliser des ressources qui sont intégralement allouées à la politique des transports.

Il est important d'avoir une politique tarifaire juste. C'est d'ailleurs l'objectif qui était assigné à la réforme engagée et qui a recueilli l'accord unanime des membres du comité syndical.

C'est également un engagement fort des collectivités : de Toulouse Métropole, du SICOVAL, du SITPRT et du Muretain Agglo. De nombreuses discussions se sont tenues pour trouver une proposition adaptée à la réalité des territoires. On ne peut pas avoir la même réflexion sur Toulouse

Métropole qui concentre une grande partie du réseau, sur le SICOVAL qui va connaître un développement extrêmement fort de l'offre sur son territoire, sur le SITPRT qui est partagé sur le PTU en territoires distincts, et sur le Muretain Agglo qui est un bassin de vie partiellement éloigné du réseau central. Un accord équilibré a été trouvé. Il permet de garantir la montée en puissance de la contribution des collectivités à l'horizon 2025-2030, jusqu'à 180 millions d'euros qui est l'élément de base de la prospective et qui permet d'assurer le financement du PDU, tout en ayant une évolution des contributions, notamment pour le SICOVAL qui consent un effort significatif et évidemment pour Toulouse Métropole qui va augmenter de 70 % sa contribution et la porter à hauteur de 170 à 180 millions d'euros.

D'ici à 2030 les choses vont bouger. L'important est d'avoir une perspective. Toulouse Métropole assumera son rôle de partenaire essentiel du SMTC. C'est pour cette raison que nous provisionnons une contribution à 170 millions d'euros qui peut être portée à 180. C'est la question de la soutenabilité de Toulouse Métropole. Si à l'horizon 2030 un écart se présentait de l'ordre de 4-5-6 millions par an sur la contribution des collectivités, Toulouse Métropole pourrait les assumer, les autres collectivités seraient plus en difficulté.

Nous provisionnons, au niveau de Toulouse Métropole, la capacité à amortir les petits écarts sur la contribution des collectivités.

S'agissant de la dette, elle est extrêmement lourde, mais elle est un élément de financement du PDU. Par son extinction sur les prochaines années, cette dette va dégager 900 millions de capacité de renouvellement.

Nous allons rembourser 900 millions de capital, nous allons donc pouvoir renouveler ce stock de 900 millions, avec un taux d'intérêt inférieur à 4,34 % qui améliorera d'autant les conditions de financement.

Pour financer le PDU, il sera nécessaire de monter notre encours de dette vers un pic qui se situe à un peu moins de 3 milliards et qui constitue un effort significatif. Ce pic à 2,9 milliards qui sera atteint en 2024, à la fin des gros travaux de la 3^{ème} ligne, va rapidement repasser sous la barre des 2,5 milliards qui sera le niveau de croisière de notre stock de dette.

Nous allons passer d'un stock de 1,4 à un stock de croisière se situant entre 2 milliards et 2,5 milliards. C'est la conséquence logique de la montée en puissance du PDU. C'est pour faire face à cette montée en puissance que la contribution des collectivités, principalement Toulouse Métropole, doit évoluer jusqu'à 180 millions d'euros. C'est quelque chose qui s'inscrit dans une logique globale : maîtriser les dépenses d'exploitation pour préserver l'épargne, préserver un minimum d'épargne pour assurer le financement des investissements, gérer la dette pour avoir une capacité de renouvellement de cette dette, et s'inscrire dans une logique de transparence et de responsabilité pour pouvoir mobiliser les stocks de dette qui permettront de financer le PDU d'ici à 2024-2030.

Avant la 3^{ème} ligne de métro et avant le PDU, à l'horizon 2020-2021, un grand nombre de projets vont être réalisés :

- le programme 2017 avec le doublement de la ligne A, la mise en service des Linéo 6-7 et 8. La 4G dans le métro est aussi une attractivité pour les transports en commun que d'offrir aux usagers une continuité des communications.
- En 2018, le lancement du TUS, la mise en service des Linéo 3 et 9, le prolongement du Linéo 1, la poursuite des travaux de la ligne A.

- En 2019, la mise en exploitation des 52 m de la ligne A, la mise en service des Linéo 4-5 et 10, le démarrage des travaux du Téléphérique Urbain Sud et sur le plan réglementaire, la déclaration d'utilité publique de la 3^{ème} de métro.
- En 2020-2021, le démarrage des travaux de la 3^{ème} ligne, la mise en service du Linéo 11, la mise en service des premières lignes express
- Et ensuite toute une série de projets qui s'inscrivent dans la mise en œuvre de ce PDU.

Un travail de négociation très important a été fait pour le PDU. Nous avons aujourd'hui un dispositif consensuel et une politique de transport largement partagée.

Nous n'avons pas un projet de PDU qui attend la 3^{ème} ligne, mais un projet de PDU qui se met en œuvre aujourd'hui, qui engage une amélioration de l'offre de service très importante sur tout le territoire, et qui verra son point d'orgue avec la 3^{ème} ligne de métro.

A l'horizon 2020, c'est déjà plus d'1 milliard d'euros d'investissement qui seront consommés et qui permettront d'avoir une première étape dans l'amélioration de l'offre : l'offre kilométrique de 35 à 40 millions, la fréquentation de 126 à 148 millions. 32 millions d'évolution des dépenses d'exploitation du réseau qui montre l'ambition et le fait que nous ne sommes pas dans une politique d'austérité, mais dans une politique d'optimisation et d'offre maîtrisée et adaptée et un déficit d'exploitation maîtrisé grâce au contrat de service public. Réussir cette ambition qui n'avait pas été constatée les années passées, offrir 32 millions de dépenses d'exploitation supplémentaires qui se traduisent concrètement par de l'offre pour les usagers en ayant un déficit d'exploitation qui ne se dégrade que de 5 millions : dans le contexte des finances publiques d'aujourd'hui, c'est ça l'enjeu et la difficulté, mais c'est une difficulté que nous sommes en capacité de surmonter.

INTERVENTIONS

M. LE PRESIDENT précise que le support est le plus complet possible, avec des orientations prudentielles.

M. KELLER salue l'excellente présentation faite par Sacha Briand ainsi que son travail personnel qui permet de rendre crédible le scénario du projet mobilités à l'horizon 2030.

Il votera ce projet, non seulement par solidarité de gouvernance métropolitaine, mais également pour la considérable amélioration apportée par ce projet aux problèmes de mobilités de la grande agglomération toulousaine.

Il souhaite cependant revenir sur les réserves des milieux économiques à l'endroit de la desserte de l'aéroport, pour regretter, avec l'ensemble du monde économique, les Chambres de Commerce d'Occitanie et de Toulouse, Airbus, ATR, l'ensemble des milieux industriels, l'Union de la Métallurgie, qu'une desserte directe de l'aéroport sans rupture de charge n'ait pas été prévue.

Cette 3^{ème} ligne est extrêmement pertinente quand elle affiche sa volonté de desservir les zones d'emplois prioritaires de la métropole. Elle part du pôle de Labège pour arriver au pôle aéroportuaire d'emploi aéronautique de Colomiers, en passant par la gare appelée à devenir une zone d'emploi encore plus importante avec le projet Toulouse Euro Sud-Ouest.

Quel dommage de parler de logique d'intermodalité, de prévoir de desservir les zones d'emploi prioritaires, en créant une rupture de charge sur l'aéroport.

(suite propos M. Keller) Aujourd'hui, l'aéroport n'est plus considéré comme une plate-forme de luxe, comme c'était le cas il y a une vingtaine d'années quand l'avion était nettement plus coûteux que les autres moyens de transport collectifs. Ce n'est plus le cas aujourd'hui. Il est souvent bien moins cher que le train. C'est un moyen de transport démocratique. C'est un aéroport dans la ville tout comme la gare. C'est une spécificité.

« Blagnac c'est Toulouse, c'est dans la ville ». Pourquoi donc cette discrimination ?

Certains voient un doublon avec la ligne de tramway qui a déjà été mise en place.

Il rappelle que le tramway fait une desserte nord-sud et sud-nord. Le métro a prévu de faire une desserte est-ouest et ouest-est. C'est tout simplement normal.

L'attractivité de la navette aéroport reste intéressante car elle ne va pas vers la même destination que le tramway. Elle est également moins chère que les taxis.

Le fait de mettre un système spécifique de navette mais, avec une sur-tarification, c'est la double peine : pas de desserte directe et sur-tarification. Autrement dit les personnes qui partiront de Colomiers ou de Labège prendront leur voiture pour aller à l'aéroport.

Certains avancent l'argument que si l'aéroport est desservi directement, il ne sera pas possible de créer une station à St Martin du Touch. Airbus, plus gros employeur sur St Martin du Touch, ne considère pas cette station comme indispensable et préfère une desserte directe s'il fallait choisir.

La question la plus importante reste celle du coût ou du surcoût.

Si un postulat d'intermodalité logique avait été défini dès le début, il n'aurait pas été question de surcoût et la desserte de l'aéroport n'aurait pas été mise en option.

La gestion de l'aéroport est une activité rentable. Depuis 2008, il y a des prises de dividendes.

Il propose à Toulouse Métropole de thésauriser ces dividendes et de demander à la Région, au Département et à l'Etat de faire de même pour participer à un panier de recettes qui serait constitué, d'une part de la thésaurisation des dividendes de l'aéroport de Toulouse Blagnac perçus par la collectivité publique, et, d'autre part, des engagements de l'Etat sur les lignes consenties au titre de la mobilité du quotidien côté SNCF. Ce panier de recettes permettrait de reconsidérer la possibilité du financement.

Notre aéroport est la porte d'entrée principale sur la Région Occitanie. C'est la porte d'ouverture principale sur Paris avec 30 liaisons par jour. Aucun TGV n'effectuera 30 liaisons quotidiennes. C'est l'ouverture principale vers l'Europe et l'international.

Si l'aéroport n'est pas desservi, dès ce projet, nous risquons de nous retrouver avec notre principale porte d'entrée et d'ouverture sur le monde d'autant plus mal desservie, que malheureusement, nous ne sommes pas assurés d'avoir le TGV.

Il rappelle qu'il porte la parole des industriels et du monde économique qui pèse pour environ 55 %, avec le versement transport, de la recette qui permet d'envisager les financements du programme que nous sommes en train de discuter. Leurs voix méritent d'être entendues.

M. GRASS apporte des éléments de réponse à un certain nombre de points développés par M. Keller.

- S'agissant de l'étude relative à la desserte directe de l'aéroport par le métro qui conduirait à 200 millions d'euros supplémentaires d'investissement, et à 5 millions d'euros annuels d'exploitation, Sacha Briand a rappelé précédemment l'existence d'une limite, non seulement au niveau de l'investissement mais également au niveau des coûts d'exploitation, ceux-ci étant garants de la capacité d'investissement du SMTC sur le long terme.

Concernant la notion de desserte directe qui existe dans certains aéroports internationaux, ce sont des liaisons ferroviaires à une fréquence de ¼ d'heure à 20 mn. Il ne connaît aucun exemple d'aéroports, y compris internationaux qui ont un métro avec une fréquence de 1 à 2 mn.

Certains aéroports sont situés très près du centre ville comme l'aéroport de Genève qui est à 6 kms du centre de Genève, alors que l'aéroport de Blagnac est à 11kms. L'aéroport de Genève a une liaison ferroviaire au ¼ d'heure.

L'aéroport de Toulouse-Blagnac est un aéroport qui se développe, avec un trafic en réelle augmentation. C'est un aéroport qui dessert l'agglomération toulousaine, mais également la région. Les passagers ne sont pas seulement originaires ou à destination de Toulouse. Ils peuvent venir de beaucoup d'autres endroits de l'agglomération et de la région.

Le trafic de la navette aéroport bus + le tramway T2 s'élève à 800 000 passagers par an. Ce sont les chiffres de 2016. Ce sera sans doute un peu plus en 2017. En comparaison, le Linéo 1 est à 5 millions de passagers, le Linéo de Colomiers à 2,5 millions de passagers.

Le trafic est significatif mais très faible en comparaison des lignes de bus courantes, et a fortiori d'un métro.

La liaison d'aujourd'hui est une liaison de très bonne qualité. Pas mal de gens se sont battus pour que le tramway arrive à l'aéroport. Bernard Keller en faisait partie. C'est une amélioration qualitative sensible.

Sur les 800 000 passagers évoqués tout à l'heure, la moitié des usagers utilisent la navette bus malgré sa tarification supérieure.

Cette navette bus est en connexion avec le métro à Compans Caffarelli, à Jean Jaurès et à Matabiau. Son côté direct et rapide, notamment en heures creuses, la rendent très attractive. Elle rencontre un grand succès malgré une tarification plus élevée, le tramway étant ressenti comme lent.

- S'agissant de la solution intégrée dans le PDU: plusieurs avantages très importants par rapport à la situation d'aujourd'hui :
 - Premièrement, il est envisagé une correspondance de quai à quai : la disposition constructive permettra d'avoir une liaison immédiate et directe de quai à quai : c'est un impératif de commodité. Ce sera l'optimum de la correspondance.
 - Deuxièmement, avec une fréquence qui passe à cinq minutes, alors que la fréquence est de 15 à 20 minutes aujourd'hui, le temps d'attente sera divisé par trois. Un temps de trajet court de six minutes.
- S'agissant du temps de trajet aéroport vers les différents centres villes :

Depuis le centre-ville de Toulouse, l'amélioration sera de 15 mn et de 40 mn depuis Labège. Depuis Colomiers, l'amélioration est estimée à 25 mn en transport public.

Cette solution va permettre également une capacité supplémentaire de desserte en tramway dans le centre de Blagnac.

(suite propos M. Grass) Le système en branche n'est pas efficace en métro et n'est pas meilleur en tramway. Le fait d'avoir un Y divise la capacité par deux. Aujourd'hui, nous sommes totalement limités pour améliorer la capacité et la fréquence sur le centre de Blagnac ou le nord de Blagnac, vers Beauzelle.

A terme, c'est une capacité supplémentaire vers le parc des expositions.

Cette solution permettra également d'avoir des véhicules adaptés au transport des bagages. Ce n'est pas le cas du tramway.

