

D.2019.02.06.1.8

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

Séance du 06 Février 2019

1 – TOULOUSE AEROSPACE EXPRESS – RESEAU STRUCTURANT

1.8 – Toulouse Aerospace Express et Connexion Ligne B : Approbation du dossier d'enquête publique préalable aux déclarations d'utilité publique des opérations, à la mise en compatibilité des PLU de Blagnac, Toulouse, Ramonville et Labège et du PLUI-H de Toulouse Métropole et à la détermination des parcelles à déclarer cessible

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

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

Exposé de Monsieur le Président :

1. Synthèse des principales étapes des opérations Toulouse Aerospace Express et Connexion Ligne B :

En février 2015, Tisséo Collectivités a présenté sa nouvelle stratégie de mobilité à l'horizon 2020-2025-2030 et a décidé d'engager une 2^{ème} révision du Plan des Déplacements Urbains.

Cette stratégie de mobilité repose sur plusieurs leviers déclinés en actions opérationnelles, dont les suivantes :

- La mise en œuvre d'un nouvel axe structurant capacitaire en site propre intégral, se substituant aux projets initialement prévus lors de la première révision du PDU (tramway canal, liaison Ponts Jumeaux/ Espeissière, TCSP Montaudran). Ce nouvel axe a été rebaptisé Toulouse Aerospace Express (TAE) pour en illustrer les enjeux ;

Cet axe constituera une épine dorsale du futur réseau, à articuler avec le transport ferroviaire et les territoires.
- La réalisation d'une connexion entre la ligne B du métro (mode VAL) et la future 3ème ligne de métro dans le sud-est de l'agglomération entre Ramonville et Labège, dite « Connexion Ligne B » (CLB).

Le 7 février 2018, Tisséo Collectivités approuvait le Projet Mobilité 2020-2025-2030 valant révision du Plan de Déplacements Urbains de la grande agglomération toulousaine par une délibération D2018.02.7.1.1.

S'agissant de l'opération Toulouse Aerospace Express :

En février 2015, Tisséo Collectivités a également décidé d'engager les études de cette nouvelle ligne structurante Toulouse Aerospace Express.

Dans la continuité, les comités syndicaux de Tisséo Collectivités du 10 février et du 30 mars 2016 ont permis de :

- retenir le référentiel d'exigences associé à Toulouse Aerospace Express posant ainsi les bases de l'organisation et des études à engager dès 2016 pour répondre aux exigences de coût, délais et performance adossées à ce référentiel,
- définir le périmètre d'étude associé à l'opération.

Un débat public a été organisé du 12 septembre au 17 décembre 2016 sur l'ensemble du tracé et de stations.

Dans le cadre du bilan du débat public du 16 février 2017, le président de la Commission Particulière du Débat Public a formulé 4 recommandations :

- Partager le portage politique, le rendre plus lisible
- Bien articuler les concertations à venir
- Prolonger la dynamique de concertation
- Libérer les données importantes et étudier les alternatives à travers la mise en place d'un Conseil scientifique.

Dans une délibération D.2017.03.29.3.1 du 29 mars 2017, le Comité Syndical de Tisséo Collectivités :

- Prend acte du compte-rendu et du bilan du Débat public
- Décide de poursuivre l'opération de la 3^{ème} ligne dans ses caractéristiques essentielles, en tenant compte des enseignements du Débat public
- Décide la mise en place d'un Conseil scientifique sur l'étude des alternatives
- S'engage à poursuivre l'information et la participation du public.

La poursuite de l'information et de la participation du public jusqu'à l'enquête publique a été réalisée sous le contrôle du garant post-débat public nommé par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), M. RUYSSCHAERT, membre de la CNDP.

Par délibération D.2018.03.28.5.1 du 28 mars 2018, le Comité Syndical de Tisséo Collectivités a approuvé le premier bilan du dispositif de participation et d'information du public de l'opération Toulouse Aerospace Express.

Par délibération D.2017.07.5.1.2 du 5 juillet 2017, le Comité Syndical de Tisséo Collectivités confie par mandat la maîtrise d'ouvrage à Tisséo Ingénierie (SMAT) de cette opération.

Puis par délibération D.2018.07.11.2.1 du 11 juillet 2018, le Comité Syndical de Tisséo Collectivité a approuvé la modification du programme de l'opération, à l'issue des études des alternatives menées à la suite du compte-rendu du Débat Public.

Enfin, par délibération D.2019.06.02.1.3, le programme de l'opération a été ajusté (intégration des aléas dans le budget d'opération à leur borne supérieure, mise en service fin 2025).

S'agissant de l'opération Connexion Ligne B

Le programme de l'opération CLB - dont il est précisé que le tracé retenu est très proche de celui étudié dans le cadre du prolongement de la ligne B (PLB), ayant fait l'objet d'études de conception détaillées et d'une enquête publique en 2015 - a été délibéré lors du Comité Syndical du 5 juillet 2017 par une délibération D2017.07.05.2.1.

Par délibération D.2017.10.4.2.1 du 4 octobre 2017, le Comité Syndical de Tisséo Collectivités confie par mandat la maîtrise d'ouvrage à Tisséo Ingénierie (SMAT) de cette opération.

Par délibération D.2017.11.22.2.1 du 22 novembre 2017, le Comité Syndical de Tisséo Collectivités a approuvé la mise en place d'une concertation préalable dont les modalités ont fait l'objet d'une délibération D.2017.12.13.2.1 du 13 décembre 2017.

Celle-ci s'est déroulée du 29 janvier au 23 février 2018, Monsieur RUYSSCHAERT ayant assumé les missions de garant sur désignation de la CNDP.

Par délibération D.2018.03.25.5.1 du 28 mars 2018, le Comité Syndical de Tisséo Collectivités a approuvé le bilan concertation de l'opération de connexion ligne B.

Par délibération D.2019.02.06.1.4., le programme de l'opération a été ajusté (mise en service fin 2025).

S'agissant à la fois de Toulouse Aerospace et Connexion Ligne B

Par délibération D.2019.02.06.1.1 du 6 février 2019, le Comité Syndical approuve le bilan de la deuxième phase d'information et de participation du public portant sur Toulouse Aerospace et sur la Connexion Ligne B ainsi que les premières actions complémentaires résultant de la concertation et à intégrer au dossier d'enquête publique.

Accusé de réception en préfecture
Toulouse
08-05-2019
Date de réception préfecture : 07/02/2019

Par ailleurs, le bilan établi par le garant sur la concertation post-débat public de la 3^{ème} ligne de métro et post concertation réglementaire du CLB a été présenté le 6 février 2019 (point d'information au Comité Syndical I.2019.02.06.1.2).

Enfin, Tisséo Collectivités a réalisé en 2018 l'évaluation socio-économique de Toulouse Aerospace Express et Connexion Ligne B, intégrant l'étude de soutenabilité budgétaire du plan pluriannuel d'investissement de Tisséo Collectivités, dont Toulouse Aerospace Express et Connexion Ligne B.

L'étude de soutenabilité budgétaire fait l'objet de la délibération D.2019.02.06.1.5, en date du 6 février 2019.

L'évaluation socio-économique a fait l'objet de l'avis du Conseil Scientifique, faisant l'objet du point d'information I.2019.02.06.1.7 présenté au comité syndical le 6 février 2019.

Le maître d'ouvrage a décidé d'organiser une seule enquête publique autour des opérations Toulouse Aerospace Express (3^{ème} ligne de métro + ligne aéroport express) et Connexion Ligne B, compte tenu des interfaces et liens étroits entre les deux opérations mais donnant lieu à deux déclarations d'utilité publique distinctes. L'évaluation environnementale ainsi que l'évaluation socio-économique sont donc communes aux deux opérations.

Par courrier du 9 février 2018, le Préfet de la Haute-Garonne a accepté l'organisation d'une première enquête publique ayant pour l'objet la déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme et l'enquête parcellaire, puis une seconde enquête portant exclusivement sur l'autorisation environnementale qui porterait sur les thématiques suivantes : loi sur l'eau, ICPE, dérogation espèces protégées, sites classés, défrichement.

Les autorisations déjà obtenues dans le cadre du Prolongement de la ligne B (Loi sur l'eau, dérogation espèces protégées, défrichement, site classées) pourront éventuellement être réutilisées pour l'opération CLB, mais des porter à connaissances pour solliciter certaines modifications seront nécessaires, sous réserves que les inventaires écologiques ne mettent pas en exergues la nécessité de demander de nouvelles autorisations. Si tel devait être le cas, une nouvelle enquête publique devrait être organisée pour l'obtention de l'autorisation environnementale du CLB.

2. Approbation du dossier d'enquête publique :

Une réunion de lancement d'une consultation administrative préalable des services de l'Etat a été organisée en Préfecture le 17 octobre 2018.

Le 20 décembre 2018 s'est tenue une réunion de clôture de ladite concertation préalable des services de l'Etat.

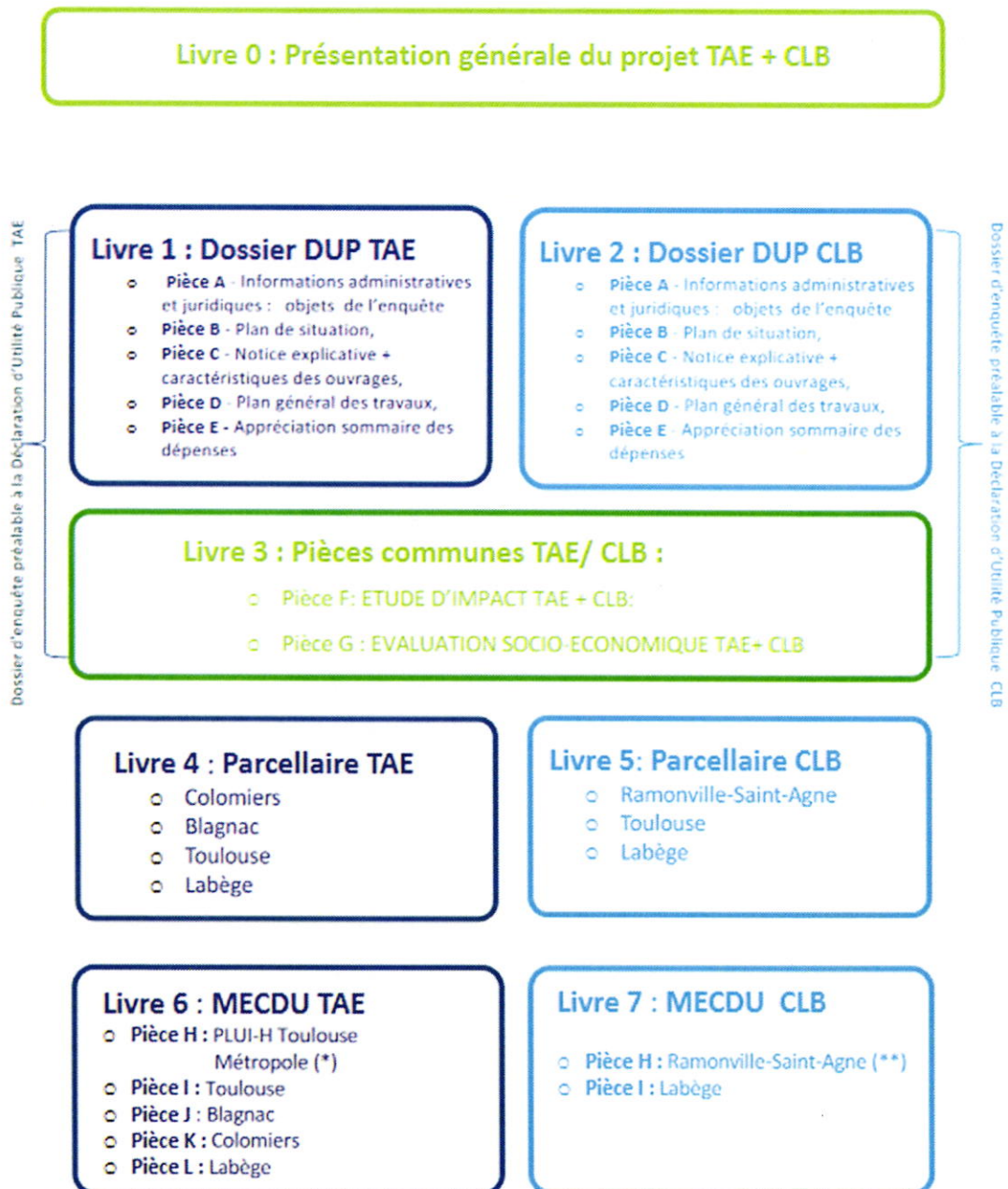
Les études préliminaires des deux opérations et la prise en compte des différents avis reçus durant l'année 2018 ont donc permis la constitution du Dossier d'Enquête Publique conformément aux articles L123.2 et suivants et R123.1 et suivants du code de l'environnement et les articles L131-1 et R131-1 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique dont les objets sont les suivants :

