



COMPTE-RENDU

DU COMITE SYNDICAL

SEANCE DU 6 FEVRIER 2019

*
* *

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

	PRESENTS	POUVOIR	ABSENTS EXCUSES
TOULOUSE METROPOLE			
ANDRÉ Gérard	X		
AUJOULAT Michel	X		
BRIAND Sacha	X		
CARNEIRO Grégoire	X	M. Del Borrello (a/c du point 8.1)	
CHOLLET François	X	M. Briand (a/c du point 1.5)	
DEL BORRELLO Marc	X		
GRASS Francis	X		
KELLER Bernard		X (M. Grass)	
LAGLEIZE Jean-Luc		X (Mme Marti)	
LATTES Jean-Michel	X		
MARTI Marthe	X		
MOUDENC Jean-Luc		X (M. Lattes)	
TRAUTMANN Pierre	X		
TRAVAL-MICHELET Karine	X		
SICOVAL			
AREVALO Henri	X		
LAFON Arnaud	X		
SITPRT			
BACOU Denis	X		
GUYOT Philippe	X		
MURETAIN AGGLO			
ROUCHON Adeline	X		X (a assisté au débat du point 1.7 et départ a/c du débat du point 1.5)
SUAUD Thierry		X (Mme Rouchon) jusqu'au point 1.4, y compris point 1.7	X (a assisté au débat du point 1.7 et départ a/c du débat du point 1.5)

MONSIEUR LE PRESIDENT OUVRE LA SEANCE DU COMITE SYNDICAL A 09H10.

PROPOS LIMINAIRES

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

Toulouse Aerospace Express et Connexion Ligne B : un travail colossal sur ces deux opérations majeures pour une année décisive

- Une nouvelle étape fondamentale du projet ...
 - finalisation du dossier d'enquête publique unique pour deux opérations complémentaires, avec, notamment, un dossier de synthèse qui permet d'avoir une vue d'ensemble rapide du dossier,
 - des délais tenus comme l'ensemble des opérations de la feuille de route depuis début 2015 (cf. vœux début d'année).
- Un travail sans précédent pour un projet de transport urbain hors Paris, à l'image du Débat Public mené par la Commission Nationale du Débat Public en 2016.
 - en termes de concertation,
 - d'expertise et contre-expertise de l'évaluation socio-économique
 - d'étude de soutenabilité financière.
- Ces différents points feront l'objet d'une présentation détaillée lors du CS avec notamment :
 - bilan du garant sur la concertation post débat public,
 - avis du conseil scientifique sur l'évaluation socio-économique des deux projets en présence de M Emile QUINET, nouveau président du Conseil,
 - présentation de l'étude de soutenabilité budgétaire du plan pluriannuel d'investissement.
- Ces deux opérations étant aussi un véritable « projet de territoire », un pacte urbain va être lancé sous le pilotage de Tisséo collectivités, des communes et des intercommunalités sur l'année 2019-2020

Sur le volet partenarial : des avancées notables

- La réaffectation des crédits des projets BNNS (Grenelle 3) au profit des Linéo 3 et 5 pour un montant de 4,5 millions d'€ (approbation des deux conventions),
 - L'autorisation de déposer une demande de subvention européenne au profit du Téléphérique Urbain Sud avec un montant de 6,6 Millions d'€ (inscrit au budget primitif de la Région Occitanie) qui s'ajoute à la participation de l'Etat sur ce projet pour un montant de 5,2 Millions d'€, soit un total de 11,8 millions d'€ de subventions sur cette opération,
-

M. le Président profite de ce focus sur le Téléphérique pour préciser que l'enquête publique va être réalisée du 11 février au 18 mars 2019 inclus.

Sur le volet pilotage et attractivité du réseau : la continuité du service PMR et les perspectives pour la suite

- La DSP de transport spécialisé pour les personnes à mobilité réduite avec l'approbation du choix du délégataire et autorisation de signature de la convention
- La feuille de route pour une Mobilité intégrée (communément appelée Mobility as a Service) permettant de consolider les performances et l'attractivité du réseau, d'accompagner le développement de solutions de mobilité (auto-partage, covoiturage, micro-mobilités ...), les évolutions sociétale (société connectée).
Ce travail de fond s'inscrit pour 2025 avec des expérimentations dès 2021.
- La structuration du réseau de bus au-delà de 2020, à horizons 2025-2030. Nous allons répondre à nos objectifs pour 2020, notamment avec le bouquet Linéo (hausse de fréquentation, 90% des usagers satisfaits ...). Il s'agit désormais de stabiliser les objectifs pour les années suivantes.

Sur les parcs relais : de nouveaux services et une tarification spécifique

- Un nouveau système qui rendra possible le stationnement la nuit pour les usagers des transports (maxi 24H), qui proposera une tarification au-delà des 24H, mais aussi des abonnements pour ceux qui n'utilisent pas les transports (en dehors des horaires où les parcs relais sont très utilisés).
- Un appel à initiative privé visant à déployer sur les terminus des lignes A et B du métro, des dispositifs de recharge pour les véhicules électriques, à coût nul pour Tisséo,

Mais aussi :

- La continuité du programme des travaux sur la Ligne A, le maillon Ouest de la ceinture sud , la mise en accessibilité des arrêts,
- Le renouvellement de l'ensemble des escaliers mécaniques de la ligne B, avec un début des travaux en 2020,
- Le budget primitif 2019 qui devra être adopté au prochain CS,
- La défense des intérêts du SMTC dans le cadre du recours déposé par l'association deux pieds deux roues sur le Projet Mobilités 2020 2025 2030,
- Le Rapport définitif de la CRC concernant les exercices 2012 et suivants.

En lien direct avec les actualités récentes dans les différents médias et le rapport de la Chambre Régionale des Comptes

Monsieur le Président est très surpris de constater les informations diffusées dans la presse il y a quelques jours alors que le rapport de la Chambre Régionale des Comptes doit passer d'abord par une instance délibérante : le comité syndical.

INTERVENTIONS

Mme TRAVAL-MICHELET se réjouit de la mise à l'enquête publique du projet dénommé TAE ou troisième ligne de métro. Ce comité syndical sera l'un des plus importants de la mandature. On peut en effet le considérer ainsi à l'aune de cette délibération qui présente le dossier d'enquête publique. Un travail considérable a été conduit par l'ensemble des équipes, des élus, voire même par l'ensemble des citoyens qui se sont déjà emparés de ce sujet. C'est une étape importante puisque c'est le moment de l'expression citoyenne que nous attendons tous afin de mesurer l'appréciation et l'appropriation de ce dossier dans nos populations.

Il faut donc réussir cette enquête publique et mettre tous les moyens en œuvre pour le faire. Ce dossier est volumineux. Il présente de nombreuses pièces, notamment les questions financières liées à ce projet sur les coûts afférents et le financement. C'est pour cette raison qu'elle s'interroge sur le sens de la délibération 1.5 relative à la soutenabilité financière. Pourquoi voter une délibération approuvant une soutenabilité financière ? On pourrait comprendre qu'elle ait été portée pour information. Cette situation ne s'est jamais produite auparavant sur aucun dossier puisque la soutenabilité budgétaire est intégrée dans le dossier d'enquête publique.

La publication du rapport de la Chambre Régionale des Comptes est un moment très important pour toutes les collectivités qui sont soumises à ce contrôle, avec toutes les réserves et approches que nous pouvons avoir les uns et les autres sur ces conclusions.

Mme Traval-Michelet regrette, et trouve inqualifiable le fait que ces éléments aient pu être divulgués dans la presse avant même que les élus l'aient reçu par la voie dématérialisée. Une investigation devra être menée pour savoir comment cela a pu se produire.

Elle est convaincue que le Président apportera les réponses nécessaires à certains éléments préoccupants contenus dans ce rapport.

M. LE PRESIDENT considère le dossier de l'enquête publique comme un dossier de grande qualité.

S'agissant du rapport de la CRC, le document a été publié dans la presse juste après que le dossier ait été transmis aux élus par la voie dématérialisée.

M. AREVALO suggère que le point 1.7 relatif à l'avis du conseil scientifique puisse être avancé au point 1.1 avant que les membres du comité syndical ne débattent sur l'ajustement du programme, le bilan de l'enquête publique, etc....

De la même façon, il s'interroge sur le positionnement du rapport de la CRC au point 9.5 de l'ordre du jour. Ce rapport indique des éléments qui l'ont particulièrement troublé, en tant que simple conseiller syndical bénévole.

Ce rapport est extrêmement précis et pointe des éléments à la fois sur notre propre capacité à pouvoir absorber des projets et sur un certain nombre de dysfonctionnements loin d'être négligeables.

(suite propos M. Arévalo) Il propose donc de débiter l'ordre du jour par le point 1.7 en écoutant l'intervention du président du Conseil Scientifique, examiner ensuite le rapport de la CRC, de façon à pouvoir débattre et prendre les décisions qui s'imposent dans un deuxième temps.

M. Arévalo trouve regrettable la diffusion de ce rapport dans la presse.

Il faut éviter d'être suspicieux les uns envers les autres. Nous sommes nombreux à avoir une éthique très claire dans notre pratique de mandat d'élus.

Il ré exprime sa demande de modification de l'ordonnancement de l'ordre du jour de cette séance.

M. LAFON remercie le Président pour cette prise de parole préliminaire qui montre l'étendue du travail effectué et qui reste à effectuer, pour satisfaire à ces urgences tant attendues de nos habitants et administrés, ceux-là même qui s'interrogent parfois sur l'utilité des élus locaux en charge de mandat électif et de mandat représentatif dans un système démocratique qui consacre la représentation telle qu'elle est voulue et actée par notre République. Nous représentons au sein de cette collectivité à la fois des territoires, mais également une expression majoritaire. Il constate parfois que les différentes procédures administratives mises en place au niveau national complexifient à l'infini cette volonté politique exprimée lors des élections municipales, élections d'intercommunalités, etc... Il définit comme une prouesse, en dépit des chausse-trappes qui nous sont ouverts aujourd'hui, et des intervenants à contacter pour mettre en synergie des dossiers d'enquête publique, le fait d'arriver, à présenter, à ce comité syndical, un dossier très probant à l'ensemble de nos administrés qui seront questionnés sous forme d'enquêtes publiques, au pluriel, car l'enquête publique concernant la connexion ligne B, qui intéresse plus particulièrement la zone sud-est, est partie prenante et intégrale de l'ensemble du plan de déplacements urbains tel que proposé à l'ensemble des citoyens.

Sa responsabilité d'élus, qu'il a le plaisir d'exercer depuis dix-huit ans, le conduit à s'interroger aujourd'hui sur la signification du mot démocratie et le rôle d'un élus.

M. Lafon a toujours essayé, dans le cadre de ses fonctions, de satisfaire à l'ensemble des lois et règlements de la République. Il ne peut donc se satisfaire de savoir qu'une procédure a été viciée par communication, en amont, d'un rapport, dont l'information aurait été rendue publique après sa lecture par les élus du comité syndical. La violation délibérée d'une procédure en cours est un acte pénalement répréhensible.

M. Lafon demande au Président, en tant que représentant de l'exécutif de Tisséo-Collectivités, de prendre tout acte de dispositions pénales demandant l'ouverture d'une enquête préliminaire, afin de connaître de manière probante les origines et les sources d'une violation importante de ce qui consacre aujourd'hui l'ordonnancement juridique de cette assemblée.

S'agissant du rapport émis par la Chambre Régionale des Comptes d'Occitanie, c'est toujours un moment important que d'avoir un œil extérieur sur la manière dont s'organise juridiquement et financièrement une collectivité. C'est également une pratique qui de plus en plus dérive vers des jugements d'opportunité dans la manière dont les élus prennent des actes de disposition pour organiser et ordonnancer leurs mandats. Il faut attendre la soixante-dixième page du rapport pour examiner la matière pour laquelle la Chambre est elle-même mandatée. Ce n'est pas inintéressant de voir une juridiction financière et administrative s'interroger sur les opportunités de nos choix de nos gouvernances. Est-ce le rôle d'un tel organisme ? Peut-être qu'une lecture sur la définition et le rôle d'une Chambre Régionale des Comptes permettrait-elle de replacer « l'église au cœur du village ».

M. LE PRESIDENT propose de commencer par l'intervention du conseil scientifique qui permettra un éclairage sur l'ensemble du dispositif et maintenir le reste de l'ordre du jour en l'état.
S'adressant à M. Arévalo, il précise que le rapport de la CRC sera présenté en détail.

M. AREVALO aurait souhaité que cette délibération soit présentée en début de séance, au vu des éléments afférents à ce rapport qui impactent largement les décisions qui suivent et conditionnent l'analyse collective des membres de cette assemblée.

APPROBATION DU COMPTE RENDU DU COMITE SYNDICAL DU 12 DECEMBRE 2018.

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

<u>N° de décision</u>	<u>Objet :</u>	<u>Contrôle de légalité</u>
2018.1.1173	Décision d'autoriser Tisséo Voyageurs à déclarer sans suite la procédure relative à la rénovation du tapis de pilotage automatique en appareil de voie.	05/12/2018
2018.1.1174	Décision d'autoriser Tisséo-Voyageurs à signer l'avenant n° 1 au marché de maîtrise d'œuvre pour le complément de sécurisation des garages ateliers de Basso Cambo et Borderouge conclu avec la société DFENCO.	14/12/2018
2018.1.1175	Décision de déclarer sans suite la consultation relative à la maîtrise d'œuvre pour le diagnostic et remplacement des câbles souterrains immergés CFO/ CFA Tramway.	08/01/2019
2019.1.1176	Décision de déclarer sans suite la consultation relative à la maîtrise d'œuvre pour la réalisation de courts-métrages de valorisation des lauréats des trophées écomobilité Tisséo-Collectivités.	18/01/2019
2019.1.1177	Décision de porter l'enveloppe de l'opération 5 du mandat n° CM 2017-1009 à un montant global de 241 863,76 € HT sans modifier l'enveloppe globale du mandat n° CM 2017-1009.	18/01/2019
2019.1.1178	Attribution du marché M 3 2018 13712 M relatif à « Avocat Conseil – dialogue compétitif marché Ensemblier » au cabinet Paillat, Conty&Bory Avocats pour un montant de 31 300 € HT.	22/01/2019
2019.1.1179	Attribution du marché M3 2018 13655 M relatif à « M3-AMO dépollution pyrotechnique » à la société ESP CONSEIL pour un montant total maximum de 71 000 € HT.	22/01/2019

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
06/02/2019	MA20180349	Fourniture des génératrices tachymétriques en vue d'équiper les rames (28 rames) du métro VAL 206	BAUMER	158 232,00 €	17/12/2018	12 mois	
06/02/2019	MA20180345	Fourniture de bureau pour Tisséo-Collectivités	Entreprise Adaptée l'EA	maximum 20 000,00 €	12/12/2018	4 ans	
06/02/2019	MA20180318	Etude des perturbations électromagnétiques des rames VAL 206 et 208 du métro de Toulouse	GERAC	maximum 50 000,00 €	19/12/2018	27 mois	
06/02/2019	MA20180316	Acquisition d'un référentiel de données vecteurs et de fonds cartographiques rasters	ESRI France	38 447,00 €	12/12/2018	4 ans	
06/02/2019	MA20180293	Fourniture et acheminement d'électricité et services associés	DIRECT ENERGIE	/	06/12/2018	3 ans	
06/02/2019	MA20180294	Fourniture et acheminement d'électricité et services associés	EDF	/	13/12/2018	3 ans	
06/02/2019	MA20180256	Fourniture de fontaines et bonbonnes d'eau	ELIS	mini 1 500,00 €/an maxi 6 000,00 €/an	31/12/2018	4 ans	
06/02/2019	MA20180255	Accompagnement pour la définition des montages opérationnels des Procédure Ouverte PEM en mutation	GUAM	10 100,00 €	19/12/2018	10 mois	
06/02/2019	MA20180254	Représentation en justice de Tisséo Collectivités dans le cadre du recours en annulation à l'encontre de son plan de déplacements urbains	SCP BOUYSSOU & Associés	40 600,00 €	19/12/2018	3 ans	
06/02/2019	MA20180245	Prestations d'action sociale auprès des agents de Tisséo Collectivités	ACTI SOCIAL	17 880,00 €	31/12/2018	3 ans	

Liste des décisions prises par le Président du SMTC par délégation du Comité Syndical (article L5211-10 du CGCT) relatives à la préparation, la passation, l'exécution et le règlement des marchés et accords cadres et de leurs avenants										
AVENANTS										
Date CS	Número de marché	Objet du marché	Número 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
06/02/2019	MA2017-135	Gestion de l'obsolescence des équipements de commutation des lignes A et B du métro de Toulouse	Transfert à SIEMENS MOBILITY	SIEMENS	/	/	/	/	/	06/12/2018
06/02/2019	MA2017-136	Validation et installation de l'informatique PCC rénovée de la ligne A du métro toulousain	Transfert à SIEMENS MOBILITY	SIEMENS	/	/	/	/	/	06/12/2018
06/02/2019	MA2017-346	Amélioration fonctionnelles système VAL suite à l'accident du 18 juin 2013	Transfert à SIEMENS MOBILITY	SIEMENS	/	/	/	/	/	06/12/2018
06/02/2019	MA2017-394	Ajout d'une requête vidéo de la porte d'issue de secours Capitole	Transfert à SIEMENS MOBILITY	SIEMENS	/	/	/	/	/	06/12/2018
06/02/2019	MA2017-395	Fourniture carte H264 et ses accessoires de raccordement	Transfert à SIEMENS MOBILITY	SIEMENS	/	/	/	/	/	06/12/2018
06/02/2019	MA2018-029	REPAT 3: intégration cartes Ethernet/IP otn Modification Formats TS COMMEND	Transfert à SIEMENS MOBILITY	SIEMENS	/	/	/	/	/	06/12/2018
06/02/2019	MA2017-116	Assistance, mission de conseil et de préparation à l'autorité organisatrice portant sur le contrat de gestion du service public de transport des personnes à mobilité réduite de l'agglomération toulousaine	Prolongation de la durée du marché	SATIS CONSEIL	73 200,00 €	/	/	/	jusqu'au 01/07/2019	28/12/2018

1 - TOULOUSE AEROSPACE EXPRESS-RESEAU STRUCTURANT

La réunion du Comité Syndical de ce jour constitue une nouvelle étape fondamentale du projet, à l'issue d'un travail colossal portant sur les études et la concertation conduit depuis 2017 et permettant d'aboutir à la finalisation du dossier d'enquête publique et permettant de tenir le calendrier du projet.

L'ensemble de ces démarches, en termes de concertation, d'expertise et contre-expertise de l'évaluation socio-économique et de l'étude de soutenabilité financière constituent « du jamais vu » pour un projet de transport urbain en province, à l'instar du Débat Public mené par la Commission Nationale du Débat Public en 2016.

1.7 - POINT D'INFORMATION : AVIS DU CONSEIL SCIENTIFIQUE SUR L'EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE DES PROJETS TOULOUSE AEROSPACE EXPRESS ET CONNEXION LIGNE B.

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

Depuis près d'un an, un travail a été réalisé avec les membres du Conseil Scientifique sur l'étude socio-économique afin de constituer ce dossier.

Ils ont été chargés de veiller à la complétude et à la pertinence des études et démarches engagées par Tisséo Collectivités.

C'est dans ce cadre que le Conseil Scientifique a établi le présent avis sur la pièce G Evaluation socio-économique du dossier d'enquête d'utilité publique des projets Toulouse Aerospace Express et Connexion ligne B.

M. le Président met l'accent sur le travail remarquable fourni par le Conseil Scientifique : un travail collaboratif avec Tisséo. Il ne regrette pas la mise en place d'une telle institution.

Il laisse la parole à Monsieur Quinet, Président du Conseil Scientifique pour qu'il expose plus en détail cet avis.

M. QUINET expose l'avis qui représente la totalité du travail du Conseil Scientifique, dont une grande partie a été menée par son prédécesseur Patrick Vandevoorde.

Il présente M. Marconis, fin connaisseur de Toulouse et de la région Toulousaine.

Le travail qui a été analysé est un travail mené par Tisséo-Collectivités. C'est un travail très approfondi, très précis et fait appel à des techniques très pointues en matière d'évaluation socio-économique. L'avis du Conseil Scientifique qui porte sur l'ensemble de ce travail est également technique.

Ce travail élaboré par Tisséo-Collectivités, en collaboration et en dialogue avec le Conseil Scientifique, a été examiné avec une très grande attention et à la lumière de la méthodologie la plus affirmée, la plus courante et la plus adoptée par les instances qui vont porter un jugement sur ce projet, notamment les instances centrales du Ministère des Transports et du SGPI, mais également à la lumière des résultats les plus affirmés et les plus disponibles des études économiques et de la recherche sur un dossier assez exceptionnel, qualifié de transformationnel au sens que les économistes donnent à ce travail.

M. Quinet va dérouler les différentes phases de l'analyse socio-économique qui a été faite, en rappelant que cette analyse doit d'abord s'assurer dans une stratégie toute définie : le PDU approuvé. Cette évaluation socio-économique consiste également en la comparaison entre un projet et un contrefactuel. Dans le cas précis, il existe deux projets et différents contrefactuels, selon que dans le cas de TAE, on les évalue CLB étant fait ou CLB n'étant pas fait. De même que TAE plus CLB peut être évalué de différente manière. Ce sont des difficultés un peu complexes qui tiennent à la nature du parti qui a été pris de mise à l'enquête et qui alourdissent quelque peu la lecture du dossier, mais qui ne présentent pas de problème méthodologique fondamental.

L'évaluation socio-économique a pour but d'évaluer en termes monétaires l'intérêt du projet non pas seulement pour le porteur du projet, mais également pour l'ensemble de la société. A côté de ces impacts en termes de coût d'investissement et de fonctionnement, l'évaluation socio-économique prend en compte les avantages que présente le projet pour les différentes catégories de la société concernée ; dans le cadre d'un projet de transport, il y a des avantages tout à faits classiques et traditionnels évalués dans tous les projets de transport, quelque que soit leur taille : ce sont les avantages gains de temps permis par le projet pour les usagers, qui concernent dans le cadre d'un transport en commun comme celui-là, les gains de décongestion de la circulation routière : un certain nombre d'usagers vont en effet se déplacer de la voiture vers les transports en commun ; effets concernant l'environnement par suite des transferts modaux qui vont se faire . L'environnement va se trouver amélioré : réduction de la pollution, réduction des nuisances, réduction des gaz à effets de serre. Tout ceci est très classique et bien codifié par les méthodologies en vigueur et le rapport suit très exactement ces méthodologies.

D'autres effets plus novateurs ont été mis en avant, comme les effets économiques et urbains élargis. L'analyse économique les appelle du nom « d'effets élargis », dans la mesure où ils tiennent compte des changements que le projet de transport va avoir sur la localisation des activités, la localisation des emplois, le nombre d'emplois par zone et la manière dont les emplois seront plus accessibles à la fois à partir des logements et entre eux et par la réduction des temps de transport. Ces effets économiques élargis ne s'appliquent qu'aux projets qui ont un effet impact suffisant pour apporter des modifications dans les localisations d'activités. Dans l'avis émis par le conseil

scientifique, cette analyse des modifications de localisation d'emploi et de population a été très soigneusement étudiée par différentes méthodes qui se sont avérées bien convergentes et qui permettent d'asseoir ce que l'on dit avec une assez grande certitude. Les changements dans les localisations d'emplois se situent à deux niveaux : l'attractivité accrue de la zone de l'agglomération toulousaine va avoir un effet d'attraction d'emplois qui viendront d'ailleurs ; on peut penser, qu'avec le poids des activités des hautes technologies, une part importante de ces emplois viendra de l'international ; des changements interviendront ensuite à l'intérieur de l'agglomération, dans la répartition des localisations. Toutes ces modifications, dans les localisations, entraînent des changements dans les densités d'emploi notamment, et des améliorations de productivité et donc de salaires. Ces dernières constituent les effets élargis qui sont tout à fait importants et doivent être pris en compte dans des analyses de projet transformationnel comme celui de TAE.

En conclusion, la rentabilité socio-économique de ce projet est élevée et elle est résiliente. En cas de dérapage sur les coûts, en cas de changement de localisation qu'on avait espéré qu'il ne se produise pas, la rentabilité resterait malgré tout positive. Tout ceci donne une bonne rentabilité sociale, collective à ce projet qui est un bon projet. L'analyse du SGPI devrait confirmer ce point de vue. L'une des tâches du Conseil Scientifique sera d'accompagner le dossier auprès du SGPI.

