



COMPTE-RENDU

DU COMITE SYNDICAL

SEANCE DU 05 JUIN 2019

*
* *

L'an deux mille dix-neuf, le cinq juin 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 (point 1.1 et du point 6.1 au point 6.3)	X (M. Del Borrello a/c du point 1.2 jusqu'au point 5.3 et du point 6.4 jusqu'au point 8.2)	
CARNEIRO Grégoire		X (M. Trautmann)	
CHOLLET François	X		
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
SUAUD Thierry			X

MONSIEUR LE PRESIDENT OUVRE LA SEANCE DU COMITE SYNDICAL A 9H15.

PROPOS LIMINAIRES

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

En lien direct avec des décisions du Comité Syndical aujourd'hui, il souhaite mettre en évidence les points essentiels :

I- Toulouse Aerospace Express et Connexion Ligne B...

- **Des nombreuses étapes franchies...**
 - **le débat public** en 2016
 - la mise en place du **conseil scientifique** et la nomination **du garant de la concertation** en 2017
 - la conduite des **études des alternatives** en 2017 et 2018
 - **la poursuite de la concertation** en 2017 et 2018
 - **le bilan du garant** de la concertation en 2019
 - **la contre-expertise** du SGPI en 2019 (Secrétariat Général pour l'Investissement),
 - **la finalisation du dossier d'enquête publique** en 2019 (où je tenais à souligner le travail de l'ensemble des équipes afin de tenir les délais).
- **Démarrage de l'enquête publique : une étape indispensable qui conduira à la déclaration d'utilité publique**
 - **dernière phase d'un long processus de concertation et d'information** auprès du grand public, des acteurs économiques et des acteurs institutionnels, lancé dès 2015.
 - objectif : recueillir les observations et les propositions de tous les citoyens qui sentent concernés par ce projet.
 - **les membres de la Commission d'Enquête Publique (indépendante)** : messieurs Bernard Dorval (Président), Michel Busquere et Elie Lubiatto.
 - **les dates** : du jeudi 6 juin au jeudi 18 juillet 2019.
 - **13 permanences**

En synthèse

Nous avons franchi un nombre d'étapes important sur cette opération tout en garantissant une concertation exemplaire depuis début 2015, notamment sur la 3^{ème} ligne de métro.

La commission d'enquête a pris note de ce travail de concertation et a décidé de ne pas organiser de réunions publiques pendant la durée de l'enquête.

Compte tenu de l'importance de cette phase d'enquête, nous tenons à vous rappeler le **devoir de réserve** auquel nous sommes tenus, la Commission étant le seul « point d'entrée » pour les citoyens désireux de participer.

M. le Président a demandé à Emile Quinet, Président du conseil scientifique et Robert Marconis de présenter le rapport de contre-expertise de l'évaluation socio-économique, à l'occasion du point d'information de l'enquête publique.

- **Maîtrise d'œuvre infrastructure**

Le marché de maîtrise d'œuvre pour :

- **le secteur Nord-Ouest** est attribué au groupement ARTELIA / BG INGENIEURS CONSEILS / AR – THEME Associés / HARTER Architecte pour un montant de **près de 13 M€** ;
- **le secteur Sud-Est** est attribué au groupement ARCADIS ESG / OTEIS / SEQUENCES pour un montant d'un **près de 11,7 M€**.

II- Sur le volet partenariat...

- **CAMINO-T : approbation de la convention de coopération**

- **poursuite du partenariat mis en œuvre depuis 2006**, sous le nom de Système Global de Gestion des Déplacements (SGGD)
- une nouvelle convention portant sur la période 2019-2025
- 3 axes de travail et **10 actions**
- Objectif : permettre de continuer à faire vivre et développer les outils existants comme l'observatoire ou le modèle de déplacements et de développer de nouvelles actions partenariales.

III- Le développement de la politique énergétique

Les enjeux de mobilité sont indissociables des enjeux environnementaux.

- Mise en place d'une stratégie énergétique dès 2013
- Une transformation du parc de bus Tisséo qui atteint un point symbolique avec la suppression progressive des véhicules diesel du parc Tisséo à l'horizon 2025.
- En attendant le développement à grande échelle de la technologie électrique ou hydrogène, **la priorité pour Tisséo est le GNV** (Gaz Naturel pour Véhicule), avec l'utilisation dès 2020 de BioGaz issue des différents processus de méthanisation.
- **Colomiers sera bientôt le 3^{ème} dépôt à accueillir des bus au gaz** après Atlanta et Lalande

Lors de ce CS, nous vous proposerons **d'approuver les études d'avant-projet** pour un montant global de **près de 4M€**.

IV- La poursuite des investissements

En intégrant les deux marchés de maîtrise d'œuvre pour la 3^{ème} ligne de métro, le montant total des marchés, avenants et conventions approuvés au cours de ce Comité Syndical s'élève à **près de 27,9 millions d'euros d'investissements**.

V- Mais aussi...

- **La poursuite des travaux de la ligne A**
 - A noter : interruption du métro les lundis et mardis soir à partir de 20h30 du 27 mai au 29 octobre
- **Les comptes Administratif et de Gestion 2018 du SMTC.**
- **Le bilan annuel des acquisitions et cessions immobilières de l'année 2018.**

INTERVENTIONS :

M. AREVALO estime que la véritable question que l'on doit se poser et que l'on se posera éternellement dans cette assemblée est de savoir si nous sommes sur le bon chemin, notamment les choix qui sont faits pour la mobilité dans cette grande métropole.

M. Arévalo a écouté très attentivement les propos liminaires du président qui sont très habituels et qui sont des propos qui veulent démontrer que les choix qui ont été faits sont les bons. Il ne fera pas plus de commentaires à ce sujet.

Il s'interroge sur l'idée de proposer à notre député préféré et membre du comité syndical qui ne siège plus au sein de cette instance depuis qu'il a été élu député, de faire un cavalier parlementaire pour éventuellement supprimer les enquêtes publiques. Dans la situation dans laquelle nous nous trouvons aujourd'hui, toutes les décisions sont prises et les citoyens sont mis devant le fait accompli, avec une campagne de communication assez extraordinaire dans toute l'agglomération, qui laisse entendre et qui induit indirectement à l'ensemble des toulousains, que de toute façon la troisième ligne est déjà définie et choisie, les décisions prises alors que nous sommes encore en cours de processus. Des banderoles sur la troisième ligne sont installées et visibles dans les stations de métro. Cette pratique pose un réel problème démocratique. Avant que l'enquête publique ait pu démarrer, les toulousains sont informés que de toute façon la troisième ligne est déjà décidée.

M. Arévalo connaît tous les arguments qui sont avancés à ce sujet là, mais il estime qu'il faut faire attention à respecter le processus, et à respecter les citoyens de façon à ce que la libre opinion puisse se construire. La situation telle qu'elle est gérée en termes de communication est, de son point de vue, choquante.

M. Arévalo souhaite que l'ensemble des projets, autre que la troisième ligne de métro, avance le plus rapidement possible pour que les toulousains trouvent très vite des solutions dans leur problème de mobilité.

M. LE PRESIDENT rappelle que la communication s'est faite directement en liaison avec le SICOVAL, institution qui a apprécié notre manière de faire. Si une communication n'avait pas été faite sur l'enquête publique, il nous aurait été reproché de ne pas communiquer à ce sujet. Nous essayons de communiquer le mieux possible.

M. LAFON rappelle que la commune de Castanet-Tolosan est commune fondatrice du SICOVAL, rejointe par la commune de Ramonville quelques décennies plus tard.