- Pour Toulouse Aerospace express :
 - o La déclaration d'utilité publique,
 - o La mise en compatibilité du PLU de Colomiers, Blagnac, Toulouse Métropole
 - o La détermination des parcelles à déclarer cessibles.

Toulouse La Région et Préfecture
031-253100986-20190207-2019-02-06-1-8d-
DE
Date de télétransmission : 07/02/2019
Date de réception préfecture : 07/02/2019

- Pour Connexion ligne B :
 - o La déclaration d'utilité publique,
 - o La mise en compatibilité du PLU de Labège et Ramonville Saint Agne (PLU en vigueur et en cours de révision pour Ramonville Saint Agne)
 - o La détermination des parcelles à déclarer cessibles.

Ainsi, conformément à la législation en vigueur, le dossier d'enquête publique se compose des pièces suivantes :



(*) PLUI-H de Toulouse Métropole en cours d'approbation

(**) la pièce H intégrera 2 sous-parties H1 et H2 correspondant respectivement au PLU actuel et au PLU en cours de révision

Il est donc proposé au Comité Syndical d'approuver le présent dossier d'enquête publique environnementale unique du projet Toulouse Aerospace Express et Connexion Ligne B, d'autoriser Tisséo Collectivités à saisir le Préfet en vue de l'organisation de l'enquête publique, et plus généralement à faire toutes démarches qui seraient nécessaires à l'organisation de l'enquête publique préalable aux déclarations d'utilité publique.

.....

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

ARTICLE 1 : APPROUVE le dossier d'enquête publique unique du projet de Toulouse Aerospace Express et Connexion Ligne B.

ARTICLE 2 : AUTORISE Tisséo Ingénierie à procéder aux ajustements nécessaires compte tenu de la poursuite des études et consultations en cours.

ARTICLE 3 : AUTORISE Tisséo Collectivités à engager les démarches nécessaires auprès du Préfet pour le lancement de l'enquête publique unique pour les opérations Toulouse Aerospace Express et Connexion ligne B, dont l'objet est :

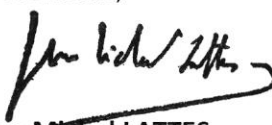
- Pour Toulouse Aerospace express :
 - o La déclaration d'utilité publique,
 - o La mise en compatibilité du PLU de Colomiers, Blagnac, Toulouse, Labège et PLUI-H de Toulouse Métropole
 - o La détermination des parcelles à déclarer cessibles.
- Pour Connexion ligne B :
 - o La déclaration d'utilité publique,
 - o La mise en compatibilité du PLU de Labège et Ramonville Saint Agne (PLU en vigueur et celui en cours de révision)
 - o La détermination des parcelles à déclarer cessibles.

ARTICLE 4 : 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

Toulouse Aerospace Express Connexion Ligne B



Cofinancé par l'Union européenne

Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe

Présentation générale du Projet TAE et CLB

Février 2019



L'autorité organisatrice des mobilités
7 esplanade Compans-Cafarelli
BP 11120 – 31011 Toulouse cedex 6

Les quatre collectivités composant le SMTC-Tisséo

toulouse
métropole

Sicoval
Le Sud-Est
Toulousain

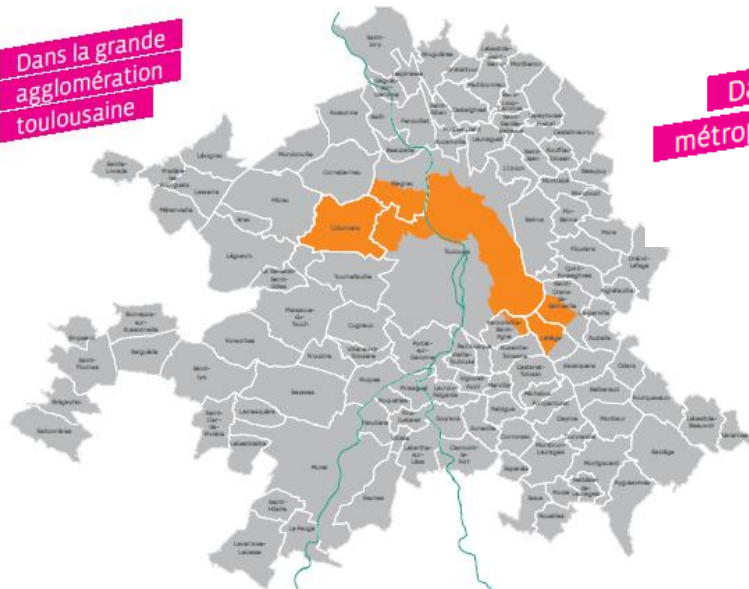
Le
Muretain
essio-muretain.fr

sitprt
Syndicat Intercommunal
des Transports Publics de la Région Toulousaine

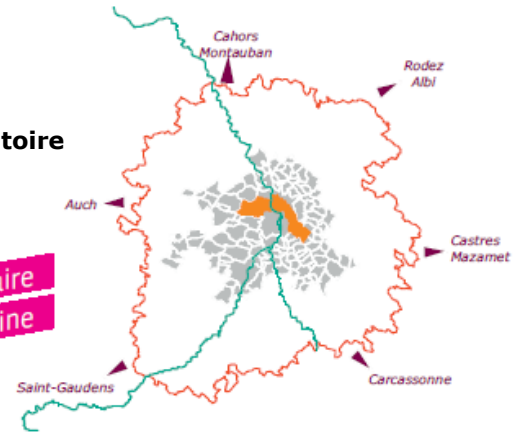
Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20190207-2019-02-06-1-8d-
DE
Date de télétransmission : 07/02/2019
Date de réception préfecture : 07/02/2019

- Deux opérations majeures au service d'un vaste territoire

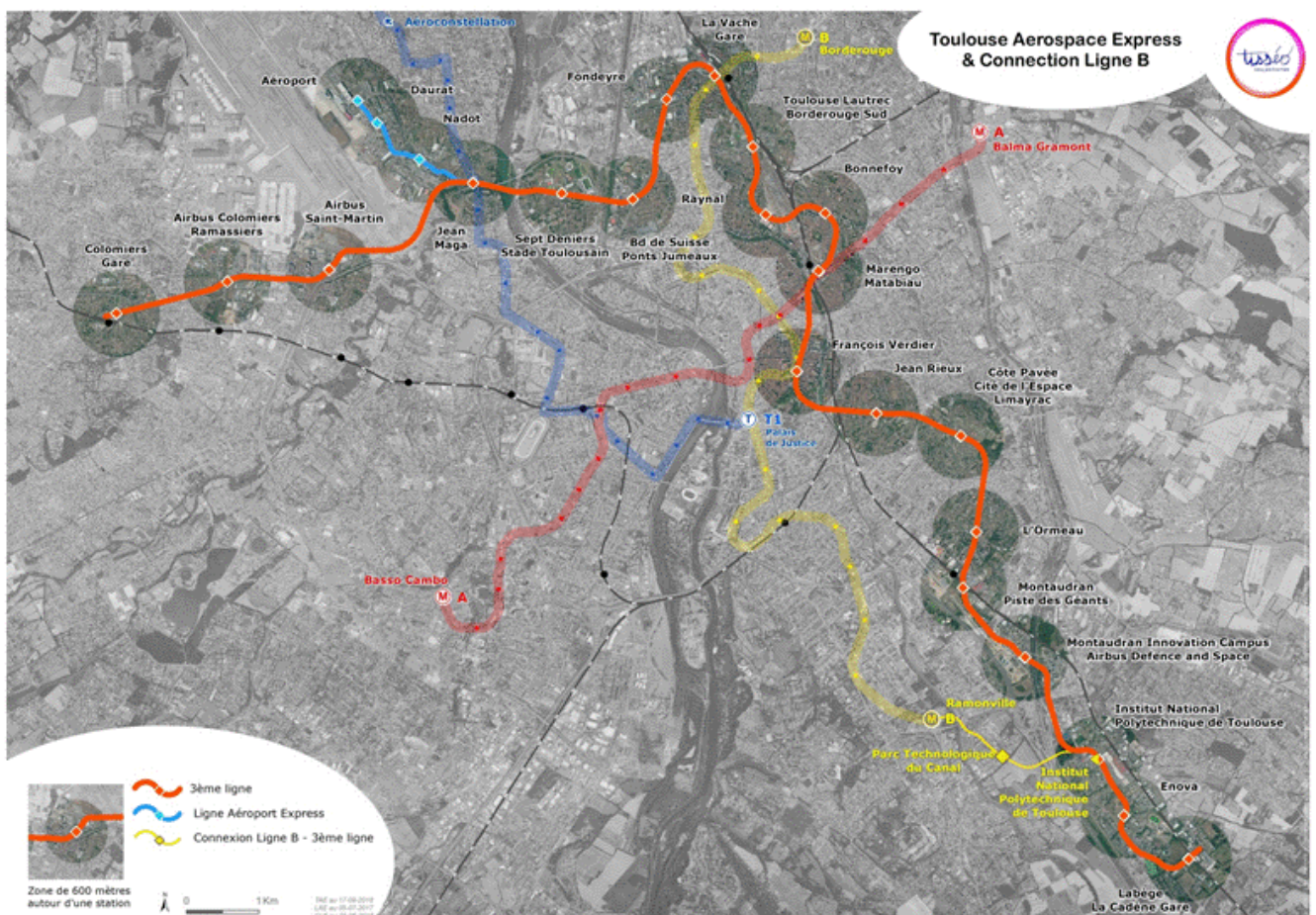
Dans la grande agglomération toulousaine



