

D.2018.07.11.2.1

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

Séance du 11 Juillet 2018

2 - TOULOUSE AEROSPACE EXPRESS

2.1 –Modification du programme d'opération

L'an deux mille dix-huit, le onze juillet 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		
CHOLLET François	X		
DEL BORRELLO Marc	X		
GRASS Francis	X		
KELLER Bernard	X	X (M.Grass à/c du point 7)	
LAGLEIZE Jean-Luc		X (Mme Marti jusqu'au point 1.1)	X (à/c du point 2.1)
LATTES Jean-Michel	X		
MARTI Marthe	X	X (M. Del Borrello à/c du point 2.1)	
MOUDENC Jean-Luc	X		
TRAUTMANN Pierre		X (M. Briand)	
TRAVAL-MICHELET Karine	X		
AREVALO Henri	X		
LAFON Arnaud			X
BACOU Denis	X		
GUYOT Philippe		X (M. Bacou)	
MURETAIN AGGLO			
ROUCHON Adeline	X		
SUAUD Thierry	X		

Tisséo-Collectivités

Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Toulousaine

7, esplanade Compans-Caffarelli

BP 11120 – 31011 Toulouse CEDEX 6

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20180712-20180711-02-01D
-DE
Date de télétransmission : 12/07/2018
Date de réception préfecture : 12/07/2018

Exposé de Monsieur le Président :

Par délibération D.2017.07.05.1.1 du 5 juillet 2017, le Comité Syndical approuvait le programme Toulouse Aerospace Express (3^{ème} ligne de métro et ligne aéroport express). La délibération D.2017.12.13.1.1 du 13 décembre 2017 a complété ce programme pour les pôles d'échanges multimodaux.

La délibération D.2017.07.05.1.1 du 5 juillet 2017 mentionnait la possibilité d'ajustement du fait des différentes démarches :

« au vu des études engagées sur les alternatives, il convient de préciser que les éléments de tracé, d'insertion et de localisation des stations sont susceptibles d'être ajustés [...] en fonction des études en cours, de la concertation continue, et des conclusions des études sur les alternatives réalisées sous la supervision du Conseil Scientifique. »

Une première phase de concertation a été menée de novembre 2017 à février 2018, dont le bilan a été présenté au comité syndical, lors de sa séance du 28 mars 2018 (cf. délibération D.2018.03.28.3.6).

Les conclusions de l'étude de l'alternative dite « centre » issue du Débat Public, ont été présentées, ainsi que l'avis du conseil scientifique, au comité syndical du 30 mai 2018 (cf. information I.2018.05.30.2.1).

Par ailleurs, des compléments aux études préliminaires ont été menés par Tisséo Ingénierie et se poursuivent encore, afin de préciser plusieurs éléments du programme et du dossier d'enquête publique.

Il est par conséquent proposé au comité syndical des précisions et ajustements à certains éléments du programme en vue de la préparation du dossier d'enquête publique et de la phase préalable de concertation de l'automne 2018.

1. Choix d'implantation du Site de Remisage et de Maintenance des rames (SMR)

Ainsi, concernant l'emplacement du site de maintenance et de remisage des rames - également appelé « garage-ateliers » ou « dépôt » - le programme indique qu'à travers de nombreux secteurs étudiés, deux sites avaient été identifiés en phase d'études préliminaires (près de l'aéroport et près du terminus de Labège-La Cadène) mais ne présentaient pas de caractéristiques idéales, respectivement en terme d'acceptabilité et d'exploitation, et qu'en conclusion *« les prospections foncières se poursuivent pour trouver un site ayant l'ensemble des caractéristiques optimales nécessaires »*.

Ainsi, Tisséo Ingénierie, en lien étroit avec Toulouse Métropole, a étudié la faisabilité et l'opportunité d'implanter le SMR sur le site de Daturas, au nord du quartier des Sept Deniers. Cette implantation nécessitera de reconstituer, selon le résultat des études en cours, des fonctions pour la ville de Toulouse (ateliers Espaces Verts) et/ou pour Toulouse Métropole (déchèterie professionnelle de Daturas, compostière).

En effet, du fait de la longueur de la ligne, il apparaissait très intéressant de trouver un site proche de sa section centrale afin de réduire les circulations à vide (« hauts-le-pied ») et faciliter les injections et sorties des rames, que ce soit en période nominale de fonctionnement (extrémités de journée, passage de l'heure de pointe à l'heure creuse, etc.) ou en cas de dysfonctionnement d'une rame pendant l'exploitation.