Quant à la soutenabilité financière du projet Mobilités, elle est démontrée sous différentes conditions cumulatives :

- la poursuite de la croissance économique et démographique de la zone urbaine de Toulouse;
- le renforcement de la trajectoire de maîtrise des charges d'exploitation de Tisséo Collectivités ;
- une bonne maîtrise des coûts de réalisation du PPI, qui passe en partie par une gouvernance solide de la réalisation du projet ;
- la confirmation des hypothèses retenues en termes de ressources d'investissement externes.

En cas d'aléas significatifs ne permettant plus de remplir les conditions rappelées, il serait nécessaire d'amplifier les mouvements de croissance des recettes et/ou de maîtrise des dépenses, ou de trouver des sources de recettes exceptionnelles, comme par exemple une fiscalité spécifique qui nécessiterait un processus législatif préalable. La loi LOM est actuellement en cours de préparation et peut ouvrir des perspectives dans ce domaine.

L'analyse de la soutenabilité financière du projet n'est peut-être pas le cœur de l'analyse du Conseil Scientifique, puisque ce dernier travaille actuellement dans la perspective immédiate du SGPI qui va accorder beaucoup plus d'importance à l'évaluation socio-économique qu'à la rentabilité financière.

La suite des travaux du Conseil Scientifique peut consister en l'accompagnement vis à vis du SGPI, à une aide concernant l'élaboration de la gouvernance du projet, point fondamental de maîtrise des coûts, qui est une condition de réussite du projet. Nous avons des expériences qui montrent que cette maîtrise des coûts est possible. Nous avons des expériences internationales que nous avons mobilisées et que nous pouvons développer. Il y a également la justification d'une subvention. La subvention publique évoquée au niveau de l'Etat et au niveau de l'Europe, peut avoir différentes justifications : le projet va rapporter des recettes fiscales. Un autre argument plus subtil mérite d'être développé et analysé : le projet bénéficie non pas seulement à la région toulousaine, mais également au reste de la France. Ce point d'équilibre entre l'apport pour la région toulousaine et le bénéfice pour le reste de la France est un point important qui peut être un argument pour bénéficier d'une subvention.

M. MARCONIS rappelle que l'équipe du Conseil Scientifique fonctionne de manière très harmonieuse. Un large éventail de compétences réuni au sein du Conseil Scientifique a permis de rendre l'avis dans les délais impartis. Nous avons harcelé les équipes de Tisséo et de l'Agence d'Urbanisme pour avoir des données qui nous semblaient manquantes dans la pièce G du document, pour avoir des informations sur la méthodologie et vérifier que les résultats qui nous étaient fournis étaient scientifiquement fondés. L'idée était de présenter un dossier à l'enquête publique sans rien laisser dans l'ombre et anticiper toutes les questions qui allaient surgir au moment de l'enquête, ou au moment du passage au SGPI de façon à ce que tout soit prêt, et que nous puissions, dans la suite de notre travail, fournir les explications nécessaires. C'est un vrai conseil scientifique qui a fonctionné de façon à répondre à toutes les interrogations et toutes les sollicitations.

M. LE PRESIDENT rappelle que le calendrier est respecté. C'est un travail continu et permanent, extrêmement sérieux.

M. AREVALO remercie le Conseil Scientifique pour la qualité de son travail.

En ce qui concerne le lien entre la connexion ligne B et la troisième ligne de métro, la complémentarité des deux projets est mise en avant. Il existe une véritable opportunité à les réaliser tous les deux. En revanche, le dossier fait apparaître une analyse séparée de la VAN de chacun des deux projets qui est quelque peu contradictoire, d'autant plus qu'une cotation négative est affectée à la connexion ligne B. La déclaration finale stipule que la liaison des deux projets est pertinente. Autant l'illustrer clairement et ne pas introduire un doute sur le CLB qui est un projet tellement ancien et qui tarde à venir.

S'agissant de la soutenabilité financière, elle est démontrée sous conditions cumulatives importantes. Le conseil scientifique pointe quatre à cinq conditions :

M. Arévalo reprend un extrait de l'avis du Conseil Scientifique : *« une bonne maîtrise des coûts de réalisation du PPI, qui passe en partie par une gouvernance solide de la réalisation du projet »*. Le choix de cette troisième ligne est extrêmement engageant pour l'avenir de cette grande agglomération. La soutenabilité financière est un élément très impactant dans l'histoire de l'agglomération toulousaine. Ce grand projet va engager financièrement l'ensemble de la population pendant de nombreuses années, dans un contexte actuel pas forcément aussi brillant que l'on peut le penser, avec de nombreux aléas au regard des mouvements sociaux et de la mondialisation actuelle.

M. TRAUTMANN rappelle que lorsque le projet de première ligne de métro a été évoqué, tout le monde, excepté Dominique Baudis, pensait que le SMTC n'avait pas les moyens de réaliser cette infrastructure. Si le tramway avait été construit, Toulouse se retrouverait dans une situation identique à celle de Bordeaux où les lignes de tramway plafonnent à 100 et 120 000 passagers par jour alors que Toulouse est à 230 000 passagers par jour sur la ligne A.

Nous doublons la capacité de la ligne A pour passer à 300 000 passagers par jour. Toulouse est l'agglomération la plus dynamique de France.

Le Conseil Scientifique juge la rentabilité de cet investissement extrêmement élevée, en comparaison à d'autres projets. M. Trautmann se demande où se situent les projets du SMTC par rapport à d'autres projets.

Il reste persuadé que Tisséo-Collectivités arrivera à réaliser ce projet, beaucoup plus aisément que nous ne le croyons actuellement. Lors de la réalisation de la première ligne de métro, personne n'avait intégré le phénomène de croissance démographique de l'agglomération toulousaine. La Ville de Bordeaux, où le tramway a été imposé à Jacques Chaban-Delmas, regrette actuellement de ne pas avoir eu l'ambition de construire un métro.

(suite propos M. Trautmann) Il demande à M. Quinet d'expliquer la situation du SMTC par rapport à d'autres projets.

M. QUINET souligne une comparaison avec le projet du Grand Paris. Celui-ci est à peu près équivalent, à l'échelle proportionnelle, à TAE. La seule différence réside dans le fait qu'il est constitué de sections très diverses, hétérogènes dans leur rentabilité. Le Grand Paris est un projet approuvé, qui avance et ne pose aucun problème. C'est la comparaison la plus pertinente qu'il puisse faire.

M. LE PRESIDENT évoque les débats à Toulouse dans les années 1980. Il rappelle qu'en 1983, il avait été dit que le VAL était un projet démesuré, et que le SMTC ne pourrait pas l'assumer financièrement. Ce projet présentait un risque majeur pour les finances de la Ville de Toulouse. Le résultat est concluant aujourd'hui. Deux usagers sur trois des transports en commun toulousains prennent le métro. Nous sommes sur un système capacitaire. En tant qu'élu, nous avons la responsabilité de l'avenir. Dans les choix que nous devons faire, nous arrivons à des solutions efficaces ou non efficaces. Il reste persuadé que TAE est une solution efficace.

M. AREVALO rappelle que la ligne A a été essentiellement financée par les subventions d'Etat. Elle n'engageait pas tellement les finances publiques locales.

Le rapport du Conseil Scientifique attire l'attention sur le fait que la soutenabilité financière est conditionnée par un certain nombre d'éléments qui restent déterminants : le versement transport suppose une croissance constante sur plusieurs années : le modèle actuel de développement économique de notre agglomération est basée pourtant sur une mono industrie, sur fond de mondialisation libérale et de crise écologique majeure qui se dessine devant nous ; la contribution des voyageurs serait doublée en moins de dix ans alors qu'elle a moins que doublée ces dernières années ; le maintien de la régie dans un fonctionnement optimal, mais pas forcément tenable dans le temps. Attention aux dérapages potentiels !

Le coût prévisionnel a subi une augmentation significative entre le moment de la présentation du projet et aujourd'hui.

Notre rôle est de préparer l'avenir en totale responsabilité en analysant l'ensemble des éléments de façon méthodique. Il ne faut pas s'auto-convaincre en permanence que la solution choisie est la meilleure de toutes. Il en appelle à une rigueur collective par rapport à l'ensemble de ces éléments afin de pouvoir à tout moment maîtriser les choix qui sont faits et qui engagent fortement l'ensemble des finances publiques de cette grande agglomération et de ses collectivités.

M. LE PRESIDENT rappelle que le SMTC a pris une orientation crédible. Beaucoup de précautions ont été prises dans ce projet. Tous les éléments sont donc réunis pour permettre au comité syndical de décider.

MME ROUCHON A propos de cette troisième ligne qui va intensifier l'activité économique sur le territoire, elle souhaite créer une alerte sur l'équilibre territorial pour éviter d'avoir un territoire dont une partie accueillera l'activité économique et l'autre partie les habitants. Il est donc nécessaire d'avoir une vigilance accrue sur la solidarité au sein de notre territoire. Une grande partie sera couverte par l'activité économique. Qu'en sera-t-il de l'autre partie qui va recevoir les habitants et leur coût ? Il faut rester attentif à cette solidarité territoriale.

M. LE PRESIDENT souligne une alerte importante à laquelle il souscrit complètement. La mesure de ce dispositif a été prise dans les décisions votées par Tisséo-Collectivités : le dossier de la Ceinture Sud avec la mise en place d'une transversalité réunissant les zones économiques sur cette partie de Toulouse. Aucun type de ce dispositif n'a été étudié dans les projets antérieurs.

M. CARNEIRO Après avoir entendu les interventions précédentes, deux thèses s'affrontent : la première consiste à essayer de prévoir l'avenir dans un monde d'incertitudes. Bâtir une approche financière sur un projet aussi important est complexe et difficile. C'est vrai dans tous les domaines. Cependant, il ne faut pas s'interdire de revisiter le passé. Il est très intéressant d'avoir des retours d'expériences.

Monsieur Carneiro évoque un voyage fait avec Dominique Baudis, en caravelle, pour aller voir le fonctionnement d'un métro. La caravelle bougeait beaucoup. Malgré les incertitudes industrielles et financières, des progrès considérables ont été faits dans le domaine de l'aviation.

La seconde thèse consiste à aller de l'avant. Nous avons une nette visibilité nous permettant de bâtir le projet par étape.

Le transport des usagers ne se fait pas uniquement par le collectif. Une mise à niveau du réseau routier est à faire, porteur non seulement de voitures mais également de transport en commun. Le développement des bus Linéo a connu un essor très important. Toulouse Métropole travaille actuellement sur un grand projet de remise à niveau des routes métropolitaines qui suppose un investissement important, et permettra de donner un grand bol d'oxygène aux transports en commun, mais également aux véhicules. De gros progrès ont été faits en matière de véhicules électriques et de véhicules à hydrogène. La voiture va changer très rapidement de concept. Tous ces éléments doivent être pris en compte dans leur globalité.

Ces éléments ne s'affrontent pas, ne s'opposent pas : ils se complètent.

S'interdire d'aller de l'avant, malgré les difficultés, est véritablement la chose la moins humaniste que l'on puisse faire.

M. LAFON souligne des fragilités mises en évidence par le Conseil Scientifique sur les équilibres économiques du CLB versus TAE.

Monsieur le Président a tout à fait bien fait de ne pas objecter l'un par rapport à l'autre, puisque les coûts d'évolution financiers de cette troisième ligne ont considérablement évolué. 17 kms ont été évoqués initialement pour arriver aujourd'hui à un arc structurant permettant de rapprocher le sud-est et le nord-ouest du territoire. Labège et Colomiers seront à portée de demi-heure. Le projet CLB a amené beaucoup d'échanges et de tergiversations entre le SICOVAL et Tisséo-Collectivités, et a suscité beaucoup de soutien financier conditionné. A ce sujet, M. Lafon évoque les interventions du Conseil Départemental de la Haute-Garonne qui conditionnait le subventionnement du projet métro au fait que le SMTC ait une attention particulière aux extrémités de Colomiers et de Labège. Cela fait partie de cet équilibre financier que nous avons toutes et tous accepté, dans le rôle de représentation des institutions pour lesquelles nous sommes mandatés.

M. LE PRESIDENT rappelle que le travail du Conseil Scientifique va servir d'outil de référence.

1.1 - BILAN DE LA 2EME PHASE DU DISPOSITIF D'INFORMATION : PARTICIPATION SUITE AU DEBAT PUBLIC.

Rapporteur : M. GRASS

Par délibération de mars 2017, après les conclusions de la commission du débat public, Tisséo Collectivités s'est engagé à poursuivre la dynamique de concertation initiée par le Débat Public. Sollicitée par le Président de Tisséo Collectivités le 31 mars 2017, la Commission Nationale du Débat Public a désigné le 5 avril 2017 Jean-Claude RUYSSCHAERT comme garant chargé de veiller à la bonne information et à la participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.

Tisséo Collectivités a ensuite souhaité mettre en place un dispositif d'information et de participation dont la première phase aurait pour objet d'informer sur le contenu du programme approuvé le 5 juillet 2017 et de recueillir l'avis des associations de quartier et des habitants de l'agglomération sur le thème de l'expérience voyageur.

Le bilan de cette première phase a été présenté au comité syndical en mars 2018.

La délibération annonçait ainsi une deuxième phase d'information et de participation pour l'automne 2018, portant sur la localisation des stations et sur l'articulation entre la station et le quartier dans laquelle elle s'inscrit.

Par ailleurs, une concertation réglementaire a été réalisée début 2018 concernant le projet de Connexion Ligne B, dont le bilan a été présenté en mars 2018 au comité syndical. M. Ruysschaert a été nommé garant post concertation réglementaire sur ce projet par la Commission Nationale du Débat Public.

Ainsi, une deuxième phase d'information-participation s'est déroulée à l'automne 2018, organisée par Tisséo Collectivités et associant Tisséo Ingénierie, Toulouse Métropole et le Sicoval, sur les projets Toulouse Aerospace Express et Connexion Ligne B.

Organisée en lien avec le garant, et avec une participation active de Tisséo Ingénierie, de Toulouse Métropole et du SICOVAL aux côtés de Tisséo Collectivités, elle a été menée selon deux dispositifs :

- « dialogue territorial », avec les associations, représentées dans les instances de la démocratie locale des territoires ;
- « ateliers citoyens », c'est-à-dire des panels d'usagers (habitants et salariés), selon un conseil figurant dans les conclusions du débat public.

Près de 300 personnes ont participé et ont exprimé 547 avis.

L'accès aux stations représentent plus de la moitié des avis : modes actifs (24%), voiture (16%) et bus (13%). Les autres avis portent sur les aménagements autour des stations, les questions d'ambiance, de sûreté, d'animation, de végétalisation, de signalétique. Ce bilan fait apparaître les positions de certains acteurs associatifs concernant les stations Sept Deniers Stade et François Verdier.

Le bilan, exhaustif, avec plus de 300 pages, est joint à la présente délibération et présentent les suggestions sur 11 points thématiques.

A partir de ces conclusions, les partenaires ont défini des premières actions à intégrer dans le dossier d'enquête. Parmi ces actions, on note l'intention de Toulouse Métropole de s'engager pour la réalisation de deux premières opérations importantes en termes d'accessibilité en vélo aux stations Jean Maga et Montaudran Innovation Campus pour remédier aux coupures des voies rapides situées en bordure de ces stations.

Ces premières actions complémentaires sont présentées en complément au bilan.

Ce bilan et ces premières actions sont également intégrés au dossier d'enquête publique.

INTERVENTIONS

M. AREVALO pose la question de savoir dans quelle mesure cette concertation a permis d'infléchir le projet ou pas ? Il a le sentiment que le projet initial soumis aux débats, a très peu bougé.

M. LE PRESIDENT s'interroge sur le fait de savoir si des groupes minoritaires ont à peser de manière définitive sur les orientations prises par l'immense majorité. Le collectif citoyen qui souhaite un tracé par le centre ville est-il de nature à infléchir les positions du SMTC ? Il pense que non.

M. AREVALO Nous avons la chance d'être dans un pays démocratique où chacun joue son rôle. En tant que citoyen, les groupes minoritaires ont toute légitimité dans leurs expressions, de la même façon que nous avons un conseil scientifique qui puise sa légitimité dans une expertise. C'est la capacité à infléchir qui fait la force de notre pays. Dans le cas contraire, nous ne serions plus dans une authentique démocratie.

M. LE PRESIDENT déclare que l'authentique démocratie suppose la reconnaissance du rôle de la démocratie représentative. Il considère parfois que la voix des élus a tendance à être phagocytée par des personnes qui ont une légitimité autre, et qui ne lui semble pas comparable à notre propre légitimité. Il a le sentiment qu'on lui demande de se plier face à des orientations imposées par des groupes qui ne sont pas en effectivité significative.

M. CARNEIRO s'agissant du problème de la mise en place d'une ligne intra-muros, il est vrai que chaque individu a toute légitimité pour s'exprimer. En démocratie, quel est le degré de véritable légitimité ? Le moins mauvais des systèmes réside dans le suffrage universel direct.

M. Carneiro fait cependant remarquer que des voix discordantes peuvent s'élever. On ne peut pas interdire aux personnes, qui ont un point de vue différent, de s'exprimer, au motif que le premier qui a pris la parole s'est affirmé. Dans sa démarche, ce collectif citoyen ne prend pas du tout en compte, la desserte du nord toulousain. Une erreur, en matière de perspective d'avenir, serait de ne pas prendre en compte le débouché sur le nord. Le taux de croissance du nord toulousain se situe aujourd'hui à 3 % par an. Il est tout à fait normal que les élus fassent entendre la voix de leur territoire au sein de cette instance. On ne peut pas mettre sur un pied d'égalité un petit groupe d'individus qui ordonnent : « il faut faire ceci » avec des personnes qui représentent un territoire beaucoup plus important, quelque peu oublié par le passé. Nous avons l'opportunité d'offrir des perspectives nouvelles aux habitants de ce territoire. Sur le principe démocratique, chacun peut s'exprimer. Lors de prises de décisions, nous devons nous assurer que celui qui prend les décisions est véritablement légitime.

M. GUYOT constate que le nombre considérable de citoyens participant aux différentes réunions de concertation démontre une véritable attente de leur part. Il y a urgence et les citoyens attendent des prises de décisions rapides de la part de Tisséo-Collectivités. Il est donc important d'aller assez vite vers la création de cette ligne. Les oppositions ont été médiatisées et énoncées, mais il n'y a pas eu d'écho suffisant à ces réunions de concertation pour permettre d'infléchir le projet. Malgré cela, ces réunions ont été riches en modifications ponctuelles.

Les différentes réunions relatives au PDU et à TAE mettent en évidence le fait qu'un certain nombre de parkings relais sont identifiés dans TAE.

Concernant le PDU, il est évident que nous devons continuer avec des lignes annexes et avec des parkings relais qui permettent, en amont des parkings-relais qui sont bien définis, de laisser les voitures. Prenant l'exemple de Colomiers, les usagers ne pourront pas tous accéder à la gare en voiture pour prendre le métro. Il faut donc leur permettre de pouvoir garer leur voiture, en amont, dans des parkings relais. S'agissant du PDU, des études devront être menées pour permettre aux personnes qui viennent de loin de laisser leur voiture bien en amont et pas simplement à Colomiers.

M. LE PRESIDENT ajoute que tout le monde est d'accord sur cette orientation.

M. GRASS considère que les réunions de concertation ont le mérite de donner de l'information à tout le monde et de contribuer ainsi à une meilleure communication du projet. Elles permettent également à chacun de s'exprimer.

Sur la question des aménagements qui seront probablement créés autour des futures stations : les connexions, les stationnements bus, vélos, etc..., M. Grass indique que ces aménagements ne sont pas encore déterminés précisément, car des études détaillées doivent être faites sur le projet de troisième ligne et de connexion ligne B, mais également toutes les études menées à la fois par Toulouse Métropole et par le SICOVAL sur les aménagements urbains. Quand ce travail technique sera terminé, nous pourrons poursuivre les échanges. Pour information, nous avons commencé à identifier les associations et les habitants avec qui nous pourrons poursuivre ces concertations.

Nous avons l'obligation de poursuivre ce travail pour apporter des réponses, tout en respectant le coût du projet.

M. Grass rappelle que les tracés sont en mode projet, tant que la déclaration d'utilité publique n'est pas prononcée. La concertation qui s'engage actuellement est celle de l'enquête publique. C'est une étape fondamentale du projet.

M. AREVALO souligne que la démocratie participative et les concertations n'ont de sens que si nous arrivons à infléchir le projet.

Il précise que le Conseil Scientifique a émis des remarques sur l'itinéraire nord, en rapprochant un petit peu la boucle du centre-ville. Cette remarque n'a pas été prise en compte.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- D'approuver le bilan joint à la présente délibération.
- D'approuver les premières actions figurant en complément au bilan.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

1.2 - POINT D'INFORMATION : BILAN DU GARANT SUR LA CONCERTATION POST-DEBAT PUBLIC DE LA 3^{EME} LIGNE DE METRO ET POST CONCERTATION REGLEMENTAIRE DU CLB.

Rapporteur : M. GRASS

Ce bilan porte sur l'ensemble de la concertation menée depuis le débat public, y compris les études des alternatives, la première et la deuxième phase d'information-participation et la concertation sur le projet de Connexion Ligne B. il est rédigé par le garant, M. Jean-Claude Ruyschaert.

M. Ruyschaert ne peut présenter son bilan aux membres du conseil syndical et vous prie de bien vouloir l'en excuser. Il s'avère qu'en ce moment même, il présente le bilan aux membres de la Commission Nationale du Débat Public. Ce bilan sera publié sur le site internet de la CNDP. Il le sera également sur le site internet de Tisséo Collectivités.

Voici des extraits des conclusions de ce bilan.

« La Commission Particulière du Débat Public sur la 3^{ème} ligne du métro de l'agglomération toulousaine avait émis un certain nombre de recommandations.

Celles-ci ont été suivies et mises en œuvre par le maître d'ouvrage, comme l'ont été celles émises à l'issue de la concertation publique sur la Connexion Ligne B.

En effet, concernant la Connexion Ligne B, le maître d'ouvrage a conduit des études complémentaires permettant de comparer les différents tracés au droit du lac de la Justice et le garant ne peut que se féliciter des suites données quant à l'élaboration d'un schéma directeur cyclable piloté par Tisséo Collectivités avec l'ensemble des acteurs.

[...] le maître d'ouvrage a poursuivi un processus continu d'information et de concertation du public sur ces deux projets.

Les études des solutions alternatives à la troisième ligne proposées par le Collectif Citoyen et l'AUTATE ont été conduites sur plusieurs mois et fait l'objet d'une analyse comparative avec le tracé de référence, sous l'égide d'un conseil scientifique garant de l'exhaustivité et de l'objectivité de ces études.

Des critiques ont pu être formulées quant à la libération tardive de certaines données ou de parties d'études.

La conclusion des études comparatives produites, notamment sur le tracé alternatif défendu par le Collectif Citoyen, reste contestée par ce dernier.

[...] cette démarche a conduit le maître d'ouvrage à expliciter et justifier ses choix et décisions, donnant au public les informations utiles lui permettant de se prononcer lors d'une prochaine enquête publique. [...] Elle a mis en avant le fait que le projet de 3^{ème} ligne de métro ne pouvait se réduire à un projet technique mais qu'il s'intégrait dans un projet de développement territorial.

L'étude conduite sur l'alternative « Etoile Ferroviaire » a montré la complémentarité indispensable entre ce projet et celui de la 3^{ème} ligne de métro, élargissant le périmètre de ce projet territorial.

Si le tracé de la troisième ligne n'a pas évolué de façon significative, le programme a pris en compte certains apports de la concertation, à l'image de la desserte de l'Aéroport de Toulouse Blagnac et a été arrêté après prise en considération des avis du conseil scientifique et d'un bilan d'une première phase de concertation validé par le garant.

Les outils utilisés par le maître d'ouvrage pour assurer l'information tout au long du projet [...] ainsi que les dispositifs de concertation [...] ont été mis en œuvre sous l'égide du garant au plus près des usagers et des habitants.

Ces démarches territorialisées au plus près des habitants ont permis au public de s'exprimer et de faire connaître son avis, voire son opposition à certaines dispositions à l'image de l'implantation de la station des Sept Deniers qui demeure contestée par les habitants du quartier, ou des modalités d'insertion dans le tissu urbain et de réalisation de la station François Verdier.

