

D.2016.10.19.3.1

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

Séance du 19 Octobre 2016

3 – RESEAU STRUCTURANT
3.1 - Délibération Cadre : Définition du projet de Connexion des Lignes B et Toulouse Aerospace Express à la future station INPT de Labège Innopole

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

	PRESENTS	POUVOIR	ABSENTS EXCUSES
TOULOUSE METROPOLE			
ANDRÉ Gérard	X		
AUJOLAT Michel	X		
BRIAND Sacha	X		
CARNEIRO Grégoire	X	X (M.Briand à partir de 13h35)	
CHOLLET François	X		
DEL BORRELLO Marc	X		
GRASS Francis	X	X (M. Lattes à partir de 12h07)	
KELLER Bernard		X (M. Moudenc)	
LAGLEIZE Jean-Luc		X (Mme Marti)	
LATTES Jean-Michel	X		
MARTI Marthe	X		
MOUDENC Jean-Luc	X		
TRAUTMANN Pierre	X		
TRAVAIL-MICHELET Karine	X		
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU SICOVAL			
AREVALO Henri	X		
LAFON Arnaud	X		
SITPRT			
BACOU Denis	X		
LERY Sébastien	X	X (M. Bacou à partir de 13h42)	
MURETAIN AGGLO			
ROUCHON Adeline	X		
SUAUD Thierry	X		

Par sa délibération D.2016.02.10.1.1, le SMTC a défini le projet Toulouse Aerospace Express et son itinéraire de référence.

Par sa délibération D.2016.03.30.1.1, le périmètre des études du projet TAE a été actualisé pour intégrer notamment la desserte du sud-est toulousain, jusqu'à Labège – La Cadène.

C'est sur cet itinéraire que se tient actuellement le Débat Public, organisé par la Commission Nationale du Débat Public et dont les conclusions devraient être connues d'ici le début 2017.

Par sa délibération D.2016.10.19.1.1, le SMTC a arrêté le Projet Mobilités 2020.2025.2030, valant révision du Plan de Déplacements Urbains de la Grande Agglomération Toulousaine.

Le volet « Transports en Commun et Intermodalité » de l'axe 1 de ce plan d'actions comporte 13 actions et exprime dans son action 3 l'objectif de connecter la ligne B du métro à TAE, sans rupture de charge, au niveau de la future station INPT, située sur Labège-Innopôle.

Conformément à cette fiche action du Projet Mobilités 2020.2025.2030, il est donc proposé de lancer une étude de choix qui permettra d'ici la fin de l'année 2016, de disposer des éléments qui permettront de choisir la solution technique qui sera retenue pour établir le programme d'opération de ce nouveau projet.

Ce programme d'opération devra être approuvé dans le courant du 1^{er} semestre 2017 pour permettre une mise en service de cette infrastructure d'ici 2024, concomitamment avec la mise en service de TAE.

La Conférence des Exécutifs du 4 octobre 2016, réunissant les Présidents de la Région Occitanie, du Département de Haute-Garonne, de Toulouse Métropole, du SICOVAL, du Muretain Agglo, du SITPRT et du SMTC a validé les grands objectifs de cette étude de choix, ainsi que les éléments invariables de cette étude.

Le document ci-joint en annexe reprend l'ensemble de ces éléments de cadrage ainsi que le mode de gouvernance retenu pour acter dans le courant du premier semestre 2017, du programme d'opération qui sera alors soumis à l'approbation du Comité Syndical du SMTC avant d'être mis en œuvre, avec un horizon de mise en service en 2024, concomitamment avec celle de TAE.

Rappel des éléments de cadrage de l'étude de choix à venir :

Itinéraire : de la station Ramonville-Buchens de la ligne B à la future station INPT de TAE, en desservant via une station intermédiaire le Parc Technologique du Canal et en empruntant autant que possible l'itinéraire étudié dans le cadre du projet de Prolongement de la Ligne B (soit 2 stations à créer et un tracé de l'ordre de 2,5 km de métro + zone de remisage / rebroussement).

Mode : Métro de type VAL

Infrastructure : site propre intégral empruntant un tunnel pour franchir le Canal du Midi et l'avenue Latécoère, puis un viaduc pour traverser le Parc Technologique du Canal, l'autoroute A61, l'Hers et le lac de l'INPT.

Budget : 180 M€ en valeur 2016, frais d'ingénierie et foncier compris.

Délai de réalisation : 2024, à coordonner avec la mise en service de TAE, avec un programme d'opération adopté en 2017 et une enquête publique à réaliser en même temps que celle qui sera réalisée dans le cadre du projet TAE (en 2018).