M. Lafon se félicite, au contraire, d'avoir, au travers de cette communication et au travers de ce travail qui a été entrepris, une manière de donner du sens ou une crédibilité à l'action politique. De plus en plus, la parole politique est mise à mal à la fois par les faits et par les pratiques et les lenteurs. Pour une fois, la lenteur et la torpeur administrative n'ont pas pris le dessus sur la volonté politique. C'est quelque chose de relativement méritoire et à signaler. On parle d'enquête publique. On pourrait parler de dossier environnemental unique, de recensement préalable d'études de milieu. On pourrait évoquer les différents anicroches que l'on peut connaître dans le cadre des marchés publics fructueux, infructueux, hors montant, etc.... Là une seule chose est évoquée : un projet structurant qui va changer le quotidien de nos administrés. Nous n'allons pas faire un bilan co-avantage entre participation citoyenne ou urgence climatique. Cela pourrait donner lieu à de longs débats chez nos amis écologistes. En tout état de cause, il se félicite de cette vitesse et de cette rapidité d'exécution dans une urgence politique qui a été exprimée largement par nos concitoyens, peut-être pas sur la troisième ligne, mais du moins sur les urgences à donner en matière de réponse de transport en commun.

(suite propos M. Lafon) Cet effort méritoire fait par toutes les collectivités pour donner un montant de plan de mobilité jamais connu auparavant, plus de 4 milliards d'euros, est quelque chose de relativement significatif sur les priorités politiques que nous donnons, et les messages que nous adressons à nos administrés.

C'est une réplique sur la hiérarchie des normes entre l'administrativisme peut-être un petit peu outrancier et le politique qui avait eu tendance à disparaître un petit peu ces dernières années.

APPROBATION DU COMPTE RENDU DU COMITE SYNDICAL DU 10 AVRIL 2019.

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).

M. LE PRESIDENT propose de modifier l'ordre de passage des délibérations, par la présentation du point 1 suivie des points 6.1 à 6.3 , car M. Briand doit quitter cette réunion plus tôt pour assister à une autre réunion.

1 - TOULOUSE AEROSPACE EXPRESS ET CONNEXION LIGNE B

1.1- POINT D'INFORMATION SUR L'ENQUETE PUBLIQUE.

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

Monsieur le Président laisse la parole à Monsieur Quinet, Président du Conseil Scientifique, pour la présentation de ce point d'information.

M. QUINET commente l'avis du Secrétariat Général Pour l'Investissement (SGPI) émis il y a peu de temps ainsi que les commentaires faits sur cet avis par le Conseil Scientifique. C'est une procédure qui n'est pas obligatoire et qui a été tout à fait volontaire. A l'issue de cette procédure, et dans la réponse qu'allait apporter le SGPI, il y avait une certaine incertitude dans les remarques qu'il allait faire et la manière dont il allait juger le dossier qui lui avait été soumis.

Le dossier s'articule autour de trois points :

- Le rapport adoube le projet et adoube les études ;
- Le rapport fait des recommandations, mais la plupart d'entre elles sont d'ordre méthodologique et ne s'adressent ni aux études, ni au projet lui-même, mais aux administrations centrales qui définissent les méthodes d'évaluation des projets ;
- Un petit nombre de recommandations et de remarques portent sur le projet lui-même, mais elles correspondent à des points que vous avez déjà très largement à l'esprit, qui sont un rappel utile, mais pas nécessaire.

Le rapport adoube les études et le projet. Il cite un certain nombre de points émis dans l'avis, mais également dans la lettre d'envoi qui souligne la qualité des études. Le rapport précise que l'étude a été faite en conformité avec l'état de l'art actuel. En outre, des avancées méthodologiques importantes et intéressantes ont été faites. Ceci était nécessaire compte tenu du caractère transformationnel du projet qui a des conséquences non seulement en termes de transport, mais

également en termes d'urbanisation et de développement économique. Pour les prendre en compte, il était nécessaire de trouver des méthodes nouvelles. Nous les avons trouvées et étions persuadés qu'elles étaient bonnes. Le rapport confirme cette opinion.

Le second point important concerne l'indication qui est faite dans le sens de la prudence. Les rapporteurs notent une prudence systématique dans l'évaluation des impacts. Les résultats auxquels nous arrivons en termes de valeur actuelle nette, en termes de bénéfice sont des résultats considérés comme très prudents et qui sous-estime très probablement la réalité des choses. Ceci est l'étude très intéressante du point de vue intellectuel, mais il y a aussi le projet. Le rapport par les avis qu'il donne sur les indicateurs socio-économiques et également par quelques mentions qu'il met dans les avis du SGPI, il y a peu de mentions sur l'intérêt du projet. Les avis du SGPI sont factuels. Il y a quelques mentions sur la qualité du projet, sur sa rentabilité bonne, très bonne. La rentabilité est à définir ; elle est résiliente, c'est-à-dire qu'elle résiste à des erreurs, à des mauvaises surprises. Enfin, les études de variantes ont été faites de façon correcte, de façon convaincante et de façon prudente. De ce point de vue, d'une manière générale, il y a une forme d'adoubement de l'étude et du projet.

Les points qui sont soulevés, pour la majorité d'entre eux concernent la méthodologie qui ne dépend pas du Conseil Scientifique, ni de Tisséo-Collectivités, mais du Ministère des Transports et de France Stratégie qui est le grand maître dans l'élaboration des méthodologies d'évaluation socio-économique. Toutes les recommandations qui sont faites concernent des sujets qu'il convient de porter auprès du Ministère et auprès de France Stratégie. Il insiste sur la recommandation relative au problème des effets sur le réchauffement climatique. Le rapport indique que l'étude aurait pu prendre d'autres dispositions que celles qui ont été prises en s'appuyant d'abord sur le rapport Quinet et ensuite sur la stratégie nationale du rapport carbone.

Le rapport Quinet qu'il connaît bien n'est pas le sien, mais celui de son fils. Ce rapport est sorti en même temps que l'étude et préconisait la prise en compte d'une valorisation du prix du carbone émis, différent de celui actuellement en vigueur. Les dispositions prises par ce rapport n'ont pas encore été actées.

Le deuxième point concerne la référence à la stratégie nationale bas carbone, avec un objectif de zéro émission nette en 2050 envisagé et qui impliquerait que toutes les voitures soient électriques en 2050 et que toute la source d'énergie électrique en 2050 soit non fossile. Le prendre comme hypothèse principale est dangereux. Ce n'est d'ailleurs pas recommandé par les textes. Cela va impliquer des choix qui vont s'avérer catastrophiques si cet objectif n'est pas atteint. On va redévelopper les automobiles, les autoroutes, etc.... Si ces autoroutes ne sont pas décarbonnées, nous irons à l'inverse de l'objectif cherché. Cela pose des problèmes méthodologiques très difficiles et le groupe méthodologique auquel il appartient, France Stratégie, doit s'attaquer au problème. Ce n'est pas simple. On ne peut pas reprocher à Tisséo-Collectivités de ne pas avoir pris ces hypothèses. Même si on les prenait, le projet resterait largement rentable.

Ceci concerne les remarques d'ordre méthodologique générales. Toutes les remarques ne vont pas être détaillées. Cette remarque là a été détaillée car elle apparaissait comme la plus significative et la plus importante. Les autres recommandations très peu nombreuses sont relatives à la nécessité de coordonner la politique des transports et la politique d'urbanisme pour faire en sorte que la densification se produise bien. Deux recommandations sur ce point : « il faut noter que l'objectif de densification se fonde sur un pari. Un pari dont l'aménagement urbain et économique des zones dont le développement restera encore largement potentiel ».

Une recommandation numéro trois à peu près identique à la précédente : « compte tenu de l'absence d'automatisme entre la réalisation d'une ligne de métro et le caractère dense de la ville, le projet de transport doit être accompagné d'une stratégie d'aménagement cohérente et volontaire ». C'est réalisé.

Voilà les éléments que Monsieur Quinet retire de cette contre-expertise. Une certaine satisfaction, car l'étude et le projet sont adoubés. Des recommandations qui seront utiles au plan central au niveau des ministères. Des recommandations qui concernent le projet qui sont normales et qui ne vous apprennent rien.