Cette expression et les arguments développés apportent des éléments qui devraient permettre une co-construction d'un projet par le maître d'ouvrage, la métropole et les habitants, dans le prolongement de cette démarche de concertation.

Il ressort que la maîtrise d'ouvrage s'est engagée avec constance et sérieux dans la concertation post débat et post concertation publique.

Elle a répondu aux nombreuses demandes du garant concernant les études complémentaires, les dialogues bilatéraux conduits avec les équipes en charge du projet et leurs prestataires, tout comme elle a mis en place les outils et démarches qu'il a proposés.»

1.3 - AJUSTEMENT DU PROGRAMME D'OPERATION TOULOUSE AEROSPACE EXPRESS.

1.4 - AJUSTEMENT DU PROGRAMME D'OPERATION CONNEXION LIGNE B A TOULOUSE AEROSPACE EXPRESS.

Rapporteur : M. GRASS

Les délibérations 1.3 et 1.4 portent sur les ajustements des programmes des opérations Toulouse Aerospace Express et Connexion Ligne B. Elles visent à fixer les éléments de référence de ces deux projets pour l'enquête publique commune à venir.

Sur le plan fonctionnel et périmètre projet, la délibération 1.3 permet d'intégrer les modifications sur la 3^{ème} ligne de métro, déjà délibérées en juillet 2018, ainsi que les compléments apportés sur les pôles d'échanges multimodaux, délibérés en décembre 2017.

D'autres ajustements issus des études techniques ou des phases de concertation ont également été intégrés au programme d'opération TAE, sans incidence sur le budget global d'opération.

Suivant les recommandations du Conseil Scientifique, l'enveloppe prévue pour la provision pour risques et aléas a été portée à 15% du montant des travaux, soit une augmentation de 163 M€ du coût global de l'opération TAE.

Ainsi, le montant global de l'opération Toulouse Aerospace Express est portée à 2,624 Milliards d'Euros en valeur projets, équivalent à 2,669 Milliards d'€ en Euros valeurs 2017 ; la plupart des coûts projets de TAE étant en Euros valeur 2016. C'est d'ailleurs sur cette base que l'étude de soutenabilité budgétaire a été menée.

Enfin, concernant le planning, comme annoncé l'été dernier, le planning de l'opération Toulouse Aerospace Express a été ajusté avec un démarrage des travaux prévu à la fin 2020 et une mise en service prévue à la fin 2025.

Concernant le projet Connexion Ligne B, l'enveloppe financière n'évolue pas. Seul le planning a été recalé, avec une mise en service prévue également fin 2025, ceci afin d'optimiser les interfaces travaux avec le projet de 3^{ème} ligne de métro, dans le secteur de la station commune de l'INP de Toulouse.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- D'approuver les ajustements de programme d'opération et la nouvelle enveloppe financière du projet Toulouse Aerospace Express ainsi que sa décomposition entre les différentes sous-opérations : 3^{ème} ligne de métro, Ligne Aéroport Express, Adaptation de la Station Marengo de la Ligne A et Création de 3 parcs relais en ouvrage.
- D'approuver les ajustements de programme de l'opération Connexion Ligne B à Toulouse Aerospace Express.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

1.5 - ETUDE DE SOUTENABILITE BUDGETAIRE DU PLAN PLURIANNUEL D'INVESTISSEMENT DE TISSEO COLLECTIVITES, DONT TAE ET CLB.

Rapporteur : M. BRIAND

M. BRIAND En réponse à Mme Traval-Michelet sur l'éventuelle nécessité de l'inscription de cette délibération à l'ordre du jour : techniquement parlant, une délibération n'est pas indispensable à un dossier d'enquête publique, il n'y a pas d'obligation juridique. Certains adeptes de la procrastination ont demandé de reporter le vote sur le PDU, le vote sur le PLUiH, le vote sur la DSP de l'eau. Il ne s'agit pas de reporter cette délibération. Il est question au contraire de finaliser l'élaboration du dossier d'enquête publique.

Il est important que le maître d'ouvrage assume sa responsabilité et affirme sa solidité dans l'analyse des perspectives de cette soutenabilité budgétaire. Il est essentiel du point de vue de la légitimité du maître d'ouvrage, et dans cette logique de gouvernance souhaitée par le conseil scientifique, que le maître d'ouvrage affirme sa stratégie, affirme sa volonté et son positionnement.

Cette délibération est considérée comme nécessaire à l'élaboration de ce dossier d'enquête publique.

Il rappelle que Tisséo-Collectivités a délégué de compétences de Toulouse Métropole et des collectivités adhérentes dans ce domaine, de sorte qu'il est légitime que le comité syndical se prononce avant même que Toulouse Métropole ne débâte le 14 février prochain sur ce dossier.

Cette étude présente des équilibres différents de l'étude prospective réalisée précédemment.

Lorsque l'étude prospective sur la soutenabilité budgétaire du PDU a été faite, l'objectif du SMTC, sans disposer du contrat de service public, sans disposer des premières études autres que les estimations sommaires de la troisième ligne, sans disposer des calendriers très précis de l'entrée en service de tout le programme de surface, était de valider dans une première étape le champ du possible, le champ du risque et donc de réaliser cette étude prospective sur une stratégie d'analyse du risque. La question posée a été de connaître les conséquences financières pour les collectivités de la mise en œuvre de ce PDU. Il a été répondu que compte tenu d'un certain nombre d'éléments, le

versement transport a été évalué en prenant la moyenne des quinze dernières années déflaté de 40 %, à savoir une vision précautionneuse. L'analyse du versement transport confié au cabinet Ernst & Young, sur la base de prévisions futures pour les quinze prochaines années et sur la base des études de l'INSEE sur les emplois salariés, avec la prise en compte de l'impact socio-économique de la création de la ligne en matière d'emploi, et de l'impact sur les perspectives de la masse salariale, fait apparaître des chiffres différents entre la moyenne des quinze dernières années moins 40 % et une étude prospective sur le futur.

S'agissant des dépenses d'exploitation, un objectif avait été fixé autrefois. Le contrat de service public était en cours de négociation. Une donnée d'entrée de l'étude prospective résidait dans le fait de pouvoir encadrer les dépenses de fonctionnement dans un volume maximal de l'ordre de 2 à 2,5 %. Le contrat de service public a permis de vérifier la crédibilité de cet objectif. Il acte l'intégration de cette trajectoire et valide sur une période contractuelle le fait que Tisséo-Collectivités peut tendre vers une évolution des coûts d'exploitation du réseau qui soit soutenable, à la différence de qui avait été constaté par le passé. Nous avons conforté cette stratégie. Le contrat de service public arrive à son terme en 2021.

Le fait d'inclure à l'étude de soutenabilité budgétaire des perspectives de productivité, qui peuvent être intégrées à des négociations futures avec Tisséo-Voyageurs, représente environ 10 millions d'euros en base 2030 par rapport à un chiffre d'exploitation qui s'élève à 400 millions d'euros. C'est un objectif excessivement mesuré et prudent.

Maîtriser pendant quinze ans les dépenses d'exploitation se révèle être un défi ambitieux qui exige une gouvernance sérieuse et solide ; C'est une condition indispensable de la capacité de Tisséo-Collectivités à assumer le programme d'investissement.

La maîtrise des dépenses d'exploitation est une condition de maintien de la capacité à financer un programme d'investissement quel qu'il soit, qui plus est dans la perspective du financement d'un PDU qui représente un volume d'investissement très important.

Cette étude de soutenabilité fait apparaître les recettes d'exploitation et les chiffres de la fréquentation qui ont été injectés de manière distincte de ce qu'il y avait auparavant. Lorsque la première étude prospective a été faite, Tisséo-Collectivités n'avait pas en sa possession les projections de fréquentation issues du programme Linéo. La gamme tarifaire solidaire n'avait pas encore été actée. La conjonction de mise en œuvre de fréquentation des flux de fréquentation et de l'impact de la gamme tarifaire permet de modéliser les projections sur les recettes tarifaires qui n'ont pratiquement pas été prises en compte dans ces éléments.

S'agissant de la liaison de l'aéroport nous avons validé la réalisation en maîtrise d'ouvrage publique de cette liaison avec un mode de transport et une tarification spécifiques. Nous avons acté le principe de la poursuite d'une tarification spéciale telle qu'elle existe aujourd'hui dans les bus. Les moyens mis en œuvre par les collectivités publiques pour relier l'aéroport au système urbain de transport, en consentant des investissements importants, justifient une tarification spéciale qui est un élément intéressant de solvabilisation du réseau et notamment de cette branche. Par ailleurs, les actionnaires de l'aéroport récupèrent des ressources très importantes sur la politique de stationnement qui est un élément directement concurrentiel avec le réseau de transport en commun mis en place. Pourquoi faudrait-il toujours que les collectivités investissent en pertes et profits pour favoriser l'émergence de ressources spécifiques concentrées entre les mains d'entreprises privées ?

Par rapport à l'étude initiale, l'ensemble de ces éléments contribue à dresser une étude qui demeure parfaitement cohérente dans le contexte qui a été établi, qui identifie le niveau de risque, à savoir le risque d'aller jusqu'à une contribution de 180 millions d'euros pour les collectivités, et pour ce qui concerne Toulouse Métropole autour de 160 à 170 millions d'euros. Il a été démontré que c'était quelque chose de faisable, qui nécessitait des arbitrages, mais qui n'était pas impossible.

Cette étude de soutenabilité budgétaire a pris en compte un certain nombre de contextes nouveaux qui n'existaient pas à l'époque : d'une part la contractualisation avec l'Etat, et d'autre part le respect de cette contractualisation. Tisséo-Collectivités ne pouvait pas être cohérent en affichant un taux de progression de contribution des collectivités qui venait en contradiction avec le contrat d'encadrement des dépenses de fonctionnement de l'Etat. Une hypothèse a été émise dès le départ sur le fait que les contributions des collectivités devaient évoluer dans un cadre facultatif. Il n'exclut pas le fait que le facultatif décidé par l'Etat puisse devenir obligatoire dans les prochaines années. Les contributions doivent évoluer de manière cohérente par rapport au taux d'évolution des dépenses de fonctionnement par les collectivités. D'autres évolutions législatives ont été constatées qui sont de nature à permettre de changer les conditions de contribution des collectivités au SMTc. Désormais, semble ouverte la possibilité de verser des subventions d'équipement, des subventions d'investissement, sur lesquelles nous devons être en cohérence, dans le cadre de la préparation du dossier d'enquête publique. Nous avons introduit une progression des contributions qui respecte le taux d'encadrement des dépenses de fonctionnement. Compte tenu de l'ensemble des éléments, cette hypothèse a été validée par l'étude de soutenabilité. Nous restons à ce stade avec un certain nombre de points d'interrogations. Nous avons une étude très précise sur le versement transport, des projections de fréquentation dont on sait qu'elles ont toujours été dépassées très nettement sur le réseau, des études sur les recettes tarifaires qui sont plus que crédibles, une perspective sur les dépenses d'exploitation qui sont volontaristes, mais qui sont d'ores et déjà validées sur le tiers de la période concernée par le contrat de service public signé avec Tisséo-Voyageurs, encadré depuis trois ans maintenant.

Ces éléments ont fait l'objet d'une crédibilisation progressive et sont extrêmement solides et stables.

Les études sur la troisième ligne, qui représentent le plus grand degré d'impact potentiel sur le coût projet, ne sont pas terminées. Nous n'avons pas passé de marché et n'avons pas réalisé des travaux. Il peut y avoir à chacun de ces stades des incertitudes et des interrogations qui peuvent avoir des conséquences sur le coût de la réalisation. Cependant, le conseil scientifique a estimé qu'il n'y avait pas de sous-estimation sérieuse des chiffres d'évaluation des travaux intégrés à l'étude de soutenabilité. Trois éléments ont été introduits :

Le premier concerne la provision pour aléas : Tisséo-Collectivités a prévu une provision de 7 %, le Conseil Scientifique nous a convaincu de passer à 15 %. Nous sommes aujourd'hui à 323 millions d'euros de provisions pour aléas.

Le second élément réside dans l'idée que ce projet doit être indexé en fonction du taux d'inflation prévisionnel. Ainsi, 523 millions d'euros correspondent à la provision pour indexation des prix.

En totalité, 850 millions de provisions sont prévus pour faire face aux événements fortuits, susceptibles de se produire.

Le troisième coussin d'amortissement crédibilise cette étude de soutenabilité basée sur une contribution des collectivités qui arrive à 122 millions d'euros en 2030, alors qu'il avait été démontré, dans la première prise de risque, que les collectivités pouvaient atteindre 180 millions d'euros. Toulouse Métropole, a la capacité à faire face à un besoin supplémentaire de contribution, si cela s'avérait nécessaire, de l'ordre de 40 à 45 millions d'euros supplémentaires pour parer aux dérapages de coûts, aux modifications de programme, etc... Cela représente un équivalent de plus de 400 à 500 millions d'euros d'impact sur le coût projet. Ce niveau de couverture du risque est considérable.

A combien s'élèvera le coût final à la suite de ces études ? le coût lié à la passation des marchés et à la réalisation des travaux dans un contexte où l'inflation peut être supérieure à celle d'aujourd'hui ? Dans ce contexte, Tisséo Collectivités dispose d'une provision pour aléas de 323 millions et une provision pour indexation de 523 millions d'euros ainsi qu'une capacité d'augmentation de la

contribution des collectivités, notamment celle de Toulouse Métropole qui s'élève à un niveau supérieur à 40 millions d'euros par an.

La Chambre Régionale des Comptes a raison d'affirmer que le plan de financement doit être consolidé. Cependant, elle a été contrainte de constater que ce dossier comporte un certain nombre d'éléments stabilisés et sérieux. Face à ces points d'interrogations, Tisséo-Collectivités apporte des éléments de réponse très solides de sécurisation.

L'intérêt de cette étude de soutenabilité réside dans le fait que nous disposons d'une ligne d'horizon : notre programme pour les prochaines années, notre capacité à réajuster à chaque fois notre stratégie en fonction de la réalisation du projet.

Nous avons face à nous un projet extrêmement ambitieux qui présente des risques et des interrogations. Dans notre société actuelle, face aux risques, nous avons deux catégories de personnes : celles qui renoncent et celles qui poursuivent.

M. LE PRESIDENT considère que chaque point présenté par M. Briand est mesurable et peut être analysé, critiqué, et mis en cause éventuellement.

M. ANDRÉ a souhaité avoir communication des études-support, sur lesquelles s'appuyait cette délibération. Une partie de ces études a été transmise, mais pas forcément celle de Ernst & Young. Malgré tout, quelques interrogations demeurent.

S'agissant de la nécessité de formaliser cette soutenabilité budgétaire par un vote, M. André fait remarquer que cette soutenabilité financière dépend de toutes les collectivités membres de Tisséo-Collectivités, et de partenaires tels que le Département, le Conseil Régional, l'Etat. Il aurait été utile que ces différentes collectivités puissent se prononcer avant cette séance, mais comprend les difficultés que cela représente.

Il s'interroge sur le versement transport avec une montée exponentielle extrêmement importante ; il eût été intéressant de connaître les chiffres du versement transport de 2018. A quel niveau est-il évalué aujourd'hui ? S'agissant des recettes, nous sommes en pleine expansion aujourd'hui. Des choix collégiaux ont été faits à la fois sur la tarification et le stationnement. Il est important de le souligner.

S'agissant de la maîtrise des coûts avec le contrat de service public entré en vigueur le 1^{er} janvier 2017 pour une durée de cinq ans, M. André s'interroge sur l'avenir des territoires. M. Briand a avancé différentes provisions. Comme l'a souligné Adeline Rouchon, la solidarité territoriale sera-t-elle maintenue ? Si demain la troisième ligne devait croître de façon exponentielle, qu'en sera-t-il des territoires ?

Il espère qu'au travers de cette troisième ligne, l'emploi puisse être impacté, dans le sens où nous puissions amener les personnes vers les sites d'emploi. Comme l'a rappelé Philippe Guyot, les parcs relais ont un rôle important à jouer : sans eux nous ne pourrions pas amener les personnes sur les sites d'emploi. Les citoyens ont encore beaucoup de difficulté à laisser la voiture pour prendre les transports en commun. Malgré tout, des dispositifs sont mis en place afin que toutes les chances leur soient données pour prendre les transports en commun. Les parkings relais, les transversalités, cette solidarité territoriale sur laquelle il faut absolument travailler, constituent un axe fort de ce dispositif. M. André souhaite s'abstenir sur cette délibération. Il n'est pas contre le projet, mais il demande quelques assurances par rapport à ces éléments.

M.LAFON déclare qu'il a été interpellé par un courrier des représentants du groupe Métropole Citoyenne, qui appelle à ne pas se prononcer sur la soutenabilité financière de la troisième ligne de métro. Ce courrier est signé par Marc Perret et Michèle Bleuse et a été envoyé à un grand nombre d'élus de Tisséo-Collectivités.

(suite propos M. Lafon) M. Lafon s'interroge de la possibilité, pour ces personnes, d'avoir été destinataires de ce rapport. C'est un élément d'enquête à verser ultérieurement dans le dossier, dans le cadre d'une divulgation préalable du rapport de la CRC. Il ne doute pas que la justice ne manquera pas d'auditionner toutes celles et tous ceux qui ont pu avoir de manière directe et indirecte accès à ce rapport. Il compte sur la diligence du Président pour que cela soit fait.

Sacha Briand a déclaré que cette présentation n'était pas une obligation légale et réglementaire, dans le cadre du dossier d'enquête publique.

Au regard d'un environnement juridico-administratif compliqué, sous forme d'introduction de recours dont certains pourront être jugés abusifs, mais qui n'ont de cesse de vouloir retarder le processus d'expression démocratique et la réalisation de projets structurants pour l'agglomération toulousaine, M. Lafon propose de prendre acte de cette délibération, qui ne sera pas un acte administratif susceptible de recours. Le fait de prendre acte de ce plan de financement permettra peut-être de conforter le financement de TAE et du PDU sans pour autant ouvrir une voie de recours supplémentaire. C'est son avis personnel.

M. BRIAND déclare que la prise d'acte ou le vote formel n'a aucune influence sur la nature et la portée de la procédure de cette délibération.

S'agissant de la demande des représentants du groupe Métropole Citoyenne qui appelle de leurs vœux à ne pas se prononcer sur la soutenabilité financière de la troisième ligne de métro, M. Briand juge nécessaire de ne pas reporter cette délibération. Il s'agit d'approuver le plan et l'étude de soutenabilité budgétaire d'un projet dont le montant s'élève à plus de 4 milliards. Nous devons le porter et affirmer une gouvernance claire, nette et décidée à mettre en œuvre ce projet. C'est pour cette raison qu'il a été convenu de formaliser ce point par un vote.

M. AREVALO se situe parmi les personnes qui veulent avancer. Depuis environ trente ans, les écologistes considèrent que l'agglomération toulousaine est très en retard sur la question des transports en commun. Les congestions automobiles sont fortes et un grand nombre de personnes souffrent de ces embouteillages quotidiens.

Le mouvement des gilets jaunes signifie que les citoyens ne sont pas écoutés. Il existe une véritable défiance vis-à-vis de la classe politique. Il met en garde sur le suffrage universel qui permet de faire tout et n'importe quoi à certains moments. Il faut rester extrêmement prudent par rapport à tous ces éléments, et à toutes ces délibérations votées aujourd'hui, ainsi qu'à la façon dont on s'exprime par rapport à celles et ceux qui nous communiquent leur avis et leur expertise.

S'agissant de la soutenabilité budgétaire, il donne lecture d'un extrait de l'avis du Conseil Scientifique : *« Concernant la dette à mobiliser et compte tenu de son importance en volume, pour conforter la capacité de Tisséo-Collectivités à lever cette dette, il serait très utile de compléter cette approche prospective un peu théorique en testant le scénario central de cette ESB auprès de ses prêteurs publics et privés afin de mesurer leur adhésion aux hypothèses retenues et à ses résultats »*, ainsi qu'un extrait du rapport de la CRC : *« tel qu'il se présente, ce plan de financement prévisionnel n'est pas dénué de risques et d'incertitudes et doit être stabilisé »*. La Chambre recommande à Tisséo-Collectivités d'élaborer une prospective financière stabilisée sur la base de coûts affinés et exhaustifs. Ces avis corroborent l'idée qu'aujourd'hui le plan de financement n'est pas stabilisé.

En se reportant à un certain nombre de pages du rapport de la Chambre, M. Arévalo souhaite connaître les noms des experts qui ont réalisé ces études, qui les a payés et dans quel système de sous-traitance. On peut s'interroger sur la fiabilité globale des études produites.

M. Arévalo se définit comme un simple conseiller syndical et ne dispose pas de cinq à six millions d'euros pour payer des cabinets qui pourraient l'accompagner dans sa fonction.

(suite propos M. Arévalo) Sur le plan de faisabilité du projet, il regrette l'absence de chiffrage. Les recettes commerciales augmenteront de 90 millions d'euros à 192 millions en 2030 : 100 millions de recettes commerciales supplémentaires en douze ans. C'est très volontariste, d'autant plus que la gratuité des transports en commun est évoquée dans un grand nombre d'agglomérations. Qu'en sera-t-il en 2030 ?

Sur le versement transport, il est dit qu'une étude très sérieuse a été faite. Nous passons de 290 millions en 2018 à 430 millions en 2030 sur la base d'une hypothèse de stabilisation de la croissance économique pendant dix à quinze ans. Il existe une part de risque extrêmement importante, avec des incertitudes socio-économiques au niveau mondial.

La participation des collectivités s'élèvera potentiellement à 160 millions d'euros. Autant écrire et dire clairement que si nous voulons sécuriser et stabiliser le système financier de cette troisième ligne, toutes les collectivités membres devront augmenter leur contribution. Dans ce document, toute l'hypothèse est basée sur une épargne nette de 51 millions d'euros à 65 millions d'euros annuels. Autant que la contribution des collectivités renforce ce système de sécurisation. A propos de l'EPIC, il est à noter que Tisséo-Voyageurs continuerait à absorber la croissance du réseau, avec des moyens restreints, qui auraient pour conséquence un risque de dégradation de choix budgétaire et des services aux citoyens. Il est évoqué le renforcement de la sous-traitance qui permettrait une baisse des coûts.

Engager cinq milliards d'euros n'est pas la même chose que d'engager trois milliards sur un seul projet et deux milliards sur d'autres projets. Ce n'est pas le même enjeu en termes de prise de risque par rapport à des possibilités d'ajustement en fonction de l'actualité. Il faut avancer progressivement dans les études, tout en se rassurant collectivement. Nous allons nous engager sur un besoin de financement d'un montant de 3 milliards 347 millions d'euros. C'est la première fois que dans cette agglomération nous partons sur un endettement aussi important. C'est sans doute courageux, mais cela mérite une forme de vigilance collective. Le fait de délibérer aujourd'hui sur un projet qui n'est pas stabilisé, comme le soulignent le Conseil Scientifique et les magistrats de la Chambre Régionale des Comptes, doit être entendu.

M. Arévalo rejoint la proposition d'Arnaud Lafon. Il n'est pas nécessaire de délibérer aujourd'hui. Donnons-nous un peu de temps pour que des études complémentaires puissent être faites, et avoir à notre disposition l'ensemble de tous les éléments. Nous pouvons amender le dossier d'enquête, en précisant que des études complémentaires sur les études de soutenabilité budgétaires du projet doivent être menées.

Il propose soit de reporter la délibération, soit de ne pas procéder à un vote comme l'a demandé très justement et très intelligemment Mme Traval-Michelet en début de séance.

MME ROUCHON déclare que le bureau communautaire du Muretain Agglo n'a pas disposé du délai nécessaire pour être consulté. Thierry Suaud et elle-même ne sont pas en mesure de voter aujourd'hui. Par mesure de précaution, ils s'abstiendront.

S'agissant de l'équité territoriale, des efforts ont été déployés sur le sud du territoire. Les décisions prises aujourd'hui auront un impact sur le développement économique et l'homogénéité de notre territoire.

Mme TRAVAL-MICHELET Sacha Briand a acté le fait que cette délibération n'était pas juridiquement nécessaire au démarrage de l'enquête publique. Nous allons au demeurant voter le dossier d'enquête publique car nous devons avancer. Les citoyens doivent se l'approprier. Néanmoins, la question de la soutenabilité budgétaire est un sujet qui mérite d'être discuté. Sur la proposition d'Arnaud Lafon, les membres du comité syndical pourraient prendre acte de ces éléments. Ils ont au moins l'intérêt de fixer les points d'ancrage de vigilance.