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161025-20161019-3-1D-
DE
Date de télétransmission : 25/10/2016
Date de réception préfecture : 25/10/2016

Points restant à étudier :

- Modalités d'exploitation et solution technique monovoie ;
- Offre de transport prévue à la mise en service ;
- Actualisation des études de trafic ;
- Emplacement de la station INPT, interface avec le projet TAE et modalités d'intégration sur le site Innopôle, en prenant également en compte les études de desserte ferroviaire.

Les choix techniques seront arrêtés en fonction des conclusions de cette étude, d'ici la fin 2016 / début 2017. Le programme d'opération sera alors rédigé selon les décisions qui auront été prises à ce moment, sous réserve de l'adoption d'un plan de financement et de l'objectif de planning.

Il est rappelé à ce stade que le cadre budgétaire est défini à 180 M€ et qu'il constituera un critère de base dans l'analyse des solutions techniques et du choix qui sera finalement retenu pour établir le programme d'opération. En parallèle, un travail spécifique est conduit sur la partie financement. Notamment, un courrier a été adressé au Secrétaire d'Etat chargé des Transports pour réserver les crédits fléchés sur cette opération (35,5 M€).

En conclusion, il est donc proposé d'approuver le cadre de réalisation du projet « Connexion de la Ligne B avec Toulouse Aerospace Express à la future station INPT de Labège Innopôle » selon ces dispositions.

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

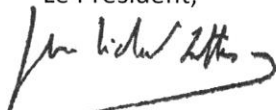
ARTICLE 1 : DEFINIT le cadre de lancement du projet « Connexion de la Ligne B avec Toulouse Aerospace Express à la future station INPT de Labège Innopole » selon les termes de la note ci-jointe en annexe ;

ARTICLE 2 : AUTORISE le Président à lancer l'étude de choix qui permettra de définir les éléments techniques dimensionnant qui seront repris dans le programme d'opération à venir ;

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

Ainsi fait et délibéré les jour, mois et an que dessus,
Pour extrait conforme,

Le Président,



Jean-Michel LATTES

Accusé de réception en préfecture 031-253100986-20161025-20161019-3-1D- DE Date de télétransmission : 25/10/2016 Date de réception préfecture : 25/10/2016
--



Connexion entre la Ligne B et Toulouse Aerospace Express à la station INPT de Labège

La Conférence des Exécutifs qui s'est tenue le 22 juin dernier, a permis de confirmer l'intérêt porté par l'ensemble des acteurs institutionnels locaux au projet Mobilités 2025-2030 afin de répondre aux enjeux de développement économique et de développement de l'intermodalité sur la grande métropole toulousaine.

Dans ce cadre, la connexion de la ligne B avec la future ligne Toulouse Aerospace Express (TAE), en desservant le Parc Technologique du Canal, constitue l'un des projets de ce PDU en cours de révision.

Ce projet reprendra l'itinéraire du projet de Prolongement de la Ligne B (PLB), de la station Ramonville-Buchens, jusqu'à la future station INPT de TAE. Le mode de transport étudié sera prioritairement le métro, et plus concrètement le système VAL.

Toutefois, pour pouvoir mener à bien ce projet, plusieurs points méritent encore d'être précisés :

- dans un premier temps, d'ici la fin de l'année 2016, faire le choix de la solution technique qui sera mise en œuvre ;
- dans un second temps, durant le premier semestre 2017, valider le programme d'opération, sur la base des éléments retenus fin 2016, ainsi que le planning et le coût de réalisation du projet et le montage retenu.

La réflexion à venir portera sur les deux grands axes suivants :

- 1. Définition du périmètre technique du projet et analyse de son exploitabilité ;**
- 2. Préparation des procédures administratives et démonstration de l'utilité publique.**

Les modalités de financement du projet seront traitées indépendamment de ces deux axes, compte tenu du fait qu'elles reposent sur un montage global restant à finaliser dans le cadre du financement global de la feuille de route du SMTC.

Une attention particulière devra être portée aux engagements de l'Etat (courrier à l'attention du Secrétaire d'Etat aux Transports en date du 28 septembre 2016, pour réserver les crédits fléchés sur cette opération).

Accusé de réception en préfecture 031-253100986-20161025-20161019-3-1D- DE Date de télétransmission : 25/10/2016 Date de réception préfecture : 25/10/2016
--

1- Éléments de cadrage invariables :

Itinéraire : de la station Ramonville-Buchens de la ligne B à la future station INPT de TAE, en desservant via une station intermédiaire le Parc Technologique du Canal et en empruntant autant que possible l'itinéraire étudié dans le cadre du projet de Prolongement de la Ligne B (soit 2 stations à créer et un tracé de l'ordre de 2,5 km de métro + zone de remisage / rebroussement).