2. Localisation de la station des Sept Deniers

La délibération du 13 décembre 2017 approuvant le programme des pôles d'échanges associés au projet Toulouse Aerospace Express indiquait que « *les études doivent se poursuivre pour préciser [...] la localisation et la configuration de la station Sept Deniers, plusieurs localisations restant possibles à ce stade.* ».

Cette délibération actait le principe d'un pôle d'échange près de la station Sept Deniers et le fait que ce pôle d'échange, y compris parc relais, est inclus dans la provision de 17 M€ pour les pôles d'échanges du programme Toulouse Aerospace Express.

Les phases de concertation avec les associations de quartier du secteur des Sept Deniers ont remis en cause certaines hypothèses de travail, et en particulier l'implantation de la station d'un côté ou de l'autre de l'espace vert du quartier tel qu'envisagé dans le programme. Ce point figure au bilan de la première phase d'information-participation menée entre novembre 2017 et février 2018 délibéré le 28 mars 2017.

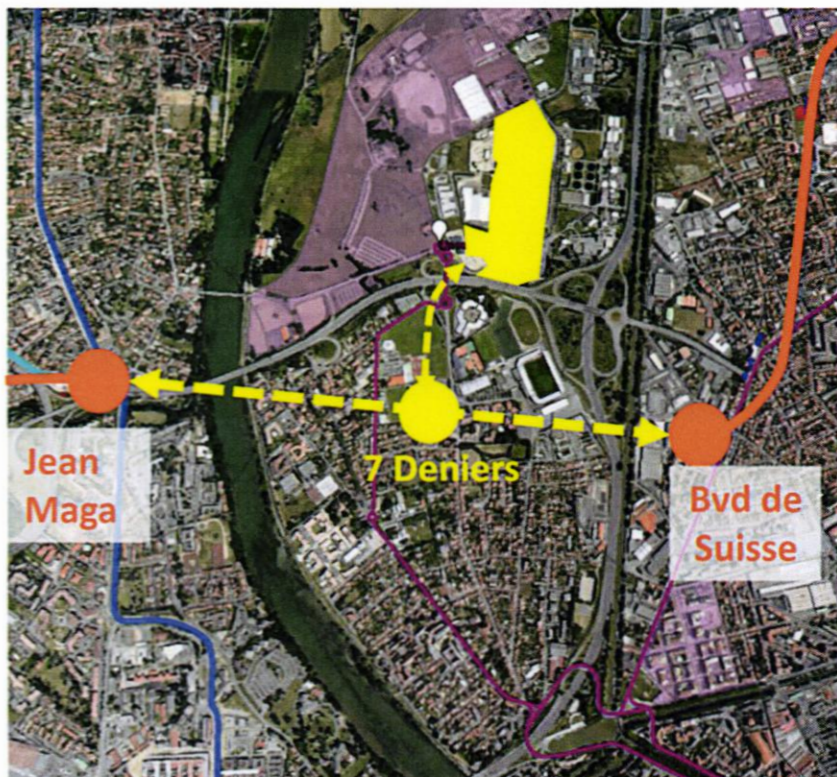
Au total, 5 rencontres ont eu lieu avec les acteurs du quartier, avant, pendant et après cette première phase de concertation :

- Le 22 septembre 2017 lors du bureau de quartier 3.2 de Toulouse ;
- Le 23 novembre 2017 lors de l'atelier de quartier 3.2 du dispositif Information-participation ;
- Le 5 décembre 2017 lors d'une réunion préparatoire à une réunion publique organisée par le comité de quartier ;
- Le 4 mai 2018 lors d'un temps d'échange autour de l'emplacement de la station des Sept Deniers ;
- Le 28 mai 2018 lors de la commission de quartier 3.2.

Lors des deux réunions du 4 et du 28 mai, ont été présentés :

- Les fonctionnalités du pôle d'échanges des Sept Deniers, à même de permettre des rabattements par les différents modes des territoires situés au nord du quartier Sept Deniers, notamment le quartier de Ginestous et Fenouillet
- le site d'implantation du SMR à Daturas, ainsi que ses conséquences en termes d'implantation de la station Sept Deniers.

Ces deux considérations amènent à conclure que le secteur du TOAC (cf. schéma ci-dessous) est la zone optimale pour l'implantation de la station, à la fois pour minimiser pour la longueur du tunnel et du raccordement au dépôt métro (« SMR ») et de par sa proximité avec la voie rapide (A621). Cette implantation permet par ailleurs de préserver l'espace vert du quartier des Sept Deniers.