(suite propos Mme Traval-Michelet) Comme l'a souligné Gérard André, nous manquons encore d'éléments, d'études support, mais les différents points d'ancrage de vigilance ont été identifiés. Si Monsieur le Président le propose, nous prendrons acte de cette délibération au regard du débat qui s'est tenu et de la présentation de cette délibération.

M. CARNEIRO Dans l'hypothèse où une prise d'acte serait proposée, M. Carneiro s'interroge sur la nature du signal envoyé aux partenaires si la délibération proposée n'était pas votée. La Région, le Département, l'Etat se poseraient des questions sur cette prise d'acte. Un signal de doute serait transmis à l'ensemble de ces partenaires, qui ne feraient plus confiance à Tisséo-Collectivités. La question qui se pose est de savoir si Tisséo-Collectivités est capable d'absorber cet intervalle de variation. La réponse semble être positive. Notre vote est déterminant, non pas du point de vue juridique, mais dans la connotation qu'il apporte. Si le projet est bon, et que nous sommes tous d'accord, alors il doit être voté.

M. GUYOT déclare de ne pas avoir reçu de consignes de la part du SITPRT. Les élus du SITPRT voteront en fonction de leurs convictions. Cette étude de soutenabilité budgétaire est la démonstration de la faisabilité du projet. Même s'il n'était pas viable financièrement à l'euro près, ce projet serait voté malgré tout, car un engagement a été pris auprès de la population. Une adoption à l'unanimité serait préférable à un vote où un pourcentage relativement important d'élus n'adopterait pas cette délibération. M. Bacou et lui-même préféreraient prendre acte. Nous soutenons ce projet et prenons acte d'une étude qui a été faite avec beaucoup de rigueur. Nous devons cependant arriver à un vote qui permette de montrer que nous continuons à être une grande majorité à soutenir ce projet et pas simplement un vote qui va diviser un certain nombre de conseillers de Tisséo-Collectivités.

M. BRIAND en réponse à M. André qui souhaite connaître le montant du versement transport en 2018, il rappelle que les versements effectués par les URSSAF sont subordonnés à des échéanciers. Avant le deuxième trimestre 2019, nous ne sommes pas en capacité de consolider les données rattachées à l'exercice.

Dans le cadre du PDU, le risque, de voir la remise en cause des autres projets liée à un programme qui prend un volume significatif, est écarté. Tous les projets, excepté le programme post 2025 de Linéo, sont réalisés avant TAE : le doublement de la capacité ligne A, le Linéo et le programme 2018-2025 sont réalisés en 2021, le TUS va être réalisé avant TAE. En réalité, il n'y a absolument aucun risque d'arbitrage négatif sur les projets autres que TAE pour une simple raison : la quasi-totalité des programmes du PDU va être mise en œuvre avant 2025. L'ouverture de TAE, en 2025, va amener des volumes kilométriques qui seront redéfinis sur l'offre de maillage du territoire. Il n'y a absolument aucun risque de voir le programme TAE impacter les autres composantes du PDU.

Cette étude de soutenabilité budgétaire a été présentée en septembre, en octobre, en novembre, en janvier dans la Commission des Finances, deux fois en réunion de Bureau, une fois en conférence métropolitaine de Toulouse Métropole. Un certain nombre de personnes autour de cette table ont déjà eu connaissance de cette étude de soutenabilité, ont pu poser des questions et le cas échéant d'avoir des réponses à trois, quatre, cinq reprises.

Lorsqu'au terme de la quatrième présentation, des questions sur ces éléments sont posées en séance publique, il ne peut que s'interroger sur la sincérité des postures et des propos qui sont tenus. Le temps du débat repose sur l'enquête publique, avec une commission d'enquête dont l'impartialité ne pourra être remise en cause par personne, du moins l'espère-t-il.

(suite propos M. Briand) Chacun doit pouvoir apporter des éléments. Nous serons interrogés par la Commission d'Enquête Publique. Nous avons aujourd'hui la volonté d'affirmer la position du maître d'ouvrage.

En réponse à la demande d'Henri Arévalo sur la façon dont a été conduite cette étude, il précise que la réalisation de cette étude a fait l'objet d'une procédure de consultation spécifique l'été dernier, de façon totalement transparente.

Nous devons apporter tous les éléments nécessaires à cette enquête publique. Certaines personnes vont préférer se mettre en retrait, ne pas apporter des éléments qui pourraient être assimilés à un soutien aveugle. Après quatre présentations d'un dossier, il estime que le temps de décider est arrivé. Il en appelle donc à la prise de responsabilité de chacun.

MME TRAVAL-MICHELET rappelle que les membres du comité syndical réunis dans cet hémicycle, ont été capables, pendant cinq ans, de débattre et de faire avancer les projets.

Malgré des présentations faites à plusieurs reprises, Mme Traval-Michelet estime que cette étude devra être présentée de nombreuses fois encore. Il ne faut pas nous reprocher de ne pas nous prononcer ni pour ni contre cette délibération. Nous souhaitons simplement prendre acte. Le rôle de M. Briand sera de présenter cette étude autant de fois que nécessaire. Nous pouvons avoir des questions à poser sans que cela soit considéré comme une critique contre le projet. La délibération 1.8 qui va être votée est celle qui permet de faire avancer le dossier : l'approbation du dossier de l'enquête publique.

M. AREVALO manifeste sa désapprobation à l'égard des propos tenus par M. Briand qui doute de la sincérité de certains membres du comité syndical. L'élément clé sur lequel est intervenu M. Arévalo repose sur l'avis du Conseil Scientifique et sur celui de la Chambre Régionale des Comptes.

Il n'apprécie pas le fait que Sacha Briand puisse parler de sincérité alors que la Chambre Régionale des Comptes met en cause la sincérité du budget de Tisséo-Collectivités, dont M. Briand a la responsabilité.

Après en avoir délibéré et à la majorité des suffrages exprimés :

Pour : MM. Aujoulat, Briand, Carneiro, Chollet (pouvoir), Carneiro, Del Borrello, Grass, Keller (pouvoir), Lagleize (pouvoir), Mme Marti, MM. Moudenc (pouvoir), Trautmann.

Elus ayant fait part de leur volonté d'une prise d'acte : MM. André, Mme Traval-Michelet, MM. Arévalo, Lafon, Bacou, Guyot.

Absents-Excusés : Mme Rouchon, M. Suaud (pouvoir donné à Mme Rouchon).

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- D'approuver les résultats de l'étude de soutenabilité financière du plan pluriannuel d'investissement de Tisséo Collectivités, intégrant les projets Toulouse Aerospace Express (3ème ligne de métro et ligne aéroport express) et Connexion Ligne B.

1.6 - MODIFICATION DE LA COMPOSITION DU CONSEIL SCIENTIFIQUE.

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

Faisant suite à la démission, le décès et l'empêchement de membres, la présente délibération prend acte de la modification de la composition du Conseil Scientifique et précise le programme de travail du Conseil pour 2019.

Le Conseil Scientifique de Toulouse Aerospace Express a pris note de la démission de Patrick Vandevoorde, son Président depuis mars 2017, et a élu à l'unanimité son nouveau Président **Emile Quinet**, Professeur émérite à l'École Nationale des Ponts et Chaussées, professeur à l'École des Ponts Paris Tech et membre de l'Académie des technologies.

Ainsi, aux côtés d'Emile QUINET nommé Président du Conseil Scientifique et des 5 autres membres (Guillemette GUILBAUD, Marc IVALDI, Robert MARCONIS, Umberto PISU, Jean-Claude PRAGER) sont nommés deux nouveaux membres : Jean-Paul Ourliac et Jean Frébault.

Trois grands chantiers sont attendus :

- Avis sur l'évaluation socio-économique des opérations TAE et CLB ;
- Accompagnement auprès du SGPI ;
- Accompagnement pour les éléments à préparer au cours de l'enquête publique et en réponse à la commission d'enquête (ex : étude des alternatives, cohérence urbanisme-transport, socio-économie, soutenabilité budgétaire...).

Il est à noter qu'Emile Quinet a assuré par intérim la Présidence du conseil scientifique, jusqu'à la délibération présentée ce jour. Emile Quinet est également co-auteur d'un rapport officiel intitulé « l'évaluation socio-économiques des investissements publics » de 2013 dit « rapport Quinet », qui constitue la principale référence méthodologique en matière d'évaluation socio-économique.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- D'approuver la composition et le programme de travail du Conseil scientifique ;
- De donner tout pouvoir au Président pour signer les documents et actes afférents à cette décision.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

1.8 - TOULOUSE AEROSPACE EXPRESS ET CONNEXION LIGNE B : APPROBATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE AUX DECLARATIONS D'UTILITE PUBLIQUE DES OPERATIONS, A LA MISE EN COMPATIBILITE DES PLU BLAGNAC, TOULOUSE, RAMONVILLE ET LABEGE ET PLUI-H DE TOULOUSE METROPOLE ET A LA DETERMINATION DES PARCELLES A DECLARER CESSIBLE.

Rapporteur : M. GRASS

M. GRASS considère ce point de l'ordre du jour comme fondamental pour la conduite et la poursuite du projet. Ce dossier est volumineux. La structure du document figure dans la délibération. Cette procédure d'enquête publique permettra la poursuite de la réalisation du projet. Ce dossier résulte d'un travail très important : il remercie les collaborateurs de Tisséo-Ingénierie et de Tisséo-Collectivités qui se sont fortement investis dans la construction de ce dossier.

Ce dossier est également la conséquence d'un travail fait avec les services de l'Etat. Des concertations se sont tenues avec l'Etat pour établir le processus exact et le calendrier prévisionnel ; il avait été décidé qu'il était préférable d'avoir un dossier d'enquête publique réunissant la troisième ligne de métro et la connexion ligne B, même si ce dossier comporte des parties communes et des parties spécifiques à la troisième ligne et à la connexion ligne B. Au mois d'octobre, la commission inter-administrative a été mise en place avec les services de l'Etat et a conduit à une phase qui s'est clôturée le 20 décembre dernier et qui a donné lieu à des consultations auprès des collectivités. Ces dernières ont apporté des éléments d'observations et de réponses. Un travail très intense a été fait pour corriger ou compléter le dossier d'enquête publique soumis à votre approbation.

Le dossier d'enquête publique porte sur le tracé. Comme l'a souligné M. Quinet, l'étude socio-économique est incluse dans le dossier, puisque l'enquête publique porte à la fois sur la géographie, sur l'économie et sur l'intérêt public qui dépend aussi de la rentabilité sociale, donc de l'intérêt socio-économique du projet.

Après le vote d'aujourd'hui, le dossier sera déposé en Préfecture le 7 février pour instruction formelle par la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale (MRAe) durant 2 mois. L'avis est attendu mi-avril 2019.

Le processus de désignation de la commission d'enquête est ensuite engagé avec pour objectif le démarrage de l'enquête publique au mois de juin.

L'enjeu du vote d'aujourd'hui porte à la fois sur le contenu du projet, mais également sur les délais de réalisation qui conditionnent le déroulement du projet.

Mme TRAVAIL-MICHELET souligne le travail fait avec l'Etat afin que cette enquête publique soit rendue possible. Malgré quelques imperfections, un dossier d'enquête publique n'est jamais parfait, il faut espérer qu'un grand nombre de nos concitoyens puissent se l'approprier. Le travail en amont réalisé sur l'ensemble du territoire porté par Jean-Michel Lattes et toute son équipe, permettra la prise en compte de ce projet par l'ensemble des citoyens. Trop souvent, des personnes favorables à un projet considèrent qu'elles n'ont rien à dire. Elles se limitent à le regarder de loin et ne vont pas forcément se déplacer. Elle a le sentiment que ceux qui s'expriment sont toujours contre le projet. Il est donc nécessaire que les personnes favorables à ce projet viennent le dire et exprimer des interrogations. C'est tout l'enjeu de cette enquête publique. C'est cela qui marquera la réussite de ce moment démocratique important.

M. LE PRESIDENT considère ce dossier comme le dossier-clé du mandat. Nous sommes sur l'engagement de la collectivité. Il est important de le souligner.

M. AREVALO considère que le vote de cette délibération permet de faire avancer la procédure. Les citoyens doivent se saisir de cette enquête publique avec tous les éléments et au regard de toutes les conséquences que cela peut engendrer dans leur vie quotidienne pendant vingt à trente ans.

La question du modèle financier est déterminante car elle impacte, sur du long terme, la qualité du budget des collectivités, dès lors qu'il existe une prise de risque réelle.

Monsieur Arévalo votera cette délibération, d'autant plus que le SICOVAL est favorable à cette délibération.

Il attire l'attention sur le fait que les élus sont tenus à une obligation de prise en compte de l'intérêt général quand ils siègent au sein de cette instance, au-delà de l'intérêt de la collectivité qui les mandate.

M. GUYOT souligne que les élus du SITPRT sont favorables à ce projet. Toutes ces décisions seront votées car ce projet doit avancer et être terminé en 2025. Notre contribution à ce débat public est d'affirmer avec force que nous défendons ce projet avec l'ensemble des autres projets associés à celui-ci.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- D'approuver le dossier d'enquête publique unique du projet de Toulouse Aerospace Express et Connexion Ligne B.
- D'autoriser Tisséo Ingénierie à procéder aux ajustements nécessaires compte tenu de la poursuite des études et consultations en cours.
- D'autoriser Tisséo Collectivités à engager les démarches nécessaires auprès du Préfet pour le lancement de l'enquête publique unique pour les opérations Toulouse Aerospace Express et Connexion ligne B, dont l'objet est :
 - . Pour Toulouse Aerospace express :
 - o La déclaration d'utilité publique,
 - o La mise en compatibilité du PLU de Colomiers, Blagnac, Toulouse, Labège et PLUI-H de Toulouse Métropole
 - o La détermination des parcelles à déclarer cessibles.
 - . Pour Connexion ligne B :
 - o La déclaration d'utilité publique,
 - o La mise en compatibilité du PLU de Labège et Ramonville Saint Agne (PLU en vigueur et celui en cours de révision)
 - o La détermination des parcelles à déclarer cessibles.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

1.9 - CONTRE-EXPERTISE SECRETARIAT GENERAL POUR L'INVESTISSEMENT (SGPI) : AUTORISATION DE SIGNER LA CONVENTION DE FINANCEMENT.

Rapporteur : M. GRASS

Le décret du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics indique que la réalisation d'une contre-expertise indépendante est obligatoire si le financement d'un

projet par l'Etat atteint au moins 100 millions d'euros hors taxe et représente au moins 5 % du montant total hors taxe du projet d'investissement. Il indique également que le Secrétariat Général pour l'Investissement (SGPI) fait réaliser le rapport de contre-expertise et qu'il fait pour cela appel à des experts ou à tout organisme de droit public ou privé. De plus, les coûts relatifs à la contre-expertise sont pris en charge par la personne morale autre que l'Etat qui a établi le dossier d'évaluation socio-économique.

Par courrier au Premier Ministre en date du 7 mai 2018, Tisséo Collectivités a sollicité une participation de l'Etat au financement de la 3^{ème} ligne de métro, à hauteur de 200M€. En cohérence avec cette sollicitation et conformément au décret du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics, Tisséo Collectivités a également demandé la réalisation d'une contre-expertise indépendante sous l'autorité du Secrétaire Général pour l'Investissement de l'opération Toulouse Aerospace Express.

Le SGPI a depuis désigné trois experts en charge de la réalisation de la contre-expertise de l'évaluation socio-économique de l'opération Toulouse Aerospace Express. Cette contre-expertise, d'une durée maximale de quatre mois, se déroulera dans le courant du premier semestre 2019. A son terme, les contre-experts rendront un rapport sur la base duquel le Secrétaire Général pour l'Investissement formulera son avis. Le rapport des contre-experts et l'avis du Secrétaire Général pour l'Investissement seront ensuite transmis à Tisséo Collectivités.

Une convention, jointe à la présente délibération, a été préparée par le SGPI afin de fixer les modalités de la contribution financière de Tisséo Collectivités aux dépenses relatives à la contre-expertise indépendante de l'évaluation socio-économique de l'opération Toulouse Aerospace Express.

Cette convention lie Tisséo Collectivités, le Secrétariat Général pour l'Investissement et les services administratifs et financiers du Premier Ministre.

Le montant de la contribution financière de Tisséo Collectivités, établi à partir du devis des contre-experts, s'élève à 23 000€.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- D'approuver les termes de la convention relative à la contribution financière aux dépenses de contre-expertise indépendante de l'évaluation socio-économique de l'opération Toulouse Aerospace Express.
- D'autoriser le Président à signer la convention.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

1.10 - PACTE URBAIN « PERIMETRE DE COHERENCE URBANISME / MOBILITES » - COMMUNES DE COLOMIERS, BLAGNAC, TOULOUSE ET LABEGE ET RAMONVILLE – PROJETS TOULOUSE AEROSPACE EXPRESS ET CONNEXION LIGNE B.

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

Le pacte urbain est une démarche partenariale entre les communes concernées, les intercommunalités et l'autorité organisatrice des mobilités afin d'articuler les politiques urbaines à celles des déplacements.

En effet, le Schéma de Cohérence Territoriale et le Projet Mobilités 2020.2025.2030 de la Grande Agglomération Toulousaine portent sur la mise en cohérence de la politique d'urbanisme avec celle des transports en commun : le développement urbain doit être privilégié avec une desserte en transport en commun structurante et performante.

Aussi, pour répondre aux enjeux de l'urbanisation autour des projets structurants du réseau Tisséo, il est proposé le lancement d'un pacte urbain TAE – CLB, avec une approche multi-sites :

- Le secteur nord-ouest, entre les stations Colomiers gare et Jean Maga, marqué par les zones économiques structurantes de l'agglomération toulousaine et l'accès à la zone aéroportuaire (Ligne Aéroport Express).
- Le secteur nord, entre les stations Jean Maga et Toulouse Lautrec, marqué par des tissus de renouvellement urbain hétéroclites (résidentiel, industriels, politique de la ville).
- Le secteur « patrimonial » entre les stations Toulouse Lautrec et l'ormeau, marqué par l'opération TESO, mais aussi l'articulation de la ligne avec l'hyper-centre et ses faubourgs.
- Le secteur Sud-Est, entre les stations l'ormeau et Labège La Cadène d'une part, et entre les stations Ramonville et INPT d'autre part, marqué par les secteurs tertiaires à forte valeur ajoutée de Montaudran, ADS, Inova, Labège Innopole, Parc Technologique du Canal.

Ce pacte urbain se fera sous le pilotage de Tisséo Collectivités, les communes et intercommunalités apportant les éléments de projets urbains. L'élaboration du pacte urbain se déroulera sur 2019/2020.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- D'approuver les termes de la présente délibération.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

1.11 - 3^{EME} LIGNE DE METRO : APPROBATION DE LA CONVENTION N° 2019 13763 CN : MAITRISE D'OUVRAGE UNIQUE POUR LA DEVIATION DES RESEAUX D'ASSAINISSEMENT, D'EAU POTABLE ET D'ECLAIRAGE PUBLIC A REALISER SUR LE TERRITOIRE DU SICOVAL.

1.12 - CONNEXION LIGNE B : APPROBATION DE LA CONVENTION N° 2018 13707 CN PORTANT SUR LA MAITRISE D'OUVRAGE UNIQUE POUR LA DEVIATION DES RESEAUX D'ASSAINISSEMENT, D'EAU POTABLE ET D'ECLAIRAGE PUBLIC A REALISER SUR LE TERRITOIRE DU SICOVAL.

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

Les délibérations 1.11 et 1.12 visent à approuver deux conventions de maîtrise d'ouvrage unique avec le SICOVAL pour la réalisation des travaux de déviation des réseaux d'assainissement, d'eau potable et d'éclairage public. Il est précisé que le coût de ces travaux est compris dans les enveloppes budgétaires des opérations TAE et CLB.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- D'autoriser Tisséo Collectivités à signer avec le SICOVAL les présentes conventions.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

1.13 - 3^{EME} LIGNE DE METRO : APPROBATION DE LA CONVENTION N° 2019-TAE-017 ENTRE LA COMPAGNIE DE PHALSBURG ET TISSEO INGENIERIE RELATIVE A LA CONSTRUCTION DE LA TOUR OCCITANIE ET DE LA 3EME LIGNE DE METRO.

1.14 - PROTECTION DES OUVRAGES - LIGNE A : APPROBATION DE LA CONVENTION N° C2019-1012 ENTRE TISSEO COLLECTIVITES ET LA COMPAGNIE DE PHALSBURG RELATIVE AU MAINTIEN DE L'INTEGRITE D'UN OUVRAGE DE TRANSPORT A PROXIMITE DES TRAVAUX DE LA TOUR OCCITANIE.

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

Les délibérations 1.13 et 1.14 ont pour objet d'approuver deux conventions avec La Compagnie de Phalsbourg pour la construction de la Tour Occitanie. Elle vise à fixer les interfaces avec d'une part le projet de 3^{ème} Ligne de Métro, et d'autre part avec l'ouvrage déjà réalisé de la Ligne A.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

➤ POINT 1.13 :

- D'autoriser Tisséo Ingénierie à signer avec la Compagnie de Phalsbourg la présente convention.
- D'approuver les termes de la convention n° 2019-TAE-017 entre Tisséo Collectivités et la Compagnie de Phalsbourg, relative à la construction de la Tour Occitanie et de la 3ème ligne de métro.

- D'autoriser Monsieur le Président de Tisséo-Ingénierie à signer la présente convention.

➤ POINT 1.14 :

- d'autoriser Monsieur le Président de Tisséo-Collectivités à signer la présente convention.
- D'approuver les termes de la convention n° C2019-1012 entre Tisséo Collectivités et la Compagnie de Phalsbourg, relative à la protection des ouvrages de la Ligne A du Métro, à proximité des travaux de la Tour Occitanie.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 2 - PROJET MOBILITÉS - INNOVATION, PARTENARIAT ET TERRITOIRES

2.1 - FINANCEMENT DU PROJET DE TELEPHERIQUE URBAIN SUD : AUTORISATION DE DEPOSER UNE DEMANDE DE SUBVENTION AU TITRE DU FONDS EUROPEEN DE DEVELOPPEMENT REGIONAL (FEDER) 2014-2020.

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

La délibération 2.1 concerne l'autorisation de déposer une demande de subvention au titre du fonds européen de développement régional (FEDER) Midi-Pyrénées Garonne 2014-2020, pour le cofinancement du projet de Téléphérique Urbain Sud. Le montant est estimé à 6.6 M€ sur la base de l'inscription au budget primitif 2018 par la Région Occitanie.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- D'autoriser Tisséo-Collectivités à déposer une demande de subvention au titre du fonds européen de développement régional (FEDER) Midi-Pyrénées Garonne 2014-2020 pour le financement du projet de Téléphérique Urbain Sud.
- D'autoriser le Président de Tisséo Collectivités à prendre toute mesure nécessaire à l'exécution de la présente délibération

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

2.2 - LINEO 3 PLAISANCE-TOURNEFEUILLE-TOULOUSE : CONVENTION DE FINANCEMENT N° 2019-1014 DU PROJET AVEC L'AGENCE DE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DE FRANCE.

2.3 - LINEO 5 PORTET-ONCOPOLE-TOULOUSE : CONVENTION DE FINANCEMENT N° 2019-1015 DU PROJET AVEC L'AGENCE DE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DE FRANCE.

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

Les délibérations 2.2 et 2.3 ont pour objet d'approuver deux conventions de financement avec l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF) pour les opérations

Linéo 3 et Linéo 5, dans le cadre de l'appel à projets « Transports Collectifs et Mobilité Durable » lancé par l'Etat en 2013 (dénommé communément Grenelle III).

Ainsi, l'Etat nous propose de réaffecter les subventions allouées initialement aux projets de BHNS. Dans ces conditions, ces conventions permettront à Tisséo Collectivités de bénéficier pour le Linéo 3 d'une subvention de 4 millions d'euros et pour le Linéo 5 d'une subvention de 500 mille euros.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

➤ POINT 2.2 :

- D'autoriser le Président à signer la convention de financement n° 2019-1014 avec l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF).
- De dire que les recettes seront inscrites aux Budgets 2019 et suivants de Tisséo Collectivités.

➤ POINT 2.3 :

- D'autoriser le Président à signer la convention de financement n° 2019-1015 avec l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF).
- De dire que les recettes seront inscrites aux budgets 2019 et suivants de Tisséo Collectivités.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

2.4 - AAP DESSINE-MOI TOULOUSE : INDEMNISATION DES FINALISTES.