Dans l'aire métropolitaine



- Deux opérations au sein d'un corridor de développement



2

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20190207-2019-02-06-1-8d-
DE
Date de télétransmission : 07/02/2019
Date de réception en préfecture : 07/02/2019

Sommaire

<i>Les défis du développement et de l'attractivité</i>	<i>p4</i>
<i>Toulouse Aerospace Express et Connexion Ligne B Éléments majeurs du réseau de transport en commun</i>	<i>p7</i>
<i>Les différents apports du projet pour les territoires et les usagers</i>	<i>p13</i>
<i>Le pilotage et le financement du projet</i>	<i>p20</i>
<i>Une large concertation pour un projet partagé</i>	<i>p23</i>
<i>Les principales étapes pour une mise en service en 2025</i>	<i>p30</i>

Un carrefour du Sud-Ouest européen

- **La grande agglomération toulousaine** est au cœur d'une région en réseau avec Bordeaux et Montpellier en France, Bilbao, Saragosse et Barcelone en Espagne,
- **L'aéroport international Toulouse-Blagnac** constitue une ouverture à l'international avec plus de 9 millions de passagers en 2017, 12 millions de passagers prévus pour 2030, soit une augmentation de près de 30% du trafic actuel,



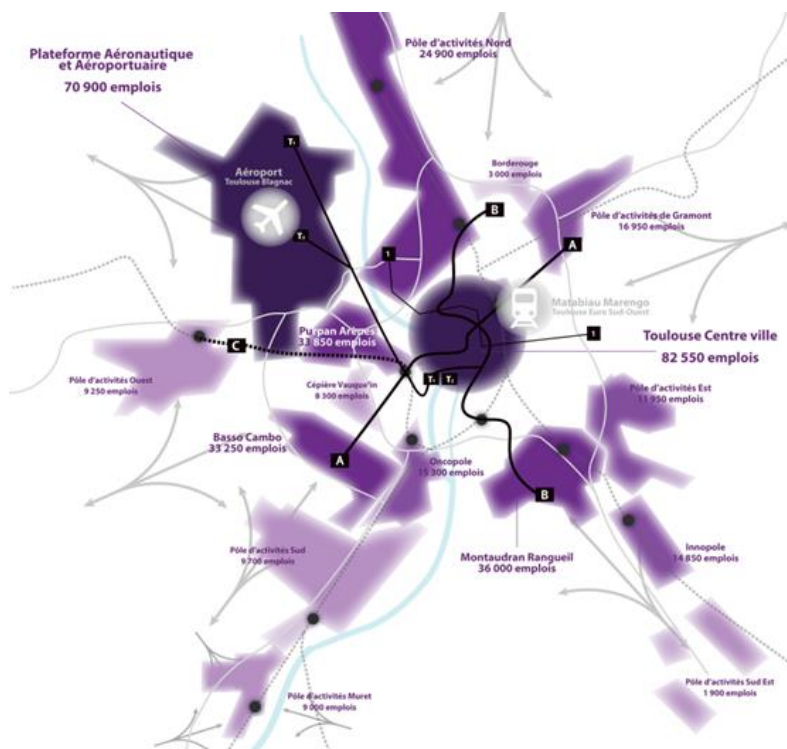
Toulouse-Paris, liaison aérienne la plus fréquentée d'Europe avec plus de 6 300 passagers quotidiens en 2014.



- **Le «Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest»** mettra, grâce à la ligne grande vitesse, Toulouse à environ 3h10 de Paris et 1h05 de Bordeaux à partir de la gare Matabiau.

Une croissance économique et démographique de premier plan

- **L'aire urbaine toulousaine est la 4ème de France**, englobant un vaste territoire de plus de 450 communes, dont la population dépasse 1,2 million d'habitants,
- **La grande agglomération toulousaine** (114 communes) **est une des plus attractives de France** avec 1 million d'habitants et une croissance d'environ 15 000 habitants/an,
- **Avec plus de 420 000 emplois salariés privés et plus de 100 000 emplois publics**, une croissance d'environ 7000 emplois/an, le territoire fait partie des pôles économiques nationaux les plus dynamiques,
- **La répartition des emplois est principalement polarisée** autour du centre-ville, des deux pôles d'excellence aéronautique et spatiale toulousains et des territoires du Sud-Est de Montaudran à Labège.

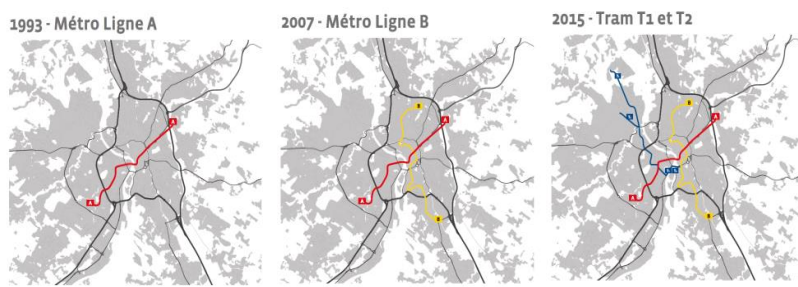
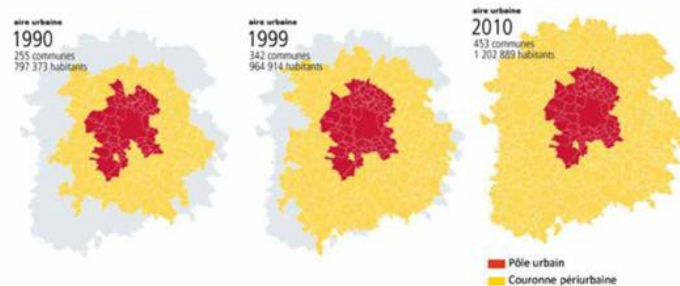


Un territoire marqué par l'étalement urbain

- **Le territoire toulousain a connu un modèle urbain très étalé** avec la forte croissance de la population depuis 50 ans et la recherche d'une certaine qualité de vie. L'absence de limites géographiques marquées (topographie favorable, foncier disponible...) a accentué les phénomènes d'étalement,
- **Le territoire toulousain entretient par ailleurs des relations quotidiennes** avec des agglomérations de taille moyenne proches (Montauban, Albi, Carcassonne, Auch...),
- **Les déplacements « domicile-travail »** se sont fortement développés rendant la circulation de plus en plus difficile, malgré la construction d'infrastructures « capacitaires » (transports en commun et routes).



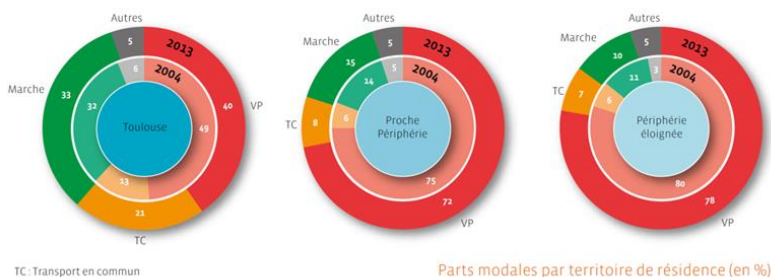
Les lignes structurantes de transport en commun



Des enjeux de mobilités et d'attractivité

Les comportements des habitants évoluent depuis le début des années 2000 :

- **La modification des comportements** de déplacements est significative depuis 2004, avec une utilisation de la voiture en recul,
- **Ce recul de l'usage de la voiture** est compensé essentiellement par l'usage croissant des transports collectifs,
- **Les différences entre la commune de Toulouse et les communes voisines sont notables** : 40% d'utilisation de la voiture à Toulouse, plus de 70% pour les territoires limitrophes.



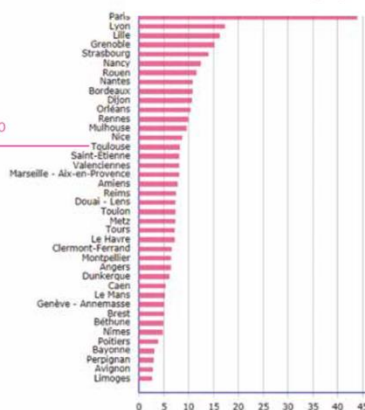
TC : Transport en commun
VP : Voiture particulière

Parts modales par territoire de résidence (en %)

L'attractivité du territoire est contrariée ...

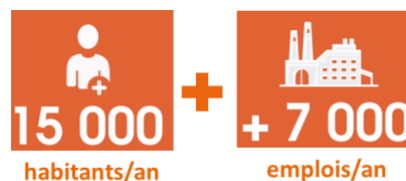
- **Les réseaux routiers et de transport en commun sont saturés**, notamment en heures de pointe (7h-9h le matin et 16h-19h le soir),
- **La fréquentation des deux lignes de métro est très importante** (ligne A, plus 200 000 voyageurs/jour, ligne B, plus 190 000 voyageurs/jour) et répond à plus de 60% des validations sur le réseau,
- **Les actifs sont encore peu attirés par les transports en commun**, traduisant notamment un déficit de desserte des zones d'emploi du territoire,
- **Les impacts sont considérables sur le réseau de voiries notamment en période de pointe**, sur la rocade et les axes routiers structurants (A62, A68, A64, A61, A63, A631...)

Toulouse : 15%/40



Le Projet Mobilités 2020.2025.2030, acte fondateur de l'ambition du territoire

- **Quoi qu'il arrive, les déplacements vont continuer de croître ...** 500 000 déplacements quotidiens de plus sont attendus à horizon 2025 par rapport à 2015 (3,8 millions de déplacements actuellement),

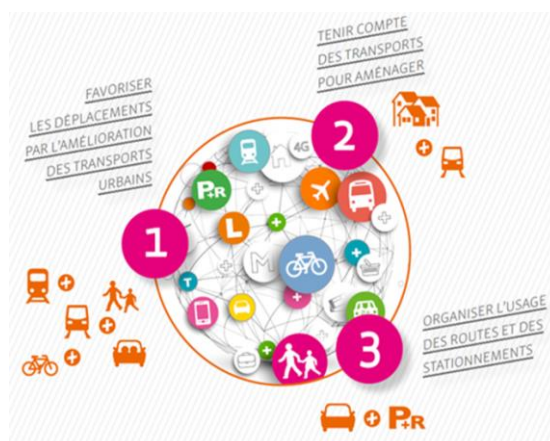


- **Au fil de l'eau :**

- **les conditions de circulation vont s'aggraver** : + 50% de temps passé dans les déplacements d'ici 2030,
 - **l'attractivité économique pourrait décliner** avec une baisse d'accessibilité, ce qui constitue un risque pour le développement dans un contexte de concurrence entre les métropoles à l'échelle mondiale,
 - **les impacts seront non négligeables sur l'environnement**. Si les comportements de déplacements n'évoluent pas, le recours à la voiture restera systématique et les émissions de Gaz à Effet de Serre (et autres polluants atmosphériques) continueront de croître dans des proportions importantes,
 - **les territoires risquent de se dévaloriser** en raison de leur perte d'accessibilité, incluant des difficultés à pérenniser des services urbains...