M. MARCONIS La lecture du rapport des contre-experts permet de se rendre compte de tout ce qui a été épluché, passé à la paille de fer concernant les modèles de trafic, les prévisions, etc... Un élément semble faire défaut : ce projet TAE ne correspond pas à un pari en matière d'organisation de la grande agglomération toulousaine. Des choix, des orientations sont consignés dans les SCOT avec une attention toute particulière, ces SCOT devenant beaucoup plus prescriptifs entre urbanisme et transport. Il est vrai que l'on fait des paris : il y a des zones à densifier, des zones à urbaniser, des zones à potentiel d'utilité foncière, Fondéyre ou autre qui éclairent les choix de tracés et les orientations prises en matière d'articulation urbanisme de transport et qui font que telle variante a été préférée à telle autre : aller vers les quartiers nord plutôt que revenir au centre. C'est un peu ce qu'il manque dans ce rapport : la prise en compte de tout ce qui est qualitatif et qui correspond à une vision stratégique de la grande agglomération toulousaine, vision stratégique qui s'exprime dans le document qui s'appelle le SCOT en cours de révision, mais qui a largement orienté la réflexion sur TAE et sur le tracé de la troisième ligne. C'est un pari. En matière d'urbanisme, il y a une vision stratégique, il y a des choix, des outils pour que ce pari soit effectif dans la réalité, puisque le SCOT devient prescriptif et contraignant. Il est intéressant de souligner que le projet de troisième ligne porté par les trois grandes collectivités : Toulouse Métropole, le SICOVAL et le Muretain Agglo a le même périmètre que le SCOT ; les deux réflexions ont donc été menées en parallèle dans un souci d'articulation assez fort. C'est peut-être parce qu'on a du mal à mettre des chiffres sur un certain nombre de choix stratégiques que les experts s'y sont moins attachés. Cela aurait éclairé un certain nombre de remarques comme les options de tracé par La Vache, par la desserte de certaines zones. Cette troisième ligne s'inscrit dans un cadre métropolitain où la stratégie définie se trouve dans le SCOT avec cette préoccupation, depuis la loi SRU, d'articuler urbanisme et transport qui a pesé fortement sur les choix qui ont été faits. C'est ce qu'il a regretté dans le rapport des contre experts un peu trop technique parfois.

M. LAFON Nous sommes toujours très attentifs au regard extérieur qui peut être porté sur les projets politiques publics qui sont les nôtres. Le point d'entrée numéro un qui a été mis en exergue est un point qui nous soucie tous, à savoir la stratégie environnementale de notre politique de transport en commun et plus particulièrement cette cible sur le carbone.

M. Lafon a eu l'occasion de prendre la parole dans cette assemblée, en tout début de mandat, sur les plans climat énergie territoriaux et sur la nécessité de valoriser à travers nos politiques de transport en commun les efforts ou les améliorations de nos conditions environnementales à travers cette action publique. Cela passait par la quantification de certificats d'énergie dans le cadre de renouvellement de matériel roulant ; cela passait également par un plan climat spécifique avec le rejet de gaz à effet de serre. Aujourd'hui, la cible carbone telle qu'elle est visée peut nous inciter, dans le cadre du chantier de la troisième ligne et du CLB concomitamment, à essayer d'être le plus vertueux possible : montrer à moment donné quelle serait notre empreinte carbone si nous ne faisons rien, notre empreinte carbone si nous investissons ou réalisons notre troisième ligne et dans

(suite propos M. Lafon) quelle temporalité le point d'équilibre se fait et dans quelle temporalité l'action publique que nous aurons menée sera améliorative par rapport au milieu sur lequel nous sommes intervenus. A ce titre-là, nous pouvons travailler avec une approche éthique en responsabilité sociale et sociétale sur le chantier que nous allons mener, de telle sorte que nous puissions verdir le plus possible cette troisième ligne, notamment par des programmes puits de carbone ou des plantations d'arbres, partout où c'est possible le long de ce tracé pour améliorer ce bilan carbone.

C'est une nécessité de montrer à nos concitoyens que notre action publique est améliorative par rapport à leur milieu, contrairement à ce que l'on pourrait peut-être voir, concevoir ou percevoir à court terme.

M. AREVALO signale qu'il a reçu le document hier, dans la journée. Il a essayé de lire les cinquante pages du rapport ainsi que les dix pages du rapport du conseil scientifique. Avec tout le respect qu'il doit aux personnes qui ont rédigé ces rapports, il souligne un langage assez technocratique, assez spécialisé et fait remarquer que lorsque l'on n'est pas un expert sur ces questions là, on finit par lire et par se demander si une deuxième lecture, voire une troisième lecture ne seront pas nécessaires. Il a été surpris par la lettre introductive du Secrétaire Général Pour l'Investissement qui induit déjà un élément, alors que son rôle devrait être de rester dans une forme de neutralité.

Certains éléments sont recensés dans le rapport, mais il est très difficile de pouvoir en effectuer une lecture critique si nous ne sommes pas experts sur le sujet.

On ne peut qu'espérer que la troisième ligne ait un effet carbone ; le contraire serait dramatique compte tenu du coût de ce projet pour les citoyens. La question qui nous amène à débattre est la comparaison entre cette solution et d'autres solutions. Compte tenu de l'investissement qu'on opère et qui est non négligeable, on peut se demander si cet investissement est le plus judicieux et le plus optimal au regard de cet enjeu climatique. Nous n'avons pas réellement de réponse sur cette question-là. Le rapport est assez technocratique. En tant qu' élu, M. Arévalo s'interroge sur le lien qui s'opère entre la structure technocratique, y compris parisienne, et ce milieu assez fermé de l'expertise des transports, et la structure politique : comment se construit un discours qui est envoyé ensuite vers l'opinion.

Sous forme de boutade, M. Arévalo a proposé d'envoyer un cavalier parlementaire pour essayer de supprimer les enquêtes publiques. Sous forme de deuxième boutade, il s'interroge sur l'idée de désigner un autre conseil scientifique constitué de sociologues et de psycho-sociologues totalement indépendants, qui nous éclaireraient cette fois ci sur la façon dont les opinions sont construites et comment les mécanismes de prises de décisions, font qu'à un moment donné, toute la machine se met en route pour arriver à justifier de la pertinence du projet. Le seul pari dans cette affaire-là est un pari de campagne électorale qui a été en partie gagné. A un moment donné, une équipe de campagne, en l'occurrence celle de la campagne municipale de la Ville de Toulouse, a engagé un pari de faire une proposition qui lui a permis entre autre de gagner. C'est un pari gagné.

Pour siéger au SMEAT qui élabore le SCOT, M. Arévalo aborde la question du lien entre le choix de la troisième ligne et l'urbanisme. Le choix du SCOT n'a pas précédé le choix du transport. Dans sa définition et dans sa nouvelle procédure de révision, le SCOT vient s'adapter à ce choix initial de troisième ligne. Ce n'est pas le choix d'un SCOT qui a conditionné le choix de cette troisième ligne. C'est plutôt l'inverse. Nous n'avons pas été cohérents dans la procédure puisque cela doit être la vision d'urbanisme qui détermine le choix du mode de transport. C'est un choix de campagne qui se respecte, mais ce pari amène progressivement à ce que le projet se mette en place et soit justifié par différents outils. C'est dans ce sens que le comité d'experts sociologues et psycho-sociologues serait très éclairant.

(suite propos M. Arévalo) Certainement que dans le futur, certains historiens pourront expliquer, comment les choses se sont organisées et se sont déroulées, dans le processus de choix politique,. Ces questions paraissent assez intéressantes à regarder. Nous sommes engagés dans un processus et il est tout à fait normal que l'équipe en responsabilité aille jusqu'au bout du processus. Ce sont les citoyens qui, plus tard, diront si la raison était de ce côté-là.

M. LE PRESIDENT rappelle que le rapport officiel a été reçu lundi. M. le Président est satisfait et ravi du rapport. S'agissant du pari de l'opinion que de parler de la troisième ligne évoqué par Henri Arévalo, il précise que lorsqu'on gagne un pari de l'opinion et que l'élection confirme ce pari, c'est plutôt bien. Les citoyens ont fait un choix électif.

Concernant la création d'un comité d'experts psycho-sociaux mis en avant par M. Arévalo, il indique que si nous allons dans cette direction, il faudra compter vingt ans pour faire un projet en France. On est loin de l'urgence environnementale. Si nous devons mettre en place un comité d'experts qui va analyser notre manière de décider et notre façon de communiquer, la France deviendra très vite un pays archéologique.