- S'agissant des aspects financiers et juridiques : l'utilisation d'une plate-forme dont le coût s'élève à 75 millions d'euros. Cet investissement déjà réalisé va permettre non seulement de l'utiliser, mais également de le valoriser davantage avec encore plus de trafic. Cela permettra de supprimer un carrefour qui ralentit le trajet, le rond-point Dewoitine.

Nous améliorons la capacité de desserte, la régularité et la ponctualité.

Le tracé de cette navette peut permettre à terme de suivre l'extension de l'aéroport. Chacun sait qu'il va s'étendre vers le nord et pas vers le sud. Cette solution permettra potentiellement de l'améliorer lorsque l'aéroport se développera pour assumer ses augmentations de trafic et d'assurer une desserte proche des points d'embarquement.

- Un des objectifs principaux de la 3^{ème} ligne est l'amélioration de la desserte des emplois toulousains. La zone aéroportuaire est constituée d'un aéroport et d'une zone d'emploi.

Si une desserte pure de l'aéroport était créée, les zones d'emploi seraient desservies par des bus. M. Grass ne trouve pas logique d'avoir une desserte directe pour les utilisateurs de l'aéroport souvent occasionnels, et d'imposer une correspondance bus quotidienne à tous les salariés de la zone aéroportuaire. Il y a également la question du financement.

M. Keller a évoqué le versement transport. Espérons que les industriels financeront ces navettes. Si ce n'est pas le cas, le SMTC devra les financer, ce qui posera un problème de coût.

La desserte directe des salariés est un impératif. Ce sont des salariés mais également des habitants de l'agglomération toulousaine.

- S'agissant de la tarification :

La tarification différenciée fait partie des hypothèses économiques intégrées dans le plan financier présenté par Sacha Briand.

La tarification différenciée existe aujourd'hui. Les passagers paient un tarif de 8 € sur la navette bus.

Il existe une tarification spécifique pour les salariés, avec un abonnement qui s'élève aujourd'hui à 60 €, avec un prix de revient pour le salarié à 30 €, compte tenu de la participation des entreprises. Cet abonnement revient à 70 centimes par jour pour le salarié qui l'utilise les jours ouvrables et pas au-delà, sans déplacement supplémentaire. C'est un tarif extrêmement attractif et préférentiel pour eux.

La navette bus est également attractive pour les salariés. 400 000 salariés l'utilisent aujourd'hui.

(suite propos M. Grass)

- Concernant la rentabilité de l'aéroport évoquée par M. Keller, M Grass fait référence aux recettes parkings: Prenant l'exemple d'un passager de l'aéroport qui gare sa voiture pendant 15 jours dans les parkings P1-P2-P3, le tarif s'élèvera à 175 €. Si le passager se gare dans le parking éco qui l'oblige à prendre une navette bus, le montant s'élève à 85 €, et à 47 € pour 5 jours.

Le calcul est simple : pour un couple qui part 5 jours ou 15 jours en vacances, 8 € est largement avantageux pour l'utilisateur. Raison de plus pour desservir l'aéroport de manière efficace et attractive pour le passager.

Aujourd'hui, la tarification différenciée avec une tarification préférentielle pour les salariés est très largement compétitive et attractive. Cette proposition est à la fois techniquement, économiquement et socialement intéressante.

M. BRIAND rappelle que le choix du métro a été fait, car nous sommes sur un besoin de 500 000 déplacements par jour à l'horizon 2030 ; le métro permet d'apporter une solution technique à 200 000. Si un autre système de transport répondait à ce besoin, nous aurions basculé sur un autre système de transport moins complexe, moins problématique. Il faut se garder de l'idée que l'on peut avoir que le tram est mieux que le bus, et que le métro est mieux que le tram. Le bus est adapté à une typologie de fréquence, le tram a une typologie de fréquence différente, le métro a une autre typologie de capacité et de fréquence. Dans notre territoire, nous ne pouvons pas faire circuler du tram partout, car cela tue toute la circulation automobile. Il bloque les carrefours et plus rien ne se déplace. On ne peut pas faire du métro partout, car il faut de la densité pour justifier le métro. Il faut se garder de cette hiérarchie spontanée, et essayer de trouver le système de transport qui est adapté à la situation. Francis Grass l'a très bien démontré : le système est parfaitement adapté. Il y a une rupture de charge, mais sur l'aéroport tout le monde a une rupture de charge : les salariés qui vont en voiture à Airbus ou dans d'autres entreprises se garent dans des parkings et se rendent ensuite à pied à leur travail, les usagers se garent dans les parkings économiques et doivent attendre une navette pour aller jusqu'à l'aéroport.

M. le Président indique que la 3^{ème} ligne va passer en enquête publique. Nous devons présenter au commissaire enquêteur un projet cohérent et qui intègre en particulier la précaution qui doit être prise avec l'argent public.

M. AREVALO se joint aux félicitations et salue la très bonne présentation faite par Sacha Briand. Il était persuadé que la délibération présentée aujourd'hui portait sur le volet financement et non pas sur le ré-examen du contenu du PDU. Il s'étonne que l'on puisse passer une demi-heure sur l'aspect aéroport.

S'agissant du financement du projet Mobilités d'un montant de 4 milliards d'euros, aucun écologiste ne contestera la volonté politique d'investir aussi fortement sur cette grande agglomération.

Le mode de financement proposé repose notamment sur la maîtrise des charges de fonctionnement qui doit être menée dans une logique d'optimisation, sans baisse des services. L'optimisation est toujours une très bonne chose dans la gestion des finances publiques.

(suite propos M. Arévalo) Malgré tout, les éléments avancés dans le mode de financement, avec une différenciation de la contribution des collectivités, ouvrent le risque suivant : en fonction des territoires et de leur propre capacité de financement, nous passerions d'un système de mutualisation sur la très grande agglomération, à un système qui pourrait se définir davantage comme un syndicat de service qui fonctionnerait au regard de la capacité financière de chaque partenaire, avec une rupture qui pourrait amener à ce que les territoires déjà bien dotés le soient encore davantage, et les territoires peu dotés et économiquement plus en retrait, n'aient pas la capacité d'améliorer leur desserte. Si à terme, ce principe était trop cultivé, le travail d'harmonisation de la desserte et d'égalité de traitement de l'ensemble des citoyens sur cette grande agglomération, serait brisé. Un compromis a été trouvé sur les contributions des collectivités. C'est un effort considérable pour le SICOVAL : il faut prendre la mesure, qu'à l'horizon 2030, environ 10 % du budget du SICOVAL sera consacré à la contribution versée à Tisséo-SMTC.

Dans un PDU tel que proposé où 60 % est basé sur un investissement majeur, TAE, d'un montant de 2,3 milliards d'euros, nous prenons le risque de voir des dérapages, avec de possibles aléas sur de tels chantiers qui peuvent se traduire par des sommes considérables. C'est une prise de risque plus importante que lorsque nous dépensons 4 milliards sur de nombreux petits projets, ou des projets de moyenne importance sur lesquels les dérapages peuvent être mieux maîtrisés.

Il rappelle que le Grand Paris est confronté à des difficultés sur les chantiers de transport public. Nous allons faire confiance à nos outils techniques et d'ingénierie, mais notons que nous ne contrôlons pas les risques qui pourraient se présenter au cours des travaux.

Il attire l'attention sur la nécessaire prise en compte de cette dimension dans la réflexion collective. Nos marges d'actions deviendraient alors très limitées en conséquence. Les travaux étant engagés, il est impossible de revenir en arrière.

Ce PDU aura des effets sur la qualité de l'air et la production de gaz à effet de serre, bien que ceux-ci soit discutés notamment par l'observatoire de l'Etat. Ces effets seront de fait tardifs, puisque le programme d'aujourd'hui ne permet pas d'apporter des solutions immédiates au problème actuel de mobilité. Les effets concrets pour les dix prochaines années seront très faibles par rapport aux enjeux.

Il serait d'avis de réfléchir, au-delà du PDU tel qu'il est proposé, à intégrer un volet de plan d'urgence pour effectuer davantage d'opérations concrètes le plus rapidement possible.

Les toulousains vont traverser des difficultés de mobilité pendant une longue période.

Nous sommes un certain nombre à avoir proposé que les Linéo puissent faire l'objet d'opérations d'aménagement, de façon à les rendre plus efficaces.

Certains quartiers comme la place Dupuy mériteraient des opérations d'urgence qui permettraient de fluidifier les lignes Linéo pour les rendre plus performantes.

Il souhaite que soit examinée très rapidement l'idée d'intégrer dans ce PDU, un volet financier pour des dépenses complémentaires, permettant d'exécuter des travaux le plus rapidement possible pour fluidifier le réseau Linéo.

M. le Président rappelle que l'investissement que nous faisons avant 2020, s'élève à 1 milliard d'euros.

M LAFON souligne qu'avec la présentation d'aujourd'hui sur le volet financement, on peut réellement parler de la cohérence urbanisme-transport financement. C'est quelque chose qui fait plaisir, car c'est une des rares fois où l'on essaie de mettre en perspective ce triptyque qui fait le fondement de notre action publique.

Il ne résiste pas au plaisir de donner lecture du message que lui a transmis le Président du SICOVAL, Jacques Oberti qui n'a pas pu assister à cette séance, retenu par le congrès de la DCF.

*« Monsieur le Président,
Chers collègues,*

Une fois n'est pas coutume, la période estivale n'aura pas été comme souvent propice à des décisions impopulaires votées en douce pour ne pas générer de réactions chez nos concitoyens.

Cette année, elle aura été le théâtre d'une véritable rénovation en profondeur de nos relations partenariales au sein de cette instance.

En effet, l'accord trouvé au mois de juillet entre nous n'est ni plus ni moins qu'historique. Bien sûr, j'inclus dans ce « nous » à la fois les collectivités membres mais également nos partenaires essentiels que sont l'Etat, la Région et surtout le Département qui, ne l'oublions pas, sort de son cadre d'intervention règlementaire. Il ne s'agit pas d'une victoire politique pour quiconque d'entre nous autour de cette table mais avant tout d'une victoire pour nos concitoyens. L'esprit des fondateurs du SMTC est retrouvé.

Tous ensemble, nous avons su mettre de côté nos rancœurs, nos craintes, nos différences pour laisser la place au consensus, facteur de progrès. Nous ne pouvons donc que nous féliciter de cette victoire collective transpartisane.

Pour le Sicoval qui a validé lundi soir à une majorité écrasante le projet mobilité porté par Tisséo, il s'agit d'un changement de paradigme. Un effort sans précédent, inscrit dans la durée, portera notre contribution à 7,7 M€ soit 554 % d'augmentation à l'horizon 2030.

Dans un contexte économique complexe pour les collectivités, cette décision place le transport, l'amélioration de la vie quotidienne de nos habitants et la protection de notre environnement au premier rang de nos préoccupations.

La vision que nous portons pour un développement durable et équilibré de nos territoires est aujourd'hui partagée par tous et encore une fois nous nous en félicitons.

Bien sûr, bien qu'historique, bien que collective, cette victoire de l'intelligence sur la défiance, du partage sur l'individualisme n'est qu'un premier pas vers un monde meilleur pour l'ensemble de nos populations.

(suite propos M. Lafon) Nous le savons tous, amener le Métro de Colomiers à Labège et relier la ligne B à TAE sont des projets d'une ampleur exceptionnelle. Mais nous devons également développer les mobilités douces et innovantes et répondre aussi aux populations qui ne sont pas dans l'environnement proche des nouvelles installations en favorisant les interconnexions y compris avec le réseau ferré, avec les lignes de bus du SMTC mais aussi avec celles du Département pour que chacun, où qu'il vive dans nos territoires, soit témoin direct ou indirect des améliorations que ce projet mobilité, désormais sur les rails, apportera à nos grandes et belles agglomérations »

M. le Président transmet ses remerciements au Président du SICOVAL.

Ces progrès sont des progrès partagés : beaucoup de dialogue et d'échanges.

Le texte de M. Oberti fait référence à l'origine même du SMTC.

Le SMTC est né au début des années 1970 avec la rencontre de trois élus : Pierre Baudis, Alex Raymond et Léon Eeckhoutte, qui ont décidé d'arriver à un consensus sur les transports.

Ce consensus a souvent été perdu. Il a le sentiment aujourd'hui de le retrouver. Il en est heureux et satisfait.

Mme TRAVAL-MICHELET déclare qu'elle votera cette délibération.

C'est un moment partagé d'enthousiasme et de satisfaction, tant les progrès sont nombreux, et les efforts de chacune et de chacun considérables.

Elle rappelle que les présidents actuels, Jean-Luc Moudenc, Jean-Michel Lattes, Georges Méric, Carole Delga ont également participé à ce large consensus.

Elle pointe cependant une certaine charge de responsabilité extrêmement forte, qui va emmener à poursuivre un certain nombre de points. En effet, les élus du SMTC vont s'apprêter à engager les concitoyennes et les concitoyens sur une dette. Comme l'a souligné Sacha Briand, aujourd'hui des curseurs sont placés. Qui peut dire que nous serons en situation de les tenir et de les piloter correctement ?

Personne. Nous pouvons nous y engager pour nous-mêmes.

Elle rappelle qu'elle est élue pour trois ans, et ensuite elle ne sait pas. En revanche, les décisions prises aujourd'hui engagent des générations qui nous succéderont.

Elle soutient ce projet. Les collectivités ainsi que les grands élus se sont mis d'accord ; les élus réunis autour de cette table vont se mettre d'accord. En revanche, il est indispensable d'obtenir sans réserve l'adhésion de toutes les populations : c'est devant ces populations que nous serons comptables. L'enquête publique devra, cette fois ci, permettre de mobiliser très fortement les citoyennes et les citoyens.

Elle rappelle que dans les enquêtes publiques, ne se mobilisent souvent que les voix dissonantes. Avec une force importante, notre responsabilité est de faire comprendre à nos concitoyennes et concitoyens que nous, élus, les engageons pour près de 4 milliards d'euros et un PDU relativement figé pour les 15 à 20 ans à venir. Il faut qu'ils en aient conscience et renouvellent ce mandat dans le cadre de l'enquête publique. C'est absolument nécessaire.