- **Afin de contrer ce scénario «catastrophe»** (si rien n'est fait), l'ambition de Tisséo Collectivités est basée notamment sur la réalisation de grandes infrastructures de transports, la promotion des modes actifs (vélos, piétons) et un urbanisme plus cohérent, sans oublier les nouvelles pratiques de mobilité des usagers.



- **Le Projet Mobilités 2020.2025.2030** (valant révision du Plan de Déplacements Urbains) **a été approuvé par les élus** du conseil syndical de Tisséo Collectivités (7 février 2018) parmi lequel est inscrit le déploiement d'un réseau de transport en commun sans précédent pour le territoire,

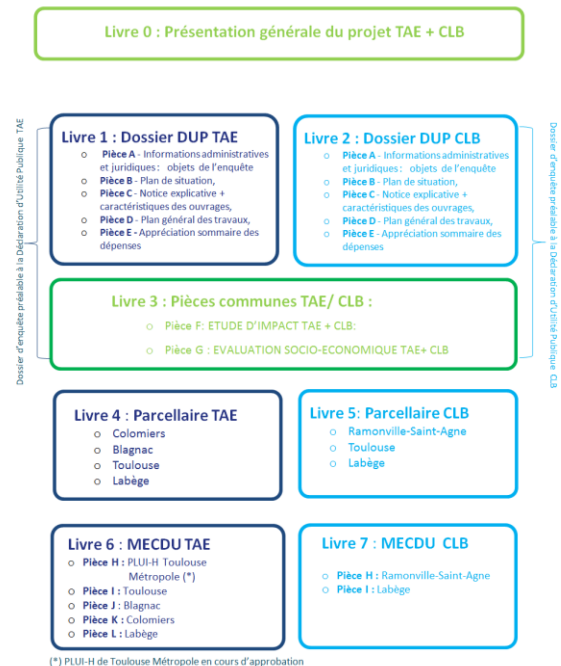


- **Les deux opérations Toulouse Aerospace Express** (comprenant la 3^{ème} ligne de métro et la Ligne Aéroport Express) **et Connexion Ligne B** (extension de la ligne actuelle) font partie des projets majeurs de transports en commun à horizon 2025.

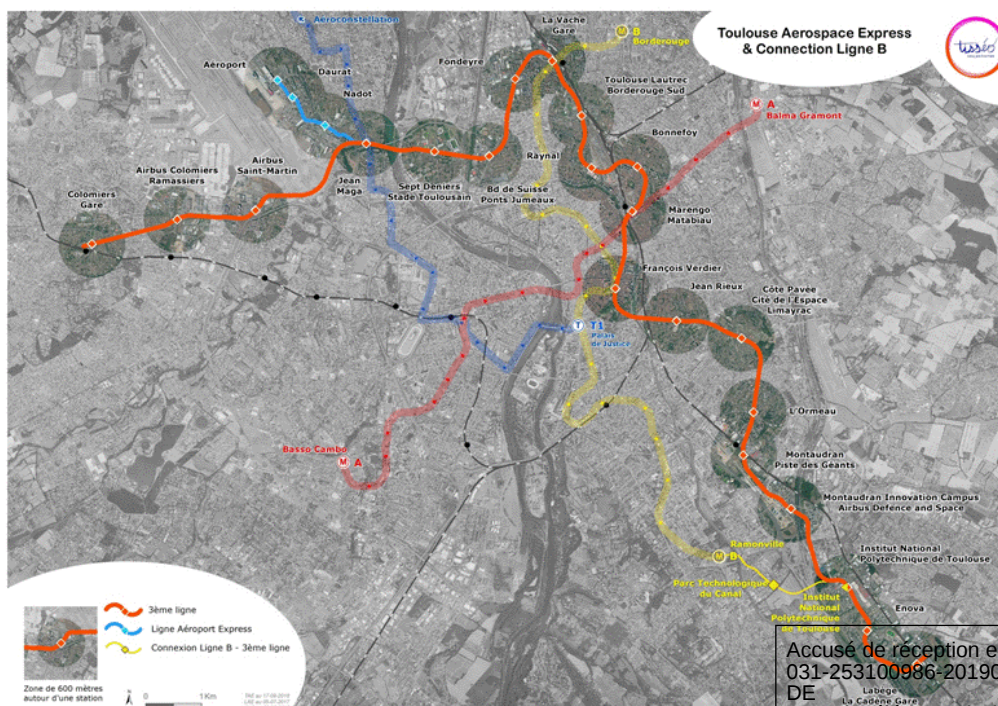
2 opérations majeures pour un projet amplificateur

Tisséo Collectivités s'est engagé dans un programme d'opérations très ambitieux à court terme (ligne A, téléphérique urbain sud, extension du tram T1, 10 lignes Linéo ...) et à moyen terme (Toulouse Aerospace Express et Connexion Ligne B, lignes Linéo supplémentaires ...).

- **L'objectif cible est de répondre aux déplacements supplémentaires attendus à horizon 2025** par des opérations de transport en commun d'envergure qui nécessitent d'engager, d'animer des procédures administratives complexes, intégrant une pluralité d'acteurs et dans un objectif de concertation optimale des habitants,
- **Afin de tenir les délais impartis, respecter les différentes étapes administratives obligatoires et concerter en continu**, Tisséo Collectivités a mené de front, depuis début 2015, plusieurs démarches spécifiques et interdépendantes (révision du Plan de Déplacements Urbains, étude de la 3^{ème} ligne de métro, de la Connexion Ligne B ...),
- **C'est dans cet esprit que les deux opérations Toulouse Aerospace Express** (3^{ème} ligne de métro et Ligne aéroport express) **et Connexion Ligne B**, spécifiques et interconnectées, sont intégrées dans une seule enquête publique unique et feront l'objet de déclarations d'utilité publique distinctes,
- **Au sein du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique**, des pièces communes et des pièces spécifiques concernant les deux opérations permettent au lecteur de prendre connaissance de l'ensemble des informations.



MECDU : Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme



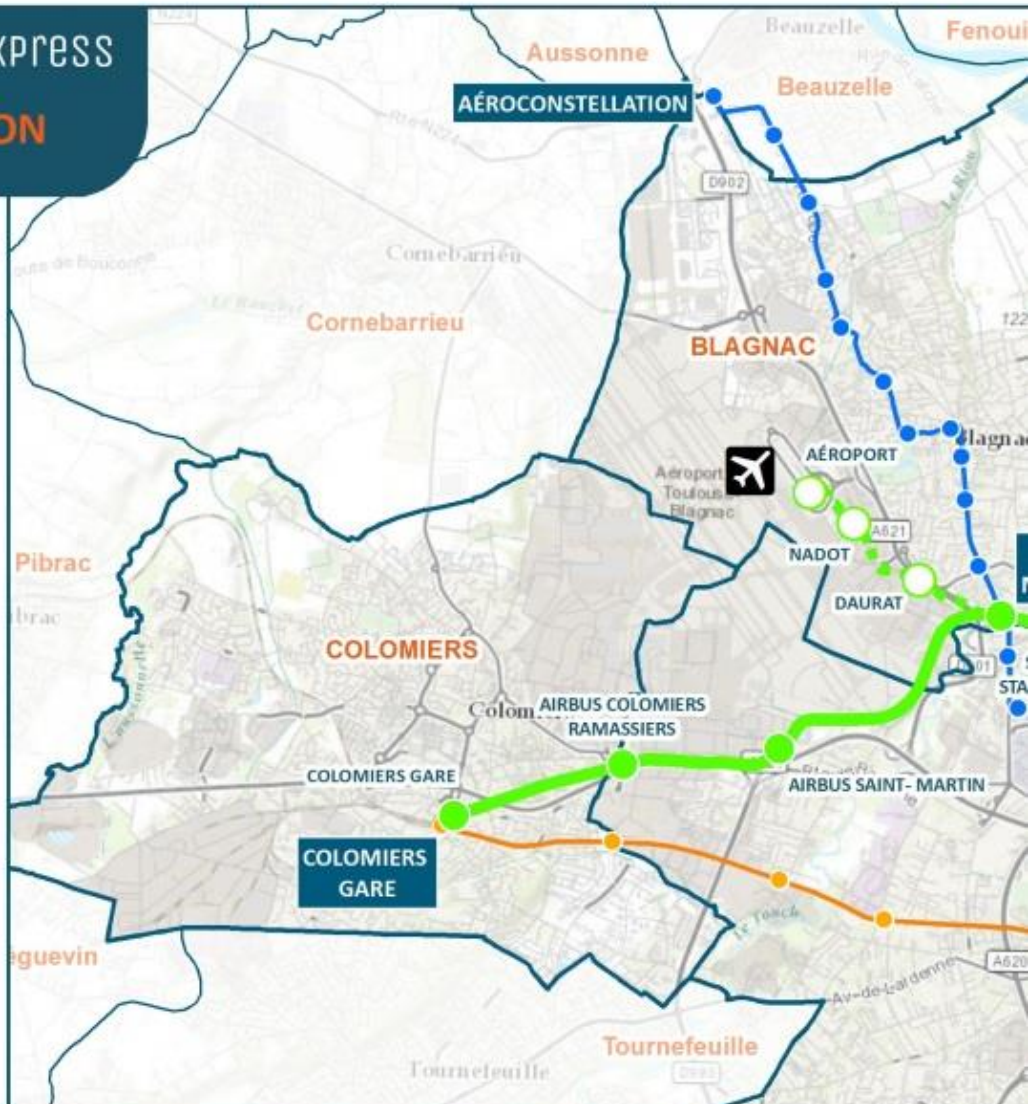
Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20190207-2019-02-06-1-8d-
DE
Date de télétransmission : 07/02/2019
Date de réception préfecture : 07/02/2019

TOULOUSE aerospace express

PLAN DE SITUATION

LÉGENDE

-  Communes concernées par l'opération
-  Communes limitrophes
- Opération Toulouse Aerospace Express**
 -  Station 3^e Ligne de métro
 -  3^e Ligne de métro
 -  Voie de raccordement Site de Maintenance et de Remisage (SMR)
 -  Station Ligne Aéroport Express
 -  Ligne Aéroport Express (LAE)
- Réseau structurant existant**
 -  Métro Ligne A
 -  Métro Ligne B
 -  Ligne C (SNCF)
 -  Tramway T1
- Opération Connexion Ligne B (CLB) à la 3^e Ligne de métro**
 -  Station CLB
 -  Connexion Ligne B (CLB)