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

La délibération 2.4 concerne l'Appel à projets urbains innovants : « Dessine-moi Toulouse » et la rémunération des finalistes ayant déposé une offre complète en phase 2 afin de contribuer aux frais générés par la production des offres, comme prévu par le règlement de consultation de la démarche.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- D'approuver les termes exposés dans la présente délibération.
- D'autoriser le Président à rémunérer les candidats finalistes qui auront déposé une offre complète.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

3 - PLANIFICATION ET ECO MOBILITÉS

3.1 - PROGRAMMES PARTENARIAUX : AVENANT N° 21 A LA CONVENTION CADRE TISSEO COLLECTIVITES/AUA/T DU 23 MARS 1998 POUR L'ANNEE 2019 – AUTORISATION DE SIGNER LA CONVENTION.

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

Tisséo Collectivités souhaite poursuivre son partenariat avec l'aua/T pour mener à bien les réflexions et démarches d'intérêt commun. Pour l'année 2019, le programme de travail partenarial est en cours de préparation, en vue de son adoption par le Conseil d'Administration de l'aua/T.

La contribution de Tisséo Collectivités correspondrait à un montant de 600 000 euros. Les grandes lignes du programme seront :

- Une contribution à la mise en œuvre et à l'évaluation du Projet Mobilités.
- Une contribution aux projets TAE – CLB.
- Un accompagnement dans l'élaboration des pactes urbains.
- Une contribution aux travaux de seconde révision du SCoT.
- Une contribution sur l'organisation du réseau bus
- Une assistance à la politique d'écomobilité
- Une contribution au volet connaissance des pratiques de mobilités.

Ces diverses études ont vocation à être utilisées par les différents partenaires de l'agence, et ne sont pas destinées à l'usage exclusif de Tisséo Collectivités.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- D'approuver les termes de l'avenant n° 21 à la convention-cadre entre Tisséo Collectivités et l'aua/T pour un montant global de 600 000 euros et selon les principes de la présente délibération.
- D'autoriser le Président à signer cet avenant.
- De dire que les crédits correspondants sont inscrits à l'article 65738 du budget de Tisséo Collectivités 2019.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

3.2 - PROGRAMMES PARTENARIAUX : COMMUTE, CONTRAT 2018-2019 ENTRE TISSEO COLLECTIVITES ET L'AUA/T – AUTORISATION DE SIGNER LE CONTRAT.

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

Tisséo Collectivités souhaite engager un partenariat avec l'aua/T afin de conduire certains travaux dans le cadre de CoMMUTE.

Dans cette perspective, l'aua/T réalisera notamment une analyse territoriale de la zone aéroportuaire pour comprendre et partager les enjeux de mobilité avec les partenaires (recensement des besoins, identification des potentiels...), et une enquête mobilité auprès des entreprises COMMUTE.

Afin de permettre la mise en œuvre des actions citées, Tisséo Collectivités apportera un financement à hauteur de 118 525 euros sur la période 2018-2019, cofinancé à hauteur de 80% par l'Union Européenne.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- D'approuver les termes du contrat entre Tisséo Collectivités et l'aua/T pour un montant global de 118 525 euros et selon les principes de la présente délibération.
- D'autoriser le Président à signer ce contrat.
- De dire que les crédits correspondants sont inscrits à l'article 65738 du budget de Tisséo Collectivités 2019.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

3.3 -PROGRAMMES PARTENARIAUX : ACCOMPAGNEMENT DE LA MAISON DU VELO DANS LES DEMARCHES DE PLANS DE MOBILITE EMPLOYEUR – AUTORISATION DE SIGNER LA CONVENTION DE PARTENARIAT N° 2019-1007.

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

La Maison du Vélo met en œuvre une offre spécifique d'information et de services en direction des entreprises et administrations en démarche de plans de mobilité, par le déploiement d'actions de promotion de l'usage du vélo et de l'intermodalité entre le vélo et les transports en commun.

La Maison du Vélo sollicite le partenariat de Tisséo Collectivités afin de renforcer ses interventions, ciblées vers les entreprises en démarche de plans de mobilité employeur.

Il est proposé d'établir une convention fixant les modalités techniques et financières d'un partenariat pour une durée de deux années.

La participation financière de Tisséo Collectivités est d'un montant global de 100 000 € pour deux années 2019 et 2020.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- D'approuver la convention entre la Maison du Vélo et Tisséo Collectivités.
- D'autoriser le Président à signer ladite convention.
- De dire que les crédits correspondants seront inscrits à l'article 65738 des budgets 2019 et 2020.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

3.4 -COMPATIBILITE PLU / PDU : AVIS SUR LE PROJET D'ELABORATION DU PLU DE LA COMMUNE DE LACROIX-FALGARDE.

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

Tisséo Collectivités a été saisi par la commune de Lacroix Falgarde (commune membre de la communauté d'agglomération du Sicoval) sur son projet d'élaboration du PLU dans le cadre de la procédure de consultation des personnes publiques associées.

Tisséo Collectivités formule son avis sur la base du Projet Mobilités 2020.2025.2030 valant PDU et au regard duquel le PLU de Lacroix Falgarde doit être compatible.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- D'émettre un avis favorable au projet d'élaboration du PLU de Lacroix-Falgarde.
- De demander que le PADD fasse référence aux trois leviers du Projet Mobilités 2020.2025.2030 « Report modal », « Cohérence urbanisme mobilité » et « Organisation des réseaux et des stationnements ».

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

3.5 - PLAN DE MOBILITE : CONVENTION DE PARTENARIAT N° 2019-1002 AVEC LE BUREAU VERITAS EXPLOITATION – AUTORISATION DE SIGNER LA CONVENTION.

3.6 -PLAN DE MOBILITE : CONVENTION DE PARTENARIAT N° 2019-1008 AVEC CONTINENTAL AUTOMOTIVE FRANCE SAS ET CONTINENTAL DIGITAL SERVICES FRANCE SAS – AUTORISATION DE SIGNER LA CONVENTION.

3.7 -PLAN DE MOBILITE : CONVENTION DE PARTENARIAT N° 2019-1003 AVEC LA DIRECTION REGIONALE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMENAGEMENT DU LOGEMENT – DREAL OCCITANIE – AUTORISATION DE SIGNER LA CONVENTION.

3.8 -PLAN DE MOBILITE : CONVENTION DE PARTENARIAT N° 2019-1004 AVEC NEO-SOFT – AUTORISATION DE SIGNER LA CONVENTION.

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

Tisséo Collectivités va accompagner 4 nouvelles démarches de plans de mobilité employeur :

- La DREAL Occitanie.
- Continental Automotive France SAS et CONTINENTAL DIGITAL SERVICES France SAS.
- BUREAU VERITAS EXPLOITATION
- NEO-SOFT

Cela portera à 191 le nombre de démarches de plan de mobilité sur l'agglomération, concernant plus de 238 300 salariés.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- D'approuver les termes de la convention de partenariat entre :
 - BUREAU VERITAS EXPLOITATION et Tisséo Collectivités.
 - CONTINENTAL AUTOMOTIVE France SAS et CONTINENTAL DIGITAL SERVICES France SAS et Tisséo Collectivités.
 - DREAL OCCITANIE et Tisséo Collectivités.
 - NEO-SOFT et Tisséo Collectivités.
- D'autoriser le Président à signer lesdites conventions.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

3.9 - COVOITURAGE : CONVENTION DE COVOITURAGE COVOITEO N° 2019-1005 AVEC HYDRO BUILDING SYSTEMES FRANCE ET HYDRO BUILDEX – AUTORISATION DE SIGNER LA CONVENTION.

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

HYDRO BUILDING SYSTEMES et HYDRO BUILDEX France souhaite développer l'usage du covoiturage pour ses salariés dans le cadre des déplacements domicile – travail.
 Pour remplir cet objectif, HYDRO BUILDING SYSTEMES France et HYDRO BUILDEX a décidé de faire appel à Tisséo Collectivités et d'adhérer à son service de covoiturage Covoitéo. Cela portera à 78 le nombre de démarches d'entreprises faisant appel au service de covoiturage COVOITEO.
 A fin 2018, 6 800 salariés sont inscrits au service de covoiturage COVOITEO.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- D'approuver la convention entre HYDRO BUILDING SYSTEMES France et HYDRO BUILDEX et Tisséo Collectivités.
- D'autoriser le Président à signer ladite convention.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

3.10 - COVOITURAGE : MISE EN ŒUVRE DE L'APPEL A PROJET « EXPERIMENTATION DU SERVICE DE COVOITURAGE » AVEC L'OPERATEUR KLAXIT SUR LES TERRITOIRES PERI-URBAINS DU MURETAIN AGGLO ET DU SICOVAL – AUTORISATION DE SIGNER LA CONVENTION.

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

Tisséo Collectivités, autorité organisatrice des mobilités de l'agglomération toulousaine, a lancé un « Appel à Projets Covoiturage » afin de tester un service de covoiturage dans certains de ses territoires de compétences où la couverture des transports en commun reste relativement faible par rapport à la demande potentielle.

Le Comité Syndical du 12 décembre 2018 a confirmé le choix de l'opérateur Klaxit.

La délibération propose d'approuver la convention de partenariat permettant une mise en œuvre opérationnelle de l'expérimentation, qui devrait démarrer le 11 mars 2019.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- D'approuver les termes de la convention de partenariat n° 2019-1013 entre l'opérateur Klaxit - Coovia et Tisséo Collectivités.
- D'autoriser le Président à signer ladite convention.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 4 – ETUDES ET PROSPECTIVES

4.1 – PROJET TOULOUSE EURO SUD-OUEST : APPROBATION DE L'AVENANT 6 A LA CONVENTION CADRE D'ETUDES PARTENARIALES DU 30 DECEMBRE 2009.

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

Il s'agit du 6^{ème} avenant à la convention d'études partenariale TESO, proposé afin de mettre en œuvre les études nécessaires à l'avancée de la deuxième phase opérationnelle du PEM (définition du montage immobilier, foncier et financier du PEM, conception du bâtiment voyageurs de Marengo, déploiement de la signalétique du PEM sur le parvis canal, études techniques spécifiques, etc.).

La participation financière de Tisséo Collectivités sur cet avenant est de 103 024 € ce qui porte sa contribution globale aux études menées dans ce cadre à 412 499 € (soit 4,7% du montant total). Cet avenant acte également EUROPOLIA, en sa qualité d'aménageur, comme signataire et financeur de la convention.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- D'approuver l'avenant 6 à la convention cadre d'études partenariales du 30 décembre 2009.
- D'autoriser Monsieur le Président à signer ledit avenant.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

4.2 - PROJET TOULOUSE EURO SUD-OUEST : APPROBATION DE L'AVENANT 6 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. LE PRESIDENT

Ce 6^{ème} avenant qui accompagne l'avenant 6 de la convention cadre, fixe les conditions administratives et financières de mise en œuvre des études.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- D'approuver l'avenant 6 à la convention d'application administrative et financière du 2 février 2011.
- D'autoriser Monsieur le Président à signer ledit avenant.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

5 - PILOTAGE ET ATTRACTIVITÉ DU RESEAU

5.1 - TISSEO-MOBIBUS : CONVENTION POUR LA DELEGATION DU SERVICE PUBLIC DE TRANSPORT SPECIALISE POUR LES PERSONNES A MOBILITE REDUITE - APPROBATION DU CHOIX DU DELEGATAIRE ET AUTORISATION A SIGNER LE CONTRAT.

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

Tisséo Collectivités, autorité organisatrice des mobilités sur l'agglomération toulousaine, développe depuis de nombreuses années une politique volontariste en faveur de l'accessibilité du réseau.

En parallèle, Tisséo Collectivités a mis en place, dès 2004, le service Mobibus, transport spécialisé à destination des personnes en situation de handicap afin de répondre à leurs besoins de déplacements.

Le service Mobibus est exploité en délégation de service public dont l'actuel contrat arrive à échéance le 1er juillet 2019.

Le service de transport des personnes à mobilité réduite MOBIBUS est, parmi les services analogues des grandes agglomérations, l'un des plus ouverts et le plus développés, en ce qui concerne :

- l'accès au service
- le niveau de l'offre avec trois types de services
- les caractéristiques qualitatives du service
- Le nouveau contrat de délégation de service public s'inscrit dans un contexte renouvelé au travers :
 - d'une aire géographique en évolution 115 communes dont 108 desservies par le service Mobibus,
 - d'une fréquentation du service qui connaît depuis plusieurs années une croissance continue à l'exception de 2015 (mouvement de grève),
 - d'un contexte financier des collectivités locales où l'économie générale du contrat doit s'inscrire dans une maîtrise affichée et rigoureuse des charges.

Ainsi, Tisséo Collectivités souhaite :

- maintenir les conditions d'éligibilité au service Mobibus,
- maintenir les différents types de services proposés : porte à porte, adresse à adresse et rabattement vers le réseau urbain,
- consolider le niveau de qualité en réservant l'exclusivité du service porte à porte aux moins autonomes,
- pérenniser le service Mobibus dans le cadre du respect de la feuille de route 2020-2025-2030.

Par ailleurs, dès janvier 2018, Tisséo Collectivités a recueilli l'avis des associations et leurs propositions au travers d'un cahier d'acteurs.

L'ensemble des associations du Comité de Suivi Mobibus (APF, GIHP, AVH, FNAUTH, ANPPHIM) ont participé, la liste de leurs remarques est jointe en annexe.

Les principes envisagés pour le nouveau contrat ont été présentés le 28 novembre 2018 et ont recueilli un avis favorable des associations.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- D'approuver le choix de la société TPMR TOULOUSE comme délégataire de service public pour l'exploitation du service public de transport spécialisé pour les personnes à mobilité réduite MOBIBUS.
- D'approuver les termes de la convention, de Délégation de Service Public jointe à la présente délibération et son annexe financière.
- D'autoriser Monsieur le Président à signer la convention de délégation de service public et ses annexes.
- De dire que les annexes à la convention relatives au fonctionnement du service seront complétées et inscrites au Comité Syndical du 10 avril 2019.
- De dire que les dépenses sont inscrites au budget 2019 et suivants de Tisséo Collectivités.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

5.2 - VALIDATION DE LA FEUILLE DE ROUTE MOBILITE INTEGREE

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

Le projet Mobilités 2020.2025.2030, valant révision du Plan de Déplacements Urbains de la grande agglomération toulousaine et approuvé au Comité Syndical du 7 février 2018, inscrit des actions visant à favoriser l'émergence de nouveaux usages et services de mobilités :

- Faciliter les déplacements par une tarification adaptée aux usages, une information voyageurs de qualité et une billettique innovante.
- Préparer l'avenir en favorisant l'innovation pour faciliter les démarches à distance, la multimodalité.
- Améliorer l'attractivité des entrées de réseau.

Tisséo-Collectivités a pour objectif de mettre en œuvre ces différentes actions dans le cadre de la définition d'une feuille de route Mobilité Intégrée à horizon 2025.

Cette démarche a pour ambition de répondre aux besoins des voyageurs et aux objectifs du Projet Mobilités en optimisant le parcours des usagers lors de l'utilisation de multiples solutions de mobilités présentes sur le ressort territorial de Tisséo.

Cette première trajectoire a pour enjeux :

- De consolider la performance actuelle du réseau Tisséo.
- D'améliorer l'attractivité du réseau par des outils innovants visant à faciliter le parcours des voyageurs.
- De prendre en compte les évolutions sociétales dans la mobilité et les projets de demain : une société connectée, une forte croissance de l'agglomération toulousaine et des besoins en mobilités qui évoluent.
- D'accompagner le développement de nouvelles solutions de mobilités : auto-partage, covoiturage, micro-mobilités...

La présente délibération a pour objet de valider les orientations de la feuille de route Mobilité Intégrée à horizon 2025 et les premières expérimentations à mener à horizon 2021.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- D'approuver les orientations de la feuille de route Mobilité Intégrée à horizon 2025 comprenant notamment le positionnement de Tisséo-Collectivités en tant qu'intégrateur des mobilités.
- D'approuver les objectifs de réalisation du projet de Mobilité Intégrée par la simplification et l'enrichissement de la relation clientèle via une interface usagers unifiée et par la modernisation des outils de validation permettant de libérer le client des contraintes supports.
- D'autoriser le Président à prendre toute mesure nécessaire à l'exécution de la présente délibération.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

5.3 - STRUCTURATION DU RESEAU DE BUS.

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

La déclinaison du réseau structurant, inscrite dans les actions 8 et 9 du Projet Mobilités 2020.2025.2030, prévoit la mise en place d'un réseau bus structuré en fonction des besoins des territoires.

Une première étape a été franchie avec la mise en service d'ici 2020 de 10 lignes Linéo et une 11^e en 2021.

Ce réseau continuera sa progression avec plusieurs extensions et la création de 3 nouvelles lignes au cours du prochain CSP.

Avec un niveau de service intermédiaire entre bus classique et tramway, les Linéo font partie du réseau structurant Tisséo et sont appréciées des usagers. Toutes les lignes en service enregistrent une hausse de fréquentation et 89% des enquêtés se disent « plutôt satisfaits » ou « très satisfaits » de cette nouvelle offre.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- De valider les principes de structuration du réseau de bus à l'horizon 2025.
- D'autoriser le Président à prendre toute mesure nécessaire à l'exécution de la présente délibération.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

6 – PARCS RELAIS

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

En octobre 2016, le Comité Syndical de Tisséo Collectivités a approuvé un Schéma Directeur pour sa politique de Parcs Relais à l'horizon 2020. Trois axes ont été définis avec notamment l'amélioration des modalités de gestion des P+R contrôlés existants et l'extension de la capacité de certains sites, notamment ceux de Basso Cambo et Borderouge.

Lors du dernier Comité Syndical, en décembre 2018, deux marchés ont été attribués pour permettre le remplacement du système de gestion des Parcs Relais contrôlés. En lien avec le déploiement de ce nouveau système qui sera mis en service, début 2020, il est proposé d'acter les nouveaux services qui seront proposés à cet horizon.

6.1 - RENOUVELLEMENT DU SYSTEME P+R : NOUVEAUX SERVICES ET MODALITES D'ACCES.

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

La délibération 6.1 porte sur la création de ces nouveaux services et les tarifs associés. Grâce à ce nouveau système, il sera possible pour les usagers des transports souhaitant laisser stationner leur véhicule la nuit, dès lors que la durée totale de stationnement ne dépasse pas les 24 heures. Ceci permettra de répondre aux nombreuses demandes d'usagers des transports en commun.

Par ailleurs, ce nouveau système permettra aux automobilistes de stationner leur véhicule sur les sites contrôlés, sur la base d'une tarification fixant les conditions de stationnement. Ceci concerne à la fois les usagers des transports en commun souhaitant stationner plus de 24 heures, et ceux qui n'utiliseront pas les transports en commun, y compris au travers d'un abonnement moyennant un stationnement en dehors des horaires où les parcs relais sont très utilisés.

Parmi les autres objectifs du Schéma Directeur P+R horizon 2020, la déclinaison de la Stratégie Mobilités va prendre forme avec un appel à initiatives privés visant à déployer sur les parcs relais contrôlés situés sur les terminus des lignes A et B du métro, des dispositifs de recharge pour les véhicules électriques.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- D'approuver les principes de gestion des parkings relais contrôlés dans le cadre du renouvellement du système P+R à horizon 2020.
- De valider les modalités d'accès des parkings relais pour les usagers des transports en communs, les nouveaux services P+R et leur tarification associée à horizon 2020.
- D'autoriser le Président à prendre toute mesure nécessaire à l'exécution de la présente délibération

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL

6.2 - PARCS RELAIS (P+R) : APPEL A INITIATIVES PRIVEES POUR LE DEPLOIEMENT ET L'EXPLOITATION DE DISPOSITIFS DE CHARGE DE VEHICULES ELECTRIQUES ET HYBRIDES DANS LES POLES D'ECHANGES MULTIMODAUX.

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

C'est l'objet de la délibération 6.2 de fixer les modalités de cet Appel à Initiatives Privées qui devrait permettre de choisir un prestataire d'ici la fin 2019, pour un déploiement à l'horizon fin 2020, avec un coût nul pour Tisséo Collectivités

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL

- D'approuver le lancement d'un Appel à Initiatives Privées pour le déploiement et l'exploitation de dispositifs de charge de véhicules électriques et hybrides sur les pôles d'échanges multimodaux de Borderouge, Basso-Cambo, Ramonville et Balma-Gramont.
- D'autoriser le Président de Tisséo Collectivités à prendre toute mesure nécessaire à l'exécution de la présente délibération.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL

6.3 - P+R BORDEROUGE : AUTORISATION DE SIGNER LA CONVENTION DE MAITRISE D'OUVRAGE UNIQUE N° 2019-1011 ENTRE TOULOUSE METROPOLE ET TISSEO COLLECTIVITES PORTANT SUR LE CHEMINEMENT PIETON RUE D'EAUBONNE DANS LE CADRE DE L'EXTENSION DU P+R DE BORDEROUGE.

6.4- FONCIER : ECHANGE AVEC TOULOUSE METROPOLE RUE D'EAUBONNE A TOULOUSE

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

Les délibérations 6.3 et 6.4 s'inscrivent dans le cadre de l'extension de la capacité du P+R de Borderouge, prévue à l'horizon de fin 2019. La première délibération vise à approuver une convention de maîtrise d'ouvrage unique pour la création du trottoir rue d'Eaubonne, permettant ainsi d'améliorer l'accessibilité piétonne au site pour un montant de l'ordre de 63 000 euros, pris en charge par Toulouse Métropole. La deuxième délibération vise à procéder à un échange sans soulte d'emprises situées rue d'Eaubonne avec Toulouse Métropole afin de réaliser ces aménagements.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL

➤ POINT 6.3 :

- D'approuver la convention n°2019-1011 entre Toulouse Métropole et Tisséo- Collectivités, portant sur le cheminement piéton rue d'Eaubonne pour un montant de 63 455,00 € HT soit 76 146,00 € euros TTC (valeur Octobre 2018), à la charge de Toulouse Métropole.
- D'autoriser la dépense et la recette correspondante.
- D'autoriser le Président du SMTC à signer ladite convention.
- De dire que les dépenses et les recettes liées à cette convention figurent aux budgets 2019 de Tisséo-Collectivités.

➤ POINT 6.4 :

- D'autoriser la cession à Toulouse Métropole des parties de parcelles cadastrées 831 AY 1187, 831 AY 1189 et 831 AY 1203 pour une superficie de 40 m² environ.
- D'autoriser l'acquisition auprès de Toulouse Métropole des parties de parcelles cadastrées 831 AY 1188 et 831 AY 1191 ainsi que des parties de parcelles non cadastrées situées rue d'Eaubonne, pour une surface approximative de 94 m².
- D'autoriser l'échange foncier sans le paiement d'une soulte.
- D'autoriser son Président à signer l'acte d'échange correspondant ainsi que tout document concernant ce dossier.
- De dire que la dépense résultant de l'échange foncier sera inscrite au budget du SMTC à l'article 2111.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL

7 - PROJETS TERRITORIALISES

Au cours de ce Comité Syndical, le montant des investissements alloués au travers des marchés et des conventions délibérés s'élève à un peu plus de 7,5 millions d'euros.

Les délibérations 7.1 à 7.13 portent sur l'opération Ligne A en XXL.

7.1 - DOUBLEMENT DE LA CAPACITE LIGNE A : STATIONS JEAN JAURES : APPROBATION DE L'AVENANT N° 2 AU MARCHE N°52M 2017 13035 M « GENIE CIVIL – SECOND ŒUVRE – VOIRIE RESEAUX DIVERS » CONCLU AVEC LE GROUPEMENT D'ENTREPRISES BOUYGUES TPRF / BOUYGUES TP / BOUYGUES BATIMENT.

7.2 - DOUBLEMENT DE LA CAPACITE LIGNE A : STATION JEAN JAURES : AUTORISATION DE SIGNER L'AVENANT N° 2 AU MARCHE N°52M 2017 13271 M « LIAISON RAMBLAS : GENIE CIVIL – SECOND ŒUVRE – COURANTS FORTS ET FAIBLES » CONCLU AVEC LE GROUPEMENT D'ENTREPRISES BOUYGUES TP / INEO.

Les délibérations 7.1 et 7.2 visent à approuver les avenants aux deux marchés passés avec le groupement mené par Bouygues, concernant les travaux de Génie Civil sur la station Jean Jaurès et dans le cadre de l'interface avec le projet de Ramblas. Au total, ces deux avenants correspondent à un montant global de près de 217 000 € avec l'intégration de prestations et prix complémentaires.