Elle rappelle combien le travail conduit par Jean-Michel Lattes est un travail important de réelle proximité, avec un nombre incalculable de réunions publiques sur le PDU et sur la 3^{ème} ligne de métro.

(suite propos Mme Traval-Michelet) S'agissant de la Ville de Colomiers, la dernière réunion publique relative au PDU, n'a pas déplacé plus de 50 personnes. Il est indispensable que nous réussissions à mobiliser toutes les personnes qui accompagnent et approuvent ce projet de métro. Tout le monde n'a peut-être pas conscience des grands enjeux financiers qui l'entourent et qui par répercussion reviennent sur la Métropole 180 millions d'euros, ou sur le SICOVAL qui porte un effort très important 7 millions d'euros, et par ricochet sur nos communes. Il est essentiel que les citoyens qui veulent participer à un débat de participation citoyenne, se saisissent de ces enjeux et c'est à nous de leur permettre de s'en saisir.

Notre responsabilité est extrêmement grande aujourd'hui. Malgré un schéma de financement extrêmement travaillé présenté par Sacha Briand, avec tous les curseurs bien positionnés pour arriver au bon chiffre, peut-être que dans dix ans, les politiques publiques et les taux de financement auront changé.

Elle souhaite que tous les élus réunis autour de cette table, élus en responsabilité et de proximité, puissent obtenir dans le cadre de l'enquête publique, ce mandat précis, éclairé de la part des concitoyennes et des concitoyens. C'est à ce moment là que nous pourrions dire : « oui, on y va ».

Sa conviction est forte et profonde et elle va contribuer à faire émerger cette participation qui lui semble incontournable.

M. le Président est tout à fait convaincu par les propos de Mme Traval-Michelet. Nous sommes dans l'éthique de ce que doit être la politique.

La politique, c'est « faire ». Dans cette assemblée, il a le sentiment que « nous faisons ».

S'agissant des 70 réunions publiques qu'il a animées, il a cependant un petit regret : le public n'a pas été au rendez-vous.

M. CARNEIRO souscrit aux remerciements faits à l'équipe que conduit Sacha Briand. Il remercie également Mme le Maire de Colomiers, car elle a une véritable interrogation sur la validation de la démarche. Cette validation ne peut venir que de la base. A nous de trouver les bonnes modalités. On souffre en effet d'un déficit de connaissance, d'image en tant que structure intermédiaire entre la Métropole et la Commune. Il est toujours compliqué d'appréhender les véritables missions et réalisations de ce type de structure. Il faut que nous trouvions les bonnes méthodes et il faudra regarder, côté budget, une formation-communication. Il y a là un véritable travail à faire.

Le Président Oberti a délivré un message. Tout le monde a enterré la hache de guerre ; c'est une très bonne chose, car cela permet d'avancer sur d'autres registres. Mais son enthousiasme ne l'empêche pas de voir la réalité : M. Briand est là pour nous garantir que le financement sera bien maîtrisé : il ne faut pas se retrouver dans ce qu'il appelle « les jeux olympiques de l'intermodalité », avec des dérapages que l'on voit dans les gros budgets ; Il faut faire attention d'autant plus que la mobilité c'est de l'intermobilité ou de l'intermodalité ; il ne faut pas oublier qu'il y a des ouvrages d'art, des ponts pour traverser la Garonne, des sites propres à construire. L'économie de 200 millions évoquée précédemment, c'est le coût de l'infrastructure du boulevard urbain nord. C'est le coût de 14 kms de transport en commun en site propre, avec deux couloirs de bus, deux couloirs voiture et avec les modes doux correspondants. Il faudra également trouver des financements pour ces besoins là. Dans les premières délibérations qu'il va présenter par la suite, on retrouve l'idée que le transport en site propre peut avoir des conséquences très vertueuses, notamment en matière de l'air. Il ne faut pas les négliger.

(suite propos M. Carneiro) Nous sommes également aujourd'hui en première phase de la création d'outil d'inventaire, le PARM –Plan d'Aménagement des Routes Métropolitaines- que nous sommes en train de faire, à la demande de Jean-Luc Moudenc. Tous les besoins secteur par secteur sont recensés en matière d'infrastructure de premier niveau, pour descendre ensuite en maille fine vers les communes. La première esquisse de ce travail sera terminée en fin d'année. Il sera nécessaire que Toulouse Métropole trouve les moyens d'apporter quelque financement pour des projets comme les sites propres.

Il conclut par cette métaphore : « il ne faut pas que le plan mobilités soit un cyclope, il ne faut pas qu'il ait un seul œil. Il faut lui donner les deux yeux, les deux mains, et les deux jambes ». Pour cela, il faut penser intermodalité, mais également infrastructure routière car la voiture a encore un avenir. Il ne faut pas que TAE soit l'œil du cyclope du plan mobilités de notre région.

M. AREVALO rappelle que le mécontentement du SICOVAL était lié au fait que le prolongement ligne B avait été promis en 2013, ensuite en 2019 et maintenant en 2025. Les décisions et engagements n'ont pas été tenus. Cette colère est légitime.

Lors de la réunion sur le PDU qui s'est tenue à Castanet, une trentaine de personnes étaient présentes dont la moitié était des élus ou du personnel de Tisséo. La population de ce territoire a déserté la réunion. Il ne faut pas s'en étonner. Un débat public extrêmement positif s'est tenu avec la présence de 300 à 400 personnes. Or, Tisséo n'attend pas les recommandations et commence à voter la 3^{ème} ligne de métro en juillet à et à voter aujourd'hui le volet financier, sans attendre les conclusions de l'enquête publique sur le PDU. Les personnes ont parfaitement compris que les décisions sont déjà prises : pour elles, il ne sert plus à rien de venir aux réunions publiques, y compris pour le PDU. Si les procédures démocratiques, avec la population, les associations, etc, ne sont pas prises en compte et respectées, à un certain moment, la colère se traduit par le silence et se transforme ensuite en « dédagisme ».

Aujourd'hui, nous avons en effet un consensus des exécutifs des collectivités, mais il ne s'agit pas du consensus des partis politiques, dont le sien qui n'est pas d'accord avec ce qui se passe, ni du consensus de la population sur ce projet là. Il faut en prendre acte. Les citoyens disent vouloir un métro jusqu'à l'aéroport, mais ils n'en connaissent pas les tenants et les aboutissants, notamment au niveau des effets des financements. La population, dans sa globalité, est éloignée de ces questions relativement compliquées à différents niveaux.

Mme TRAVAL-MICHELET fait remarquer qu'elle ne minimise pas l'importance de l'enquête publique. Il faut mobiliser positivement les populations pour avoir un soutien, outre la responsabilité que nous prenons et pour laquelle nous n'avons peut-être pas forcément obtenu tous les mandats en leur temps.

L'enquête publique est un moment important. Des projets sont morts sur l'autel des enquêtes publiques, malmenées, mal conduites et mal appréhendées.

M. AREVALO propose l'amendement suivant sur l'article 1 de la délibération : « *Approuve le volet prospectif de financement du projet Mobilités 2020.2025.2030 à sa situation arrêtée au 04 octobre 2017* ».

M. le Président propose d'intégrer l'amendement de M. Arévalo, et soumet la délibération au vote.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver le volet prospectif de financement du Projet Mobilités 2020.2025.2030 à sa situation arrêtée au 04 octobre 2017 ;
- d'autoriser M. le Président de Tisséo Collectivités à signer tout acte en lien avec ce programme de prospective financière notamment autour des subventions des différents partenaires ;
- de prendre acte des hypothèses proposées autour de la participation des membres dans la perspective de la mise à jour de leur contribution et de la préparation d'une évolution statutaire du SMTC.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 1.2 - NOUVELLES MOBILITES, INNOVATION ET PARTENARIATS : POINT D'INFORMATION

Rapporteur : M. le Président

Concernant l'innovation et les nouvelles mobilités, Tisséo Collectivités a intégré très en amont cette réflexion dans le cadre du Projet Mobilités 2020-2025-2030 arrêté le 19 octobre 2016.

Début 2017 (mars-avril), un premier acte fondateur d'une communauté d'acteurs « public-privé » au service de l'expérience voyageurs a été réalisé via le lancement d'un Appel à Manifestation d'intérêt (AMI) Innovation.

A ce titre, de nombreux porteurs de projets se sont mobilisés autour du Projet Mobilités et de la 3ème ligne de métro: 105 contributeurs ont répondu et 272 projets ont été présentés.

5 grands leviers d'actions ont été actés par délibération du comité syndical du 5 juillet 2017 pour faire suite à cet AMI :

- répondre à de futurs appels à projet régionaux, nationaux et européens, afin de bénéficier de financements pour porter de nouvelles expérimentations,
- lancer des appels à projet spécifiques, afin de préciser les intentions et les possibles partenariats dans des domaines tels que le covoiturage, le pôle d'échanges innovant, une appli plus multimodale,
- enrichir d'un volet innovation les futurs cahiers des charges de consultation à venir, si nécessaire,
- expérimenter « in situ » des solutions de mobilité innovantes,
- organiser des événements de restitution et d'avancée des opérations afin de développer les partenariats entre partenaires privés (animer la communauté d'acteurs).

Ces différentes initiatives marquent de premiers jalons vers une stratégie plus globale de Tisséo : la mobilité proposée en tant que service aux usagers.

Cette stratégie peut être traduite par la constitution à terme de solutions MaaS (*Mobility as a Service*).

Les 3 objectifs principaux sont de créer une passerelle unifiée pour faciliter l'accès à l'information multimodale, l'accès aux services de mobilités et l'acte d'achat (billettique) et une tarification « à la carte ».

L'utilisation accrue des véhicules partagés, autonomes et connectés est également au cœur de la réflexion

Il s'agira d'approfondir la réflexion autour des questions suivantes :

- Quels principes fondamentaux guident le choix de Tisséo Collectivités pour assurer un partenariat avec les acteurs privés ? Expérience usagers, optimisation de l'exploitation, démarche éco-responsable ... ?
- Quel modèle de gouvernance autour du Projet Mobilités ? Quelles interactions et complémentarités avec les AO existantes, la Région, l'Etat,... ?
- Quels modèles économiques, quels outils de coopération à affiner : portage, mise à disposition, conventions.
- In fine, être moteur dans la constitution d'une filière transport terrestre sur la grande agglomération toulousaine.

POINT 2 – RESEAU STRUCTURANT

POINT 2.1 - CONNEXION LIGNE B - MANDAT DE MAITRISE D'OUVRAGE

Rapporteur : M. le Président

La Connexion Ligne B entre Ramonville et la station INPT est inscrit dans le Projet Mobilités 2020-2025-2030, délibéré le 19 octobre 2016. Son programme a été adopté au dernier Comité Syndical.

La présente délibération vise à approuver la convention confiant à Tisséo Ingénierie un mandat de maîtrise d'ouvrage pour la réalisation de ce projet, selon le planning validé en juillet dernier, à savoir une mise en service d'ici la fin 2024, avec un démarrage des travaux d'ici la fin 2019.

Pour ce faire, Tisséo Ingénierie bénéficiera d'une rémunération d'environ 8,2 millions d'€.

APRES EN AVOIR DELIBERE ET A L'UNANIMITE DES SUFFRAGES EXPRIMES :

(Les administrateurs de la SMAT n'ont pas pris part au vote : MM. Lattes, Grass, Mme Traval-Michelet, MM. Briand et Lafon)

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'autoriser M. le Président de Tisséo Collectivités à signer la convention relative à la réalisation du mandat de maîtrise d'ouvrage pour la réalisation de l'opération Connexion Ligne B avec Toulouse Aerospace Express à la future station INPT de Labège Innopole avec la Société de la

Mobilité de l'Agglomération Toulousaine Tisséo-Ingénierie (SMAT) pour un montant de 182,5 millions d'€ HT ;

- d'approuver la rémunération forfaitaire Tisséo-Ingénierie (SMAT) à hauteur de 8 199 567€ HT (valeur janvier 2017) ;

- d'autoriser les dépenses correspondantes ;

- de dire que les dépenses sont inscrites aux budgets de Tisséo-Collectivités (SMTC).

Point 2.2 - SILO MIXTE P+R BASSO CAMBO - MANDAT DE MAITRISE D'OUVRAGE

Rapporteur : M. le Président

L'opération « silo mixte P+R » a été approuvée au Comité Syndical de mars 2017. Ce projet qui s'inscrit dans le Schéma Directeur P+R - Horizon 2020, consiste à créer un ouvrage mixte permettant de créer 525 places de stationnement voiture afin d'accroître la capacité de stationnement du P+R de Basso Cambo de 405 places, pour un montant total estimé à 6,85 millions d'euros.

La présente délibération vise à approuver la convention confiant à Tisséo Ingénierie un mandat de maîtrise d'ouvrage pour la réalisation de ce projet, selon le planning validé en mars dernier, à savoir une mise en service d'ici la fin 2019.

Pour ce faire, Tisséo Ingénierie bénéficiera d'une rémunération d'un peu plus de 383 000 €.

APRES EN AVOIR DELIBERE ET A L'UNANIMITE DES SUFFRAGES EXPRIMES :

(Les administrateurs de la SMAT n'ont pas pris part au vote : MM. Lattes, Grass, Mme Travail-Michelet, MM. Briand et Lafon)

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'autoriser M. le Président de Tisséo Collectivités à signer la convention relative à la réalisation du mandat de maîtrise d'ouvrage pour la réalisation de l'opération Silo Mixte P+R Basso Cambo avec la Société de la Mobilité de l'Agglomération Toulousaine (Tisséo-Ingénierie) pour un montant de 6,85 millions d'€ HT ;

- d'approuver la rémunération forfaitaire de Tisséo-Ingénierie à hauteur de 383 513 d'€ HT (valeur mars 2017) ;

- d'autoriser les dépenses correspondantes ;

- de dire que les dépenses sont inscrites aux budgets de Tisséo-Collectivités (SMTC).