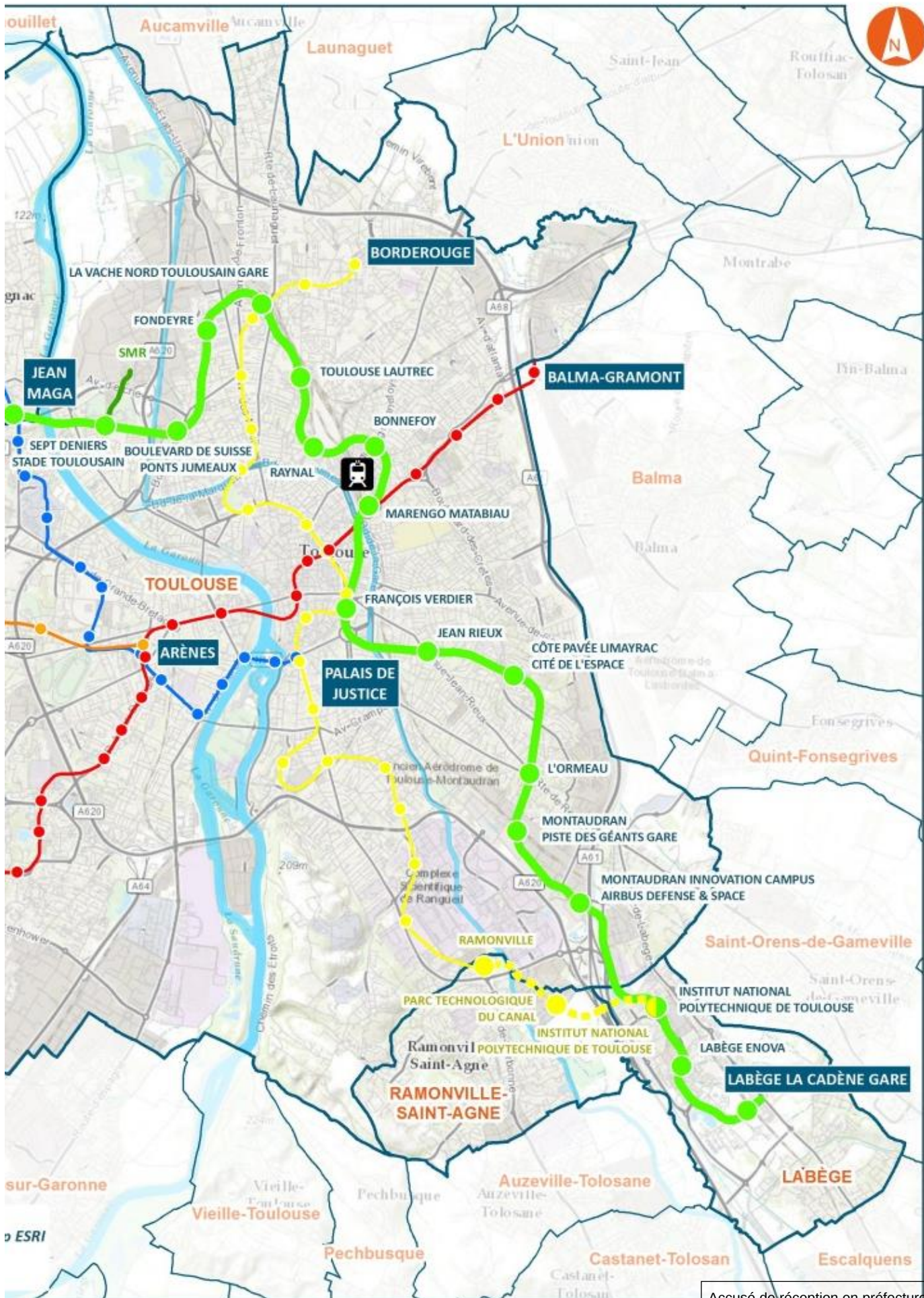


Date: 18/12/2018

Fond de plan: World Topographic Map ES

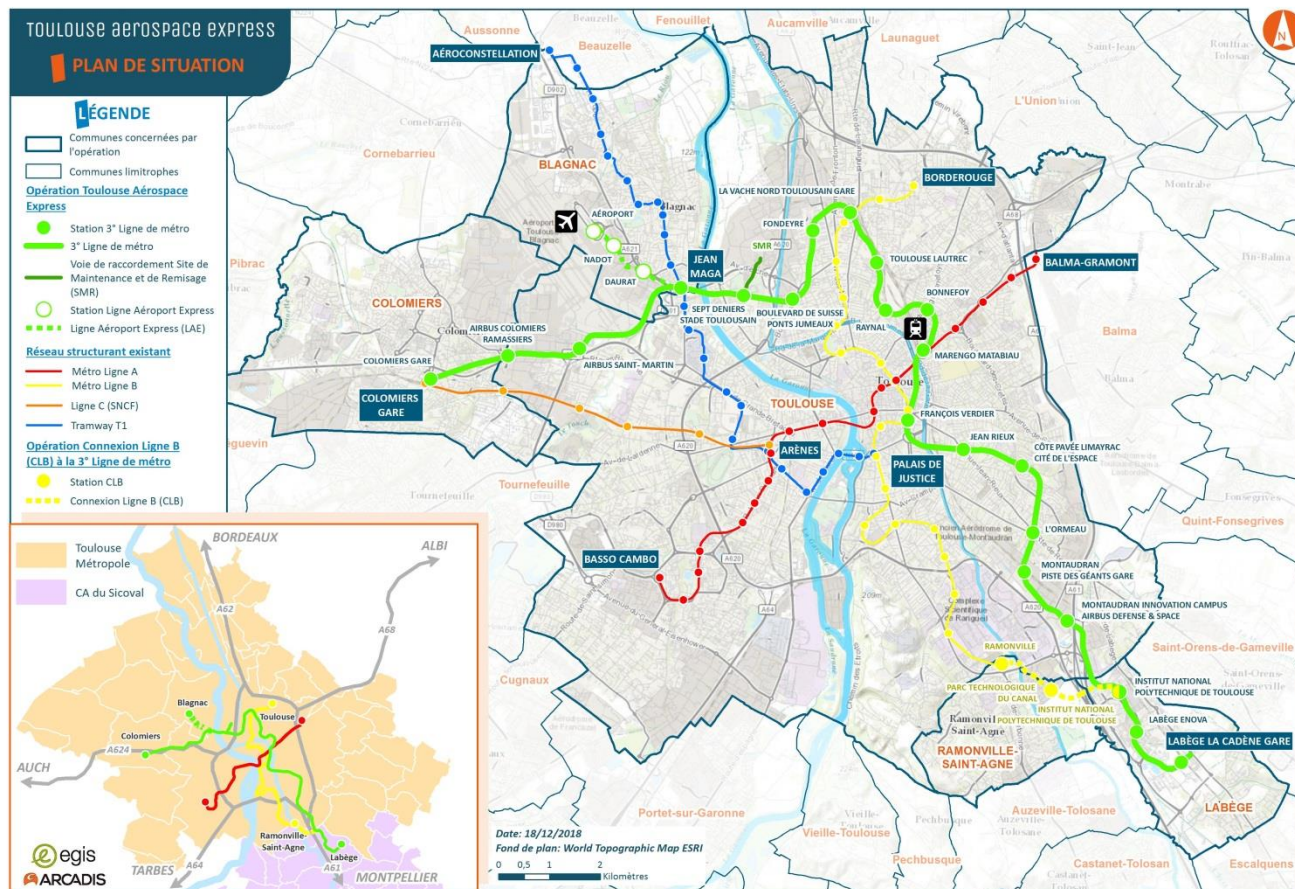
0 0,5 1 2 Kilomètres

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20190207-2019-02-06-1-8d-DE
Date de télétransmission : 07/02/2019
Date de réception préfecture : 07/02/2019



Fiche d'identité de Toulouse Aerospace Express

Le Comité Syndical de Tisséo Collectivités a approuvé, le 11 juillet 2018, le programme technique de l'opération Toulouse Aerospace Express.



N.B : Sur la base du programme validé le 5 juillet 2017, ce tracé prend en compte certaines adaptations issues notamment des retours du Conseil Scientifique*, des rencontres avec les acteurs des quartiers et du nouveau temps d'échange avec les citoyens qui s'est déroulé entre novembre 2017 et février 2018 et des études préliminaires complémentaires de 2018.

* Le conseil scientifique a pour vocation essentielle de veiller à la complétude et à la pertinence des études et démarches entreprises. Les huit membres ont été désignés par le Comité Syndical de Tisséo Collectivités, le Président du Conseil scientifique est M Emile QUINET.

L'opération Toulouse Aerospace Express se compose de deux éléments indissociables : la 3^{ème} ligne de métro et la Ligne Aéroport Express (LAE).

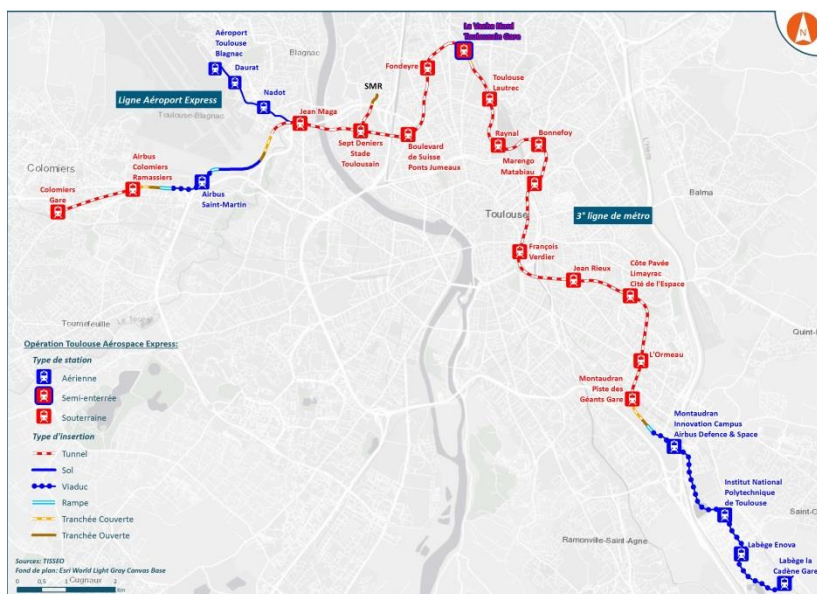
Focus sur la 3^{ème} ligne de métro

- Le tracé de la 3^{ème} ligne de métro est une ligne intercommunale qui relie Colomiers, Blagnac et Labège, en passant par le Nord et le centre de la commune de Toulouse,
- Longue de près de 27 km, dont environ 70% en souterrain, la 3^{ème} ligne desservira 21 stations, dont 7 permettront des correspondances avec le réseau structurant de transport en commun ainsi que le réseau ferroviaire.

	Metro Ligne A	Métro ligne B	TRAMWAY	TRAIN
Colomiers Gare				
Jean Maga				
La Vache Nord Toulousain Gare				
Marengo Matabiau				
François Verdier				
Montaudran Piste des Géants Gare				
Institut National Polytechnique de Toulouse				
Labège la Cadène Gare				

Stations TAE permettant la correspondance avec les autres modes de transport en commun

- **La localisation des stations a été étudiée** de façon à desservir des secteurs actuellement moins bien desservis par les transports en commun ou ayant un fort potentiel de développement urbain,
- **Le tracé est en souterrain sur environ 19,5km,**
- Le traitement en souterrain, implique des travaux plus lourds et plus coûteux. Il est retenu pour les secteurs densément urbanisés afin de limiter l'impact foncier de l'ouvrage.