Rapporteur : M. AUJOULAT

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

➤ POINT 7.1 :

- D'approuver l'avenant n°2 au marché n° 52M 2017 13035 M conclu avec groupement d'entreprises BOUYGUES TPRF / BOUYGUES TP / BOUYGUES BATIMENT pour un montant de 146 150,00 € HT.
- D'autoriser Tisséo Ingénierie à signer ledit avenant et les dépenses correspondantes.

➤ POINT 7.2 :

- D'approuver l'avenant n°2 au marché n° 52M 2017 13271 M conclu avec groupement d'entreprises BOUYGUES TP / INEO pour un montant de 70 598,89 € HT.
- D'autoriser Tisséo Ingénierie (SMAT) à signer ledit avenant et les dépenses correspondantes.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL

7.3 – DOUBLEMENT DE LA CAPACITE LIGNE A : GARAGE ATELIER DE BASSO CAMBO : APPROBATION DE L'AVENANT N° 1 AU MARCHE N° 52M 2017 13101 M « ELECTRICITE COURANTS FORTS ET FAIBLES » CONCLU AVEC L'ENTREPRISE ENGIE INÉO.

La délibération 7.3 a également pour objet d'approuver un avenant au marché d'électricité sur le garage atelier de Basso Cambo pour un montant d'un peu moins de 4 000 €.

Rapporteur : M. AUJOULAT

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- D'approuver l'avenant n°1 au marché n° 52M 2017 13101 M conclu avec l'entreprise ENGIE INÉO pour un montant de 3.713,43 € HT.

- D'autoriser Tisséo Ingénierie à signer ledit avenant et les dépenses correspondantes.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL

7.4 - DOUBLEMENT DE LA CAPACITE LIGNE A : STATIONS COURTES SOUTERRAINES : AUTORISATION DE SIGNER L'AVENANT N° 1 AU MARCHE N°52M 2016 12754 M « LOT N° 1 « GROS ŒUVRE » CONCLU AVEC LE GROUPEMENT D'ENTREPRISES EIFFAGE GENIE CIVIL (MANDATAIRE) / ICOP SPA / BG INGENIEURS/ FOREZIENNE D'ENTREPRISES/ FONTANIE.

Rapporteur : M. AUJOULAT

La délibération 7.4 concerne les stations courtes souterraines et porte sur un avenant de moins-value au marché de Gros Œuvre sur les stations courtes d'un montant de près de 96 000 €.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- D'approuver l'avenant n°1 au marché n° 52M 2016 12754 M conclu avec groupement d'entreprises EIFFAGE GENIE CIVIL (mandataire) / ICOP SPA / BG Ingénieurs/ Forézienne d'entreprises/ Fontanié pour un montant de - 96 035,16 € HT.
- D'autoriser TISSEO Ingénierie à signer ledit avenant et les dépenses correspondantes.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL

7.5 - DOUBLEMENT DE LA CAPACITE LIGNE A : APPROBATION DE L'AVENANT 1 A LA CONVENTION D'OCCUPATION TEMPORAIRE SUR LA PARCELLE 842 AC277 A TOULOUSE

Rapporteur : M. AUJOULAT

La délibération 7.5 a pour objet d'approuver l'avenant à la convention d'occupation temporaire sur une parcelle située à proximité de la station Fontaine Lestang.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- D'approuver les termes de l'avenant n°1 de la convention d'occupation temporaire d'une partie de la parcelle 842 AC277 à Toulouse.
- D'autoriser le président à signer les actes correspondants.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

7.6 - DOUBLEMENT DE LA CAPACITE LIGNE A : APPROBATION DES INDEMNITES A VERSER AU COMMERÇANT : CITIZ HOTEL.

7.7 - DOUBLEMENT DE LA CAPACITE LIGNE A : APPROBATION DES INDEMNITES A VERSER AU COMMERÇANT : LA MIE CALINE.

7.8 - DOUBLEMENT DE LA CAPACITE LIGNE A : APPROBATION DES INDEMNITES A VERSER AU COMMERÇANT : PHARMACIE COTONAT.

7.9 - DOUBLEMENT DE LA CAPACITE LIGNE A : APPROBATION DES INDEMNITES A VERSER AU COMMERÇANT : SARL BIO JAURES.

7.10 - DOUBLEMENT DE LA CAPACITE LIGNE A : APPROBATION DES INDEMNITES A VERSER AU COMMERÇANT : SARL BONNICI.

7.11 - DOUBLEMENT DE LA CAPACITE LIGNE A : APPROBATION DES INDEMNITES A VERSER AU COMMERÇANT : SARL EQUINOXE.

7.12 - DOUBLEMENT DE LA CAPACITE LIGNE A : APPROBATION DES INDEMNITES A VERSER AU COMMERÇANT : SARL LES CINQ SAISONS - LE DUPLEX.

7.13 - DOUBLEMENT DE LA CAPACITE LIGNE A : APPROBATION DES INDEMNITES A VERSER AU COMMERÇANT : SAS PIZZERIA VECCHIO.

Rapporteur : M. AUJOULAT

Les délibérations 7.6 à 7.13 ont pour objet d'approuver le versement d'une indemnité à 8 commerces, suite aux décisions prises par la Commission d'Indemnisation qui s'est tenue le 25 janvier dernier. Le montant global du versement de ces indemnités s'élève à un peu moins de 459 000 € et porte le total d'indemnisations versées dans le cadre de l'opération Ligne A en XXL, à plus de 1 million d'euros versés par Tisséo Collectivités.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- D'approuver le versement des indemnités ci-après :

Commerce + adresse	Période concernée	Montant de l'indemnité
CITIZ HOTEL – 18 allées Jean Jaurès	Du 1 ^{er} septembre 2018 au 31 décembre 2018	243 008,00 €
SARL ESQUIROL - LA MIE CALINE – 9 place Esquirol	Du 1 ^{er} septembre 2018 au 31 décembre 2018	34 010,00 €
PHARMACIE COTONAT – 2 avenue de Lombez	Du 1 ^{er} septembre 2018 au 31 décembre 2018	9 641,00€
SARL BIO JAURES – 32 allées Jean Jaurès	Du 1 ^{er} septembre 2018 au 31 décembre 2018	23 368,00 €
SARL BONNICI – 38 avenue de Lombez	Du 1 ^{er} septembre 2018 au 31 décembre 2018	1 524,00 €
SARL EQUINOXE – 36 avenue de Lombez	Du 1 ^{er} septembre 2018 au 31 décembre 2018	1 289,00 €
SARL LES CINQ SAISONS - LE DUPLEX – 24 allées Jean Jaurès	Du 1 ^{er} septembre 2018 au 31 décembre 2018	71 020,00 €
SAS PIZZERIA VECCHIO – 22 allées Jean Jaurès	Du 1 ^{er} septembre 2018 au 31 décembre 2018	74 950,00 €

- D'autoriser les dépenses correspondantes.
- D'approuver la signature des transactions correspondantes.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

7.14 - TELEPHERIQUE URBAIN SUD - AUTORISATION DE SIGNER LE MARCHE N° 2 2018 13688 M RELATIF AUX TRAVAUX DE DIAGNOSTIC PYROTECHNIQUE INTRUSIF AVEC LA SOCIETE BERENGIER DEPOLLUTION SAS.

Rapporteur : M. AUJOULAT

La délibération 7.14 vise à autoriser, dans le cadre de l'opération Téléphérique Urbain Sud, la signature d'un marché relatif aux travaux de diagnostic pyrotechnique intrusif avec la société BERENGIER DEPOLLUTION pour un montant de l'ordre de 85 K€.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- D'autoriser la dépense correspondante.
- D'autoriser Tisséo Ingénierie à signer avec la société BERENGIER Dépollution SAS le marché 2018 13688 M relatif aux travaux de diagnostic pyrotechnique intrusif pour un montant de total de 85.040,00 € H.T.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

7.15 - MAILLON OUEST DE LA CEINTURE SUD : APPROBATION DE LA CONVENTION N°2019-1006 DE MAITRISE D'OUVRAGE UNIQUE ENTRE TOULOUSE METROPOLE ET TISSEO-COLLECTIVITES.

Rapporteur : M. AUJOULAT

La délibération 7.15 a pour objet de désigner Toulouse Métropole comme maître d'ouvrage unique pour la réalisation des aménagements de voirie du Maillon Ouest de la Ceinture Sud qui sera mise en service à la fin 2020, en même temps que le Téléphérique Urbain Sud. Pour mémoire, le programme de ces aménagements, d'un montant total de 3,15 M€ hors taxes, a été approuvé au Comité Syndical de décembre 2018.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- D'approuver la convention n° 2019-1006 de maîtrise d'ouvrage unique entre Toulouse Métropole et Tisséo-Collectivités relative à la réalisation du Maillon Ouest de la Ceinture Sud pour coût estimatif de 2 950 000 €HT.
- D'autoriser la dépense correspondante.
- D'autoriser le Président de Tisséo-Collectivités à signer ladite convention.

- De dire que les dépenses liées à cette convention figurent aux budgets 2019 et suivants.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

7.16 - LINEO 3 PLAISANCE-TOURNEFEUILLE-TOULOUSE : APPROBATION DE L'AVENANT N°1 AU MARCHÉ N° L3 2016 13013 M CONCLU AVEC LA SOCIETE PEPINIERES LANGUEDOC – AMENAGEMENTS PAYSAGERS.

Rapporteur : M. AUJOULAT

La délibération 7.16 vise à autoriser la signature d'un avenant au marché d'aménagements paysagers, pour un montant d'un peu plus de 45 000 €, dans le cadre de l'opération Linéo 3.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- D'approuver l'avenant n°1 au marché n° L3 2016 13013 M conclu avec l'entreprise PEPINIERES DU LANGUEDOC pour les travaux d'aménagements paysagers, pour un montant de 41 526,80 €HT.
- D'autoriser Tisséo Ingénierie à signer ledit avenant et les dépenses correspondantes.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

7.17 - PROGRAMME DE TRAVAUX 2019 SUR LE RESEAU : APPROBATION DE L'AVENANT N°4 A LA CONVENTION 2015-0876 DE CO-MAITRISE D'OUVRAGE TISSEO-COLLECTIVITES (SMTC) / TOULOUSE METROPOLE, PROGRAMME DE TRAVAUX AU TITRE DE L'ANNEE 2019.

7.18 - PROGRAMME DE TRAVAUX 2019 SUR LE RESEAU : APPROBATION DE L'AVENANT N°6 A LA CONVENTION 2014-915 DE CO-MAITRISE D'OUVRAGE TISSEO-COLLECTIVITES (SMTC) / SICOVAL, PROGRAMME DE TRAVAUX AU TITRE DE L'ANNEE 2019.

7.19 - PROGRAMME DE TRAVAUX 2019 SUR LE RESEAU : APPROBATION DE L'AVENANT N°5 A LA CONVENTION 2014-895 DE CO-MAITRISE D'OUVRAGE TISSEO-COLLECTIVITES (SMTC) / LE MURETAIN AGGLO, PROGRAMME DE TRAVAUX AU TITRE DE L'ANNEE 2019.

7.20 - PROGRAMME DE TRAVAUX 2019 SUR LE RESEAU : APPROBATION DU PROGRAMME DE TRAVAUX 2019 DES CONVENTIONS ENTRE TISSEO-COLLECTIVITES (SMTC), LES COMMUNES ET LES COMMUNAUTES DE COMMUNES SUR LE TERRITOIRE DU SITPRT POUR L'AMENAGEMENT DE VOIRIE ET LA MISE EN ACCESSIBILITE DES POINTS D'ARRETS AU PROFIT DU RESEAU BUS URBAIN.

Rapporteur : M. AUJOULAT

Les délibérations 7.17 à 7.20 visent à approuver les programmes des travaux prévus en 2019 au niveau du réseau bus sur les territoires des quatre EPCI qui composent le ressort territorial. Il est rappelé que ces travaux qui concernent notamment la mise en accessibilité des arrêts (SDAP), sont traités en maîtrise d'ouvrage directe par les EPCI, dans le cadre de conventions établies sur la période 2015-2020.

Ainsi pour 2019, les montants de travaux estimés pour chaque EPCI sont les suivants : 2 M€ pour Toulouse Métropole, 900 000 € pour le Muretain Agglo, 450 000 € pour le Sicoval et 300 000 € pour les communes du SITPRT.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

➤ POINT 7.17 :

- D'approuver l'avenant n°4 à la convention 2015-0876 de co-maîtrise d'ouvrage Tisséo-Collectivités / Toulouse Métropole, programme de travaux au titre de l'année 2019, pour un montant de 2 000 000€ HT.
- D'autoriser la dépense correspondante.
- D'autoriser le Président du SMTC à signer ledit avenant.
- De dire que les dépenses liées à cette convention figurent aux budgets 2019 et suivants.

➤ POINT 7.18 :

- D'approuver l'avenant n°6 à la convention 2014-915 de co-maîtrise d'ouvrage Tisséo-Collectivités (SMTC) / SICOVAL, programme de travaux au titre de l'année 2019 pour un montant global de 450 000€ HT.
- D'autoriser la dépense correspondante.
- D'autoriser le Président de Tisséo-Collectivités à signer ledit avenant.
- De dire que les dépenses liées à cette convention figurent aux budgets 2019 et suivants.

➤ POINT 7.19 :

- D'approuver l'avenant n°5 à la convention 2014-895 de co-maîtrise d'ouvrage Tisséo-Collectivités (SMTC) / Le Muretain Agglo, programme de travaux au titre de l'année 2019, d'un montant de 898 800€ HT.
- D'autoriser la dépense correspondante.
- D'autoriser le Président du SMTC à signer ledit avenant.
- De dire que les dépenses liées à cette convention figurent aux budgets 2019 et suivants.

➤ POINT 7.20 :

- D'approuver le programme des travaux 2019 sur le territoire du SITPRT d'un montant de 300 000€ HT.
- D'autoriser la dépense correspondante.

- De dire que les dépenses liées à ces travaux figurent aux budgets 2019 et suivants

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

8 - GESTION DU PATRIMOINE

8.1 - TRAVAUX METRO : APPROBATION DE L'AVANT-PROJET DETAILLE DES TRAVAUX DE REMPLACEMENT DES ESCALIERS MECANIQUES LIGNE B.

Rapporteur : M. AUJOLAT

La délibération 8.1 porte sur l'approbation de l'Avant-Projet Détaillé des travaux à réaliser pour le renouvellement de l'ensemble des escaliers mécaniques de la Ligne B. Ces travaux permettront, sur les prochaines années, de remplacer 77 escaliers mécaniques et de transformer 3 équipements en escaliers fixes.

Cette opération nécessitera la manutention de charges lourdes et très encombrantes. La planification prévoit des travaux qui démarreront en 2020, avec une réalisation station par station qui pourrait s'étaler sur 8 ans pour traiter l'ensemble de la ligne B. Ce projet correspond à un investissement estimé à un peu plus de 25 millions d'euros.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- D'approuver les études d'avant-projet pour les travaux de Remplacement des Escaliers Mécaniques Ligne B telles que présentées dans le dossier de synthèse annexé à la présente,
- D'arrêter l'enveloppe financière prévisionnelle de travaux au stade de l'Avant-projet détaillé à 25 163 344 €HT (valeur janvier 2019).

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

8.2 - ESCALIERS MECANIQUES LIGNE B : AUTORISATION DE SIGNER L'AVENANT 1 AU MARCHE M2017-0347 A CONCLURE AVEC LE GROUPEMENT OTEIS/ACCEO/ATELIER A4 - MAITRISE D'ŒUVRE POUR LE RENOUVELLEMENT DES ESCALIERS MECANIQUES DE LA LIGNE B.

Rapporteur : M. AUJOLAT

La délibération 8.2 porte également sur l'opération de renouvellement des escaliers mécaniques Ligne B. Elle a pour objet d'approuver l'avenant au marché de maîtrise d'œuvre et ainsi de fixer le coût prévisionnel définitif des travaux à près de 25,2 millions d'euros.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- D'approuver l'avenant n°1 au marché M 2017-0347 à conclure avec le groupement OTEIS/ACCEO/ Atelier A4 qui arrête le coût des travaux à 25 163 344 € HT (valeur janvier 2019) sans modification du forfait de rémunération du groupement.

- D'autoriser le Président à signer ledit avenant.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

8.3- PROTECTION DES OUVRAGES TISSEO : RECRUTEMENT D'UN VACATAIRE

Rapporteur : M. AUJOLAT

La délibération 8.3 porte sur l'établissement d'un contrat de vacataire, pour un montant annuel estimé à 35 000 €, dans le cadre de la protection des ouvrages, et vise à bénéficier d'un transfert de connaissance au sein de Tisséo Collectivités.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- D'autoriser le Président à recruter un vacataire pour une durée maximum de 18 mois.
- De fixer la rémunération de vacataire à 735 € brut pour une journée d'intervention dans la limite du budget annuel prévu de 35 k€ et de 40 vacations annuelles .
- De donner tout pouvoir au Président pour signer les documents et actes afférents à cette décision.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

8.4 - Parc Bus : Désaffectation de matériel pour l'année 2019 et déclassement du domaine public

Rapporteur : M. AUJOLAT

La délibération 8.4 a pour objet de constater la désaffectation, en 2019, de 4 véhicules du parc bus et à prononcer leur déclassement. Ces 4 véhicules seront cédés aux enchères auprès d'organismes publics ou privés. Dans le cas où la vente ne trouve pas preneur, ces véhicules seront mis à la casse.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- D'autoriser le Président de Tisséo Collectivités à constater la désaffectation de 4 véhicules du parc bus (n° parc 0107 – 0111 – 0112 - 0340) en 2019, et à prononcer leur déclassement.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

8.5 - Extension des garages Ateliers du Métro – Approbation du protocole transactionnel relatif au marché W 2015 12316 M travaux de Gros œuvre (Lot 2) à conclure avec la société GTM SO.

8.6 - Extension des Garages Ateliers du métro : Approbation du protocole transactionnel à conclure avec l'entreprise TUNZINI relatif au marché W 2015 12323 M travaux de chauffage, ventilation, rafraîchissement, plomberie, fluides (Lot 9).

Rapporteur : M. AUJOULAT

Les délibérations 8.5 et 8.6 portent sur l'opération « Extension des Garages Ateliers du métro ». Elles ont pour objet d'autoriser la signature des 2 protocoles transactionnels à conclure avec les sociétés TUNZINI et GTM Sud-Ouest, pour des montants respectifs de près de 12 000 € et d'un peu plus de 98 000 €

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

➤ POINT 8.5

- D'approuver la transaction à conclure avec l'entreprise GTM SO pour un montant de 98 126,94 € HT.
- D'autoriser Tisséo Ingénierie à signer ladite transaction et les dépenses correspondantes.

➤ POINT 8.6

- D'approuver la transaction à conclure avec l'entreprise TUNZINI pour un montant de 11 755.76 € HT.
- D'autoriser Tisséo Ingénierie à signer ladite transaction et les dépenses correspondantes.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

8.7 - TRAM ENVOL : APPROBATION DE L'AVENANT N°4 AU PROTOCOLE D'ACCORD DU 03 OCTOBRE AVEC ICADE PROMOTION POUR LA PRISE EN CHARGE DES FRAIS D'ABONNEMENT ANNUEL POUR DIX PLACES DE STATIONNEMENT.

Rapporteur : M. AUJOULAT

La délibération 8.7 concerne l'opération « Tram Envol » et concerne un avenant à la convention établie avec ICADE Promotion, pour la prise en charge des frais d'abonnement annuel pour 10 places de stationnement pour un montant total de 12 750 €, à la charge d'ICADE Promotion.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- D'approuver les termes de l'avenant 4 au protocole d'accord du 03 octobre 2013.

- D'autoriser les dépenses correspondantes.
- D'autoriser le président à signer les actes correspondants.
- D'approuver le remboursement lié aux frais de location de 10 places de stationnements pour un montant total de 12 750 € TTC.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

8.8 - MANDAT DE MAITRISE D'OUVRAGE POUR LA REALISATION DES ETUDES ET TRAVAUX DU RESEAU TRAMWAY DE L'AGGLOMERATION TOULOUSAIN – ATELIER DEPOT BUS DU SITE DE COLOMIERS – APPROBATION DU PROTOCOLE DE CLOTURE A CONCLURE AVEC TISSEO INGENIERIE.

Rapporteur : M. AUJOULAT

La délibération 8.8 vise à approuver la signature du protocole de clôture du mandat confié à Tisséo Ingénierie pour assurer la maîtrise d'ouvrage de l'opération « Dépôt Bus du site de Colomiers ».

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- D'approuver le protocole de clôture de l'opération « Atelier Dépôt Bus du site de Colomiers » à conclure avec Tisséo Ingénierie, valant quitus ;
- D'autoriser le Président Tisséo Collectivités à signer ledit protocole

Après en avoir délibéré et à l'unanimité des suffrages exprimés : les administrateurs de Tisséo-Ingénierie ne prennent pas part au vote (MM. Lattes, Grass, Mme Traval-Michelet, MM. Briand et Lafon).

9 - AFFAIRES JURIDIQUES ET FINANCIERES

9.1 - CONVENTION DE SERVITUDE ENTRE TISSEO-COLLECTIVITES ET ENEDIS N° 2019-1009 POUR LA POSE DE CABLE ET D'UN COFFRET RESEAU INTERMEDIAIRE SUR DEUX PARCELLES DE TISSEO-COLLECTIVITES, RUE DES ARNIS A BALMA.

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

La Société ENEDIS souhaite procéder à la pose de câble et d'un coffret intermédiaire sur deux parcelles de Tisséo-Collectivités sur la commune de Balma.

Dans ce cadre, la société ENEDIS a sollicité le SMTC pour établir une convention de servitudes entre Tisséo-Collectivités et ENEDIS au profit de cette dernière. Le montant de la redevance est de 10 €.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- D'approuver les termes de la convention de servitude n° 2019-1009 entre Tisséo-Collectivités et ENEDIS pour la pose de câble et d'un coffret intermédiaire sur deux parcelles de Tisséo-Collectivités, rue des Arnis sur la commune de Balma
- D'autoriser Monsieur le Président à signer la présente convention.
- De dire que la recette sera inscrite au budget Tisséo-Collectivités 2019.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

9.2 - DEFENSE DES INTERETS DU SMTC DANS L'INSTANCE INTRODUITE PAR L'ASSOCIATION DEUX PIEDS DEUX ROUES – AUTORISATION DU PRESIDENT A ESTER EN JUSTICE

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

Par un recours déposé au Tribunal Administratif de Toulouse, l'association 2 Pieds 2 Roues a contesté le Projet Mobilités 2020.2025.2030 valant révision du PDU de la Grande Agglomération Toulousaine. Conformément au Code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L. 2122-21, L.2132-1 et L.2132-2, 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 également proposé de constituer le cabinet Bouyssou pour le représenter dans le cadre de cette procédure, tant en première instance que dans le cadre d'instances ultérieures

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- D'habiliter le Président du SMTC à défendre les intérêts du SMTC dans le cadre de l'instance introduite par l'association 2 pieds 2 roues, y compris à exercer les voies de recours éventuelles
- D'autoriser le cabinet Bouyssou à le représenter dans cette affaire.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

9.3 - DEBAT D'ORIENTATIONS BUDGETAIRES 2019.

Rapporteur : M. BRIAND

Les orientations budgétaires présentent les grandes lignes du budget primitif 2019 qui devra être adopté au Comité Syndical du mois d'avril 2019.

Les prévisions relatives à l'exploitation du réseau urbain sont établies sur la base du contrat de service public avec TISSEO-Voyageurs, actualisé par l'avenant n°3 adopté au Comité Syndical de décembre 2018.

Le programme d'investissement pour l'année 2019 reprend les opérations prévues dans la feuille de route du SMTC.

Les échéances d'emprunts sont basées sur un état de la dette au 1^{er} janvier 2019 de 1 345,8 M€.

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

Les principales lignes des orientations budgétaires 2019 concernent pour l'essentiel :

En dépenses :

La rémunération d'exploitation à verser à TISSEO-Voyageurs pour un montant de 258,6 M€, dont 257 M€ de rémunération forfaitaire et 1,6 M€ de rémunération variable.

Par ailleurs des remboursements seront versés au titre des opérations d'accompagnement DOCA , de la convention navette Commute et divers pour 1,333M€.

La rémunération pour l'exploitation du réseau Mobibus à verser à la société TPMR sera de 5,970€.