M. CHOLLET considère que l'impact santé ne doit pas être négligé sur ce projet de troisième ligne de métro. Il ne faut pas hésiter à le mettre en avant. C'est un impact majeur. Il faut différencier très clairement le CO2 et les objectifs carbone. Le CO2 abîme la planète, mais ne bousille pas la santé. En revanche, les polluants, les oxydes d'azote, les particules fines détériorent notre santé.

M. Chollet présente un document ATMO qui montre l'état des dioxydes d'azote sur l'ensemble de la métropole.

L'ensemble des mesures, dont celle-là qui va permettre de réduire l'exposition aux polluants, sera une bonne mesure. Même s'il n'y avait pas d'impact carbone, l'impact santé serait important. L'impact sur la santé est associé à des maladies chroniques, des milliers de décès et de maladies dans cette métropole. C'est un objectif majeur. Cette politique là et cette réalisation là vont dans ce sens.

M. GRASS Il a été présenté la semaine dernière tous les volets environnementaux de la troisième ligne de métro.

Il rappelle que les grecs anciens avaient finalement inventé l'écologie au IV et Vème siècle avant Jésus Christ avec quatre éléments importants : l'air, l'eau, le feu et la terre, que nous allons retrouver sur la troisième ligne de métro .

L'air : aujourd'hui, le métro, par son effet capacitaire et par son attractivité en matière de fréquence et d'offre est le meilleur moyen d'avoir un basculement de la voiture individuelle vers les transports publics. Une ligne de transport public de haute capacité comme la troisième ligne de métro a un effet massif et considérable sur le volume de gaz carbonique produit. On parle de millions de tonnes de gaz carbonique économisés.

Par ailleurs, les éléments développés par M. Chollet tels que les dioxydes d'azote sont effectivement très importants, ainsi que les particules fines. Tout ceci a un effet massif, puisque aujourd'hui, la voiture individuelle ainsi que les livraisons en ville produisent ces éléments polluants, avec des effets sur la santé publique.

Dans le sujet troisième ligne de métro, nous avons le thème de l'eau. Dans le développement urbain, un des problèmes lié aux ressources en eau concerne l'imperméabilisation des sols qui a un effet néfaste sur le stockage de l'eau. Aujourd'hui, contrairement à ce qui a pu être fait dans les années passées, nous porterons une attention particulière, au plan technique, pour maintenir des espaces non pas minéralisés mais perméables à l'eau.

(suite propos M. Grass) Le sujet énergie est un élément important et concerne davantage le domaine du matériel, où un appel d'offres sur le système est en cours. Il sera conclu en fin d'année. Toutes les propositions faites seront examinées attentivement, notamment en matière de récupération d'énergie la plus totale possible, puisqu'un système de transport consomme au démarrage, mais il produit de l'énergie électrique au freinage, la question étant de pouvoir réguler et gérer cela. Aujourd'hui, l'électronique de puissance permet de mieux gérer cette situation qu'il y a dix, quinze ou vingt ans.

Nous avons également un sujet de recherche. Nous regarderons dans quelle mesure nous pourrions utiliser la géothermie à certains endroits, à certains moments, ainsi que tous les autres aspects énergétiques (éclairage, etc...).

L'aspect terre concerne deux volets : le végétal avec un souci de développer la végétalisation par les arbres et autres végétaux, dont plusieurs milliers seront plantés avec la troisième ligne de métro, mais également dans les secteurs situés autour de cette troisième ligne de métro. Tisséo gère le projet métro, mais il ne faut pas oublier que le SICOVAL et Toulouse Métropole auront à charge l'aménagement autour des stations. En dehors de la notion d'arbres, nous allons essayer de développer un élément qui n'a pas été fait jusqu'à présent : les espaces libres, sous les viaducs par exemple, seront végétalisés puisque c'est un espace qui est plus ou moins neutralisé. Il existe de nombreux endroits où l'on pourra créer de la végétation, ce qui permettra à la fois la perméabilisation des sols et le verdissement.

M. Grass termine par l'aspect relatif au problème d'évacuation des terres qui seront retirées par les tunneliers notamment. Ce sont des volumes assez considérables. La réglementation impose un certain nombre de contraintes en matière de traitement de certains déchets. Nous avons besoin de détecter des pollutions éventuelles et potentiellement de traiter certaines sur place, car il est interdit de les évacuer telles quelles. Par ailleurs, nous nous sommes fixés un objectif de recyclage de certains matériaux extraits vers d'autres chantiers.

Nous demanderons dans les appels d'offres à venir que soit traité le mieux possible le transport de ces terres en grand volume en promouvant les deux modes les moins polluants : la voie d'eau avec le Canal du Midi qui traverse Toulouse et la voie ferrée. Ce sont les deux hypothèses que l'on demandera de regarder aux entreprises candidates.

Du point de vue environnemental, ce projet sera exemplaire. Nous nous sommes donnés comme objectif d'avoir une infrastructure de haute qualité environnementale. Aujourd'hui, il n'y a quasiment pas de projets d'infrastructures qui le sont. Cette troisième ligne sera la première ligne de métro qui affiche cette ambition en tant qu'infrastructure.

M. AREVALO est très satisfait d'entendre tous ces discours. Toutes les analyses et propositions faites par les écologistes deviennent une évidence pour tout le monde. Il en est ravi. C'est une belle victoire pour sa sensibilité et pour les écologistes. Il est tout à fait d'accord avec les propos de Monsieur Chollet. La question santé est déterminante dans nos préoccupations. Ce sont plus de 30 000 décès prématurés en France dus à la dégradation de la qualité de l'air. C'est considérable. C'est un impact majeur de ce projet. Tout le monde s'émeut de la mortalité routière, mais nous avons également des décès prématurés liés à cette question là.

La carte de l'ATMO est intéressante. On constate que l'axe le plus pollué se situe sur les bords du Canal du Midi.

(suite propos M. Arévalo) M. Arévalo avait émis une proposition qui consistait à réaménager le Canal du Midi avec une ligne de tramway . D'autres propositions pourraient apporter un certain nombre de réponses, faisant en sorte que ce magnifique ouvrage d'art devienne un lieu paisible avec un tramway, des vélos et pratiquement sans voiture, dont moins de pollution à cet endroit là. Il n'est pas sûr que tous les résidents et tous les salariés qui travaillent aux abords du Canal du Midi aient conscience de se trouver dans un des lieux les plus pollués de la grande agglomération.

Même si la troisième ligne aura un effet sur la qualité de l'air, d'autres solutions peuvent également avoir un effet positif sur l'état de l'air.

M. Arévalo souligne le problème de la qualité de l'air à l'intérieur du métro : particules liées à l'usure des pneumatiques, des matériaux, etc... . Cette situation peut avoir un impact sur la santé pour les personnes qui prennent quotidiennement le métro. C'est un élément à prendre en compte.

M. GRASS précise que l'air intérieur du métro fait l'objet d'une surveillance régulière. Par ailleurs, dans les objectifs fixés, il est prévu un débat fer-pneu et un bilan à faire.

Concernant le freinage, les particules nocives existent en nombre tant que le freinage physique est utilisé. La récupération électrique par l'énergie est intéressante, car nous aurons moins de freinage physique, et donc moins de particules émises par le freinage.

M. LE PRESIDENT : sans reprendre le débat de base tram-métro de 1983, M. le Président souligne que ce projet métro est un projet global, alors que le point évoqué par M. Arévalo est un point particulier.

Il invite M. Arévalo à remonter la carte jusqu'au Fer à Cheval qui est devenu un point de congestion majeure de Toulouse depuis que le tramway y passe. Le débat de Bordeaux et de Nantes dans les mois qui viennent pour les prochaines élections municipales aura pour objet la mise en place d'un système métro face à la congestion du tramway qui ne peut plus progresser par rapport à la demande. C'est assez compliqué.