Focus sur la Ligne Aéroport Express

- **Le tracé de la Ligne Aéroport Express (LAE), reprend majoritairement le tracé de l'actuelle ligne T2 de tramway** dont les infrastructures seront adaptées afin d'offrir un service plus performant, notamment la fréquence de passage (9 à 10 minutes actuellement, 5 minutes demain),
- **La station Jean Maga** permettra la correspondance entre la 3ème ligne de métro, la Ligne Aéroport Express et le tramway T1. Elle est conçue de façon à faciliter le changement pour les voyageurs.



Le tracé de la Ligne Aéroport Express



PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET DE FONCTIONNABILITÉ

Stationnement vélo en accès libre
Stationnement vélo en accès réglementé
Aménagement cyclable
Périmètre d'aménagement
Espace public
Station



Des temps de parcours attractifs.

Le projet TAE permettra de relier l'aéroport Toulouse Blagnac à la gare Matabiau en 24minutes, Concernant les autres temps de parcours :

- Colomiers Gare et Labège La Cadène : 37 minutes
- Labège Enova et gare Matabiau : 17 minutes
- Airbus Colomiers et Gare Matabiau : 17 minutes

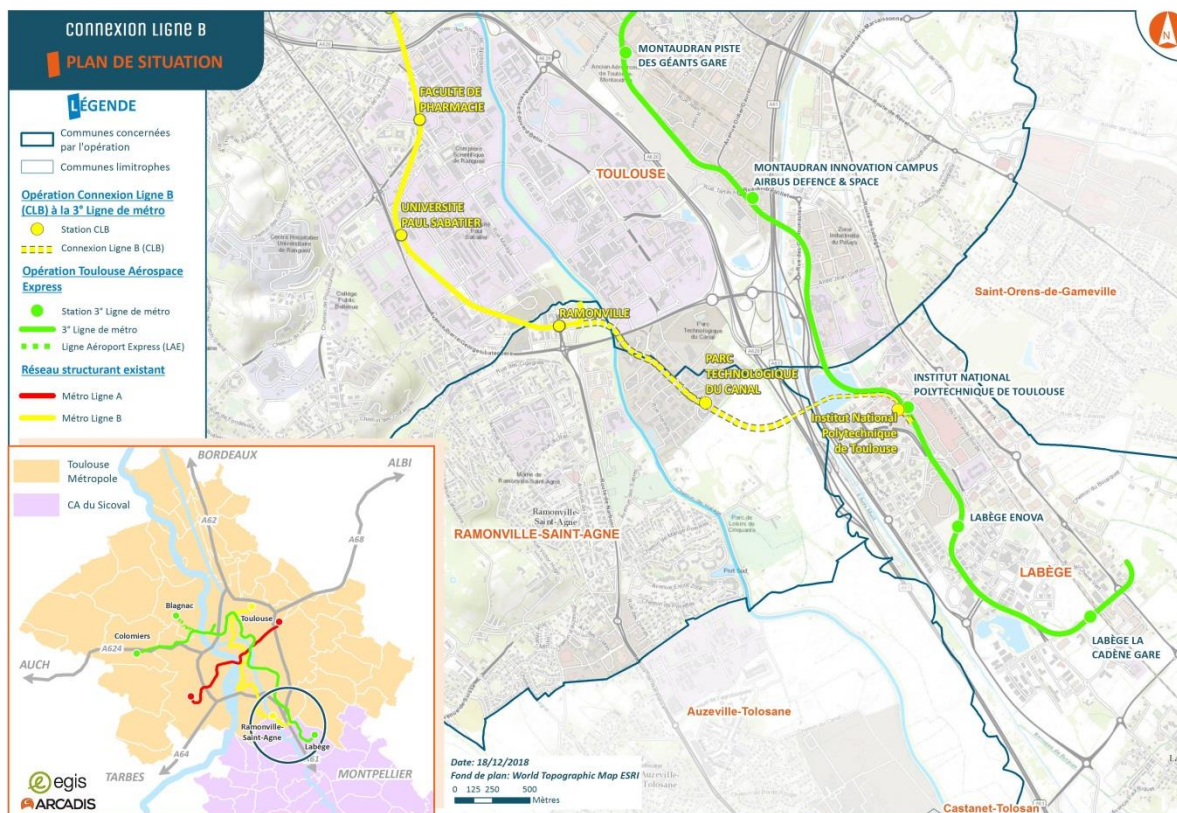
Pour comparaison les temps de parcours entre aujourd'hui et demain sont les suivants :

	Aujourd'hui		Demain
	Voiture*	Transport en commun	Réseau 2025/2030 avec la 3 ^{ème} ligne
Airbus Colomiers > Gare Matabiau	35 min	40 min	17 min
Labège Enova > Gare Matabiau	25 min	40 min	17 min

* en condition normale de circulation

Fiche d'identité de la connexion Ligne B

Le Comité Syndical de Tisséo Collectivités a approuvé, le 5 juillet 2017, le programme technique de l'opération Connexion Ligne B.



La Connexion Ligne B (CLB), d'une longueur de 2,7 km, est localisée entre les communes de Ramonville-Saint-Agne et Labège.

- Le tracé débute à la station terminale actuelle de la ligne B à Ramonville et desservira 2 stations de Métro : le parc technologique du Canal et l'Institut National Polytechnique de Toulouse (INPT),
- Ce tracé est en souterrain sur environ 500 m pour franchir le canal du midi (depuis la station de Ramonville) puis en viaduc sur 2,2 km,
- La station aérienne INP Toulouse permettra la correspondance directe entre la Connexion de la Ligne B et la 3ème ligne de métro. Cette station dessert, les commerces et services et les zones d'emploi, mais aussi les établissements universitaires et tertiaires.

Les temps de parcours.

Entre 3 et 3'30 minutes entre Ramonville et l'INPT.

Environ 10 minutes entre Ramonville et Labège La Cadène (selon temps de correspondance à la station INP Toulouse).



PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET DE FONCTIONNALITÉ

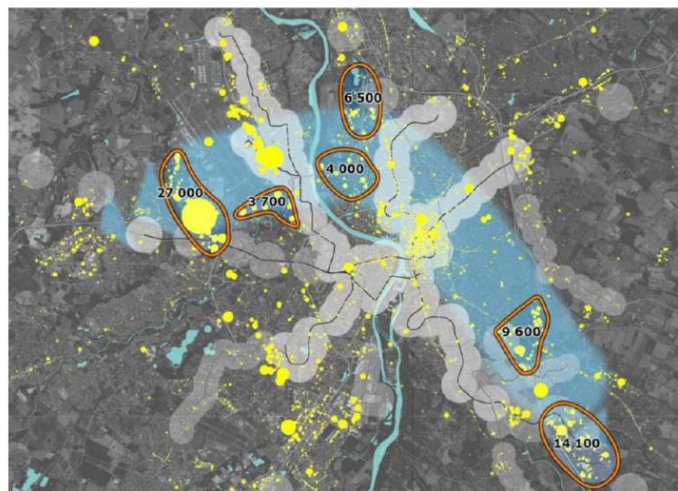


Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20190207-2019-02-06-1-8d-DE
Date de télétransmission : 07/02/2019
Date de réception préfecture : 07/02/2019

Les différents apports du projet pour les territoires et les usagers

Le projet TAE / CLB est un projet global qui va transformer l'agglomération toulousaine. Il propose une offre capacitaire et performante comme alternative à l'utilisation trop importante de la voiture particulière en répondant simultanément à plusieurs objectifs territoriaux fixés dès début 2015 (délibération du Comité syndical Tisséo Collectivités du 4 février 2015) :

- **améliorer** l'accès aux grandes zones d'emplois,
- **desservir** des secteurs urbains denses où l'offre de transport actuelle est insuffisante,
- **accompagner** le développement de grands secteurs de projet d'ores et déjà identifiés,
- **connecter ces nouvelles infrastructures** aux autres réseaux structurants (train, métro, tramway, linéos) pour proposer un maillage performant et **développer les complémentarités entre les modes de transport**,
- **améliorer** la desserte de l'aéroport et de la gare Matabiau,
- **cibler** de nouveaux territoires d'accueil de population dans des secteurs qui deviennent bien desservis par les transports collectifs.



Les emplois salariés privés non desservis par le réseau structurant

Différentes hypothèses d'itinéraire ont été préalablement analysées, testées dans le cadre d'études spécifiques en 2015-2016. **Le scénario retenu optimise les différents objectifs politiques fixés.**

Une connexion optimale et un accès plus facile à tous les territoires

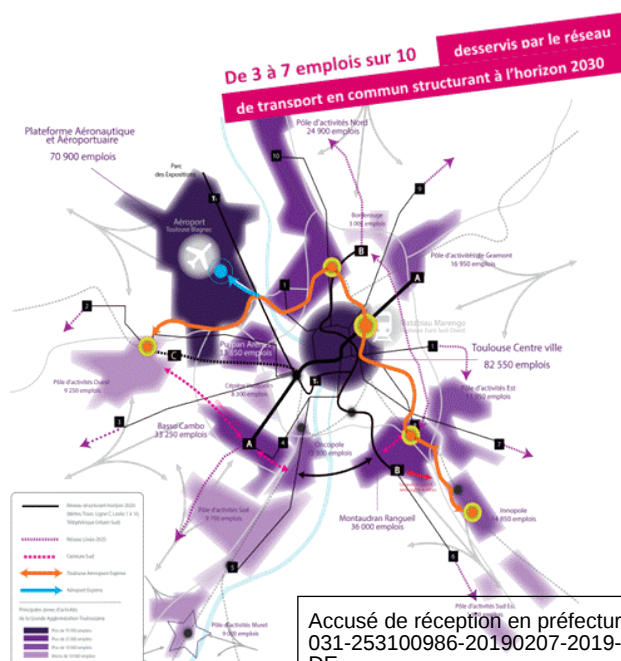
L'itinéraire retenu pour la 3^e ligne de métro permettra de **desservir directement plus de 100.000 habitants à moins de 600m des stations et plus de 80.000 emplois** (source aua/T, situation 2013).

Les opérations Toulouse Aerospace Express et Connexion Ligne B **desserviront également des pôles économiques majeurs aujourd'hui à l'écart des transports en commun structurant** : zones aéroportuaire, Toulouse Aerospace, Enova ... dont l'accessibilité contrariée pèse aujourd'hui sur leur potentiel de développement.



A titre d'exemple ...