POINT 3 - PLANIFICATION ET ECO MOBILITÉS

Bilan des infrastructures de transports en service : 3 délibérations permettant de solliciter auprès de l'Etat le solde des subventions Grenelle

POINT 3.1 - ETUDE DE SUIVI ET D'EVALUATION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE : PRODUCTION DU BILAN FINAL D'EVALUATION DE L'AXE BUS DE L'AVENUE TOLOSANE

POINT 3.2 - ETUDE DE SUIVI ET D'EVALUATION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE : PRODUCTION DU BILAN FINAL D'EVALUATION DE L'AXE BUS DE LA LIAISON MULTIMODALE SUD-EST

POINT 3.3 - ETUDE DE SUIVI ET D'EVALUATION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE : PRODUCTION DU BILAN FINAL D'EVALUATION DE L'AXE BUS DE LA VOIE DU CANAL DE SAINT-MARTORY

Rapporteur : M. CARNEIRO

Afin de mieux desservir les territoires de la périphérie ainsi que les faubourgs de Toulouse, plusieurs investissements ont été réalisés :

- L'axe bus « voie du canal de Saint-Martory » emprunté par les lignes 18, 21, 47, 48, 53, 57, 87 (en intégralité ou partiellement).
- L'axe bus « liaison multimodale Sud-Est » emprunté par les lignes 27, 37, 78, 80 (en intégralité ou partiellement).
- L'axe bus « avenue Tolosane » emprunté par les lignes 56, 81, 82, 88, 112 (en intégralité ou partiellement).

Ces investissements avaient pour objectifs d'organiser le réseau bus en intermodalité avec le réseau structurant métro, d'améliorer les temps de parcours et la régularité de l'offre, de rendre accessible les arrêts et stations, de partager les espaces publics entre modes et de contribuer par ailleurs au développement des continuités cyclables. Des évaluations (en général Bilan LOTI) de ces équipements indiquent que toutes les lignes de bus qui empruntent ces axes bus connaissent une augmentation du nombre de validation, que la vitesse commerciale s'est améliorée et que les horaires annoncés sont respectés.

D'autres effets sont constatés, notamment sur le développement urbain des quartiers desservis, ou le nombre de nouveaux logements produits augmente.

Ce phénomène est particulièrement noté aux abords de l'avenue Tolosane et le long de l'axe bus de la liaison multimodale. Le phénomène s'amorce le long de l'axe de la voie du canal de Saint-Martory.

Par ailleurs, les mesures de qualité de l'air réalisées par Atmo-Occitanie indiquent des bénéfices au niveau de la qualité de l'air, les émissions de pollution ayant diminué en lien avec le « report modal » de la voiture vers le bus. Ces évaluations sont également nécessaires à l'obtention des subventions apportées par l'Etat dans le cadre du Grenelle de l'Environnement.

Pour les trois opérations, sur un montant total de réalisation de 111,6 millions d'euros, la subvention apportée par l'Etat est de 7,05 millions d'euros.

Enfin, dans le cadre de la mise en œuvre du plan d'actions du Projet Mobilités 2020.2025.2030, le SMTC poursuivra l'amélioration du niveau de service sur les axes bus réalisés, avec plus particulièrement un nouveau Linéo sur l'axe de la voie du Canal de Saint-Martory (comme cela vient d'être fait avec le Linéo 6 sur l'axe bus Ramonville / Castanet) et des optimisations de lignes de bus

sur l'axe de la liaison multimodale Sud-Est pour faire le lien entre la ligne B du métro et le projet de 3ème ligne.

INTERVENTIONS :

M. AREVALO Concernant la partie toulousaine, les aménagements sont très efficaces et très significatifs puisque les bus circulent en site propre.

Concernant la partie ramonvillose, une opération d'aménagement urbain a été créée. En perdant deux arrêts, les bus ont gagné une minute sur l'ensemble du parcours.

Le Linéo 6 a une croissance de fréquence extrêmement importante.

S'agissant de la LMSE, elle peut être un outil très important pour le sud-est toulousain. Elle est encore sous utilisée. Dans le plan d'urgence, il serait opportun de l'utiliser pour la liaison avec ENOVA. Grâce à la lutte de certaines associations environnementales, le trajet qui devait amener une traversée du Canal du Midi, par un pont, a été repoussé. Nous avons préservé un des plus beaux sites du Canal du Midi sur Toulouse. Cela aurait été une erreur de massacrer cet endroit-là. Le trajet actuel donne une performance suffisante.

Cette LMSE a coûté plus cher que les autres, où on retrouve deux ouvrages d'art.

Le pont au-dessus de la rocade a été remis en circulation contrairement à l'accord trouvé avec les associations environnementales.

Il faut être capable de déduire la charge que représentent les voies routières sur les sites propres. Le SMTC n'a pas vocation à aménager des voies pour les automobiles.

Concernant la voie du canal de Saint Martory, elle a une efficacité qui pourrait progresser. Elle préfigurerait même une idée qui a été lancée dans le cadre du PDU : le prolongement de la ligne A de Basso-Cambo jusqu'au rond-point de Saint Simon. Il s'étonne que les élus du sud-ouest ne relaient pas cette idée qui s'avérerait très intéressante ; elle éviterait une grosse circulation à Basso Cambo et au Mirail.

On devrait tirer profit de ces trois opérations. A 5 millions en moyenne le km de TCSP, 400 kilomètres correspondent à deux milliards d'euros avec des effets immédiats et positifs pour tout le monde.

M. CARNEIRO rappelle que le TCSP est quelque chose de très vertueux. Cela amène du logement qui se structure tout autour et n'altère pas la qualité de l'air. Au contraire, on l'améliore. Il faut prendre également en compte l'idée qu'on peut anticiper, dans la cohérence urbanisme transport, par des investissements. Il pense notamment au boulevard urbain nord et à d'autres. Si on anticipe un tant soit peu, nous aurons une meilleure structuration du logement et de la population qui arrive.

Il assimile au transport en site propre les Linéo. C'est du quasi-transport en site propre.

M. LAFON souligne que tout le monde se félicite des couloirs dédiés aux bus. Ce qui compte avant tout, est l'offre que l'on peut proposer aux habitants. Il souhaiterait que l'on puisse prendre, en contre-exemple de tout ce qui a été dit, la mise en place du Linéo 6 avec les validations des titres de transport. Maire de la commune de Castanet-Tolosan, il précise que la moitié du trajet du Linéo 6 n'est pas en site propre intégral. Il l'est sur des aménagements ponctuels. Il serait très curieux de connaître le taux de fréquentation tout au long du trajet.

(suite propos M. Lafon) On serait certainement assez intéressé de constater que, oui, les opérations de densification d'urbanisation tout le long des axes de transport en commun permettent d'accroître le nombre d'usagers potentiels, mais parfois investir des millions d'euros sur du défonçage de voirie n'a pas forcément les résultats escomptés, d'autant plus lorsque les élus ne remplissent pas leurs engagements en termes de contrat d'axe ou de pacte urbain.

M. CARNERO rappelle que c'est au cas par cas qu'il faut voir les choses. C'est pour cette raison que des bilans d'opération sont effectués.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- de prendre acte des études de suivi et d'évaluation de l'axe bus :
 - o de l'avenue Tolosane,
 - o de la Liaison Multimodale Sud-Est,
 - o de la Voie du Canal de Saint-Martory.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 3.4 - AVIS SUR LE PROJET D'ELABORATION DU PLU DE LA COMMUNE DE GOYRANS

POINT 3.5 - AVIS SUR LE PROJET D'ELABORATION DU PLU DE LA COMMUNE DE VIGOLET-AUZIL

Rapporteur : M. CARNEIRO

Les deux communes de Goyrans et Vigoulet-Auzil ont transmis pour avis sous 3 mois leur projet de révision de PLU. Si le projet de révision du PLU de Goyrans intègre bien le PDU opposable, avec un avis favorable de la part du SMTc, le projet de révision du PLU de Vigoulet-Auzil fait l'impasse sur le rapport de compatibilité PLU / PDU, ce dernier document cadre n'étant pas même cité dans les outils supra-communaux. D'où un avis réservé formulé par le SMTc.

Il convient donc à la commune d'intégrer dans son projet de PLU les éléments justificatifs de la prise en compte du PDU, au même titre que le SCoT de la grande agglomération toulousaine ou bien le PLH du Sicoval.

Pour information, le SMTc est en train de concevoir un outil méthodologique dont l'objectif est de faciliter la prise en compte et la traduction du Projet Mobilités 2020.2025.2030 dans les plans communaux et intercommunaux d'urbanisme. Ce document sera adressé aux intercommunalité et communes concernées à la suite de l'approbation du Projet Mobilités, soit début 2018.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

➤ Point 3.4 :

- d'émettre un avis favorable au projet de révision de PLU de Goyrans.

➤ Point 3.5 :

- de demander de justifier le rapport de compatibilité du projet de PLU au PDU de la grande agglomération toulousaine, condition nécessaire pour formuler un avis favorable.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

Plans de mobilité et service de covoiturage : de nouveaux partenariats et une nécessaire adaptation des services proposés par le SMTC.

POINT 3.6 - PLAN DE MOBILITE : PARTENARIAT AVEC TOULOUSE BUSINESS SCHOOL POUR LA MISE EN PLACE D'UN PLAN DE MOBILITE - CONVENTION N° 2017-1073

POINT 3.7- PLAN DE MOBILITE : PARTENARIAT AVEC CAPIO LA CROIX DU SUD POUR LA MISE EN PLACE D'UN PLAN DE MOBILITE - CONVENTION N°2017-1072

POINT 3.8 - PARTENARIAT ENTRE TISSEO-COLLECTIVITES ET COOVIA RELATIVE A UNE MISE A DISPOSITION D'OUTILS METHODOLOGIQUES ET D'ACCOMPAGNEMENT DES PLANS DE MOBILITE - CONVENTION N° 2017-1071

Rapporteur : M. CARNEIRO

Le SMTC va accompagner 2 nouvelles démarches de plan de mobilité : l'une avec Toulouse Business School qui emploie 200 salariés et compte 4000 étudiants, l'autre avec la clinique CAPIO La Croix du Sud regroupant 750 salariés et qui s'implante sur son nouveau site d'Entiore.

Cela portera à 171 le nombre de démarches plan de mobilité sur l'agglomération, concernant plus de 197 180 salariés.

Pour l'élaboration de ces plans de mobilité, et l'accompagnement des entreprises dans la déclinaison des plans d'actions, de nouvelles structures se positionnent, à l'instar de Coovia.

Cette start-up toulousaine du covoiturage a développé un portefeuille d'entreprises désireuses de se faire accompagner dans la mise en place de leur plan de mobilité.

Pour être plus efficace, le SMTC et Coovia ont convenu d'établir un nouveau cadre partenarial avec :

- la création d'un référentiel cadre « plan de mobilité ».
- le partage des outils méthodologiques et d'accompagnement proposés aux entreprises.

Ce partenariat pourra s'appliquer à d'autres acteurs.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver les termes des conventions de partenariat entre Toulouse-Collectivités et :
 - o Toulouse Business School,
 - o CAPIO La Croix du Sud,
 - o COOVIA ;
- d'autoriser M. le Président à signer lesdites conventions.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 3.9 - COVOITURAGE - NOUVELLES CONDITIONS D'ADHESION AU SERVICE DE COVOITURAGE

POINT 3.10 - COVOITURAGE - ADHESION D'AIRBUS AU SERVICE DE COVOITURAGE - AVENANT N° 1 A LA CONVENTION N° 2017-1005

POINT 3.11 - COVOITURAGE - ADHESION DE L'AEROPORT TOULOUSE BLAGNAC AU SERVICE DE COVOITURAGE - CONVENTION N° 2017-1068

POINT 3.12 - COVOITURAGE - ADHESION DE CONTINENTAL AUTOMOTIVE AU SERVICE DE COVOITURAGE - CONVENTION N° 2017-1070

POINT 3.13 - COVOITURAGE - ADHESION DE L'ECOLE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE (ENAC) AU SERVICE DE COVOITURAGE - CONVENTION N° 2017-1069

POINT 3.14 - COVOITURAGE - ADHESION DE LA SOCIETE DE CONSTRUCTION DE LIGNES ELECTRIQUES, SYSTEMES POUR LE FERROVIAIRE ET L'ENERGIE (SCLE SFE) AU SERVICE DE COVOITURAGE - CONVENTION N° 2017-1067

Rapporteur : M. CARNEIRO

Les entreprises se mobilisent de plus en plus en faveur du covoiturage. La preuve en est avec 5 nouvelles adhésions de grandes entreprises implantées sur notre territoire : Airbus, Aéroport Toulouse Blagnac, Continental Automotive, Ecole Nationale de l'Aviation Civile, Société de Construction de Lignes Electriques, Systèmes pour le Ferroviaire et l'Energie.

Ce qui portera le nombre d'entreprises actuellement adhérentes à 49 entreprises adhérentes, sur un total de 191 entreprises depuis l'ouverture du service.

Par ailleurs, dans le cadre de l'obligation faite aux entreprises de plus de 100 salariés de produire à compter de janvier 2018 un plan de mobilité, pour lequel le plan d'action devra inclure le développement du covoiturage.

Dans ce cadre, afin de s'adapter aux besoins des entreprises et de leur simplifier la mise en œuvre de leur plan de mobilité, le SMTC propose une adaptation de ses outils et ses partenariats :

- Désormais, les partenariats avec les entreprises pour élaborer un plan de mobilité incluront automatiquement le service de covoiturage. Plus besoin de faire deux conventions, une seule suffira et pour une durée de 5 ans, et ce pour un service gratuit.
- Une grille très simple d'usage sera mise en ligne sur le site internet pour que les entreprises puissent transmettre au SMTC leur plan de mobilité.
- Un référentiel commun d'accompagnement des entreprises a été élaboré et sera partagé auprès d'autres acteurs privés (des bureaux d'études par exemple) pouvant réaliser des plans de mobilité. Un premier partenariat a été formalisé avec Coovia, qui propose aux entreprises ce type de service, en plus de son service de covoiturage.
- Des spots covoiturage seront aussi proposés aux entreprises les plus méritantes du Challenge Covoiturage inter-entreprises qui se déroule pour la première fois sur l'agglomération du 2 au 13 octobre.