M. GRASS invite M. Arévalo à regarder un très beau film publié par Toulouse Métropole sur le Canal du Midi où il est question des berges du canal. Le fait d'avoir des alternatives avec la troisième ligne de métro sur un axe qui va du centre vers le sud-est permettra de végétaliser les berges qui aujourd'hui sont dédiées à la voiture individuelle. C'est la meilleure solution puisque cet axe sera ouvert aux piétons et aux vélos. C'est mieux que la voiture ou le tramway.

Il rappelle que le métro a deux fois plus de trafic qu'un tramway et deux fois plus d'effet sur l'atmosphère.

M. MARCONIS Lors du troisième forum Toulouse Patrimoine Avenir, sur lequel il a beaucoup travaillé avec Joan Busquets, le fait qu'il y ait une troisième ligne, qui va amener à repenser toute cette circulation aberrante mise en place depuis 1964 de part et d'autre du canal, va permettre de reconquérir les abords du canal et d'imposer de la végétalisation, des modes doux de circulation, etc... Cela ne sera possible qu'avec un trafic délesté grâce à la troisième ligne de métro.

M. LE PRESIDENT remercie MM. Quinet et Marconis pour leur intervention et profite de cette séance pour leur dire combien leur travail est apprécié et qui se révèle être d'une grande utilité. Cela va se poursuivre dans les mois qui viennent.

6 - AFFAIRES JURIDIQUES ET FINANCIERES

6.1- APPROBATION DU COMPTE ADMINISTRATIF 2018 DU SMTC

Rapporteur : M. BRIAND

M. BRIAND souligne deux éléments d'information très importants : le premier concerne la rémunération de la régie d'exploitation, qui, grâce aux efforts conjugués de la Régie et de Tisséo-Collectivités pour conforter la démarche inscrite au contrat de service public, va être, au terme du compte administratif 2018 et au terme de l'avenant n° 4 du contrat de service public, calée à 242 millions d'euros. Pour la troisième année consécutive, nous sommes dans le tunnel 240-242.

Nous avons démontré ce qui a été dit depuis le début du mandat : la maîtrise des dépenses d'exploitation du réseau est possible tout en ayant un accroissement ; les volumes en termes d'offre kilométrique comme de fréquentation ont augmenté de manière forte. Ceci est constaté sur les recettes d'exploitation puisque, nous avons 14 % d'augmentation de recettes d'exploitation, essentiellement liés à l'augmentation de la fréquentation. On se rend compte qu'il y a un effet extrêmement important de rationalisation de l'offre, d'adaptation de l'organisation de la régie, de productivité dans un certain nombre de cas qui permettent d'avoir une offre qui se développe et un coût de production qui se situe à un niveau stable depuis trois exercices. Cet enjeu majeur joue un rôle dans les futurs équilibres.

D'autres éléments d'explications sur les dépenses du réseau : Le réseau Mobibus avec 5.3 millions de charges d'exploitation, les dépenses et les compensations tarifaires versées à la Région pour la ligne C et les dépenses d'investissement telles qu'elles vous sont présentées.

L'élément fondamental de ce compte administratif confirme et conforte les résultats 2016 et 2017. Il confirme et conforte la stratégie de la maîtrise des dépenses d'exploitation tout en ayant un développement de l'offre commerciale et de l'attractivité du réseau dans un contexte tout de même contraint : les travaux DOCA entraînent une rupture sur la ligne A et provoquent un impact massif en termes de fréquentation et également en termes de charge pour compenser l'arrêt de la ligne. Malgré ce contexte, le réseau a une très bonne dynamique en termes de fréquentation, en termes d'exploitation et, pour Tisséo-Collectivités, en termes de résultats financiers.

INTERVENTIONS :

M. AREVALO rappelle qu'il a salué l'année dernière le travail effectué par le Président et le Directeur Général de Tisséo-Voyageurs visant à optimiser le fonctionnement de la régie et à faire en sorte de réduire la charge d'exploitation. Il les félicite à nouveau cette année, et aborde un élément stratégique : la question de la sous-traitance. Le recours à la sous-traitance a permis d'arriver à ce résultat. Il faut rester extrêmement vigilant sur la qualité du travail fait par les sous-traitants et l'image qu'ils génèrent. Un certain nombre de sous-traitants utilisent les anciens bus de Tisséo et les voyageurs ne savent pas toujours différencier le bus direct de Tisséo et celui du sous-traitant. Il faut donc rester extrêmement attentif à ces questions-là. Tisséo Voyageurs fonctionne avec une certaine opérationnalité, mais ce système reste très fragile. Tisséo-Voyageurs est une grande entreprise avec énormément de personnel. Lorsqu'on fait de l'optimisation, il faut savoir trouver le bon point d'équilibre et ne pas trop tirer sur l'élastique. A moment donné, il peut craquer soudainement et amener de mauvaises surprises.

S'agissant du vote du compte administratif, M. Lattes se retire préalablement au vote et laisse la présidence à M. Lafon, premier vice-président de Tisséo-Collectivités.

Après en avoir délibéré et à l'unanimité des suffrages exprimés
(M. Lattes ne prend pas part au vote)

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- D'approuver le compte administratif 2018 du SMTC dressé par son Président.

Une fois le vote acquis, M. Lattes préside à nouveau la séance.

6.2 - APPROBATION DU COMPTE DE GESTION 2018 DU SMTC

Rapporteur : M. BRIAND

Le Compte de Gestion de l'exercice 2018, présenté par la Paierie Départementale, comptable du SMTC, retrace à l'identique les résultats du compte administratif 2018.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- D'approuver le Compte de Gestion 2018 du budget du SMTC dressé par la Paierie Départementale, identique au résultat de clôture du Compte Administratif 2018.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

6.3 - AFFECTATION DU RESULTAT DE L'ANNEE 2018 DU BUDGET DU SMTC

Rapporteur : M. BRIAND

L'excédent de fonctionnement du compte administratif 2018 s'élève à 197,502 millions d'euros. Suivant les dispositions de la nomenclature budgétaire M43, il convient d'affecter ce résultat par décision du Comité Syndical.

Il est proposé :

- d'affecter un montant de 50,148 millions d'euros en recette d'investissement du budget 2019
- de reporter un montant de 147,353 millions d'euros en recette de fonctionnement du budget 2019

Il est rappelé que les résultats de l'année 2018 ont déjà été repris par anticipation au budget primitif 2019.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- De décider d'affecter l'excédent de fonctionnement du compte administratif 2018 d'un montant de 197 502 115,21 euros comme suit :
 - 50 148 747,54 euros affecté sur l'article 1068 de la section recettes d'investissement du budget 2019.
 - 147 353 367,67 euros reporté sur l'article 002 de la section recettes de fonctionnement du budget 2019.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

1 – TOULOUSE AEROSPACE EXPRESS ET CONNEXION LIGNE B

1.2 - 3^{ème} LIGNE DE METRO – AUTORISATION DE SIGNER LE MARCHE N° M3 2018 13561 M : MAITRISE D'ŒUVRE INFRASTRUCTURES SECTEUR NORD-OUEST AVEC LE GROUPEMENT ARTELIA/BG INGENIEURS CONSEILS/AR THEME ASSOCIES – HARTER ARCHITECTURE.

1.3 - 3^{ème} LIGNE DE METRO – AUTORISATION DE SIGNER LE MARCHE N° M3 2018 13562 M : MAITRISE D'ŒUVRE INFRASTRUCTURES SECTEUR SUD EST AVEC LE GROUPEMENT ARCADIS ESG / OTEIS / SEQUENCES.

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

Dans le cadre de la réalisation de la 3^{ème} ligne de métro, **les délibérations 1.2 et 1.3** visent à autoriser la signature de deux marchés de maîtrise d'œuvre. Ces 2 marchés font suite à la première consultation, déclarée sans suite en décembre 2017, pour le marché de maîtrise d'œuvre sur l'ensemble de la 3^{ème} ligne de métro. Il a alors été décidé d'allotir les prestations de maîtrise d'œuvre infrastructures en 3 secteurs géographiques : le secteur Centre, attribué en Commission d'Appel d'Offre du 26 mars dernier, le secteur Nord-Ouest et le secteur Sud-Est qui font l'objet respectivement des délibérations 1.2 et 1.3.