La charge financière des emprunts s'élève à 59,118 M€ pour les frais financiers et à 91,790 M€ pour le remboursement du capital.

Les autres charges de fonctionnement s'élèvent à 22,673 M€.

Le programme d'investissement estimé pour l'année 2019 à 179,885 M€, comprend :

- Les ouvrages en mandats Smat : 101,170 M€
- Les conventions de travaux avec les collectivités : 25,745 M€
- Les investissements en maîtrise d'ouvrage SMTC : 52,970 M€

En recettes :

Le Versement Transport est estimé pour l'année 2019 à 264,874 M€, il est calculé sur la base d'une progression de 2% par rapport au produit de l'année 2018 estimé à 259,680 M€ (hors compensation de l'Etat, soit 1,944M€).

Le reversement de l'Etat destiné à compenser l'augmentation du seuil de 9 à 11 salariés pour l'assujettissement du versement transport devrait s'élever en 2019 à 1,950 M€.

Au total, le montant à percevoir au titre du versement transport serait donc de 266,824€.

Les recettes d'exploitation relatives au réseau urbain sont estimées pour 2019 à 99,850 M€.

Les recettes d'exploitations relatives au réseau Mobibus devraient s'élever à 0,315 M€.

Les contributions des collectivités d'un montant total de 102,919 M€ sont établies sur la base d'une actualisation des contributions statutaires et de la prise en compte d'un apport complémentaire de Toulouse Métropole, soit :

- Toulouse Métropole : 100 M€
- SITPRT : 0,584 M€
- SICOVAL : 1,261 M€
- Communauté du Muretain : 1,074 M€

Les subventions d'investissement attendues peuvent être estimées pour 2019 à 9,802 M€.

Les résultats et les restes à réaliser de l'année 2018 pourront être repris par anticipation au budget primitif 2019.

Pour la section d'investissement, l'équilibre sera assuré par un programme d'emprunt qui peut être estimé pour l'année 2019 à 136,9 M€.

Un ajustement des prévisions sera effectué dans le cadre de l'adoption du budget primitif qui interviendra au Comité Syndical du mois d'avril 2019.

INTERVENTIONS

M. AREVALO indique que le rapport de la Chambre Régionale des Comptes a mis l'accent sur une procédure habituelle de Toulouse Métropole de payer tardivement sa contribution. Il est dit que Tisséo-Collectivités assure la trésorerie de Toulouse Métropole. Il demande si cette pratique sera arrêtée en 2019, et suggère d'inscrire en recettes la facturation de toutes les charges financières que le SMTC a dû supporter pendant plusieurs années en facilitant la trésorerie de Toulouse Métropole.

M. LE PRESIDENT déclare que ce débat sera discuté lors de la présentation du rapport de la CRC.

M. TRAUTMANN rappelle que Toulouse Métropole paye deux contributions : une contribution statutaire et une contribution volontaire largement supérieure à la contribution statutaire. Payer des intérêts moratoires sur une contribution volontaire signifie qu'il serait nécessaire de demander à d'autres collectivités de payer des contributions volontaires dans les mêmes proportions.

M. AREVALO ajoute que cette pratique n'autorise pas à faire n'importe quoi.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- De prendre acte du rapport sur les orientations budgétaires du SMTC pour l'exercice 2019.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

9.4 - Protocole d'accord transactionnel entre la Caisse Française de Financement Local (CAFFIL), la SFIL et le SMTC.

Rapporteur : M. BRIAND

Il est rappelé que le SMTC a souscrit auprès de DEXIA Crédit Local, 4 prêts de 2002 à 2008.

Ces emprunts avaient été souscrits dans le cadre du prolongement de la ligne A (50M€ et 30M€) et de la réalisation de la ligne B (150M€ et 50M€), représentant un montant total de 305M€.

Suite à un différend portant sur le calcul des intérêts de trois des quatre prêts, et parallèlement à une action contentieuse, un protocole d'accord transactionnel a été proposé par CAFFIL.

Ce protocole prévoit notamment :

- L'annulation, des titres exécutoires émis par le SMTC à l'encontre de CAFFIL,
- Le désistement d'instance et d'action des parties,

- La conclusion d'un nouveau contrat de prêt ainsi que des avenants joints au protocole.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- D'autoriser le Président à signer le protocole d'accord transactionnel entre la CAFFIL, la SFIL et le SMTC, prévoyant notamment la conclusion d'un nouveau contrat de prêt ainsi que les avenants annexés.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

9.5 - Rapport d'observations définitives de la Chambre Régionale des Comptes Occitanie sur les comptes du SMTC concernant les exercices 2012 et suivants.

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

M. LE PRESIDENT souligne le travail de qualité effectué par les magistrats de la Chambre Régionale des Comptes. La loi du 2 mars 1982 a confié trois missions aux Chambres Régionales des Comptes : le jugement des comptes, le contrôle de gestion et le contrôle des actes budgétaires.

Il fait remarquer que ce rapport va bien au-delà de ces missions. Certaines affirmations ne sont pas étayées ; aucun élément ne permet de les évaluer contrairement à ce que propose le Conseil Scientifique. Il sera amené à noter ces points du rapport qui lui semblent hors compétence et sans aucune justification.

Actuellement, le rapport national de la Cour des Comptes est publié. Chaque année, ce rapport annuel comporte des éléments qui portent sur Toulouse. Le titre qui figure sur notre rubrique aujourd'hui est le suivant : « la troisième ligne : un pari pour l'avenir ». M. le Président confirme les propos de la Cour des Comptes et considère que l'orientation de ses propos est plutôt positive. Le rapport annuel de 2013 indiquait que la desserte en transport public était très insuffisante. Nous sommes aujourd'hui sur un territoire en marche. Il existe toujours des marges de manœuvre et la Cour des Comptes souligne aujourd'hui ces marges de manœuvre. Elle demande à l'Etat de s'engager plus fermement sur ce projet. Le gouvernement a indiqué supporter plus qu'autrefois les transports du quotidien. L'Etat doit être logique avec lui-même et doit maintenant s'engager. C'est le souhait de la Cour des Comptes.

L'offre ferroviaire est à nouveau évoquée. Il convient que la Région prenne acte des éléments soulignés par la Cour des Comptes.

S'agissant des finances de Tisséo-Collectivités, Monsieur le Président souhaite revenir sur un point détaillé dans le rapport : le fonctionnement du réseau. Si nous analysons le fonctionnement ancien du réseau, nous serions dans une situation de grande difficulté. La progression d'environ 7 % par an nous a amené dans une situation ingérable. Nous sommes aujourd'hui dans une maîtrise des coûts qui nous permet de faire des projets.

Le travail de la Chambre Régionale des Comptes est également un dialogue avec l'opérateur. Le rapport comporte toujours les réponses de l'opérateur.

Deux points sur lesquels il souhaite compléter son introduction : une remarque sur le chiffre que représente TAE au lancement : 200 000 transports par jour. La CRC considère ce chiffre comme insuffisant. Monsieur le Président considère qu'elle sous-estime complètement ce chiffre. Lorsque la ligne A a été lancée, il a été évoqué le chiffre de 130 000 voyageurs par jour qui devait être atteint en

quelques mois, mais qui a été atteint dès le lancement du dispositif. Le chiffre de 200 000 est considéré comme prudentiel, mais considérable.

S'agissant du calendrier, en décembre 2015, le projet de la troisième ligne est présenté avec un calendrier précis. Le vote d'aujourd'hui du dossier d'enquête publique a confirmé tout ce qui avait été dit auparavant. Il invite ceux qui contestent cet agenda à se reporter sur ce calendrier pour que leur contestation porte sur des points précis. Le seul décalage, et qui a été assumé, s'est résumé à la remise en cause, dans un appel d'offre, des deux opérateurs dominants qui en s'alliant, étaient susceptibles d'écraser la concurrence. Nous avons perdu un an. Nous avons dû faire un choix. Nous avons ensuite immédiatement recalé le calendrier pour intégrer cette année dans le dispositif. Il peut y avoir des incidents comme partout, mais il est étonné que ceux qui critiquent ce calendrier n'apportent pas d'éléments tangibles, précis sur les retards mis en cause.

Pour compléter le rôle des uns et des autres, il s'interroge sur la compétence, au sein de la CRC, des personnes qui peuvent faire ce genre de remarques. A sa connaissance, les magistrats sont des juristes et non pas des ingénieurs transport. Nos analyses au sein de Tisséo viennent de nos ingénieurs. Plutôt qu'avoir une simple ligne sans justification, il aurait été préférable d'avoir un argumentaire.

Monsieur le Président n'oublie pas le travail qui a été fait par les agents de Tisséo.

Il souhaite illustrer ses propos par un extrait du bilan de la CNDP : *« cette démarche du PDU et de TAE a conduit le maître d'ouvrage à expliciter et justifier ses choix et ses décisions donnant au public les informations utiles lui permettant de se prononcer. En tout état de cause, elle a mis en avant que le projet de troisième ligne de métro ne pouvait se réduire à un projet technique, mais qu'il s'intégrait dans un projet de développement territorial »*. Cela répond partiellement aux questions posées par les territoires. Par ailleurs, l'étude conduite par l'alternative étoile ferroviaire a montré la complémentarité indispensable avec le projet de troisième ligne de métro.

S'agissant de la réforme des statuts de Tisséo-Collectivités évoquée par la Chambre Régionale des Comptes, il faut savoir que l'évolution mise en cause aujourd'hui est l'évolution du droit. Nous avons nos statuts aux nouvelles missions de Tisséo-Collectivités sur la mobilité, avec un point important à souligner. Nous ne pourrions le faire avec efficacité qu'après publication de la loi LOM (loi d'orientation des mobilités). Décider aujourd'hui de modifier les statuts sans tenir compte de la loi LOM serait inutile. On se met à disposition pour évoluer et s'adapter à ce dispositif. Nous avons encore quelques délais. C'est la réponse faite à la CRC. Nous travaillons déjà sur la mobilité, le covoiturage. Désormais, il faut que ces missions soient inscrites dans le dispositif.

S'agissant de la gouvernance, nous retrouvons des critiques anciennes déjà mentionnées sur les rapports précédents, sur le partage des compétences : Région, Département et autre. Ce dispositif n'empêche pas de travailler. Depuis quelques années, il a été mis en place au sein de Tisséo, le Conseil des Exécutifs qui se réunit trois fois par an. La Chambre considère que c'est un bon moyen de réduire cette problématique de la gouvernance.

S'agissant du versement transport, le rapport de 2012 avait constaté un décalage entre le SMTC et le PTU avec les communes externes au dispositif et la problématique du prélèvement. Nous sommes arrivés aujourd'hui à une stabilisation du dispositif, puisque la Chambre reconnaît l'effort qui a été fait avec l'intégration du réseau de Colomiers et du Muretain Agglo.

Il faut reconnaître que Tisséo-Collectivités n'est pas resté inactif pendant ces périodes où le statut était instable. Des prestations importantes ont été faites par Tisséo-Collectivités pour permettre le maintien d'un service. Qui plus est Tisséo a investi dans les deux réseaux de Colomiers et de Muret pour une mise en conformité.

S'agissant des relations avec Tisséo-Voyageurs, la Chambre Régionale des Comptes critique le contrat de service public 2010-2016, en constatant la problématique de la hausse de 6,2 % en 2013 de la subvention d'exploitation. Pour l'année 2016, la hausse s'élève à 1,4 %. Nous avons un satisfecit de la Chambre qui considère que le contrat de service public de 2017-2021 présente un meilleur pilotage, pour de meilleurs résultats avec pour finalité la nécessité d'améliorer les recettes, et avec le constat que la métropole toulousaine et son territoire sont des espaces où la couverture du coût par l'utilisateur est très inférieure aux autres réseaux.

S'agissant de la DSP Mobibus, la recommandation porte sur l'augmentation du risque d'exploitation du délégataire. Il faut toujours optimiser les fonds publics. Autant sur les transports publics, nous pouvons avoir une concurrence importante et efficace, autant les opérateurs de transports de personnes handicapées sont plutôt rares. Au lancement de l'appel d'offres, seuls deux candidats se sont présentés, dont l'un ne présentait pas les garanties nécessaires en termes de capacité d'activités. Face à cette recommandation, notre problème majeur réside dans l'absence totale ou presque de concurrence sur ce dispositif.

S'agissant du PDU, quelques remarques de la Chambre sur le PDU de 2012 : problème de mise en œuvre qualifiée d'inégale et avis défavorable de la commission d'enquête.

Sur la révision du PDU, plusieurs éléments sont mis en évidence : le problème du transport des salariés vers les entreprises : nous avons un chiffre inférieur à celui d'agglomérations équivalentes. C'est le constat qui a été fait quand nous avons commencé à bâtir notre projet de troisième ligne de métro.

Nous avons un satisfecit sur la concertation avec le développement de tout ce que l'on voit apparaître sur les commissions partenariales, les thématiques, l'importance du rôle du débat public, l'importance du groupe miroir qui a été mis en place et toutes les dispositions portant sur cet environnement.

S'agissant du risque de conflit d'intérêt que présentait l'ancien président du conseil scientifique, nous considérons que ce risque n'existait pas ; mais par souci de clarification, un nouveau président a été engagé, suite à la démission de Patrick Vandevoorde.

S'agissant du calendrier, la Chambre souligne l'enjeu fort que présente la croissance urbaine. Nous avons un satisfecit de sa part qui souligne que notre projet est bien ciblé sur l'emploi. Par contre, des critiques sont faites sur la partie sud du territoire et sur le ferroviaire. La CRC occulte complètement les avancées faites sur la ceinture sud. C'est un élément supplémentaire à donner à notre rapport, à savoir que la ceinture sud est un projet qui sera mis en place en 2020 avec le téléphérique urbain sud et la liaison vers Colomiers. Ce dispositif a été voté.

Une série de remarques positives sur les Linéo, sur le Téléphérique urbain sud, et sur la coordination des modes actifs mis en place.

La Chambre Régionale des Comptes nous incite à renforcer la complémentarité avec le train. Nous sommes tout à fait d'accord sur ce point, d'où l'importance des cinq gares créées sur le tracé de la troisième ligne. Il rappelle l'unanimité de la commission d'enquête sur notre PDU, qualifié de projet courageux.

S'agissant de la gestion des ressources humaines, il est noté une problématique sur la maîtrise de la hausse des salaires. En 2013, les salaires représentaient 1,42 % du budget de Tisséo et en 2018, 0,82 %. En tenant compte des évolutions de notre charge, nous restons sur quelque chose d'assez constant autour de ce dispositif.

Une importante réorganisation s'est faite au sein de Tisséo-Collectivités. Nous sommes passés en mode projet et la Chambre en souligne tout l'intérêt.

Des critiques sur les personnels contractuels et les temps partiels : le recours à des agents contractuels pour pourvoir des emplois permanents est envisageable lorsque la recherche d'un fonctionnaire est restée infructueuse. A contrario, dès lors qu'il s'agit de faire face à des besoins non permanents, ne justifiant donc pas la création d'un emploi budgétaire, le recours à des agents contractuels est règlementairement prévu.

Tisséo-Collectivités n'est pas une structure libre, mais une structure sous contrainte territoriale : le contrôle de la préfecture. Nous ne décidons pas unilatéralement comme une structure privée. Nous sommes en difficulté pour certains recrutements aujourd'hui, puisque avec la concurrence du Grand Paris, il est extrêmement difficile de trouver des candidats (titulaire ou non titulaire) à des postes qualifiés.

Sur les temps partiels, une part de ces temps partiels est tout à fait significative, mais correspond à l'aménagement de la vie du personnel au sein de Tisséo.

S'agissant des primes, la loi servant de support aux avantages acquis date de 1984. Les avantages, dont la prime annuelle, institués avant 1984 sont considérés comme acquis et maintenus. Passé cette date, les collectivités locales n'avaient plus la possibilité de créer ce type de prime. La Chambre interroge le SMTC sur un sujet qui remonte aux années 1970.

Monsieur le Président constate qu'en 2012 ces primes existaient et la Chambre n'avait fait aucune remarque sur ce dispositif.

Certaines primes ont été établies avant 1984, d'autres non. Nous avons donc suivi la recommandation de la Chambre.

La problématique est juridique. Elle est ancienne et aurait pu être relevée à maintes reprises. Ce n'est qu'aujourd'hui que la Chambre a fait ces remarques. Rien n'avait été dit auparavant.

Les mises à dispositions de personnel commencent en 2010-2012 au sein de Tisséo-Collectivités, et concernent des agents de Tisséo-Voyageurs qui travaillent en fonction de leur spécialité au sein du SMTC. La Chambre stipule que la mise à disposition s'applique pour la durée du projet ou de la mission, sans pouvoir excéder quatre ans. Or, ces mises à disposition se sont prolongées, atteignant une durée de huit ans pour quatre agents.

Tisséo-Collectivités s'est conformé à cette demande et a mis fin aux conventions de mise à disposition, à l'exception de deux d'entre elles.

S'agissant du statut du directeur général des services : il a été annoncé un salaire du directeur général des services de Tisséo-Collectivités, presque équivalent à celui du président de la République, et supérieur à celui de Chantal Jouanno. L'erreur vient de la façon dont les choses ont été présentées. Le chiffre donné dans le rapport est le chiffre chargé : versement du salaire net, versement des cotisations salariales et patronales. Tisséo-Collectivités ne fixe pas librement le salaire d'une telle fonction. Un contrôle est effectué par la Préfecture. Le salaire net du Directeur Général des Services, conformément au contrôle de légalité, s'élève à 7 300 €.

Il insiste sur le fait que Tisséo-Collectivités est une structure publique, donc soumis au contrôle de légalité. Les marges de manœuvre sont tout à fait limitées.

S'agissant des remarques sur les usages des véhicules de service et des primes, Tisséo en a pris acte.

La Chambre présente des éléments sur les frais de mission et de représentation qu'elle considère comme améliorés.

S'agissant de la commande publique, la Chambre Régionale des Comptes préconise une nécessaire réorganisation du service de la commande publique. M. le Président avait commencé à travailler sur ce sujet, avant même le contrôle de la Chambre. Le service de la Commande Publique était en souffrance. Monsieur le Président avait donc demandé un audit dès 2017 qui a débouché sur la nomination d'une nouvelle responsable et d'une réorganisation du service de la commande publique. La recommandation n° 10 du rapport est parfaitement réalisée.

S'agissant du marché ALGOE, c'est un marché à bons de commande lié au calendrier de mise en œuvre du projet PDU, et qui permettait de couvrir plusieurs champs. Des critiques ont été faites par la Chambre, certaines justifiées, d'autres plus discutables, sur la sous-traitance. Le marché ALGOE intégrait dès l'origine, des partenaires de sous-traitance, à hauteur de 46 % en intégrant ces partenaires, et en ne tenant pas compte du fait que c'était un groupement qui avait postulé.

Si on exclut les sous-traitants qui figurent dans le contrat, le taux de sous-traitance revient à 17 %, sachant que ces 17 % ne sont pas en soi illicites.

Les deux critiques majeures portent sur l'objet et sur la durée : remarques que nous entendons sur l'élargissement de l'objet de ce marché, et sur la durée considérée comme trop longue.

Sur le montant du marché, la Chambre considère que Tisséo-Collectivités est allée bien au-delà du marché plancher. Or le Code des Marchés Publics n'interdit pas de fixer un montant minimum sans fixer un montant maximum.

M. le Président considère cependant que la remarque de la Chambre est justifiée dans la mesure où cela traduit nécessairement un élargissement du dispositif.

La Chambre ne fait aucune remarque sur le fond. Elle a analysé point par point l'ensemble du dispositif et a considéré que les activités avaient été réalisées.

Tisséo-Collectivités a pris en compte toutes les demandes de la Chambre Régionale des Comptes en interrompant ce marché.

Le marché ALGOE est un marché qui, sur autorisation globale, permet d'émettre des bons de commande. Toutes les délibérations votées à la suite de ces remarques et même bien avant, ont été prises dans le cadre de la commission d'appel d'offres. C'est un suivi précis d'exécution de ces marchés à bons de commande qu'il convient de mettre en place pour un retour aux politiques.

Monsieur le Président cède la parole à M. Briand pour la présentation de la partie financière du rapport de la Chambre Régionale des Comptes.

M. BRIAND : La Chambre a émis des remarques sur les subventions aux associations qui concernent essentiellement les relations avec l'Auat. Ce n'est pas nouveau puisque toutes les collectivités qui travaillent avec l'Auat ont fait l'objet de ces remarques là et sur la question de savoir si les études réalisées par l'Auat sont dans le champ de la commande publique ou peuvent faire l'objet d'une subvention. C'est un débat qui tient à la nature même des agences d'urbanisme. Il estime que Tisséo-Collectivités aurait intérêt à intégrer ces prestations dans le cadre de la commande publique ; cela favoriserait l'optimisation de ces études et de leur financement.

Un deuxième point relevé par la Chambre concerne le financement d'opérations d'aménagement de voiries, sous maîtrise d'ouvrage de Toulouse Métropole. En réalité, ce dispositif concerne toutes les collectivités et la critique justifiée de la CRC stipule que trop souvent lors d'opérations où l'on trouve des aménagements de site propre partiels ou totaux, Tisséo assumait des opérations d'aménagements globaux. C'est pour cette raison que Tisséo-Collectivités a engagé depuis plusieurs années une redéfinition des conditions d'interventions de Tisséo d'une part en ce qui concerne le métier transport et des collectivités d'autre part pour ce qui concerne les opérations d'aménagement de voirie. Il prend l'exemple du tramway qui est le plus manifeste, voire le plus choquant. A l'occasion de la mise en œuvre du tramway, une réfection totale de l'espace public a été faite. Cette réfection ne devait pas être à la charge du SMTC qui n'est pas propriétaire patrimonial de cet espace. Ce travail entrepris par Tisséo-Collectivités est nécessaire au regard des observations de la Chambre Régionale des Comptes.

La Chambre évoque également la neutralisation des amortissements. Chaque année, une délibération est votée, qui consiste à réduire partiellement les amortissements qui sont une dépense comptable de la section de fonctionnement et qui ensuite sont rebasculés en financement de l'investissement. Concrètement, plus nous avons d'amortissement et plus nous devons couvrir ces amortissements par des recettes de fonctionnement, donc par la contribution des collectivités ou par le versement transport. Par le passé, les amortissements ont été réduits pour éviter d'augmenter artificiellement les contributions des collectivités et financer l'investissement au-delà du nécessaire. C'est une entorse aux règles de la comptabilité. M. Briand partage totalement l'analyse de la Chambre Régionale des Comptes. C'est une dépense d'ordre « fictive ». Il n'y a pas lieu de sur-mobiliser les ressources de fonctionnement pour augmenter artificiellement la capacité d'investissement.

M. Briand précise que la neutralisation des amortissements comptables est autorisée pour la ville de Paris, et est autorisée également pour les Régions. Elle n'est cependant pas autorisée pour certaines catégories de collectivités pour des raisons de pure orthodoxie comptable, qui mériteraient d'être discutées.

S'agissant de la situation financière, la Chambre évoque un certain nombre de remarques sur son évolution. Le champ d'examen va de 2012 à 2016. Les éléments fournis à la Chambre ne permettent pas de voir de façon significative et suffisante la prise en compte de la période postérieure à 2016 : 2017 et les résultats provisoires de 2018. Les observations formulées par la CRC visent à constater une augmentation trop forte des dépenses d'exploitation, y compris du coût d'exploitation ramené au kilomètre supplémentaire et qui était extrêmement important sur la période passée. Il a été démontré à la CRC que depuis 2014, Tisséo-Collectivités a renversé cette tendance. Même si c'est de façon intermédiaire puisqu'elle ne disposait pas du compte administratif 2018 qui marquait la troisième année consécutive de maîtrise très forte de l'évolution des dépenses d'exploitation, la Chambre prend acte de cette réalité.

Le taux de couverture du versement transport a fait l'objet de remarques de la part de la Chambre Régionale des Comptes qui souligne un versement transport très dynamique, qui couvre quasiment les charges d'exploitation du réseau.

La Chambre évoque les charges financières, les charges de personnel, l'encours de la dette, le recours à l'emprunt ; quelques critiques sur des mobilisations d'emprunt qui vont au-delà du besoin de financement : elle omet cependant de prendre en compte les questions d'opportunité. Nous sommes très attentifs à la question de la mobilisation des emprunts. Il considère que la Chambre ne maîtrise pas totalement les techniques de gestion de trésorerie et de gestion des contrats d'emprunt qui exigent une pratique quotidienne.