Enfin, le SMTC devrait prochainement lancer un appel à projet spécifique pour expérimenter des solutions de covoiturage sur plusieurs territoires de l'agglomération toulousaine. Cela s'inscrit dans les suites opérationnelles de l'Appel à Manifestation d'intérêt, et cet appel à covoiturage pourrait être lancé début 2018.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

➤ Point 3.9 :

- d'adopter les nouvelles modalités d'adhésion au service de covoiturage, à compter du 01/01/2018 ;
- d'autoriser le remboursement sur justificatifs des frais engagés par le covoituré dans le cadre de la garantie retour covoiturage ;
- d'autoriser M. le Président de Tisséo-Collectivités à signer toute convention et à effectuer toute démarche relative à la mise en œuvre des services dédiés aux établissements dans le cadre du service de covoiturage ;
- de dire que la présente délibération annule les délibérations D.2010.07.12.12.20 du 12 juillet 2010 et D.2009.12.14.18.19 du 14 décembre 2009 ;

➤ Points 3.10 à 3.14 :

- d'approuver l'avenant 1 à la convention d'adhésion au service de covoiturage entre Tisséo-Collectivités et Airbus n° 2017-1005 ;
- d'approuver les conventions entre :
 - o l'aéroport Toulouse Blagnac et Tisséo-Collectivités,
 - o CONTINENTAL AUTOMOTIVE et Tisséo-Collectivités,
 - o l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile et Tisséo-Collectivités ;
 - o Tisséo-Collectivités et la Société de Construction de Lignes Electriques (SCLE SFE) ;
- d'autoriser M. le Président de Tisséo Collectivités à signer ledit avenant et lesdites conventions.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 3.15 - CONVENTION DE PARTENARIAT N° 2017-1081 ENTRE LE SMTC ET LE DEPARTEMENT DE GEOGRAPHIE DE L'UNIVERSITE TOULOUSE II JEAN JAURES POUR L'ANNEE UNIVERSITAIRE 2017-2018.

Rapporteur : M. CARNEIRO

L'objectif du partenariat avec l'université de Toulouse II Jean Jaurès s'inscrit dans un cycle de formation des étudiants du Master 2 Urbanisme Aménagement du département de Géographie et Aménagement leur permettant d'acquérir une vision opérationnelle des pratiques professionnelles et de se mettre en capacité de décliner les acquis théoriques universitaires.

Trois formats d'accompagnement pédagogique sont proposés :

- Un enseignement de 20 heures permettant d'appréhender l'organisation, les outils et les programmes des politiques publiques de mobilités et d'aménagement urbain.
- Un encadrement d'un Atelier Transport, dont le thème est défini conjointement entre l'université et le SMTC.
- Un encadrement d'un stagiaire sur une période de 6 mois, avec une co-sélection par le SMTC et l'université de l'étudiant-stagiaire, le sujet étant pour sa part défini par le SMTC.

Au titre du soutien financier au fonctionnement des centres de recherche du département de Géographie de l'Université Toulouse II Jean-Jaurès, le SMTC apportera par ailleurs un financement à hauteur de 10 000 euros.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver les termes de la convention de partenariat n°2017-1081 entre le SMTC et l'Université Toulouse II Jean-Jaurès ;
- d'autoriser M. le Président de Tisséo-Collectivités à signer ladite convention ;
- de dire que la dépense de 10 000 euros net sera inscrite au budget primitif 2018.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 3.16 – CONVENTION DE PARTENARIAT N° 2017-1074 ENTRE LE SMTC ET L'ASSOCIATION DES PROFESSIONNELS DE L'URBANISME DE MIDI PYRENEES.

Rapporteur : M. CARNEIRO

L'objectif du partenariat s'inscrit dans le cadre du processus de concertation et de construction partenariale du Projet Mobilités 2020-2025-2030, afin de dépasser les logiques institutionnelles en associant plus avant certains partenaires locaux.

Tisséo-Collectivités (SMTC) souhaite engager un partenariat pluriannuel avec l'Association des Professionnels de l'Urbanisme de Midi Pyrénées (APUMP) - enceinte régionale de débat sur l'urbanisme, la ville, l'aménagement de l'espace et du territoire.

Plusieurs formats de collaboration relèvent du partenariat :

- Forum biannuel « Echanges Urbains », dédié à la valorisation des projets d'aménagement et d'urbanisme durable à l'échelle du Grand Sud ;
- Visites sur site avec les urbanistes de l'APUMP et les agents de Tisséo-Collectivités (SMTC), autour des bonnes pratiques existantes, pour une meilleure prise en compte de l'urbanisme dans les réflexions autour des déplacements ;
- Ateliers créatifs pour la recherche de solutions innovantes en matière d'urbanisme et d'aménagement de l'espace public - notamment dans le cadre de la communauté d'innovateurs de Tisséo-Collectivités (SMTC) (cf. AMI Innovation) ;

- Construction d'un cahier des charges type incluant la prise en compte des questions d'urbanisme et des professionnels de l'urbanisme pour la conduite des futures consultations.
- En tant que de besoin, participation aux jurys de concours en tant qu'expert de l'APUMP ;

Afin de permettre la mise en œuvre des actions partenariales, Tisséo-Collectivités (SMTc) apportera par ailleurs un financement à hauteur de 30 000 € net maximum sur la période 2018-2020, soit 10 000 euros net annuels.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver les termes de la convention de partenariat n°2017-1074 entre Tisséo-Collectivités et l'Association des Professionnels de l'Urbanisme de Midi Pyrénées, et autorise le Président à signer ladite convention ;
- de dire que la dépense de 30 000 euros net maximum, soit 10 000 euros net annuels, sera inscrite aux budgets des années 2018, 2019 et 2020.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 3.17 - CONVENTION DE PARTENARIAT N° 2017-1075 ENTRE LE SMTc ET L'ÉCOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE RELATIVE A UN ACCOMPAGNEMENT POUR L'ORGANISATION D'ATELIERS INTER-FORMATIONS PAR L'INSTITUT DE LA VILLE

Rapporteur : M. CARNEIRO

Le renforcement des relations entre Tisséo-Collectivités (SMTc) et des établissements de l'Enseignement Supérieur présents sur son ressort territorial a été acté par la délibération D.2016.10.19.4.10 du 19 octobre 2016.

L'objet du partenariat est l'accompagnement par Tisséo-Collectivités (SMTc) de l'organisation par l'Institut de la Ville d'une série d'ateliers interdisciplinaires qui travailleront pendant trois années universitaires (2017-2018, 2018-2019, 2019-2020) sur certains pôles d'échanges à enjeu de l'agglomération toulousaine. Au titre du soutien financier à l'organisation des ateliers (participation aux frais de reprographie et de restauration), Tisséo-Collectivités (SMTc) apportera par ailleurs un financement à hauteur de 3 600 euros net maximum sur 3 ans, soit 1 200 euros net annuels.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver les termes de la convention de partenariat n° 2017-1075 entre Tisséo-Collectivités (SMTc) et l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Toulouse, pour l'Institut de la Ville, et autorise le Président à signer ladite convention ;
- de dire que la dépense de 3 600 euros net maximum, soit 1 200 euros net annuels, sera inscrite aux budgets des années 2018, 2019 et 2020.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 3.18 - PARTENARIAT ET CONVENTION ENTRE TISSEO COLLECTIVITES ET LA VILLE DE TOULOUSE POUR LE FORUM MOBILITE EUROCIITIES ORGANISE DU 16 AU 18 OCTOBRE 2017 - APPROBATION ET AUTORISATION DE SIGNER LA CONVENTION N°2017-1085

Rapporteur : M. CARNEIRO

Afin d'accompagner la ville de Toulouse dans l'organisation du Forum Mobilité Eurocities qui se tiendra du 16 au 18 octobre prochain, Tisséo Collectivités apporte son soutien via la mise à disposition de titres de transport et de bus dédiés aux visites techniques mais également au travers d'une intervention politique en session plénière et d'interventions techniques en sessions parallèles et visites sur site. Une convention de partenariat sera ainsi passée entre la ville de Toulouse et Tisséo Collectivités pour définir les modalités de soutien.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver les termes de la convention de partenariat avec la ville de Toulouse pour le Forum Mobilité Eurocities ;
- d'autoriser M. le Président de Tisséo Collectivités à signer ladite convention avec la ville de Toulouse.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 4 - ETUDES ET PROSPECTIVITE

POINT 4.1 - PROJET TOULOUSE EURO SUD-OUEST : APPROBATION DE L'AVENANT 5 A LA CONVENTION CADRE D'ETUDES PARTENARIALES DU 30 DECEMBRE 2009

POINT 4.2 - PROJET TOULOUSE EURO SUD-OUEST : APPROBATION DE L'AVENANT 5 A LA CONVENTION D'APPLICATION ADMINISTRATIVE ET FINANCIERE DU 2 FEVRIER 2011, DE LA CONVENTION CADRE D'ETUDES PARTENARIALES DU 30 DECEMBRE 2009

Rapporteur : M. CARNEIRO

Le 5ème avenant de la convention cadre et de la convention d'application administrative et financière permet de procéder à des ajustements programmatiques et financiers, comme la prise en compte de la réalisation de la concertation réglementaire dédiée au schéma directeur du nœud ferroviaire de Toulouse Matabiau, ou encore l'affichage, dans le programme d'études partenarial, des études d'avant-projet relatives à la première phase d'aménagement du PEM (accessibilité du sous-terrain du métro et reprise de l'émergence), engagées et préfinancées par le SMTC.

Le montant total de la convention cadre d'études partenariales est ainsi porté de 8 281 675 € à 8 489 250 €, la plus-value de 207 575 € correspondant aux études d'avant-projet préfinancées par le SMTC, qui ont fait l'objet d'une convention de financement spécifique adoptée en février 2017 (D.2017.02.01.2.7).

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver les avenants 5 :
 - o à la convention cadre d'études partenariales du 30 décembre 2009,
 - o à la convention d'application administrative et financière du 2 février 2011, de la convention cadre d'études partenariales du 30 décembre 2009 ;
- d'autoriser Monsieur le Président à signer lesdits avenants.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 5 - PILOTAGE ET ATTRACTIVITÉ DU RESEAU

POINT 5.1 - PRESENTATION DU RAPPORT D'ACTIVITE 2016 PORTANT SUR LA CONVENTION DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC DE TRANSPORT SPECIALISE POUR LES PERSONNES A MOBILITE REDUITE

Rapporteur : M. le Président

Par délibération du 30 mai 2013, le Comité Syndical a approuvé le choix de confier à la société TPMR TOULOUSE la gestion du service public de transport spécialisé pour les personnes à mobilité réduite. Le contrat de délégation du service a été conclu pour une durée de cinq ans et demi à compter du 1^{er} juillet 2013.

Chaque année, le délégataire est tenu de présenter avant le 1^e juin, un rapport comportant notamment les comptes retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution de la délégation de service public et une analyse de la qualité de service. Le rapport de TPMR Toulouse présentant l'exercice du service de l'année 2016 a fait l'objet d'un examen pour avis en commission consultative des services publics locaux le 22 juin 2017.

Le service Mobibus dessert 101 communes et compte environ 2 500 usagers actifs, c'est-à-dire ayant au moins utilisés le service une fois dans l'année.

L'année 2016 est marquée par une hausse de la fréquentation de l'ordre de 8 % avec 162 713 voyages réalisés. L'année 2016 affiche donc la meilleure fréquentation jamais enregistrée sur un exercice.

Le SMTc engage des moyens financiers conséquents pour la réalisation de ce service : 27,15€ HT par transport, soit 94,23 % du coût moyen d'un transport. La recette moyenne par voyage est de 1,66 € HT, soit 5,77 % du coût moyen d'un transport.

Le SMTc-Tissé mesure depuis 2013 le niveau de satisfaction des usagers sur le service au travers d'une enquête annuelle. Les derniers résultats 2016 indiquent une note moyenne de satisfaction de 15,6/20 soit + 0,70 point par rapport à 2015. Ces chiffres démontrent une réelle satisfaction et un fort attachement des usagers pour le service Mobibus.

Le service de transport des personnes à mobilité réduite MOBIBUS est donc parmi les services analogues des grandes agglomérations, l'un des plus développés, en ce qui concerne aussi bien le niveau de l'offre et de fréquentation, que les caractéristiques qualitatives du service (nombre de jours de fonctionnement, amplitude du service, modalités de réservation...).

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- de prendre acte du rapport présenté au titre de l'exercice 2016.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 5.2 - PRESENTATION DU BILAN D'ACTIVITE 2016 DE TISSEO-VOYAGEURS

Rapporteur : M. le Président

L'exploitation du réseau urbain a été confiée à Tisséo-Voyageurs à compter du 1er avril 2010 dans le cadre d'un contrat de service public pour une durée de 5 ans, et prolongée par avenant jusqu'en décembre 2016.

Chaque année, Tisséo-Voyageurs est tenu de présenter au mois de juin un rapport annuel comportant notamment les comptes retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution du service public et une analyse de la qualité de service. Le rapport annuel de l'année 2016 a été présenté en commission consultative des services publics locaux le 22 juin 2017.

Les faits marquants de l'année 2016 :

L'année 2016 est une année marquée notamment par le retour d'une activité dynamique et en croissance :

- Offre kilométrique 2016 en progression de 2,9% par rapport à 2015 et qui se situe à 35,2 millions de kms,
- Fréquentation globale du réseau 2016 en progression de 6 % par rapport à 2015, avec 127,6 millions de déplacements et 181 millions de validations,
- Des recettes commerciales en hausse de 5,9% par rapport à 2015 et un taux de gratuité de 26 % stable par rapport à 2015,
- Des actions en faveur de l'Accessibilité et une fréquentation des PMR et accompagnants en hausse de 2,5 millions de validations en 2016 soit + 26 % en 6 ans,
- En termes de qualité perçue, un taux de satisfaction de 90 % en 2016, stable par rapport à 2015,
- Des effectifs en légère baisse par rapport à 2015,
- Une contribution financière stable.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- de prendre acte du rapport annuel présenté au titre de l'exercice 2016.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 6 – PROJETS TERRITORIALISÉS

Les deux prochains chapitres concrétisent la continuité de l'action en matière d'investissements du SMTC, traduite par une enveloppe de plus de 3,4 millions d'€, allouée au travers de nouveaux marchés, d'avenants, ou de conventions prévoyant un financement. Depuis le début de l'année, ce sont un peu plus de 93 millions d'€ qui ont été ainsi alloués aux investissements portés par le SMTC.