Mode : Métro de type VAL

Infrastructure : site propre intégral empruntant un tunnel pour franchir le Canal du Midi et l'avenue Latécoère, puis un viaduc pour traverser le Parc Technologique du Canal, l'autoroute A61, l'Hers et le lac de l'INPT.

Budget : 180 M€ en valeur 2016, frais d'ingénierie et foncier compris.

Délai de réalisation : 2024 à coordonner avec la mise en service de TAE, avec un programme d'opération adopté en 2017 et une enquête publique à réaliser en même temps que celle qui sera réalisée dans le cadre du projet TAE (en 2018).

2- Points restant à analyser dans le cadre de l'étude de choix :

Modalités d'exploitation et solution technique : une analyse d'opportunité devra être réalisée, en relation avec SIEMENS entre la solution monovoie et la solution classique à 2 voies. Cette analyse devra démontrer l'intérêt économique et identifier les éventuelles contraintes opérationnelles, ainsi qu'en matière d'évolutivité de la ligne B.

Les gains économiques (réalisation / exploitation) des 2 solutions techniques devront être étudiés, pour être présentés d'ici la fin de l'année 2016 et ainsi arrêter le choix définitif de la solution technique à mettre en œuvre.

Offre de transport : en relation avec les solutions techniques qui seront étudiées, plusieurs schémas d'offre devront être étudiés : solution monovoie – solution bi-voie avec service partiel (1 rame sur 3 qui dessert les 2 stations).

Les éléments économiques (exploitation / maintenance) devront également être étudiés afin d'arrêter le niveau d'offre qui sera proposé à la mise en service, ainsi que les éventuelles incidences en terme de matériel roulant.

Actualisation des études de trafic : en lien avec les données actualisées du projet Innométro qui seront utilisées dans le cadre des études préliminaires du projet TAE, il sera nécessaire de réévaluer les projections de fréquentation du projet de connexion, en fonction des différents scénarii d'offres qui seront proposés.

Les études du PLB estimaient de l'ordre de 35.000 voyageurs/jours, le trafic sur l'ensemble du tronçon PLB. La desserte par TAE du secteur Innopôle / Innométro va impacter la demande de déplacement sur le tronçon INPT / Ramonville. Une étude doit donc être lancée pour réévaluer le trafic sur ce tronçon. Sachant que par ailleurs, le principe de maillage entre deux infrastructures lourdes de transport devra permettre de démontrer l'intérêt de réaliser cette infrastructure.

Emplacement de la station INPT et modalités d'intégration sur le site Innopôle : en tenant compte des études urbaines en cours, dans le cadre du projet TAE, un travail spécifique devra être mené au niveau de ce qui constituera l'interface technique principale des 2 projets. En effet, le maintien de l'emplacement de la station INPT, prévue initialement dans le cadre du projet PLB, devra être vérifié en prenant en compte les contraintes de tracé et d'intégration du projet TAE. De même, les modalités de création et le dimensionnement de l'arrière-gare devront être étudiés en prenant en compte les éléments fournis par les études urbaines de TAE.

Enfin, concernant la construction de la station INPT elle-même, l'interface avec le projet TAE devra être précisée ainsi que la limite de périmètre des deux projets, en définissant les éléments à coordonner durant la réalisation des travaux.

Interface ferroviaire et optimisation : l'analyse à venir devra également bien prendre en compte les études de dessertes ferroviaires réalisées sur le sud-est toulousain, sous le pilotage de la Région, et les conclusions qui en ont été tirées, ainsi que le calendrier de réalisation des travaux associés.

3- Prochaines étapes :

Un groupe projet a été constitué en s'appuyant notamment sur les ressources techniques du SMTC, de la SMAT, du SICOVAL et sera prochainement complété par l'AUT, pour traiter les deux axes d'analyse technique précédemment cités.

Le pilotage technique est assuré par les Directions générales des partenaires précédemment cités complété par un représentant du Conseil Départemental de la Haute-Garonne.

En terme de planning, l'objectif est de **disposer d'ici la fin de l'année 2016, des conclusions des études techniques et des études de trafic pour ainsi faire le choix de la solution technique qui devra être mise en œuvre, tout en confirmant l'enveloppe budgétaire et le planning de réalisation.**

Il est rappelé à ce stade que le cadre budgétaire est défini à 180 M€ et qu'il constituera un critère dans l'analyse des solutions techniques et du choix qui sera finalement retenu pour établir le programme d'opération.

Une fois le choix de la solution technique pris, **un programme d'opération sera défini dans le courant du premier semestre 2017.** Celui-ci sera soumis à validation du Comité Syndical pour ensuite faire l'objet d'un mandat de maîtrise d'ouvrage qui sera confié à la SMAT.