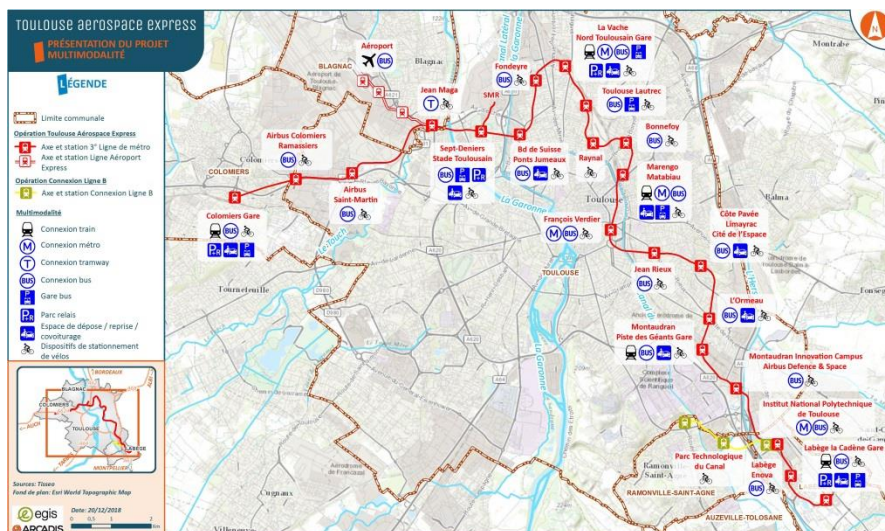
Les faubourgs Nord de Toulouse ne seront plus qu'à 10mn en transports collectifs d'Airbus Saint-Martin contre 30 mn aujourd'hui, les faubourgs Est ne seront plus qu'à 10mn de Labège Enova contre 45mn aujourd'hui.



Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20190207-2019-02-06-1-8d-
DE
Date de télétransmission : 07/02/2019
Date de réception préfecture : 07/02/2019

Les opérations Toulouse Aerospace Express et Connexion Ligne B intègrent un très fort potentiel de connexion aux différents modes de transport.

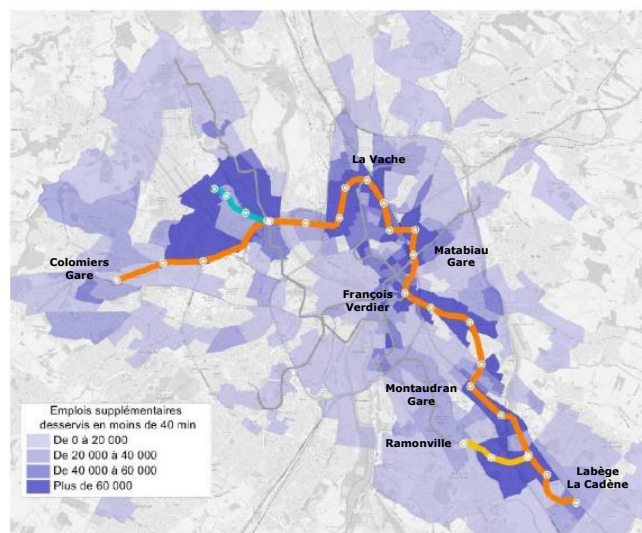
En desservant l'aéroport international Toulouse Blagnac (via la Ligne Aéroport Express) et la gare ferroviaire de Matabiau, **TAE se connecte également au réseau ferroviaire local à partir des gares de Colomiers, La Vache, Montaudran et Labège.**



TAE et CLB permettent ainsi **de rapprocher des territoires périphériques aux secteurs métropolitains desservis par la 3^e ligne de métro.**

TAE améliore le maillage du centre de l'agglomération grâce à des connexions organisées avec les lignes du métro A (station Marengo) et B (stations La Vache, François Verdier et INPT), avec le tramway et la ligne aéroport express (station Jean Maga) et avec le réseau Linéo (lignes de bus structurantes du réseau).

CLB permet d'améliorer le maillage Sud de l'agglomération, en lien avec le téléphérique urbain Sud desservant les sites de l'Université Paul Sabatier, du CHU Rangueil et de l'Oncopôle.



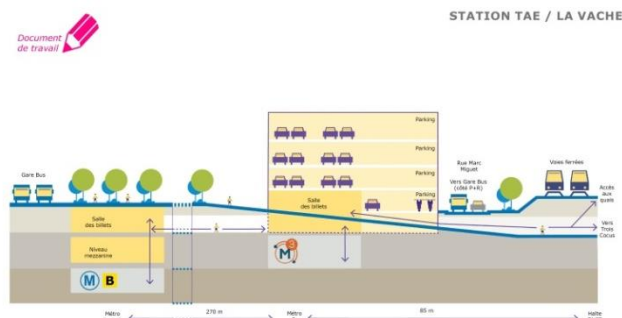
Les impacts de TAE et de CLB sur l'accessibilité aux emplois

En proposant un itinéraire « en rocade », la 3^e ligne de métro évite pour de nombreux usagers de transiter par l'hypercentre de Toulouse et relie mieux les secteurs périphériques entre eux (faubourgs, communes périurbaines...). En lien avec le téléphérique urbain sud, l'opération connexion Ligne B participe également à une offre de transport en commun transversale évitant de transiter obligatoirement par l'hypercentre de Toulouse.

Si les gains d'accessibilité les plus importants concernent les territoires directement desservis par le projet, **les bénéfices des nouvelles infrastructures s'étendront bien au-delà de son corridor et se propageront le long des lignes en correspondance** (métro A et B, tramway, Linéos, TER...).

TAE et CLB seront également connectés au réseau routier à partir de parkings de rabattement **incitant les automobilistes à laisser leurs voitures avant de pénétrer dans les secteurs centraux.**

- **4 parkings relais sont programmés** à Colomiers gare (1000 places), Sept-Deniers (300), La Vache (500) et Labège La Cadène (1000).

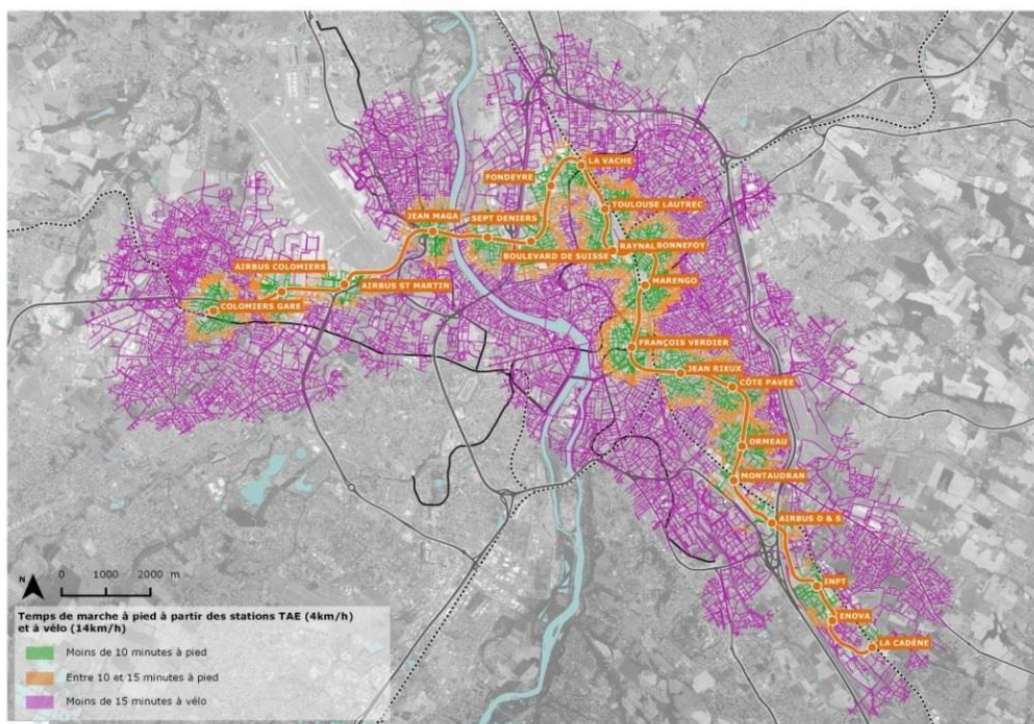


COUPE SCHEMATIQUE
Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20190207-2019-02-06-1-8d-
DE
Date de télétransmission : 07/02/2019
Date de réception préfecture : 07/02/2019

Ces différents parkings comporteront également des dispositifs tels que des parkings à vélos sécurisés ou des places de stationnement dédiées au covoiturage.

Ils pourront être complétés par une offre de stationnement plus réduite au niveau de certaines stations afin de répondre à des demandes de proximité.

Chacune des stations s'intègre par ailleurs dans un quartier et bénéficiera d'aménagements piétons et cyclables en rabattement depuis les principales centralités desservies par le métro.



Une offre de service améliorée

Les choix technologiques retenus :

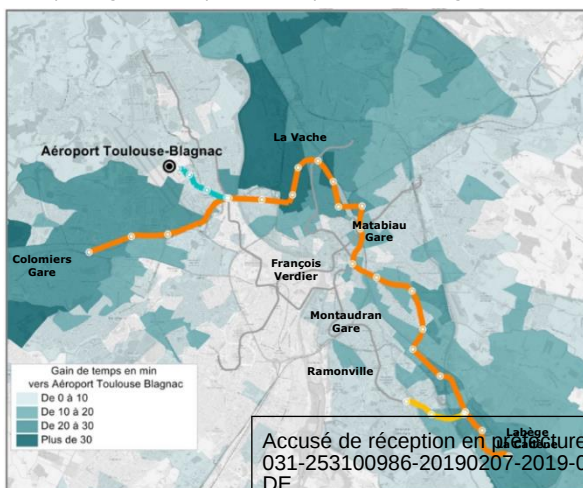
- **La 3e ligne** de métro sera **totale**ment automatique.
- **La Ligne Aéroport Express** sera exploitée avec un **matériel léger et moderne, adaptable à la plateforme tramway actuelle** (incluant des aménagements répondant aux besoins des usagers de l'aéroport).
- **La Connexion Ligne B** bénéficiera du **matériel actuel de la ligne B**.
Ces choix résultent notamment d'une volonté de proposer le meilleur service possible à l'utilisateur au regard des fréquentations attendues.

Ces choix permettront :

- **des temps d'attente réduits** grâce à des fréquences attractives :
 - **3 à 6 minutes** pour la 3^e ligne,
 - **5 minutes** pour la Ligne Aéroport Express,
 - **4mn30 à 6 minutes** pour la Connexion Ligne B,
- **des temps de trajet attractifs et garantis** grâce à des insertions totalement en site propre et qui ne sont donc pas soumises aux aléas de la circulation routière.

- **La 3ème ligne de métro** : moins de 40 minutes entre Colomiers gare et La Cadène, 8 minutes entre François Verdier et Montaudran gare,
- **La ligne aéroport express** : une liaison gare Matabiau – aéroport en moins de 25 minutes.
- **La connexion Ligne B** permettra de raccorder Ramonville à Labège La Cadène en 10 minutes environ.