Les délibérations 6.1 à 6.11 portent sur l'opération visant à doubler la capacité des quais de la Ligne A ; sachant que la délibération 6.7 « Avenant 1 à la convention conclue avec ENEDIS relative aux déviations réseaux est retirée.

POINT 6.1 - DOUBLEMENT DE LA CAPACITE LIGNE A - SYSTEME VAL - MARCHE D'ENSEMBLIER N° 52M 2015 12625 M - AUTORISATION DE SIGNER L'AVENANT N°1 AVEC SIEMENS

Rapporteur : M. le Président

Cette délibération a pour objet d'approuver un avenant au marché conclu avec SIEMENS. D'un montant de près de 1,7 millions d'€, soit une augmentation d'un peu moins de 2,6% du marché notifié en novembre 2016. Cet avenant vise essentiellement à ajuster le périmètre d'intervention en supprimant certaines prestations et en intégrant de nouvelles, du fait principal des interfaces avec les travaux de génie-civil.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver l'avenant n°1 au marché 52M 2015 12625 M conclu avec l'entreprise SIEMENS pour un montant de 1 692 119 € HT ;
- d'autoriser Tisséo-Ingénierie (SMAT) à signer ledit avenant ainsi que les dépenses correspondantes.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 6.2 - DOUBLEMENT DE LA CAPACITE LIGNE A - STATION JEAN JAURES : AVENANT N°1 AU MARCHE COMPLEMENTAIRE 52M 2016 12960 M AVEC LE GROUPEMENT EGIS RAIL SA / EGIS BATIMENT SO / LCR ARCHITECTES - MAITRISE D'ŒUVRE POUR LA CONCEPTION ET LA REALISATION DES AMENAGEMENTS AFIN DE REALISER UNE LIAISON PIETONNE ENTRE LA STATION JEAN JAURES DE LA LIGNE A DU METRO DE L'AGGLOMERATION TOULOUSAIN ET LE PROJET DE TOULOUSE METROPOLE DE REAMENAGEMENT DES ALLEES JEAN JAURES : AUTORISATION DE SIGNER L'AVENANT N° 1

Rapporteur : M. le Président

Cette délibération vise à approuver par avenant, le coût prévisionnel objectif des travaux visant à créer une liaison piétonne entre la station Jean Jaurès et les Ramblas.

Cet avenant, sans incidence financière, confirme ainsi le forfait de rémunération de la mission de base du maître d'œuvre.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver l'avenant n°1 au marché n° 52M 2016 12960 M conclu avec le groupement EGIS RAIL SA / EGIS BATIMENT SO / LCR ARCHITECTES ;
- d'autoriser Tisséo-Ingénierie (SMAT) à signer ledit avenant ainsi que les dépenses correspondantes.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 6.3 - DOUBLEMENT DE LA CAPACITE LIGNE A - AVENANT N°2 AU MARCHE N° 52M 2015 12572 M CONCLU AVEC LA SOCIETE BUREAU VERITAS - COORDINATION DE SECURITE ET DE PROTECTION DE LA SANTE DE L'OPERATION (HORS GARAGE ATELIER) : AUTORISATION DE SIGNER L'AVENANT N°2

POINT 6.4 - DOUBLEMENT DE LA CAPACITE LIGNE A - AVENANT N°2 AU MARCHE N° 52M 2015 12674 M CONCLU AVEC LA SOCIETE BUREAU VERITAS - EXPERT OU ORGANISME QUALIFIE AGREE : AUTORISATION DE SIGNER L'AVENANT N°2

POINT 6.5 - DOUBLEMENT DE LA CAPACITE LIGNE A : AVENANT N°1 AU MARCHE N° 52M 2015 12621 M CONCLU AVEC LA SOCIETE BUREAU VERITAS - COORDINATION SECURITE ET PROTECTION DE LA SANTE DES AMENAGEMENTS NECESSAIRES DU GARAGE ATELIER DE BASSO CAMBO DE LA LIGNE A DU METRO : AUTORISATION DE SIGNER L'AVENANT N°1

Rapporteur : M. le Président

Ces délibérations visent à approuver les avenants aux marchés de Coordination de sécurité et de protection de la santé (CSPS) et d'Expert ou Organisme Qualifié Agréé (EOQA) pour prendre en compte le transfert au Bureau VERITAS Construction des marchés conclus avec la société Bureau VERITAS.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver les avenants n° 2 aux marchés :
 - o n° 52M 2015 12572 M conclu avec la société BUREAU VERITAS CONSTRUCTION,
 - o n° 52M 2015 12674 M conclu avec la société BUREAU VERITAS CONSTRUCTION,
 - o n° 52M 2015 12621 M conclu avec la société BUREAU VERITAS CONSTRUCTION ;
- d'autoriser Tisséo-Ingénierie (SMAT) à signer lesdits avenants.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 6.6 - DOUBLEMENT DE LA CAPACITE LIGNE A : STATION JEAN JAURES : MARCHE N° 52M 2017 13243 M : BILLETTIQUE : AUTORISATION DE SIGNER LE MARCHE AVEC L'ENTREPRISE CONDUENT

Rapporteur : M. le Président

Cette délibération concerne le marché à conclure avec CONDUENT pour le démontage des équipements « Billettiques » de la station Jean Jaurès, pour un montant d'un peu plus de 229 000 €.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'autoriser la dépense correspondante ;
- d'autoriser la SMAT à signer avec l'entreprise CONDUENT le marché n° 52M 2017 13243 M concernant la réalisation des travaux de billettique relatifs à la réalisation des aménagements de la station Jean Jaurès de façon à pouvoir l'exploiter avec des rames de 52 mètres de long et à améliorer la gestion des flux de transit entre les lignes A et B, pour un montant de 229 419,30 € HT.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 6.7 - DOUBLEMENT DE LA CAPACITE LIGNE A - AVENANT N°1 A LA CONVENTION D'ETUDES ET TRAVAUX N° 52M 2016 12842 CN CONCLUE AVEC ENEDIS : ETUDES ET TRAVAUX LIES AU MAINTIEN DE L'INTEGRITE DES RESEAUX ET OUVRAGES ASSOCIES NECESSAIRES POUR LES AMENAGEMENTS DES STATIONS DE LA LIGNE A DU METRO DE L'AGGLOMERATION TOULOUSAIN DE FAÇON A POUVOIR L'EXPLOITER AVEC DES RAMES DE 52 METRES DE LONG : AUTORISATION DE SIGNER L'AVENANT N°1

Rapporteur : M. le Président

Ce point est retiré de l'ordre du jour.

POINT 6.8 - DOUBLEMENT DE LA CAPACITE LIGNE A - AVENANT N°1 A LA CONVENTION D'ETUDES ET TRAVAUX N° 52M 2016 13024 CN CONCLUE AVEC R.I.N : ETUDES ET TRAVAUX LIES AU MAINTIEN DE L'INTEGRITE DES RESEAUX ET OUVRAGES ASSOCIES NECESSAIRES POUR LES AMENAGEMENTS DES STATIONS DE LA LIGNE A DU METRO DE L'AGGLOMERATION TOULOUSAIN DE FAÇON A POUVOIR L'EXPLOITER AVEC DES RAMES DE 52 METRES DE LONG : AUTORISATION DE SIGNER L'AVENANT N°1

POINT 6.9 - DOUBLEMENT DE LA CAPACITE LIGNE A - CONVENTION D'ETUDES ET TRAVAUX N° 52M 2016 12910 CN CONCLUE AVEC TOULOUSE METROPOLE : TRAVAUX DE TRANCHEES COMMUNES LIEES AUX DEVOIEMENTS DE RESEAUX NECESSAIRES POUR LES AMENAGEMENTS DES STATIONS DE LA LIGNE A DU METRO DE L'AGGLOMERATION TOULOUSAIN DE FAÇON A POUVOIR L'EXPLOITER AVEC DES RAMES DE 52 METRES DE LONG : AUTORISATION DE SIGNER L'AVENANT N°2 A LA CONVENTION

Rapporteur : M. le Président

Les délibérations 6.8 et 6.9 visent à approuver les avenants aux conventions de déviation des réseaux passés avec la RIN et Toulouse Métropole, afin d'intégrer des travaux supplémentaires pour un montant global de plus de 16 000 €.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

➤ Point 6.8 :

- d'autoriser Tisséo-Ingénierie (SMAT) à signer avec R.I.N (Réseaux d'Infrastructure Numérique de Toulouse Métropole) l'avenant n°1 à la convention d'études et travaux n° 52M 2016 13024 CN pour un montant de 6 278,10 HT.
- d'autoriser les dépenses correspondantes.

➤ Point 6.9 :

- d'approuver les termes de l'avenant n°2 à la convention d'études et travaux n° 52M 2016 12910 CN conclue avec Toulouse Métropole : études et travaux de tranchées communes liées aux dévoiements de réseaux nécessaires pour les aménagements des stations de la ligne A du métro de l'agglomération toulousaine de façon à pouvoir l'exploiter avec des rames de 52 mètres de long ;
- d'autoriser les dépenses correspondantes.
- d'autoriser Tisséo-Ingénierie(SMAT) à signer avec Toulouse Métropole l'avenant n°2 à la convention d'études et travaux n° 52M 2016 12910 CN pour un montant de 10 000,00 € HT.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 6.10 - DOUBLEMENT DE LA CAPACITE LIGNE A - CONVENTION A CONCLURE CONCERNANT LA GESTION ET L'EXPERTISE DE SINISTRES « RESPONSABILITE CIVILE » AVEC POLYEXPERT

Rapporteur : M. le Président

Cette délibération porte sur l'approbation d'une convention avec la société POLYEXPERT, permettant de mobiliser un expert pour la gestion et l'expertise de sinistres inférieurs à 3 000 €, non prévus au marché d'assurance « Responsabilité Civile ».

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver les termes de la convention de gestion et d'expertise de sinistres « Responsabilité Civile » ;
- d'autoriser les dépenses correspondantes ;
- d'autoriser Tisséo-Ingénierie (SMAT) à signer avec Polyexpert la convention ci-dessus désignée.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 6.11 - DOUBLEMENT DE LA CAPACITE LIGNE A : REMUNERATION DU MAGISTRAT PRESIDANT LA COMMISSION AMIABLE D'INDEMNISATION DES COMMERÇANTS

Rapporteur : M. le Président

La délibération 6.11 porte sur l'approbation du montant de rémunération de la Présidente de la Commission Amiable d'Indemnisation des Commerçants, dans le cadre des travaux sur la Ligne A.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'autoriser la rémunération de la Présidente de la commission amiable d'indemnisation des commerçants à hauteur de 300€ par séance.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 6.12 - LINEO 3 PLAISANCE - TOURNEFEUILLE -TOULOUSE : AVENANT N°3 AU MARCHE DE MAITRISE D'ŒUVRE L3 2016 12694 M (ANCIENNEMENT M 2015-014) CONCLU AVEC LE GROUPEMENT ARCADIS/ URBANICA/BETEM MIDI PYRENEES - AUTORISATION DE SIGNER L'AVENANT 3

Rapporteur : M. le Président

La délibération 6.12 a pour objet d'approuver un avenant au marché de maîtrise d'œuvre pour intégrer les études et travaux relatifs à la modification de programme concernant l'aménagement de l'avenue des Pyrénées à Plaisance du Touch.

Le montant de cet avenant s'élève à un peu plus de 126 000 €, soit une augmentation de l'ordre de 10%.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver l'avenant n°3 au marché de Maîtrise d'œuvre L3 2015 12694 M avec le groupement ARCADIS/URBANICA/BETEM MIDI PYRENEES, pour la conception et la réalisation du LINEO 3 - Axe bus Plaisance - Tournefeuille - Toulouse ;
- d'autoriser Tisséo-Ingénierie (SMAT) à signer ledit avenant et les dépenses correspondantes.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 6.13 - LINEO 3 PLAISANCE-TOURNEFEUILLE-TOULOUSE - MARCHE N° L3 2016 13008 M CONCLU AVEC LE GROUPEMENT EUROVIA/MALET - LOT VRD 2 - MONTANT ESTIMATIF DE LA PRIME ALLOUEE POUR RESPECT DU REGLEMENT CHANTIER

POINT 6.14 - LINEO 3 PLAISANCE-TOURNEFEUILLE-TOULOUSE - MARCHE N° L3 2016 13009 M CONCLU AVEC L'ENTREPRISE EIFFAGE - LOT VRD 3 - MONTANT ESTIMATIF DE LA PRIME ALLOUEE POUR RESPECT DU REGLEMENT CHANTIER

POINT 6.15 - LINEO 3 PLAISANCE-TOURNEFEUILLE-TOULOUSE - MARCHE N° L3 2016 13010 M CONCLU AVEC LE GROUPEMENT MALET/EUROVIA - LOT VRD 4 - MONTANT ESTIMATIF DE LA PRIME ALLOUEE POUR RESPECT DU REGLEMENT CHANTIER

Rapporteur : M. le Président

Les délibérations 6.13 à 6.15 ont pour objet d'approuver le versement de primes, pour un montant maximal total de 192 000 €, aux titulaires des marchés de Voirie du projet Linéo 3, pour les inciter à respecter le règlement du chantier.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'autoriser les dépenses correspondantes.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 6.16 - LINEO 3 PLAISANCE-TOURNEFEUILLE-TOULOUSE - AVENANT 1 AU MARCHÉ LOT 2 VRD SECTEURS MONESTIE, PLAISANCE-DU-TOUCH ET VOIE NOUVELLE : MARCHÉ N° L3 2016 13008 M CONCLU AVEC LE GROUPEMENT EUROVIA / MALET: AUTORISATION DE SIGNER L'AVENANT N°1

POINT 6.17 - LINEO 3 PLAISANCE-TOURNEFEUILLE-TOULOUSE - AVENANT N° 1 AU MARCHÉ N° L3 2016 13009 M - LOT 3 VRD SECTEURS MONTEL, AURIOL ET DOUMERGUE CONCLU AVEC L'ENTREPRISE EIFFAGE : AUTORISATION DE SIGNER L'AVENANT N°1

POINT 6.18 - LINEO 3 PLAISANCE-TOURNEFEUILLE-TOULOUSE - AVENANT N°1 AU MARCHÉ N° L3 2016 13012 M - LOT 5 : TRAVAUX DE SIGNALISATION LUMINEUSE TRICOLEURE CONCLU AVEC L'ENTREPRISE SPIE CITYNETWORKS : AUTORISATION DE SIGNER L'AVENANT N°1

Rapporteur : M. le Président

Les délibérations 6.16 à 6.18 ont pour objet d'acter pour chacun de ces marchés, le remplacement de la personne au poste de Responsable Sécurité.