La Chambre note également un fonds de roulement important. Le passage de l'ancien PDU au nouveau PDU s'est accompagné d'une période de tassement des investissements. Nonobstant le fait de cette phase d'élaboration du PDU et par voie de conséquence du tassement des investissements sur les premiers exercices du mandat, Toulouse Métropole n'a pas réduit sa contribution volontaire dont l'objet est d'assurer le financement des investissements. Les ressources du SMTC sont restées stables indépendamment des variations du programme d'investissement. Si nous avons une stabilité de la contribution des collectivités à un niveau élevé alors que nous en sommes en phase d'élaboration du PDU, nous avons une augmentation du fonds de réserve et du fonds de roulement. Il vaut mieux lisser l'effort dans le temps et admettre l'augmentation du fonds de roulement.

S'agissant de la question de la trésorerie et de la date de versement de la contribution de Toulouse Métropole, il précise que cette contribution est inscrite au budget. Le fait que la Chambre juge que Toulouse Métropole verse sa contribution en retard et entraînerait de la part du SMTC une mobilisation massive d'emprunt, est considéré comme une erreur d'appréciation.

Toulouse Métropole verse sa contribution avec un décalage dans le cadre d'un pilotage avec le SMTC. A chaque fois que le SMTC a besoin de trésorerie, Toulouse Métropole effectue un versement. Lorsque le SMTC n'a pas besoin de trésorerie, Toulouse Métropole reporte son versement.

Aujourd'hui nous avons un an de décalage pour la simple raison que nous avons maintenu la contribution facultative de Toulouse Métropole indépendamment même de la réalité du montant des investissements sur les premières années du mandat. Aucun emprunt n'a été mobilisé par anticipation par le SMTC pour couvrir cette question de décalage de trésorerie de Toulouse Métropole. Aucun frais financier n'a été supporté par Tisséo-Collectivités .

Nous continuerons de cette manière tant que le SMTC n'aura pas besoin de trésorerie sur l'exercice considéré. C'est un dispositif que M. Briand assume totalement vis-à-vis de la Chambre, et sur lequel celle-ci n'a pas compris la logique et la cohérence.

Il insiste sur le fait que cette gestion de trésorerie n'a jamais amené le SMTC à mobiliser par anticipation un emprunt et n'a jamais induit d'agios au sein des comptes de Tisséo-Collectivités de quelque nature que ce soit.

S'agissant des remarques sur la prospective financière, M. Briand a rencontré une difficulté méthodologique avec la Chambre. Au moment où le contrôle a été engagé par la celle-ci, Tisséo-Collectivités n'avait pas encore engagé l'étude de soutenabilité financière. Le contrôle a été réalisé sur une période antérieure sur la base des comptes administratifs .La CRC avait en sa possession les comptes administratifs disponibles et le SMTC travaillait sur des budgets en cours et sur les projections de comptes administratifs ainsi que sur la réalisation des éléments des deux derniers exercices. La Chambre a effectué un contrôle avec deux exercices de retard sur la maîtrise de la

situation actuelle. Nous avons pu apporter ces éléments de réponse. C'est pour cette raison que le rapport acte l'infléchissement significatif.

Le dialogue avec la Chambre a conduit à distinguer deux périodes : une période très forte d'évolution des dépenses d'exploitation et une période d'inflexion majeure qui reste à consolider pour la CRC car elle ne prend pas pour « argent comptant » les projets de compte administratif que nous n'avons pas pu porter à sa connaissance, situation qui semble logique dans sa stratégie mais qui manque évidemment à l'analyse des besoins.

INTERVENTIONS

M. AREVALO juge certains propos dédaigneux vis-à-vis de magistrats de haut niveau issus d'une instance de la République qui est là pour garantir la vie démocratique. En tant que conseiller syndical, il remercie la Chambre Régionale des Comptes pour l'avoir éclairé sur un certain nombre d'éléments. Après lecture de ce rapport, M. Arévalo s'interroge sur la confiance qu'il peut avoir dans le système actuel de la gestion du SMTC.

La Chambre évoque l'insincérité des comptes de Tisséo-Collectivités. C'est un mot extrêmement fort. Monsieur Arévalo est profondément troublé par les termes employés par les magistrats : « *l'insincérité des comptes du SMTC* ». Nous pouvons avoir des divergences d'opinions et considérer que les personnes qui gèrent et maîtrisent la situation sont sincères dans leur pratique. Mais une accumulation d'éléments corrobore l'idée d'une possible confusion, notamment le rapport entre le SMTC, Toulouse Métropole et la Ville de Toulouse et considéré cela comme un problème réel. Toulouse Métropole laisse régulièrement entendre aux collectivités membres du SMTC, que sa contribution versée à Tisséo est considérée comme la plus importante. Ce n'est pas parce que les autres collectivités sont de taille modeste, qu'elles n'ont pas leur mot dire.

Peut-être serait-il nécessaire de prendre la décision de nommer au SMTC un vice-président chargé des finances qui ne soit pas issu de Toulouse Métropole ou de la Ville de Toulouse. Les choses seraient ainsi clarifiées et peut-être pourrions-nous retrouver un peu plus de confiance. Ce point mérite d'être examiné. M. Arévalo attire l'attention sur le fait que les personnes ne sont pas mises en cause.

S'agissant des marchés irréguliers ainsi que le lien avec le Président du Conseil Scientifique, ces deux éléments sont considérés comme très embarrassants. A partir d'un marché restreint de bons de commande, il est inconcevable d'arriver à des sommes aussi considérables avec la signature du Directeur Général des Services. Il demande des explications à M. le Président et s'interroge sur d'éventuelles malversations et des phénomènes de conflits d'intérêts majeurs qu'il serait nécessaire d'explorer en détail. Il faut redoubler de prudence et être au contrôle de tout le dispositif. Il faut aller au-delà de la simple réponse apportée par le Président, pour comprendre comment ces pratiques ont pu se mettre en place au sein du SMTC. Moralement, il s'est passé quelque chose qui n'est pas convenable vis-à-vis des élus qui accordent leur confiance et plus globalement vis-à-vis de la population.

Sur la question de la robustesse de la gouvernance du système, M. Arévalo invite à une réflexion sur la robustesse globale et collective de la gouvernance de Tisséo-Collectivités afin d'être prêt, au moment où le SMTC va s'engager dans un macro projet, à assumer collectivement et solidairement, le portage du projet, dans les meilleures conditions de sécurisation de l'ensemble du système.

Il invite le Président à associer les élus à cette réflexion sur la réorganisation de Tisséo-Collectivités qui permettra de faire face aux enjeux et défis qui se profilent devant nous.

M. LE PRÉSIDENT déclare que le marché ALGOE est une dérive réelle. Pour sa part, il l'a découvert, lors des entretiens bilatéraux avec les magistrats de la Chambre Régionale des Comptes qui ont mis en évidence un canal administratif qui dépassait les limites du marché en cause.

Le marché à bons de commande est un marché qui existe dans toutes les collectivités.

Les magistrats ont démontré un élargissement de l'objet de la commande qui n'était pas acceptable. La première réponse a été la réorganisation du marché de la commande publique avec des mécanismes indiqués par la Chambre et susceptibles de corriger le dispositif.

Sur la partie malversations évoquée par Henri Arévalo, M. le Président rappelle que la Chambre a la possibilité de saisir le procureur de la République.

M. le Président rappelle qu'il n'a pas sous-estimé ce problème et a apporté les correctifs nécessaires. Il présentera, à l'ensemble des élus, la modification du marché de la Commande Publique afin qu'ils soient informés des mesures qui compensent ce risque désormais.

M. LAFON S'agissant des principales observations faites par la Chambre Régionale des Comptes, il rappelle qu'il a eu l'occasion de s'exprimer sur les jugements en opportunité déposés par cet organisme. Le terme de magistrat est souvent employé. La Chambre réoriente parfois des fonctionnaires, exempts de reproches ou de condamnations dans leur cadre de leurs fonctions précédentes. L'exigence du factuel vaut que, lorsque nous avons un devoir de probité en tant qu' élu local, nous devons avoir en face nous, des personnes atteintes de la même exigence de probité puisque ce sont elles qui nous jugent et qui, dans le cadre des violations de procédure du secret de communication, devraient également exercer un droit de suite. Nous avons pu constater que le rapport de la Chambre Régionale des Comptes avait été divulgué à la presse et parfois à des membres de groupes politiques.

M. Lafon évoque un courrier reçu le 4 février où il ait fait référence aux réponses données par Tisséo-Collectivités à la Chambre Régionale des Comptes. La personne qui a rédigé ce courrier a en sa possession, soit les réponses faites par Jean-Michel Lattes et son secrétariat, soit le rapport de la CRC. Ce n'est ni tolérable, ni acceptable. Il exige un éclaircissement à ce sujet.

Les magistrats instructeurs mandatés dans une structure d'Etat portent a priori un contrôle négatif sur d'autres organismes d'Etat. Il a été passé sous silence le recouvrement d'un versement transport hors du périmètre. Il précise que le versement transport est recouvré par un organisme d'Etat qui s'appelle l'URSSAF et non pas par Tisséo-Collectivités. Il se permet de rappeler à la Chambre qu'elle doit demander aux URSSAF de ne pas mettre en recouvrement un versement transport hors du périmètre de celui-ci.

S'agissant de l'insincérité des comptes notamment par rapport aux paieries départementales, la Chambre Régionale des Comptes doit faire attention aux termes employés car mettre un arrêté de débet à un comptable public n'est pas très correct. S'il s'avère que Tisséo-Collectivités doit suivre l'exigence probatoire des mandatements, le comptable public qui était en charge des comptes du SMTC aurait dû être jugé en débet lors de la remise de l'ensemble de sa gestion.

Par ailleurs, la Chambre Régionale des Comptes n'est pas très complaisante avec une lettre ministérielle permettant la neutralisation des amortissements et avec le contrôle de légalité, à savoir M. le Préfet de la Haute-Garonne et d'Occitanie qui a validé chaque année la dérogation aux principes de neutralisation des amortissements.

Sur les investissements hors champ de compétences, Sacha Briand a évoqué les différentes interventions de M. Lafon sur l'extension du champ de compétences de Tisséo hors des transports en commun, lorsqu'il s'agit de reprendre des réseaux. Sur cette question-là, la Chambre dit tout et son contraire.

(suite propos M. Lafon) D'une part, il nous est reproché de ne pas prendre compétence pleine et entière avec réformes statutaires permettant à Tisséo-Collectivités d'évoquer les mobilités douces, et donc de facto des pistes cyclables et des cheminements piétonniers, pour ensuite nous reprocher de prendre à notre compte, au titre de notre politique d'investissement, les à côtés des couloirs bus que sont les trottoirs et les pistes cyclables.

Il existe une logique budgétaire et comptable à la réalisation d'investissements connexes, sous convention de mandat et de maîtrise d'ouvrage, Le plus discutable reste l'intégration, dans la politique d'amortissement du SMTC, d'infrastructures dont il n'est pas propriétaire. On ne peut pas d'une part demander à Tisséo-Collectivités de ne pas tenir compte de sa politique de dotation aux amortissements, et d'autre part lui reprocher d'avoir pris des amortissements qui normalement auraient dû lui incomber. Il faut rester logique.

Concernant la contraction des emprunts, M. Lafon partage les propos de M. Briand sur la logique de gestion de trésorerie. Nous avons eu affaire à un contexte économique très favorable avec des taux d'intérêts particulièrement bas. Ce n'est pas un acte anormal de gestion pour le SMTC que d'avoir contracté ou renégocié des emprunts quitte même à avoir un fond de roulement excédentaire. En revanche, s'agissant des contributions des collectivités et du retard constaté du versement de Toulouse Métropole, il souhaiterait qu'une distinction soit faite entre deux contributions : la contribution statutaire et la contribution volontaire. Il peut comprendre que la contribution volontaire puisse avoir du retard par rapport aux besoins de trésorerie du SMTC, autant la contribution statutaire doit être payée en temps voulu. Malgré des montants différents, le SICOVAL, le SITRPT et le Muretain Agglo essaient de la payer en temps et en heure. Il est vrai que nous n'avons pas de contribution volontaire. Cela fait partie de notre prochaine prospective et des engagements à prendre.

Sur la question des salaires, M. Lafon constate que les masses budgétaires gérées au sein du SMTC ainsi que les projets menés, ont connu ces dernières années un effet multiplicateur non négligeable : la mise en révision du PDU et un projet de troisième ligne de métro. A un moment donné, l'accroissement de la masse salariale par l'effet de reclassement des catégories C en catégories B, par l'effet de revalorisation salariale sur cinq ans, et l'embauche de personnel supplémentaire, ne lui paraît pas délétère. Le contraire eût été anormal. Ne pas augmenter la masse salariale et ne pas augmenter nos capacités à intervenir par rapport à tous les projets portés par le SMTC, lui paraît déconnecté de la réalité. Il salue l'excellent travail des personnes qui nous entourent au quotidien pour mener à bien l'ensemble des projets à réaliser.

Comme indiqué par Monsieur le Président, l'évolution est minime rapportée à la masse budgétaire.

A propos des marchés publics à bons de commande, et plus particulièrement celui visé par la Chambre Régionale des Comptes, le marché Algoé, la Chambre relève une irrégularité car nous sommes treize fois au-dessus du montant estimé. A partir du moment où nous n'avons pas de montant plafond, M. Lafon ne comprend pas la raison qui permet au magistrat instructeur de relever une irrégularité sur le montant. Dans le libellé du rapport de la CRC, il est écrit que le SMTC se trouve dans l'illégalité car le montant est treize fois supérieur au montant estimé. Les termes sont forts.

Voilà ses principales perceptions sur le rapport émis par la Chambre Régionale des Comptes.

MME TRAVAL-MICHELET rappelle que la publication du rapport de la Chambre Régionale des Comptes est un moment important pour la collectivité.

Nous sommes tous d'accord pour considérer qu'une partie des éléments portés dans ce rapport relève parfois de questions d'opportunité, voire de choix politique et ne devrait pas concerner la CRC.

La Chambre a émis un certain nombre d'appréciations et de recommandations en utilisant des mots forts, qui doivent recevoir une réponse de la part de la collectivité, pour éviter que ne soit jeté l'opprobre sur l'ensemble de la collectivité et sur les élus en charge et en responsabilité au sein de Tisséo-Collectivités.

L'expression « insincérité budgétaire » formulée par la Chambre Régionale des Comptes est jugée comme très importante, tout comme elle est interpellée par les termes suivants : « la Chambre a relevé un certain nombre d'irrégularités substantielles ».

Avant qu'il ne soit dévoilé aujourd'hui, ce rapport a fait l'objet d'un débat préalable et le Président a reçu un rapport provisoire et a pu s'entretenir avec les membres de la CRC.

Il est très étonnant qu'un directeur général des services d'une collectivité quitte son poste au moment de l'examen des comptes par la Chambre Régionale des Comptes. On ne quitte pas une collectivité de cette façon ou du moins doit-on essayer de le retenir et l'inciter à aller jusqu'au bout de cette démarche.

La Chambre dépasse certaines limites : la limite de l'opportunité et la limite du champ politique. Cependant, certains éléments méritent qu'on s'y attarde et il faut se demander pour quelles raisons il y a une telle insistance et des qualificatifs aussi graves relevés dans ce rapport.

M. LE PRÉSIDENT formule une réponse au sujet du marché Algoé. Il a plusieurs fois rencontré la magistrate de la CRC en charge du rapport. Elle a souligné une dérive sur ce contrat. M. le Président l'a analysé et a donc suivi le parcours de ce contrat. La procédure n'était plus politique mais entièrement administrative. La procédure n'interférait plus avec les élus. Il a donc rencontré le directeur général et lui a demandé pour quelles raisons les choses s'étaient passées de cette façon. Le directeur a mis l'urgence en avant ; il fallait aller vite. C'était donc un moyen qui lui permettait d'accélérer le parcours en cause.

Néanmoins, pour aller dans le sens de la remarque d'Henri Arévalo, le Président d'une structure comme Tisséo-Collectivités qui se voit révéler des dysfonctionnements et qui nécessairement doute de la personne, a un acte juridique à établir : faire jouer l'article 40 du code de procédure pénale, à savoir saisir le procureur de la République pour des faits présumés de suspicion. M. le Président a donc fait un signalement auprès du Procureur de la République conformément à ce que prévoit la loi. Pour autant, nous sommes dans un contexte de présomption d'innocence. En tant que Président de Tisséo, M. Lattes a considéré qu'il y avait un doute. Pour que ce doute soit levé, le Procureur de la République a été saisi. Les magistrats jugeront s'il y a faute administrative, ou faute pénale. Ce n'est pas au Président à le dire.

M. AREVALO reprend les termes de la Chambre Régionale des Comptes qui stipule que l'ensemble de ces éléments relève d'un détournement de procédure. Il demande en conséquence à Tisséo-Collectivités de se mettre en conformité avec la réglementation en cessant l'exécution de ce marché. Cela a-t-il été fait ?

M. LE PRESIDENT déclare que le marché a été interrompu. Une dizaine de contrats ont été suspendus et sont repartis par la voie normale de la procédure des marchés. Le dernier contrat interrompu portait sur les aides européennes. Nous l'avons laissé arriver à son terme pour ne pas casser la demande d'aide européenne. Les premiers contrats ont été supprimés aux mois de mai-juin.

M.AREVALO recommande d'être attentif et vigilant, à tous les niveaux, au problème du conflit d'intérêt. Le Président doit se donner les moyens pour que ces questions-là soient abordées avec précision.

M. GUYOT remercie les équipes de Tisséo-Collectivités pour la qualité des réponses faites à la Chambre Régionale des Comptes. Il souhaite avoir un retour des mesures prises par Tisséo-Collectivités.

S'agissant de la trésorerie avec Toulouse Métropole, il demande que lui soient fournies, pour le futur, les mêmes explications année après année que celles du passé, pour connaître les dates du versement par Toulouse Métropole de ses contributions. Pour l'instant, aucun impact financier n'a été supporté par Tisséo-Collectivités. Il faut continuer à le dire et à le faire en toute transparence. La confiance est indissociable de la transparence.

M. BACOU remercie le Président pour l'ensemble des explications données qui l'ont totalement rassuré.

M. BRIAND rappelle que le Code de Juridiction Financière prévoit un point d'étape dans un an sur la mise en œuvre des recommandations faites par la Chambre Régionale des Comptes.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- De prendre acte de la communication du rapport de la Chambre Régionale des Comptes sur les comptes du SMTC concernant les exercices 2012 et suivants.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

10 - RESSOURCES HUMAINES ET ORGANISATION

10.1 - ORGANISATION TAE – CREATION DE POSTE ET PROCEDURE DE RECRUTEMENT.

CADRE D'EMPLOIS DES INGENIEURS TERRITORIAUX/ATTACHES TERRITORIAUX.

- **POSTE D'ADJOINT (E) AU DIRECTEUR DE PROGRAMME H/F**
- **POSTE DE RESPONSABLE ENQUETE PUBLIQUE ET INTERMODALITE H/F.**

10.2 - POSTE DE CHARGE D'ETUDES ETUDES ET PROSPECTIVE H/F

CADRE D'EMPLOIS DES INGENIEURS TERRITORIAUX/ATTACHES TERRITORIAUX.

PROCEDURE DE RECRUTEMENT.

10.3 - POSTE DE DIRECTEUR INNOVATION, PARTENARIAT ET TERRITOIRES H/F – PROCEDURE DE RECRUTEMENT.

DIRECTION GENERALE ADJOINTE MOBILITES ET RESSOURCES - CADRE D'EMPLOIS DES INGENIEURS TERRITORIAUX/ATTACHES TERRITORIAUX.

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

Ces trois projets de délibérations portent sur :

- La création de deux postes en lien avec l'organisation et le pilotage du projet de 3ème ligne de métro.
- L'engagement des procédures de recrutement associées à ces deux postes mais également des postes laissés vacants suite soit à mobilité interne soit à échéance contractuelle.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

➤ POINT 10.1

- D'approuver la création d'un poste d'Adjoint (e) au directeur de programme et d'un poste de responsable Enquête publique et Intermodalité.
- D'autoriser le Président à lancer la procédure de recrutement d'un d'Adjoint (e) au directeur de programme relevant du cadre d'emplois des attachés et ingénieurs territoriaux conformément aux dispositions de l'article 34 de la loi 84-53 du 26 janvier 1984 modifiée.
- De dire que les crédits nécessaires à la dépense sont inscrits au budget du SMTC.

➤ POINT 10.2

- D'autoriser le Président à lancer la procédure de recrutement d'un chargé d'étude Etudes et prospective (H/F) relevant du cadre d'emplois des attachés et ingénieurs territoriaux conformément aux dispositions de l'article 34 de la loi 84-53 du 26 janvier 1984 modifiée.
- De dire que les crédits nécessaires à la dépense sont inscrits au budget du SMTC.

➤ POINT 10.3

- D'autoriser le Président à lancer la procédure de recrutement et à pourvoir le poste de Directeur Innovation, Partenariat et Territoires H/F sur les bases sus-indiquées.
- De dire que les crédits nécessaires à la dépense sont inscrits au budget du SMTC.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

10.4 - AUTORISATION DE SIGNATURE D'UNE CONVENTION CLIENT D'EXECUTION DE PRESTATIONS DE SERVICES DE FORMATION PROFESSIONNELLE AVEC L'UGAP.

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

Tisséo - Collectivités organise régulièrement des sessions de formation à destination des agents de la collectivité ». CEGOS est titulaire du marché d'exécution de prestations de service de formation professionnelle, conclu par l'UGAP. La signature de la convention par Tisséo- Collectivités avec l'UGAP permettra de bénéficier des termes du marché notamment, des tarifs conventionnés pour l'organisation de formations.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- D'approuver les termes de la convention n°2019-1010 entre Tisséo-Collectivités et l'union des groupements d'achat public (UGAP) pour l'organisation de formations professionnelles.
- De dire que les crédits nécessaires sont inscrits au chapitre 011 du budget de Tisséo - Collectivités.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

11 - ADMINISTRATION

11.1 - DEPLACEMENTS – AUTORISATION DE SIGNER L'ACCORD CADRE M 2019-0014 POUR DES PRESTATIONS DE RESERVATION ET D'EMISSION DE TITRES DE TRANSPORT POUR LES ELUS ET LE PERSONNEL DE TISSEO COLLECTIVITES LORS DE DEPLACEMENTS PROFESSIONNELS AVEC LA SOCIETE HAVAS VOYAGES

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

Le présent marché a pour objet des prestations de réservation et d'émission de titres de transport pour les élus et le personnel de Tisséo Collectivités lors de déplacements professionnels.

L'accord-cadre est conclu pour une durée d'un an reconductible une fois un an. Le montant maximum de l'accord cadre est de 80 000 € HT par an. Les prestations sont estimées à 65 000 €HT par an.

La Commission d'Appel d'Offres a, dans sa séance du 29 janvier 2019, attribué le marché à la société HAVAS VOYAGES pour un montant maximum de 160 000,00€ H.T. sur la durée totale du marché.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- D'autoriser le Président à signer l'accord cadre M 2019-0014 avec la société HAVAS VOYAGES pour des prestations de réservation et d'émission de titres de transport pour les élus et le personnel de Tisséo Collectivités lors de déplacements professionnels pour un montant maximum de 160 000.00 €H.T. sur la durée totale du contrat ainsi que les avenants à l'accord cadre sans incidence financière.
- D'autoriser le Président à prendre toute mesure nécessaire à l'exécution et au règlement dudit accord cadre (hors transactions) y compris la résiliation.
- De dire que les dépenses sont inscrites au budget 2019 de Tisséo Collectivités.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

12 - COMMUNICATION

12.1 - PARTENARIAT ET CONVENTION ENTRE SMTC-TISSEO ET L'ASSOCIATION CLASSISCO – APPROBATION ET AUTORISATION DE SIGNER LA CONVENTION N° 2019-1001.

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

Le projet de délibération porte sur la mise en place d'un partenariat avec L'Association Classisco.

La participation du SMTC est estimée à hauteur de 3 500 €.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- D'autoriser le versement d'une participation financière d'un montant de trois mille cinq cents euros (3 500€) à l'association Classisco.
- D'autoriser le Président à signer la convention avec l'association Classisco.
- De dire que la dépense sera inscrite au chapitre 65 du budget de Tisséo-Collectivités.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

M. LE PRESIDENT exprime ses remerciements à l'ensemble des membres du comité syndical.

L'ORDRE DU JOUR ETANT EPUISE, LA SEANCE EST LEVEE A 14H00.