La Commission d'Appel d'Offre du 28 mai a attribué le marché de maîtrise d'œuvre pour le secteur Nord-Ouest au groupement ARTELIA / BG INGENIEURS CONSEILS / AR – THEME Associés / HARTER Architecte pour un montant de près de **13 M€**, soit un taux de maîtrise d'œuvre de l'ordre de 6,73 %. Elle a également attribué celui pour le secteur Sud-Est au groupement ARCADIS ESG / OTEIS / SEQUENCES pour un montant d'un peu plus de **11, 7 M€**, soit un taux de maîtrise d'œuvre de l'ordre de 6,78 %.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

➤ POINT 1.2 :

- D'autoriser Tisséo Ingénierie (SMAT) à signer avec le groupement ARTELIA/BG Ingénieurs Conseils/AR THEME Associés – HARTER Architecture, le marché n° M3 2018 13561 M pour les prestations de maîtrise d'œuvre infrastructures de la 3^{ème} ligne de métro sur le Secteur Nord-Ouest, pour un montant de 12 953 445.40€HT et un montant global d'indemnités d'attente de 41 830€ relatives à la levée d'option des tranches optionnelles par le Maître d'ouvrage conformément aux termes du marché, soit un total de 12 995 275.40€HT.

- D'autoriser les dépenses correspondantes.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

➤ POINT 1.3 :

- D'autoriser Tisséo Ingénierie (SMAT) à signer avec le groupement ARCADIS ESG/OTEIS/SEQUENCES le marché n° M3 2018 13562 M pour les prestations de maîtrise d'œuvre infrastructures de la 3^{ème} ligne de métro sur le Secteur Sud-Est, pour un montant de 11 704 877€HT et un montant global d'indemnités d'attente de 40 600€ relatives à la levée d'option des tranches optionnelles par le Maître d'ouvrage conformément aux termes du marché, soit un total 11 745 477€HT.
- D'autoriser les dépenses correspondantes.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

2- PLANIFICATION ET ECO MOBILITES

2.1 - COMPATIBILITE PLU / PDU : AVIS SUR LE PROJET DE REVISION DU PLU DE LA COMMUNE DE LABASTIDE SAINT SERNIN.

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

Tisséo Collectivités a été saisi par la commune de Labastide Saint-Sernin (commune membre de la communauté de communes des Coteaux de Bellevue) sur son projet de révision du PLU dans le cadre de la procédure de consultation des personnes publiques associées.

Un avis favorable est donné sur ce projet de révision de PLU.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- D'émettre un avis favorable au projet de révision du PLU de Labastide Saint-Sernin.
- De proposer que le rapport de présentation du PLU cite le Projet Mobilités 2020.2025.2030 et positionne les réponses apportées par le document d'urbanisme local aux orientations générales portées par les trois leviers « Report modal », « Cohérence urbanisme mobilité » et « Organisation des réseaux et des stationnements ».

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

2.2 - PLAN DE MOBILITE : CONVENTION DE PARTENARIAT N° 2019-1040 AVEC CAPGEMINI TECHNOLOGY SERVICES – AUTORISATION DE SIGNER LA CONVENTION.

2.3 - PLAN DE MOBILITE : CONVENTION DE PARTENARIAT N° 2019-1041 AVEC CAPGEMINI DIGITAL ENGINEERING & MANUFACTURING SERVICE – AUTORISATION DE SIGNER LA CONVENTION.

2.4 - PLAN DE MOBILITE : CONVENTION DE PARTENARIAT N° 2019-1042 AVEC L'IRT ANTOINE DE SAINT EXUPERY (INSTITUT DE RECHERCHE TECHNOLOGIQUE) – AUTORISATION DE SIGNER LA CONVENTION.

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

Trois nouvelles demandes d'accompagnement par Tisséo Collectivités pour élaborer un plan de mobilité employeur font l'objet d'un partenariat : l'entreprise CAPGEMINI TECHNOLOGY SERVICES (2711 salariés), CAPGEMINI DIGITAL ENGINEERING & MANUFACTURING SERVICE (1000 salariés) et l'IRT ANTOINE DE SAINT EXUPERY (250 salariés).

A ce jour, 43 plans de mobilité employeur ont été déposés sur la plateforme extranet PDE de Tisséo Collectivités. Cela portera à 201 le nombre de démarches de plan de mobilité accompagnées par Tisséo Collectivités.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

➤ POINT 2.2

- D'approuver les termes de la convention de partenariat entre CAPGEMINI TECHNOLOGY SERVICES et Tisséo collectivités.
- D'autoriser le Président à signer ladite convention.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

➤ POINT 2.3

- D'approuver les termes de la convention de partenariat entre CAPGEMINI DIGITAL ENGINEERING & MANUFACTURING SERVICE et Tisséo collectivités.
- D'autoriser le Président à signer ladite convention.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

➤ POINT 2.4

- D'approuver les termes de la convention de partenariat entre l'IRT ANTOINE DE SAINT EXUPERY (INSTITUT DE RECHERCHE TECHNOLOGIQUE) et Tisséo collectivités.
- D'autoriser le Président à signer ladite convention.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

2.5 - COVOITURAGE : CONVENTION DE COVOITURAGE N° 2019-1043 AVEC L'ECOLE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE (ENAC) AU TITRE DU PRIX TROPHÉES ECOMOBILITE 2018 : AUTORISATION DE SIGNER LA CONVENTION.

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

Dans le cadre de la labellisation des plans de mobilité, l'ECOLE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE (ENAC) a obtenu la distinction « Trophée Prix spécial du jury » lors de l'édition 2018 des Trophées Ecomobilité.

Ce Trophée permet d'accéder au service de covoiturage de Tisséo pour les salariés de l'ENAC, afin de diminuer l'usage de la voiture individuelle dans les déplacements domicile - travail.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- D'approuver le projet de convention entre Tisséo Collectivités et l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile et autorise son Président à signer ladite convention.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

2.6 - COVOITURAGE : MISE EN ŒUVRE DE L'APPEL A PROJET « EXPERIMENTATION DU SERVICE DE COVOITURAGE » AVEC L'OPERATEUR KLAXIT SUR LES TERRITOIRES PERIURBAINS DU MURETAIN-AGGLO ET DU SICOVAL – AUTORISATION DE SIGNER LA CONVENTION N° 2019-1046.

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

Par délibération D.2019.02.06.3.6, une convention de partenariat entre Tisséo Collectivités et Klaxit, fixant les engagements réciproques et les conditions générales du partenariat pour l'appel à projet covoiturage sur les territoires périurbains du Muretain Agglo et du Sicoval, a été approuvée. Coovia intervenait sur la communication auprès des habitants des territoires concernés.

Depuis, l'entreprise Coovia a été mise en liquidation judiciaire. Klaxit s'engage à reprendre les engagements initiaux.

Il convient donc de reprendre les termes de la convention initiale 2019 – 1013 qui préciseront les nouveaux engagements de Klaxit.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- D'approuver les termes de la convention de partenariat n° 2019-1046 entre l'opérateur Klaxit et Tisséo Collectivités.
- D'autoriser le Président à signer ladite convention.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

3 - ETUDES ET PROSPECTIVES

3.1 - CAMINO-T : APPROBATION DE LA CONVENTION DE COOPERATION.

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

Il s'agit de la poursuite du partenariat mis en œuvre depuis 2006, sous le nom de Système Global de Gestion des Déplacements (SGGD).

La convention proposée porte sur la période 2019-2025. Elle permettra de continuer à faire vivre et développer les outils existants comme l'observatoire ou le modèle de déplacements et de développer de nouvelles actions partenariales.