IL EST PROPOSÉ AUX MEMBRES DU COMITÉ SYNDICAL :

- d'approuver les avenants n° 1 aux marchés :
 - o n° L3 2016 13008 M conclu avec le groupement EUROVIA / MALET,
 - o n° L3 2016 13009 M conclu avec l'entreprise EIFFAGE,
 - o n° L3 2016 13012 M conclu avec l'entreprise SPIE CITYNETWORKS.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITÉ SYNDICAL.

POINT 6.19 - LINEO 3 PLAISANCE - TOURNEFEUILLE - TOULOUSE : CONVENTION N° 2017-1064 DE GESTION DES MESURES COMPENSATOIRES DANS LE CADRE DU DOSSIER DE DEMANDE DE DEROGATION POUR DESTRUCTION D'ESPECES ET D'HABITATS D'ESPECES PROTEGEES SUR LES PARCELLES BX 127 ET BX 126 SITUEES SUR LA COMMUNE DE TOURNEFEUILLE

Rapporteur : M. le Président

Cette délibération acte par convention avec la Mairie de Tournefeuille, la mise en œuvre de mesures venant compenser la destruction d'habitats d'espèces protégées.

Dans ce cadre, le SMTc versera une indemnité de 76 000 €, permettant d'assurer cette prestation sur les 30 prochaines années.

IL EST PROPOSÉ AUX MEMBRES DU COMITÉ SYNDICAL :

- d'approuver la convention de gestion des mesures compensatoires n° 2017- 1064 ;
- d'autoriser M. le Président de Tisséo Collectivités à signer ladite convention ;
- de dire que les dépenses liées à cette convention figurent aux budgets 2017 et suivants ;

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITÉ SYNDICAL.

POINT 6.20 - LINEO 3 PLAISANCE - TOURNEFEUILLE -TOULOUSE : CONVENTION N°2017-1065 RELATIVE A LA REALISATION DE L'INFRASTRUCTURE DE TCSP LINEO 3 SUR LA RD 632 COMMUNE DE PLAISANCE DU TOUCH AVEC LE CD31

Rapporteur : M. le Président

Cette délibération vise au travers d'une convention avec le Département de Haute Garonne et la Ville de Plaisance du Touche, à autoriser, d'une part, le SMTC à occuper le domaine public routier sur le territoire de Plaisance du Touch pour réaliser les travaux d'aménagement du Linéo 3 et d'autre part, à définir les conditions de remises d'ouvrages et fixer les modalités de leur gestion et de leur entretien ultérieur.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver la Convention relative à la réalisation de l'infrastructure de TCSP Linéo 3 sur la RD632 Commune de Plaisance du Touch avec le Comité Départemental de la Haute-Garonne (CD31) N°2017-1065 ;
- d'autoriser M. le Président de Tisséo Collectivités à signer ladite convention ;
- de dire que les dépenses liées à cette convention figurent aux budgets 2017 et suivants.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 6.21 - LINEO 3 PLAISANCE - TOURNEFEUILLE - TOULOUSE : CONVENTION DE TRAVAUX ET D'OCCUPATION TEMPORAIRE N°2017-1066 RELATIVE AU LINEO 3 PLAISANCE - TOURNEFEUILLE - TOULOUSE - PARCELLE N° AR 67 A TOURNEFEUILLE

Rapporteur : M. le Président

La délibération 6.21 a pour objet de valider la convention avec les propriétaires d'une parcelle à Tournefeuille en vue de la réalisation de travaux dans le cadre du Linéo 3.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver la Convention de travaux et d'occupation temporaire relative au Linéo 3 Plaisance - Tournefeuille - Toulouse N°2017-1066 ;
- d'autoriser M. le Président de Tisséo Collectivités à signer ladite convention ;
- de dire que les dépenses liées à cette convention figurent aux budgets 2017 et suivants.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 6.22 - LINEO 5 - PORTET/GARONNE - TOULOUSE/EMPALOT - AVENANT N°1 A LA CONVENTION DE MAITRISE D'OUVRAGE N° 2016-871 CONCLUE ENTRE LE SMTC-TISSEO ET TOULOUSE METROPOLE

Rapporteur : M. le Président

La délibération 6.22 porte sur l'opération Linéo 5 et plus précisément sur la création par Toulouse Métropole d'un giratoire sur l'avenue Eisenhower.

Le coût de l'opération ayant été sous-évalué du fait de la complexité du chantier en exploitation sous circulation, cet avenant porte le montant des travaux de 750 000 €, à un peu plus de 1 040 000 €, soit une hausse de l'ordre de 28% de l'enveloppe initiale.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver l'avenant n°1 à la convention N° 2016-871 de Maitrise D'ouvrage Unique entre Tisséo-Collectivités (SMTC) et Toulouse Métropole pour la réalisation d'un giratoire sur l'avenue Eisenhower au niveau de la rue Jean Perrin pour un montant total de 1 041 667€ HT ;
- d'autoriser la dépense correspondante ;
- d'autoriser M. le Président de Tisséo Collectivités à signer ledit avenant ;
- de dire que les dépenses liées à cette convention figurent aux budgets 2017 et suivants.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 6.23 - TELEPHERIQUE URBAIN SUD - MARCHE N° 2 2016 12903 M - COORDINATEUR SSI - AUTORISATION DE SIGNER LE MARCHE AVEC L'ENTREPRISE EFFICIO

Rapporteur : M. le Président

Cette délibération vise à autoriser la signature du marché « Coordinateur SSI » pour l'opération Téléphérique Urbain Sud, attribué à EFFICO pour un montant d'un peu plus de 24 000 €.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'autoriser la dépense correspondante ;
- d'autoriser Tisséo-Ingénierie (SMAT) à signer avec l'entreprise **EFFICIO**, le marché n° 2016 12903 M concernant de mission de coordination SSI pour l'opération du Téléphérique Urbain Sud pour un montant de 24 040 € HT.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 6.24 - TELEPHERIQUE URBAIN SUD : CONVENTION RELATIVE A LA REALISATION DU DIAGNOSTIC D'ARCHEOLOGIE PREVENTIVE SUR LA COMMUNE DE TOULOUSE - AUTORISATION DE SIGNER LA CONVENTION

Rapporteur : M. le Président

La délibération 6.24 a pour objet d'approuver la convention avec Toulouse Métropole, relative à la réalisation du diagnostic d'archéologie préventive sur la commune de Toulouse dans le cadre du projet Téléphérique Urbain Sud.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver la convention relative à la réalisation du diagnostic d'archéologie préventive sur l'emprise du Téléphérique Urbain Sud sur la commune de Toulouse ;
- d'autoriser Tisséo-Ingénierie (SMAT) à signer ladite convention.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 7 GESTION DU PATRIMOINE

POINT 7.1 - TRAM GARONNE - AVENANT N°1 A LA CONVENTION DE MAITRISE D'OUVRAGE UNIQUE N° G 2013 828 CN AVEC LA VILLE DE TOULOUSE POUR LA REALISATION DE TRAVAUX NECESSAIRES A LA MISE EN PLACE DU TRAMWAY « GARONNE » DANS LE CADRE DE L'OPERATION « QUARTIER DES SCIENCES » : AUTORISATION DE SIGNER L'AVENANT N°1

Rapporteur : M. le Président

Cette délibération vise à approuver l'avenant à la convention de maîtrise d'ouvrage unique passée avec la Ville de Toulouse pour la réalisation de travaux au droit du « Quartier des Sciences ».

Cet avenant a pour objet l'arrêt du montant de la participation financière du SMTC à hauteur de près de 67 700 €, inférieur au montant prévisionnel initial d'un peu plus de 104 000 €.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'autoriser Tisséo-Ingénierie (SMAT) à signer avec la Ville de Toulouse l'avenant n°1 à la convention n° G 2013 828 CN qui fixe la participation financière de Tisséo-Collectivités (SMTC) à 67 658,04 € HT.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 7.2 - EXTENSION DES ATELIERS DU METRO - PHASE 3 - MARCHE W 2015 12324 M - LOT N°11 : EQUIPEMENTS D'ATELIER - APPROBATION DE LA TRANSACTION A CONCLURE AVEC LE GROUPEMENT SEFAC/PTA INDUSTRIE

Rapporteur : M. le Président

Cette délibération concerne l'opération Extension des Ateliers du Métro et vise à approuver un protocole transactionnel dans le cadre du marché équipements d'ateliers. Après échanges entre les parties, le montant de la transaction relative aux travaux supplémentaires a été arrêté à la somme de 6 600 €.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'autoriser la dépense correspondante. ;
- d'approuver la transaction à conclure le groupement SEFAC/PTA Industrie titulaire du marché W 2015 12324 M pour un montant de 6 600 €HT, TVA en sus ;
- d'approuver la réduction du montant des pénalités de retard à 8 000 € ;
- d'autoriser la SMAT à signer ladite transaction.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 7.3 - SYSTEMES - FOURNITURE ET MISE EN ŒUVRE DE MATERIELS ET LOGICIELS POUR LES SYSTEMES D'INTERPHONIE DE TISSEO - AUTORISATION DE SIGNER LE MARCHE

Rapporteur : M. le Président

La délibération 7.3 vise à autoriser la signature du marché Accord-Cadre pour la fourniture et la mise en œuvre de matériels et logiciels pour les systèmes d'Interphonie installées sur l'ensemble du réseau Tisséo.

Ce marché à bons de commande est attribué à INTERACT SYSTEMES SUD-OUEST S.A.S/ AXIANS.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'autoriser M. le Président de Tisséo Collectivités à signer le marché n° M2017-283 avec INTERACT SYSTEMES SUD-OUEST S.A.S/ AXIANS ainsi que, le cas échéant les avenants au marché n'entraînant pas d'augmentation du montant du marché ;
- de dire que les dépenses sont inscrites au budget du SMTC.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 7.4 - SYSTEMES - AVENANT 2 AU MARCHÉ M 2013-019 FOURNITURE DE MATÉRIELS BILLETTIQUES ET PRESTATIONS D'INSTALLATIONS ASSOCIÉES

Rapporteur : M. le Président

La délibération 7.4 a pour objet d'autoriser la signature d'un avenant au marché conclu avec la société XEROX pour la fourniture de matériels billettiques. Cet avenant augmente de 20% le seuil maximum de commandes, soit 320 000 €, et prolonge la durée du marché de 4 mois.

IL EST PROPOSÉ AUX MEMBRES DU COMITÉ SYNDICAL :

- d'autoriser M. le Président de Tisséo Collectivités à signer l'avenant 2 au marché M 2013-019 avec la société Xerox ainsi que, le cas échéant les avenants au marché n'entraînant pas d'augmentation du montant du marché.
- de dire que les dépenses sont inscrites au budget du SMTc.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITÉ SYNDICAL.

POINT 8 - RESSOURCES HUMAINES ET PERFORMANCES DE L'ADMINISTRATION

POINT 8.1 - INSTITUTION D'UN « GROUPE » ET APPROBATION DU PROJET DE CHARTE DE GOUVERNANCE AVEC TOULOUSE MÉTROPOLE

Rapporteur : M. le Président

Tisséo-Collectivités, en tant qu'opérateur, souhaite s'engager dans une démarche de dialogue stratégique partagée et consolidée dans une logique de « Groupe » formalisée par une Charte. Celle-ci vise à instituer, dans le cadre d'une démarche progressive, un groupe d'acteurs associant Toulouse Métropole et ses opérateurs partenaires historiques, dont Tisséo-Collectivités, acteurs majeurs du rayonnement métropolitain.

Le « cadre général » de la Charte se déclinerait autour de trois grands axes :

- un partenariat fondé sur la « transparence de l'information et la formalisation des échanges », permettant de disposer d'informations de qualité très en amont des processus décisionnels,
- un « partenariat renforcé » en termes de collaboration sur les stratégies à déployer et des indicateurs permettant de les évaluer,
- un partenariat renforcé « sur les actions de communication vers le public.

IL EST PROPOSÉ AUX MEMBRES DU COMITÉ SYNDICAL :

- d'approuver la constitution d'un « Groupe » formalisé par une charte de gouvernance ;
- d'approuver les termes de cette charte ;
- d'autoriser M. le Président de Tisséo-Collectivités à signer la Charte de Gouvernance des partenaires opérateurs de Toulouse Métropole, telle qu'annexée à la présente délibération.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITÉ SYNDICAL.

POINT 8.2 - DEMANDE D'ADHESION DU MURETAIN AGGLO: AVIS DU SMTC

Rapporteur : M. le Président

Conformément au schéma départemental de coopération intercommunale de la Haute-Garonne, la Communauté d'Agglomération du Muretain, remplacée par le Muretain Agglo, ne fait plus partie du SMTC depuis le 1^{er} janvier 2017.

Afin de poursuivre les démarches engagées au sein du SMTC, telle que la participation active et constructive au Projet Mobilités 2020-2025-2030 valant révision du Plan de Déplacements Urbains, et la finalisation de l'intégration du réseau urbain muretain au réseau Tisséo, le Muretain Agglo a souhaité renouveler son engagement au sein du SMTC pour participer à la définition des orientations stratégiques des politiques actuelles et futures en matière de transport public et de mobilité.