Toutefois, le comité de quartier des 7 Deniers et le Collectif Job se sont positionnés en faveur d'une position près de la place Job. Ce n'est pas le cas des autres associations du quartier 3.2.

Dans son avis présenté le 30 mai 2018 au Comité Syndical, le Conseil Scientifique indiquait que « **la concertation mérite d'être poursuivie mais il n'existe pas d'élément déterminant conduisant à placer la station au cœur du quartier. En revanche son positionnement plus au nord doit être affiné ainsi que celui du parc d'échange et du garage-atelier** ».

En conclusion, il est proposé de préciser dans le programme les implantations :

- du SMR à Daturas ;
- de la station de Sept Deniers sur le site du CE d'Airbus, dit du « TOAC ».

3. Choix de l'itinéraire entre boulevard de Suisse et Raynal

Dans son avis, le Conseil Scientifique émet un avis favorable au passage de la 3^{ème} ligne par les Faubourgs Nord, ainsi que le choix des variantes locales de tracé du programme par rapport aux propositions de l'itinéraire proposé par le Collectif citoyen (Colomiers, Maga/Purpan, Montaudran/Malepère/Labège).

En revanche, il met en balance le tracé par la Vache (stations La Vache et Toulouse Lautrec) avec un tracé plus au sud (Minimes ou Barrière de Paris) qui permettrait de réduire le coût du projet.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20180712-20180711-02-01D
-DE
Date de télétransmission : 12/07/2018
Date de réception préfecture : 12/07/2018

Il indique ainsi :

« Dans ce choix qui est d'une importance majeure, s'opposent ainsi deux critères, celui de la recherche d'économies financières d'une part, celui de la structuration urbaine du nord métropolitain d'autre part. Le Conseil scientifique considère que la pondération entre ces deux critères n'est pas de son ressort mais de celui de l'autorité politique. »

L'itinéraire défini en mars 2016 (délibération D D.2016.03.30.1.1) a en effet fait consensus dans la stratégie de développement du réseau structurant entre Tisséo Collectivités, les Collectivités membres, la Région et le Département.

Des représentants de Tisséo Collectivités, Toulouse Métropole, de la Région et des experts de l'aménagement ont ainsi formalisé les enjeux territoriaux et de mobilité associés au tracé nord du projet, aux différentes échelles imbriquées des territoires du nord toulousain :

- à l'échelle du dialogue métropolitain, avec un corridor Toulouse-Montauban très dynamique sur le plan de la croissance démographique, et des flux domicile-travail très élevés,
- à l'échelle du périurbain nord, avec des enjeux de structuration urbaine grâce notamment à la ligne ferroviaire Toulouse – St Jory, et d'échanges avec les autres quadrants, en particulier l'ouest,
- à l'échelle des faubourgs nord de Toulouse, avec des enjeux de structuration du renouvellement urbain en cours, dans le diffus comme dans les territoires économiques en voie de mutation, et un fort potentiel d'attractivité à terme, à mi-chemin de l'aéroport, du centre-ville et de la gare TGV.
- à l'échelle du pôle d'échanges de La Vache, qui peut être considéré comme une nouvelle centralité métropolitaine.

Ces éléments viennent étayer le consensus des collectivités autour du tracé nord de l'itinéraire de la 3^{ème} ligne de métro par la Vache. En synthèse, le choix de l'itinéraire par La Vache semble essentiel pour les territoires nord, pour :

- améliorer l'accessibilité des communes périphériques,
- répondre aux enjeux d'organisation d'un réseau structurant métropolitain s'appuyant sur la desserte ferroviaire à partir de pôles d'échanges péricentraux,
- révéler des territoires de renouvellement urbain aptes à recevoir un accueil démographique et économique qui favorise la mixité urbaine et qui participe à la maîtrise de l'étalement urbain,
- accompagner une mutation urbaine en cours des territoires de faubourgs.

Par ailleurs, la Région a indiqué qu'elle engageait des études pour définir une gare « amont » à la Vache, permettant de développer les trains régionaux sur l'axe Toulouse – St Jory- Montauban tout en réduisant la saturation de la gare Matabiau.

Ainsi que les conclusions du débat public l'avaient souligné, la combinaison des trains régionaux et de la 3^{ème} ligne de métro, avec une correspondance à la Vache, constitue la seule véritable solution pour assurer une solution de transport avec des temps de parcours durablement attractifs pour l'accès aux emplois de la zone aéronautique depuis les territoires nord.