La participation du Tisséo Collectivités s'élève à 89 220 € sur un montant global de 388 000 €, soit 23 %.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- D'approuver la convention de coopération CAMINO/T.
- D'autoriser le président à signer la convention.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

4 - PROJETS TERRITORIALISÉS

4.1 – DOUBLEMENT DE LA CAPACITE LIGNE A – AUTORISATION DE SIGNER LA CONVENTION DE REMBOURSEMENT POUR LA RESTITUTION DE MOBILIERS URBAINS N° 52M 2019 13907 CN CONCLUE AVEC TOULOUSE METROPOLE : ETUDES ET TRAVAUX DE RESTITUTIONS URBAINES DANS LE CADRE DE L'OPERATION DE DOUBLEMENT DE LA CAPACITE DE LA LIGNE A DU METRO DE L'AGGLOMERATION TOULOUSAINE (MA LIGNE A EN XXL)

4.2 – DOUBLEMENT DE LA CAPACITE LIGNE A – AUTORISATION DE SIGNER LA CONVENTION DE REMBOURSEMENT POUR LA RESTITUTION DE L'ECLAIRAGE PUBLIC N° 52M 2019 13906 CN CONCLUE AVEC LA VILLE DE TOULOUSE : ETUDES ET TRAVAUX DE RESTITUTIONS D'ECLAIRAGE PUBLIC DANS LE CADRE DE L'OPERATION DE DOUBLEMENT DE LA CAPACITE DE LA LIGNE A DU METRO DE L'AGGLOMERATION TOULOUSAINE (MA LIGNE A EN XXL)

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

Les délibérations 4.1 et 4.2 ont pour objet d'approuver deux conventions, l'une à conclure avec Toulouse Métropole pour réaliser les travaux de remise en place du mobilier urbain et de reprise du pavage sur 7 stations de la ligne A, pour un montant de l'ordre de 270 000 €.

La seconde convention est à conclure avec la Ville de Toulouse pour réaliser les travaux de remise en place de l'éclairage public sur les mêmes 7 stations de la ligne A du métro pour un montant d'un peu plus de 65 000 €.

INTERVENTIONS POINT 4.1 :

M. LAFON a évoqué précédemment la responsabilité sociale et sociétale de l'ensemble des collectivités locales.

M. Lafon rappelle un douloureux souvenir dans le cadre d'opérations de pavages de la Ville de Toulouse qui avait eu recours à du porphyre chinois devenu ensuite du porphyre du Mozambique. Il ne parle même pas des conditions de travail d'extraction de ces matériaux ni du bilan carbone de leur acheminement. C'est peut-être l'occasion aujourd'hui, autour du mobilier urbain et autour des stations de métro, de réfléchir sur la mise en valeur patrimoniale de notre savoir-faire local sur le choix des matériaux. Il pense notamment à la brique toulousaine qui est encore fabriquée, de manière un peu trop rare à son goût, dans la proche agglomération toulousaine et également aux extractions de proximité qui existent encore aujourd'hui. Il faut à la fois mettre en avant le patrimoine local aussi bien architectural que le savoir-faire industriel local, plutôt que d'aller dans une course effrénée à travers des marchés publics qui n'ont que pour seul critère le prix, au détriment de la proximité, de la qualité de vie et de notre économie locale.

M. LE PRESIDENT précise qu'on va s'inscrire dans cette même ligne et s'engager à ce que Tisséo n'achète pas de pavé chinois et encore moins de couleur noire car c'est un piège à chaleur.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

➤ POINT 4.1

- D'approuver les termes de la convention de remboursement pour la restitution de mobiliers urbains n° 52M 2019 13907 CN conclue avec Toulouse Métropole : études et travaux de restitutions urbaines dans le cadre de l'opération de doublement de la capacité de la ligne A du métro de l'agglomération toulousaine (ma ligne A en XXL).
- D'autoriser les dépenses correspondantes.
- D'autoriser Tisséo Ingénierie à signer avec Toulouse Métropole la convention d'études et travaux n° 52M 2019 13907 CN pour un montant de 271 000 €HT.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

➤ POINT 4.2

- D'approuver les termes de la convention de remboursement pour la restitution de l'éclairage public n° 52M 2019 13906 CN conclue avec la Ville de Toulouse : études et travaux pour la remise en place de l'éclairage public dans le cadre de l'opération de doublement de la capacité de la ligne A du métro de l'agglomération toulousaine (ma ligne A en XXL).
- D'autoriser les dépenses correspondantes.
- D'autoriser Tisséo Ingénierie à signer avec la Ville de Toulouse la convention d'études et travaux n° 52M 2019 13906 CN pour un montant de 65 560 € TTC.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

4.3 – DOUBLEMENT DE LA CAPACITE LIGNE A – STATIONS COURTES SOUTERRAINES : AVENANT N° 2 AU MARCHÉ 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 : AUTORISATION DE SIGNER L'AVENANT

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

La délibération 4.3 concerne les travaux sur les stations courtes souterraines. Elle vise à autoriser la signature d'un avenant au marché de gros œuvre, passé avec le groupement mené par EIFFAGE, pour intégrer des prestations complémentaires d'un montant d'un peu plus de 30 000 €.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- D'approuver l'avenant n°2 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 +31 538,52 € HT.
- D'autoriser Tisséo Ingénierie à signer ledit avenant et les dépenses correspondantes.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

4.4 – DOUBLEMENT DE LA CAPACITE LIGNE A - INDEMNITES A VERSER AU COMMERÇANT : BOUCHERIE CANDILLE
4.5 – DOUBLEMENT DE LA CAPACITE LIGNE A - INDEMNITES A VERSER AU COMMERÇANT : SARL LES CINQ SAISONS - LE DUPLEX
4.6 – DOUBLEMENT DE LA CAPACITE LIGNE A - INDEMNITES A VERSER AU COMMERÇANT : SAS PIZZERIA VECCHIO
4.7 – DOUBLEMENT DE LA CAPACITE LIGNE A - INDEMNITES A VERSER AU COMMERÇANT : CITIZ HOTEL
4.8 – DOUBLEMENT DE LA CAPACITE LIGNE A - INDEMNITES A VERSER AU COMMERÇANT : SARL BIO JAURES - BIOCOOP

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

Les **délibérations 4.4 à 4.8** ont pour objet d'approuver le versement d'une indemnité à 5 commerces, dont les travaux sur la ligne A ont perturbé l'activité, conformément à l'avis donné par la commission d'indemnisation qui s'est tenue le 24 mai dernier, pour un montant global d'indemnités d'un peu plus de 400 000 €.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

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

Commerce + adresse	Période concernée	Montant de l'indemnité
BOUCHERIE CANDILLE – 101 rue Vestrepain	du 1 ^{er} juillet 2017 au 31 décembre 2018	21 676 Euros
SARL LES CINQ SAISONS - LE DUPLEX – 24 allées Jean Jaurès	du 1 ^{er} septembre 2018 au 31 décembre 2018	55 130 Euros
SAS PIZZERIA VECCHIO – 22 allées Jean Jaurès	du 1 ^{er} janvier 2019 au 30 avril 2019	89 021 Euros
CITIZ HOTEL – 18 allées Jean Jaurès	du 1 ^{er} janvier 2019 au 30 avril 2019	191 840 Euros
SARL BIO JAURES – 32 allées Jean Jaurès	du 1 ^{er} janvier 2019 au 30 avril 2019	46 489 Euros

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

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

4.9 - TELEPHERIQUE URBAIN SUD - AUTORISATION DE SIGNER UN PROTOCOLE INDEMNITAIRE POUR LE SURVOL DES PARCELLES BD N°3, BD N°14, BD N°32, BD N°33, BD N°52 ET BD N°54

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

Dans le cadre du projet de Téléphérique Urbain Sud, la délibération **4.9** a pour objet d'approuver le protocole indemnitaire avec l'indivision concernée par le survol de parcelles situées sur la commune de Toulouse dont le montant s'élève à près de 12 000 €.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- D'autoriser la dépense correspondante.
- D'autoriser Tisséo Ingénierie à signer avec l'indivision S, le protocole indemnitaire pour le survol des BD n°3, BD n°14, BD n°32, BD n°33, BD n°52 et BD n°54 sises sur la commune de Toulouse dans le cadre du projet de Téléphérique Urbain Sud pour un montant 11 751 €.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