Cette volonté s'est concrétisée dans sa demande officielle d'adhésion auprès du SMTC, par délibération du 10 juillet 2017.

La version actuelle des statuts permet une intégration du Muretain Agglo sans modification de ses conditions de gouvernance et financières, le terme Muretain Agglo remplaçant mécaniquement celui de Communauté d'Agglomération du Muretain.

L'avis des établissements publics membres doit cependant être sollicité préalablement à la saisine du Préfet pour arrêter l'intégration du Muretain Agglo.

Par ailleurs, dans la continuité du dialogue déjà engagé par le Muretain Agglo avec le SMTC, un programme d'échanges entre les membres du SMTC va être mis en œuvre pour définir ensemble les modifications statutaires qu'il conviendra d'apporter dans les domaines de la gouvernance du SMTC et de l'évolution des contributions de ses membres.

INTERVENTIONS

M. le Président indique qu'il est très satisfait que le Muretain Agglo revienne au SMTC. Beaucoup de réunions se sont tenues. Sans le Muretain, le SMTC n'aurait pas de sens. Il serait appauvri. Il propose d'adhérer à cette demande d'adhésion.

M. SUAUD souligne une discussion forte qui a porté sur la cohérence du réseau de la grande agglomération toulousaine, sur les nécessaires projets du cadran sud-sud-ouest non pris en compte, en matière de perspective d'investissement et de construction d'infrastructure. Cette discussion a porté également sur les aspects financiers.

Il se félicite que les élus du Muretain Agglo aient fait le choix, à l'unanimité, d'adhérer à nouveau au SMTC-Tisséo. En effet, de par la fusion des EPCI, le Muretain Agglo était sorti du Syndicat.

Il souhaite connaître les dates approximatives des délibérations des collectivités membres, la procédure prévoyant des délibérations des collectivités dans un délai de trois mois, ce qui permettra au Préfet de prendre l'arrêté, et qui permettra ensuite au Muretain Agglomération de délibérer pour désigner ses représentants, puisque Adeline Rouchon et lui-même ne sont qu'invités autour de cette table (mais invités privilégiés avec un droit de parole et d'expression, ce qui est une belle marque de confiance et de façon de procéder dans une instance telle que Tisséo-SMTC).

M. le Président précise que les retours des délibérations des collectivités sont prévus pour la mi-novembre.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver la demande d'adhésion du Muretain Agglo ;
- d'approuver les statuts du SMTC dans lesquels le terme Muretain Agglo remplace mécaniquement celui de Communauté d'Agglomération du Muretain ;
- de lancer la procédure d'admission d'un nouveau membre et de consultation des trois collectivités composant le SMTC, lesquelles disposeront lorsque la présente délibération leur aura été formellement notifiée d'un délai de trois mois pour faire connaître leur décision ;
- d'inviter M. le Préfet, à l'issue de la procédure, à arrêter l'intégration du Muretain et à arrêter les nouveaux statuts du SMTC, le terme Muretain Agglo remplaçant celui de Communauté d'Agglomération du Muretain.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 8.3 - AVENANT A LA CONVENTION PLURIANNUELLE D'OBJECTIFS 2012-2020 N° 2012-905 AVEC L'ORAMIP

Rapporteur : M. le Président

Une convention pluriannuelle d'objectifs 2012-2020 a été signée entre l'ORAMIP ATMO Midi-Pyrénées le 16/03/2012.

Suite à la fusion entre ORAMIP-ATMO Midi-Pyrénées et AIR Languedoc Roussillon, une nouvelle structure a été créée le 01/01/2017 : ATMO OCCITANIE.

Cette dernière reprend l'ensemble des droits et obligations résultant de la convention n° C 2012-905. Aussi, convient-il de procéder, par avenant, au transfert de la convention avec l'ORAMIP Midi-Pyrénées vers l'ATMO OCCITANIE. .

INTERVENTIONS

M. SUAUD attire l'attention sur l'importance du sujet pour deux raisons essentielles :

D'une part cette délibération porte sur la qualité de l'air intérieur dans le métro, et le partenariat entre ATMO Occitanie et le SMTC-Tisséo fait de notre autorité organisatrice des transports, la première AOT de France en matière de focalisation de son intérêt sur cette problématique de l'air intérieur du métro.

Les études ont en effet montré que l'air d'un certain nombre de mode urbain est extrêmement pollué. Il y a de véritables enjeux de santé publique derrière cette approche et derrière cet élément. Ce partenariat permet, par ailleurs, d'évaluer l'impact de nos politiques et nous engage sur l'établissement d'un TO de façon à doter Tisséo d'éléments de suivi des politiques que nous menons.

(suite propos M. Suaud) Il rappelle que Régine Lange n'est plus présidente de cette structure. Il aura donc l'honneur de signer cette convention avec Tisséo en tant que Président d'ATMO-Occitanie.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver les termes de l'avenant n°5 à la convention n°2012-905 ;
- d'autoriser M. le Président de Tisséo Collectivités à signer l'avenant n°5.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 8.4 - ACQUISITION D'UN TERRAIN A BORDEROUGE

Rapporteur : M. le Président

Dans le cadre de l'extension du parc relais de Borderouge, le SMTC a été sollicité par un riverain pour l'acquisition d'un terrain.

Ce terrain correspondant à une partie de la voie d'accès à deux parcelles bâties récemment acquises par le SMTC.

La partie de parcelle concernée est à extraire de la parcelle cadastrée 831 AY 99, pour une superficie d'environ 747 m², sous réserve d'arpentage.

Un accord amiable est intervenu entre les parties au prix de 32 000 euros hors taxes.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'autoriser l'acquisition de la partie de parcelle cadastrée 831 AY 99 d'une superficie de 747 m² environ sous réserve d'arpentage au prix de 32 000 euros hors taxes ;
- d'autoriser M. le Président de Tisséo Collectivités à signer l'acte correspondant ;
- de dire que la dépense en résultant sera inscrite au budget du SMTC à l'article 2115.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 8.5 - DEFENSE DES INTERETS DU SMTC DANS L'INSTANCE INTRODUITE DEVANT LE TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE TOULOUSE - HABILITATION DU PRESIDENT A ESTER EN JUSTICE

Rapporteur : M. le Président

Le SMTC a intenté un recours au fond à l'encontre de la société SIEMENS concernant un litige relatif à des rames de métro de type VAL 208.

Conformément au Code général des collectivités territoriales il est nécessaire d'habiliter le Président à défendre les intérêts du SMTC dans cette affaire, y compris pour l'exercice des voies de recours nécessaires.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'habiliter M. le Président de Tisséo Collectivités à défendre les intérêts du SMTC dans le cadre de l'instance introduite par le SMTC à l'encontre de la société SIEMENS, y compris à exercer les voies de recours éventuelles ;
- d'autoriser Le cabinet CLAMENS à le représenter dans cette affaire.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 8.6 - CONVENTION N° 2017-1080 DE PRESTATIONS DE SERVICES DE FORMATION PROFESSIONNELLE AVEC L'UNION DES GROUPEMENTS DE L'ACHAT PUBLIC (UGAP)

Rapporteur : M. le Président

Tisséo - Collectivités souhaite organiser une session de formation à destination d'agents de Tisséo collectivités.

L'organisme de formation CEGOS a été retenu, titulaire du marché conclu par l'UGAP.

La signature de la convention par Tisséo- Collectivités avec l'UGAP va permettre de bénéficier des termes du marché notamment, des tarifs conventionnés pour l'organisation de formation.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver les termes de la convention n°2017-1080 entre Tisséo-Collectivités et l'union des groupements d'achat public (UGAP) pour l'organisation de formation dans le domaine de la communication ;
- d'autoriser la signature de ladite convention ;
- de dire que les crédits nécessaires sont inscrits au chapitre 011 du budget de Tisséo - Collectivités.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 8.7 - MISE A DISPOSITION DU SMTC PAR L'ETABLISSEMENT PUBLIC INDUSTRIEL ET COMMERCIAL (TISSEO) D'UN AGENT POUR EXERCER DES MISSIONS NECESSITANT UNE QUALIFICATION TECHNIQUE SPECIALISEE - RENOUELEMENT

Rapporteur : M. le Président

Tisséo Collectivités souhaite maintenir dans ses services, dans le cadre du renouvellement d'une mise à disposition, un agent de droit privé qui dispose d'une expérience du réseau Tisseo Voyageurs et une qualification technique spécifique indispensable au bon fonctionnement de ses services.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'autoriser le renouvellement de la mise à disposition auprès de Tisséo Collectivités d'un agent de l'Etablissement Public Industriel et Commercial (Tisséo Voyageurs) dans les conditions sus visées pour une durée de deux ans à compter du 1^{er} décembre 2017 ;
- d'autoriser M. le Président de Tisséo Collectivités à signer la convention de renouvellement de mise à disposition ;
- de dire que les crédits nécessaires sont inscrits au chapitre 012 du budget de Tisséo Collectivités.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 8.8 - MODIFICATION DU TABLEAU DES EFFECTIFS

Rapporteur : M. le Président

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

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

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

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

Poste	Situation ancienne	Situation nouvelle
Rédacteur	7	5
Rédacteur Principal de 2 ^{ème} classe	7	8
Attaché Principal	7	8

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

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 9 - COMMUNICATION

POINT 9.1 - PARTENARIAT ET CONVENTION ENTRE LE SMTC-TISSEO ET L'AMICALE DES PERSONNELS DE LA POLICE NATIONALE DE LA HAUTE GARONNE (APPN31). APPROBATION ET AUTORISATION DE SIGNER LA CONVENTION N° 2017-1076

POINT 9.2 - PARTENARIAT ET CONVENTION ENTRE LE SMTC-TISSEO ET LE MAGAZINE LE POINT (HEBDO LE POINT), ORGANISATEUR DE LA MANIFESTATION FUTURAPOLIS. APPROBATION ET AUTORISATION DE SIGNER LA CONVENTION N° 2017-1077

POINT 9.3 - PARTENARIAT ET CONVENTION ENTRE LE SMTC-TISSEO ET L'ASSOCIATION SURFACES ORGANISATRICE DU PROGRAMME PHOTOGRAPHIQUE DE LA RESIDENCE 1+2. APPROBATION ET AUTORISATION DE SIGNER LA CONVENTION N° 2017-1078

POINT 9.4 - PARTENARIAT ET CONVENTION ENTRE LE SMTC-TISSEO, TISSEO ET TOULOUSE METROPOLE ORGANISATRICE DE LA ONZIEME EDITION DU MARATHON TOULOUSE METROPOLE. APPROBATION ET AUTORISATION DE SIGNER LA CONVENTION N° 2017-1079

POINT 9.5 - PARTENARIAT ET CONVENTION ENTRE TISSEO-COLLECTIVITES (SMTC) ET LA MAIRIE DE TOULOUSE, ORGANISATRICE DU PROJET « PASSEPORT POUR L'ART - PARCOURS CULTUREL GRATUIT ». APPROBATION ET AUTORISATION DE SIGNER LA CONVENTION

Rapporteur : M. le Président

Les projets de délibérations 9.1 à 9.5 portent sur la mise en place de cinq partenariats avec :

- L'Amicale des Personnels de la Police Nationale de la Haute Garonne (APPN31) : Versement d'une participation financière d'un montant de 1 000 € HT.
- Le Magazine Le Point (Sebdo Le Point) organisateur de la manifestation FUTURAPOLIS qui se tiendra les 24 et 25 Novembre 2017 le long du Quai des Savoirs.
- L'Association Surfaces organisatrice du programme photographique de la Résidence 1+2, du 5 au 27 novembre 2017 : Mise à disposition de titres de transport pour une non recette estimée à 1 072 € TTC.
- Tisséo-Voyageurs et Toulouse Métropole, organisatrice de la 11^{ème} édition du Marathon Toulouse Métropole le 22 octobre 2017 :
 - o Prise en charge du dispositif navettes exceptionnel pour un montant de 2 952€ TTC.
 - o Mise à disposition de titres de transport pour une non recette estimée à 63 400€ TTC.
- La Mairie de Toulouse, dans le cadre du projet « Passeport pour l'Art - Parcours culturel gratuit ».

Mise à disposition de 4000 titres Tribu pour une non recette estimée à 32 000 TTC.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

➤ Point 9.1 :

- d'autoriser le versement d'une participation financière de 1000 € (H.T) à l'Amicale des Personnels de la Police Nationale de la Haute Garonne (APPN31) ;
- de dire que la dépense sera inscrite au chapitre 011 du budget de Tisséo-collectivités (SMTc) ;
- d'autoriser M. le Président de Tisséo Collectivités à signer la convention avec l'Amicale des Personnels de la Police Nationale de la Haute Garonne (APPN31).

➤ Point 9.2 :

- d'approuver les termes de la convention de partenariat avec le magazine Le Point (Sebdo Le Point),
- d'autoriser M. le Président de Tisséo Collectivités à signer la convention avec le magazine Le Point (Sebdo le point).

➤ Point 9.3 :

- d'approuver les termes de la convention de partenariat avec l'association Surfaces,
- d'autoriser M. le Président de Tisséo Collectivités à signer la convention avec l'association Surfaces.

➤ Point 9.4 :

- d'approuver les termes de la convention de partenariat entre le Tisséo-Collectivités (SMTc), Toulouse Métropole et Tisséo-voyageurs (EPIC),
- d'autoriser M. le Président de Tisséo Collectivités à signer ladite convention et à engager les dépenses correspondantes.

➤ Point 9.5 :

- d'approuver les termes de la convention de partenariat avec la Mairie de Toulouse, prévoyant une non-recette de 32 000 € TTC.
- d'autoriser M. le Président de Tisséo Collectivités à signer ladite convention.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

M. le Président remercie l'ensemble des membres du Comité Syndical pour cette très belle et très intense séance.

L'ORDRE DU JOUR ETANT EPUISÉ, LA SEANCE EST LEVEE A 11H37.