En conclusion, en considération de ces différents éléments, il est proposé de conserver l'itinéraire par la Vache.

4. Opportunité d'une station au sud de Fondeyre

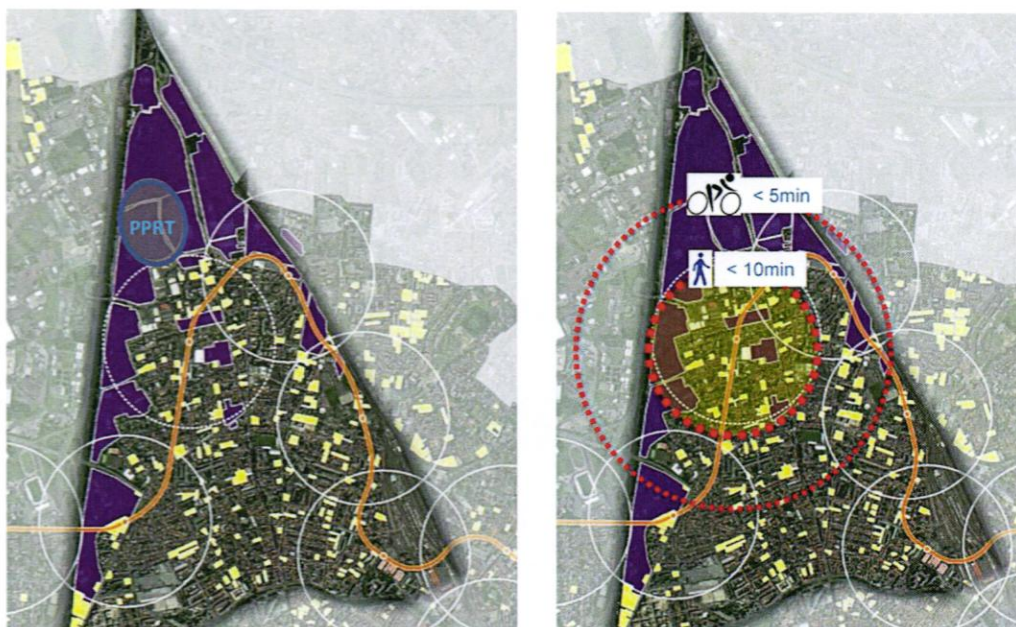
Cette station figurait à l'itinéraire soumis au débat public en 2016, mais n'avait pas été retenu dans le programme délibéré en juillet 2017, à l'issue de la première grande phase d'études préliminaires. Le Conseil Scientifique, dans le même avis présenté le 30 mai sur l'étude de l'alternative centre, indiquait que « **le maintien du tracé de référence gagnerait en cohérence en réintégrant la station Fondeyre dans le programme** (ou au moins en prévoyant les réservations de génie civil permettant sa réalisation ultérieure). A cet égard le calcul socio-économique montre l'intérêt de cette station Fondeyre ».

En effet, si la station Fondeyre présente une fréquentation relativement faible à l'horizon 2030 (cf. programme page 74), elle permet des gains de temps importants : sans cette station, les habitants du quartier allant vers l'ouest de la Garonne devraient faire un long détour via la station de la Vache ou via la station Barrière de Paris de la ligne B (puis correspondance à La Vache). C'est ce qui explique l'intérêt du point de vue du calcul socio-économique.

Par ailleurs, le potentiel s'avère beaucoup plus élevé à plus long terme du fait des possibilités de renouvellement urbain du secteur au sens large et de la position de Fondeyre à mi-chemin (moins de 10 minutes) de la zone aéronautique et la gare TGV.

Ainsi, le secteur représenté ci-dessous représente un potentiel de renouvellement urbain de près de 140 hectares, desservi par les stations boulevard de Suisse, Fondeyre, La Vache et Toulouse Lautrec.

Même si l'on suppose les deux sites Seveso pérennes, la zone PPRT (entourée en bleu ci-dessous à gauche) ne recouvre que 13% du potentiel de renouvellement urbain. Dans le périmètre des 600 mètres autour de la station, moins de 4 hectares se situeraient dans la zone PPRT, soit 3% de la superficie de l'aire d'influence à pied de la station.



Aussi, il est proposé d'intégrer la station située au sud Fondeyre (d'un coût estimé à 20 M€) au programme de l'opération et donc au dossier d'enquête publique. Elle serait donc située entre le Canal latéral et l'Avenue des Etat-Unis. Il est à noter que cette station permettrait d'éviter un puits de ventilation sur cette partie du tracé.