5 - GESTION DU PATRIMOINE

5.1 - TRAVAUX DEPOT BUS : OPERATION POUR L'EQUIPEMENT EN GNV DU DEPOT BUS DE TISSEO A COLOMIERS APPROBATION DES ETUDES D'AVANT-PROJET DEFINITIF (APD) EN VUE DE LA REHABILITATION DE BATIMENTS

5.2 – TRAVAUX DEPOT BUS : OPERATION POUR L'EQUIPEMENT EN GNV DU DEPOT BUS DE TISSEO A COLOMIERS – APPROBATION DES ETUDES D'AVANT-PROJET (AVP) EN VUE DE LA CONSTRUCTION D'INFRASTRUCTURES NEUVES

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

Dans le cadre de l'opération « Equipement en GNV du dépôt de Colomiers », les délibérations **5.1** et **5.2** visent à approuver les études d'avant-projet pour d'une part, valider les travaux de réhabilitation des bâtiments et d'autre part, ceux de construction des infrastructures de chargement. Le montant total de ces travaux s'élève respectivement à un peu plus de 1,1 M€ et à 2,9 M€.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

➤ POINT 5.1

- D'approuver les études d'Avant-Projet Définitif des travaux de réhabilitation de bâtiments pour l'équipement en GNV du dépôt bus de Tisséo à Colomiers.
- D'arrêter le coût prévisionnel des travaux au stade des études d'Avant-Projet Définitif sur lequel s'engage le maître d'œuvre à 1 140 982,50 € HT (valeur mai 2019).

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

➤ POINT 5.2

- D'approuver les études d'Avant-Projet des travaux de construction d'infrastructures neuves pour l'équipement en GNV du dépôt bus de Tisséo à Colomiers.
- D'arrêter le coût prévisionnel des travaux au stade des études d'Avant-Projet sur lequel s'engage le maître d'œuvre à 2 922 600 € HT (valeur mars 2019).

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

5.3 – SYSTEMES DE TRANSPORT GUIDES – MARCHE M 2019-0112 : MISSIONS D'ASSISTANCE TECHNIQUE DU SYSTEME VAL A CONCLURE AVEC LA SOCIETE SIEMENS – AUTORISATION A SIGNER LE MARCHE.

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

La délibération **5.3** a pour objet d'approuver un marché subséquent à l'accord-cadre conclu avec SIEMENS pour les études et le développement d'évolutions fonctionnelles au système VAL.

Ce marché subséquent, d'un montant maximum de 2,4 M€, porte sur l'assistance technique qu'apportera SIEMENS pour résoudre des problématiques techniques, réglementaires ou sécuritaires sur des équipements ou des évolutions matérielles et logicielles.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- D'autoriser le Président à signer le marché M 2019-0112 avec la société SIEMENS pour réaliser les missions d'assistance technique pour un montant maximum de 2,4M €H.T. sur la durée totale du contrat ainsi que les avenants au marché 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.

6 – AFFAIRES JURIDIQUES ET FINANCIERES

6.4 - BILAN ANNUEL DES ACQUISITIONS ET CESSIONS IMMOBILIERES DE L'ANNEE 2018

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

En application des dispositions de l'article 11 de la loi n° 95-127 du 8 février 1995 relative aux marchés publics et aux délégations de service public, les collectivités territoriales et leurs groupements doivent délibérer tous les ans sur le bilan de leurs acquisitions et cessions immobilières.

S'agissant plus particulièrement des syndicats mixtes, cette obligation apparaît désormais à l'article L. 5722-3 du Code Général des Collectivités Territoriales.

Le bilan des acquisitions et des cessions des biens immobiliers effectuées directement par le SMTC figure en annexe 1 de la délibération.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- De décider de prendre acte du bilan des acquisitions et des cessions immobilières réalisées directement par le SMTC au cours de l'exercice 2018 et figurant en annexe 1.
- De dire que la présente délibération sera annexée au Compte Administratif de l'exercice 2018.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

6.5 - TISSEO-VOYAGEURS : APPROBATION DE LA NOMINATION DE DEUX NOUVEAUX REPRESENTANTS DU PERSONNEL AU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

Suite aux élections professionnelles qui se sont déroulées le 18 avril 2019, au sein de l'EPIC TISSEO : Monsieur Jordan DESCOURTIS et Monsieur Stéphane CHAPUIS, ont été élus représentants du personnel par les membres du comité social et économique, le 02 mai dernier.

Il est proposé de prendre acte de la nomination de Monsieur Jordan DESCOURTIS et de Monsieur Stéphane CHAPUIS aux postes d'Administrateurs au sein du Conseil d'Administration de l'EPIC-TISSEO en tant que représentants du personnel.

Après en avoir délibéré et à l'unanimité des suffrages exprimés (M. Del Borrello ne prend pas part au vote)

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- De prendre acte de la nomination de Monsieur Jordan DESCOURTIS et de Monsieur Stéphane CHAPUIS aux postes d'Administrateurs au sein du Conseil d'Administration de l'EPIC.

7 - RESSOURCES HUMAINES ET ORGANISATION

7.1 - MODIFICATION DU TABLEAU DES EFFECTIFS

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

Suite à la délibération D.2019.02.06.10.2 relative au poste de chargé d'études Etudes et Prospectives H/F et au lancement de la procédure de recrutement, il est nécessaire de modifier le tableau des effectifs et d'intégrer un poste d'ingénieur territorial.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

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

Poste	Situation ancienne	Situation nouvelle
Ingénieur	6	7

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

8 - COMMUNICATION

8.1 - PARTENARIAT ET CONVENTION N°2019-1048 ENTRE TISSEO COLLECTIVITES ET LA VILLE DE TOULOUSE DANS LE CADRE DU FESTIVAL RIO LOCO 2019 : APPROBATION ET AUTORISATION DE SIGNER LA CONVENTION.

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

Le Festival Rio Loco se tiendra du 13 au 16 juin 2019.

Tisséo-Collectivités s'engage à mettre à disposition, du 11 au 17 juin 2019, quatre emplacements bus sur le parking de la gare de bus situé au Cours Dillon et à prolonger les horaires des derniers départs du métro jusqu'à 1H00 du matin, la nuit du mercredi du 13 juin 2019.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- D'approuver les termes de la convention de partenariat avec la Ville de Toulouse.
- D'autoriser le Président à signer ladite convention.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

8.2 - ACCORD-CADRE M2018-0353 - IMPRESSION, FAÇONNAGE ET LIVRAISON DES PUBLICATIONS ET DIVERS IMPRIMES DE TISSEO COLLECTIVITES – LOT N°2 SERIGRAPHIE IMPRESSION GRAND FORMAT A CONCLURE AVEC LA SOCIETE AFFICOLOR AUTORISATION DE SIGNER L'ACCORD-CADRE

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

Les prestations feront l'objet d'un accord cadre à bons de commande mono-attributaire conclu en application des articles 78 et 80 du Décret n°2016-360 du 25 mars 2016, pour une durée initiale d'une année à compter de sa notification. Il est renouvelable 3 fois par reconduction tacite pour une période de 1 année(s).

Le montant minimum annuel de commandes est de 500,00€ H.T., et le montant maximum annuel de commandes est de 20 000,00 €HT.

Le marché a fait l'objet d'une procédure d'appel d'offres ouvert passée en application des articles 66, 67 et 68 du Décret n°2016-360 du 25 mars 2016.

La Commission d'Appel d'Offres a, dans sa séance du 28 mai 2019, attribué l'accord-cadre pour l'impression, façonnage et livraison des publications et divers imprimés de Tisséo Collectivités – Lot n°2 Sérigraphie impression grand format à la société AFFICOLOR pour un montant maximum de 80 000,00€ HT, le détail estimatif remis s'élevant à 55 930,00 €HT.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- D'autoriser Monsieur le Président de Tisséo Collectivités à signer l'accord-cadre M2018-0353 : Impression, façonnage et livraison des publications et divers imprimés de Tisséo Collectivités – Lot n°2 Sérigraphie impression grand format avec la société AFFICOLOR pour un montant maximum de 80 000,00€H.T, ainsi que les avenants à l'accord-cadre sans incidence financière.
- D'autoriser Monsieur 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.

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 10H30.