En complément d'information, les grands axes de travail pour ce second semestre 2018 sont les suivants :

- Tisséo Collectivités a demandé au 1^{er} Ministre l'inscription du projet à l'inventaire des grands projets d'investissement public et la saisine du Secrétariat Général pour l'Investissement (ex-CGI), qui dépend du 1^{er} Ministre, pour la contre-expertise de l'évaluation socio-économique, indispensable à l'obtention de la subvention attendue de l'Etat.
- Le travail de **construction du dossier d'enquête publique** est en cours par les différents partenaires de maîtrise d'ouvrage, à partir :
 - des études techniques et environnementales complémentaires (**Tisséo Ingénierie**) ;
 - de la production de l'évaluation socio-économique, y compris l'étude de soutenabilité financière (**Tisséo Collectivités**) ;
 - des études d'accessibilité des pôles d'échanges (**Tisséo Collectivités**) ;
 - de la production des livrets de présentation des stations dans leur contexte territorial et urbain, réalisée par **Toulouse Métropole** et le **Sicoval**.

Ces productions prennent en compte les remarques de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale sur le cadrage de l'étude d'impact. L'objectif est la présentation d'une version provisoire à l'Etat, puis le dépôt du dossier final début 2019, pour **une enquête publique prévue en 2019**.

Tisséo Collectivités met à jour et complète **l'évaluation socio-économique du projet ainsi que l'étude de soutenabilité financière**, pour une finalisation prévue en octobre, en vue de l'instruction pour contre-expertise de l'évaluation socio-économique du Secrétariat Général Pour l'Investissement.

- Une **2^{ème} phase d'information et de participation sera organisée à l'automne 2018** par Tisséo Collectivités, Toulouse Métropole et le SICOVAL, ainsi qu'annoncée dans la délibération sur le bilan de la première phase d'information-participation. Elle intégrera le projet de Connexion Ligne B , et donc la station Parc Technologique du Canal, ainsi qu'il en a été acté avec le bilan de la concertation et convenu avec le garant de la concertation.

En accord également avec le garant de la concertation post-débat public, **cette nouvelle phase de concertation se fera sur la base de la première version des livrets de présentation des stations**. Ainsi, le dossier d'enquête publique finalisé prendra en compte les observations recueillies lors de cette phase de concertation. La concertation devra donc se dérouler donc en octobre-novembre.

- Sur le plan technique, Tisséo Ingénierie prépare plusieurs **consultations portant sur les principaux marchés de conception et de mise en œuvre** :
 - **maîtrise d'œuvre** de l'infrastructure, avec trois lots principaux. Un premier avis de marché a été publié pour le lot central ; les AAPC des deux autres marchés de maîtrise d'œuvre (sections ouest et Est de la 3^{ème} ligne) seront publiés début juillet.
 - conception et réalisation du **système de transport**, notamment les rames et les automatismes, pour lesquelles la consultation se déroulera de fin 2018 à fin 2019.
- Enfin, le mandat de maîtrise d'ouvrage confié à Tisséo Ingénierie sera amendé à la fin de l'année 2018 afin d'intégrer les présentes modifications de programme.

Le Comité Syndical :

Entendu l'exposé de Monsieur le Président,

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

Pour : MM. André, Aujoulat, Briand, Carneiro, Chollet, Del Borrello, Grass, Keller, Lattes, Mme Marti (pouvoir) MM. Moudenc, Trautmann (pouvoir), Mme Traval-Michelet, MM. Bacou, Guyot (pouvoir), Mme Rouchon, M. Suaud.

Abstention : M. Arévalo.

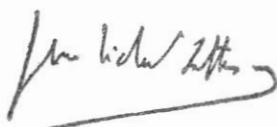
ARTICLE 1 : CONFIRME l'itinéraire du programme tel que défini par les délibérations D.2017.07.05.1.1 et D.2017.12.13.1.1.

ARTICLE 2 : APPROUVE les ajustements de programme suivants :

- implantation du Site de Remisage et de Maintenance des rames sur la zone du chemin des Daturas, situé au nord du quartier des Sept Deniers ;
- implantation de la station 7 Deniers et du pôle d'échanges associé au sud du terrain du comité d'entreprise d'Airbus, dit du « TOAC » ;
- intégration d'une station au sud de Fondeyre.

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

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



Jean-Michel LATTES