Exemple de gain de temps vers l'aéroport Toulouse Blagnac



15

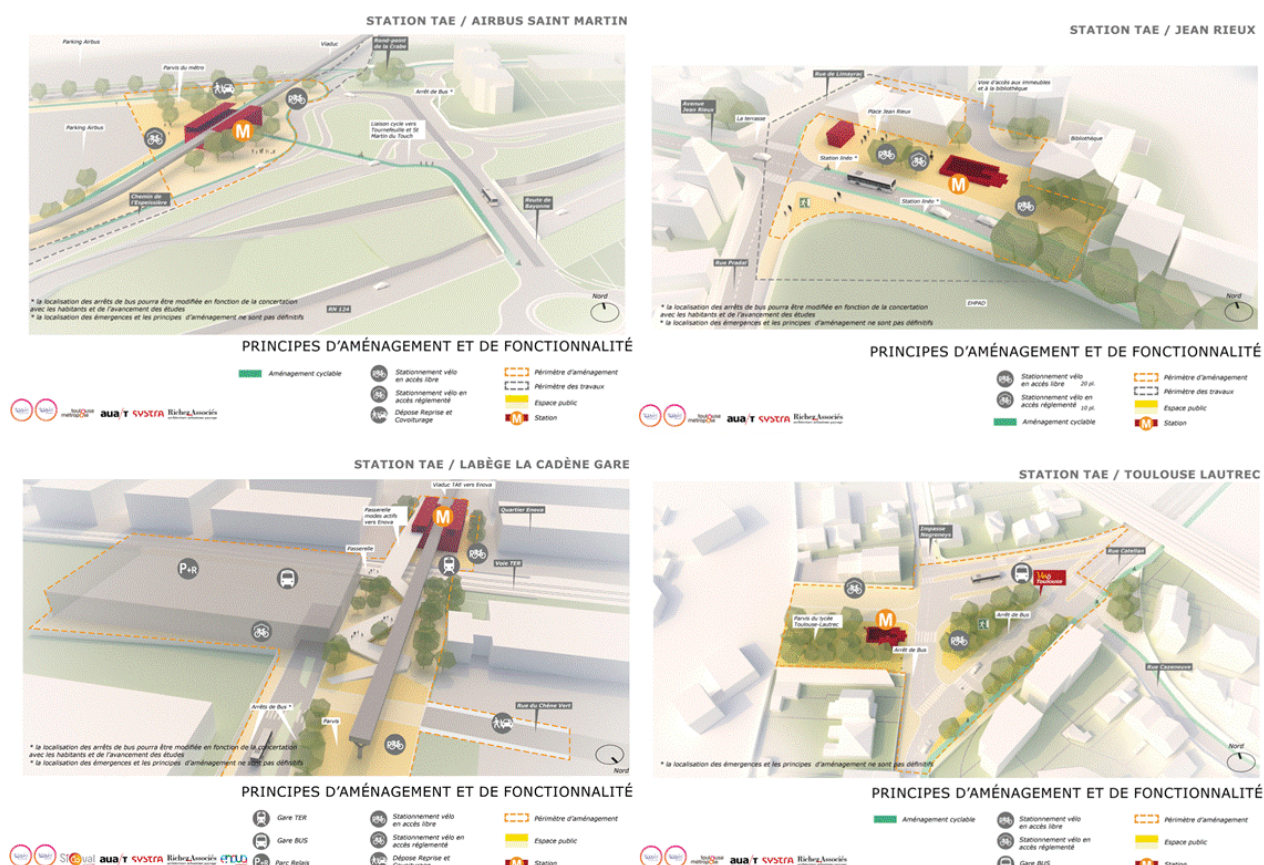
Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20190207-2019-02-06-1-8d-
DE
Date de télétransmission : 07/02/2019
Date de réception préfecture : 07/02/2019

Ces choix permettront également :

- **un confort et une accessibilité universelles pour tous les voyageurs**, en situation de handicap ou non. Le matériel de la 3e ligne de métro sera plus large que pour les lignes A et B, et aura donc un confort d'accueil et de circulation accru. Les rames de la Ligne Aéroport Express seront adaptées au transport de valises.
Les conditions d'accessibilité sont étudiées pour améliorer : les parcours entre la surface et les quais ; les temps d'attente sur les quais ; l'accès aux rames ; l'information à bord des rames ; les modalités d'achat des titres ...
 - **des innovations technologiques** en matière de maintenance (appareils connectés pour une maintenance toujours plus prédictive), d'exploitation (pour mieux adapter l'offre à la demande) et de sûreté (aménagements des espaces, gestion des accès...).
- A l'horizon de mise en œuvre du métro, les stations seront plus « intelligentes » en étant plus connectées, plus sobres, plus communicantes...

Vers une meilleure qualité de ville

L'arrivée de TAE et de la connexion ligne B est une opportunité de transformation qualitative des quartiers ou zones d'activités traversés par cette infrastructure, tant en matière d'amélioration des espaces publics que d'évolution de l'urbanisme aux abords des stations. **Autour des futures stations de métro seront en effet réalisés des espaces publics de qualité, durables.** Ces espaces seront dessinés et aménagés afin d'intégrer les préoccupations des habitants et salariés, exprimées notamment lors des différentes phases de concertation du projet. **Ainsi, un soin tout particulier sera accordé à l'accessibilité de ces futures stations** : passages protégés, aménagements cyclables, signalétique ...



L'arrivée de TAE et CLB va notamment permettre d'accélérer et de prioriser des aménagements identifiés dans les schémas directeurs cyclables, les plans d'accessibilité à la voirie et aux espaces publics. TAE et CLB seront ainsi un catalyseur de l'accessibilité pour les piétons et les vélos, favorisant ainsi l'intermodalité.

La sécurité sera une préoccupation centrale pour la conception des abords des stations. La méthode dite de prévention situationnelle visera à anticiper les risques, et à y répondre par la configuration de l'aménagement, notamment en favorisant des espaces ouverts et bien éclairés. **Ces espaces ont vocation à être des lieux de vie, d'échanges et de rencontre, voire pour certains de véritables cœurs de quartier**, accueillant des événements ponctuels ou réguliers.



A noter

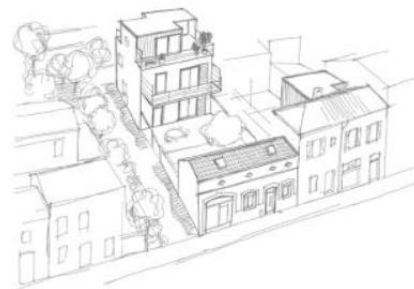
Une attention particulière sera portée à la qualité esthétique et au confort, via le respect de l'identité du quartier, la présence du végétal, la présence de mobilier urbain.

Il s'agira aussi de mettre en cohérence l'arrivée de ces infrastructures de transport avec les potentiels d'évolution des quartiers. Les secteurs traversés seront ainsi accompagnés dans leur évolution au travers de « pactes urbains ».

- **Ces pactes doivent permettre d'articuler les enjeux urbains et les enjeux de mobilités, pour favoriser la « ville des courtes distances ».**



Il s'agit, autour des futures stations de métro, de rapprocher emplois, services, usages et habitat, pour revenir à une ville plus compacte facilitant les déplacements à pied ou à vélo. Ce retour à un urbanisme de proximité doit permettre de limiter les déplacements en voiture particulière et de favoriser une gestion plus durable des territoires.



Cela implique de faire le choix d'une certaine intensité urbaine et d'une mixité de fonctions en favorisant notamment l'installation de commerces et services dans les quartiers à dominante d'habitat ou inversement, d'encourager le développement des activités commerciales et artisanales dans les quartiers, d'assurer une offre de loisirs diversifiée (sport, culture, etc.) aux différentes générations.



Un projet global respectueux de l'environnement

Manifeste pour un Projet urbain, ville de Toulouse

Les opérations TAE et CLB génèrent de multiples effets sur l'environnement :

- **Ils limiteront l'usage de la voiture individuelle** au profit des transports collectifs, de la marche à pied et des vélos. Cet impact doit notamment être sensible pour les déplacements domicile-travail qui génèrent aujourd'hui près de 50% des kms parcourus dans l'agglomération.

Cette baisse attendue des trafics routiers génère des évolutions notables sur :

- **les émissions de Gaz à Effet de Serre** dont la baisse attendue est proche de 50.000 tonnes équivalent CO2 / an, soit l'équivalent des émissions de 10.000 personnes,
- **les consommations énergétiques** par un effet report modal qui devrait générer une réduction de plus de 20 millions de litres de carburant / an,

La rentabilité socio-économique du projet

Les opérations TAE / CLB sont soumises à l'obligation d'une évaluation socio-économique.

L'évaluation socio-économique d'un projet d'infrastructure consiste à dresser **un bilan des coûts et des bénéfices liés au projet sur une période longue**. Elle permet de **déterminer la rentabilité et la valeur ajoutée créées par le projet**.

Elle est réalisée selon une méthodologie codifiée applicable et commune à l'ensemble des projets d'infrastructures de transport envisagés sur le territoire français.

Les bénéfices apportés par le projet sont estimés en « monétarisant » ses effets en matière de gains de temps et de confort pour les voyageurs, de réduction des nuisances environnementales, de développement économique et de création d'emploi, etc.

Tableau 1: Estimation des économies d'usage du sol permises par TAE et CLB

Gains de coûts externes considérés	TAE (M€2017)	TAE+CLB (M€2017)
Préservation de surfaces de l'urbanisation nouvelle (Million€/an)	0,2	0,2
Coûts de viabilisation (Million€)	51,4	55,1
Coûts d'exploitation des services publics (Million€/an)	7,1	7,6

Le bilan de chacune des deux opérations, TAE et CLB, est meilleur lorsqu'il est réalisé en présence de l'autre opération, attestant la complémentarité et l'effet maillage proposé par les deux infrastructures.

- Le bilan des bénéfices et des coûts met en évidence que **l'opération TAE est rentable** et que sa rentabilité est supérieure en présence de CLB.
L'opération permettrait de dégager une valeur ajoutée (« valeur actualisée nette ») supérieure à 3,5 milliards d'euros.
- L'opération CLB serait rentable si elle était réalisée en association avec TAE.** Les bénéfices apportés par CLB pour les usagers des transports (gains de temps et gains de confort) seraient en effet plus importants en présence de TAE et les charges d'exploitation seraient moindres grâce à une meilleure répartition de la charge de voyageurs entre ligne B et 3ème ligne de métro.
L'opération CLB dégagerait alors une valeur ajoutée de l'ordre de 350M€.

Les bénéfices apportés par ces opérations concerneraient :

- les usagers des transports** (gains de temps et gains de confort représentant au global de l'ordre de **4,5 milliards d'euros**),
- les habitants de l'agglomération** (diminution des nuisances liées à l'usage de la voiture telles que la pollution atmosphérique ou le bruit, **représentant 400M€**),
- les collectivités locales** (diminution des dépenses liées à la baisse de la circulation automobile et à la maîtrise de l'étalement urbain, ainsi qu'aux effets économiques estimés au total à **plus de 900M€**),
- l'Etat** (diminution du nombre d'accidents de la route, réduction des émissions de gaz à effet de serre et augmentation des recettes fiscales découlant du surplus de croissance économique, estimés au total à **plus de 600M€**).



A noter ...

La réalisation de TAE procure un gain conséquent qui est amplifié lorsque la CLB est également réalisée et vice versa.

Organisation politique et technique

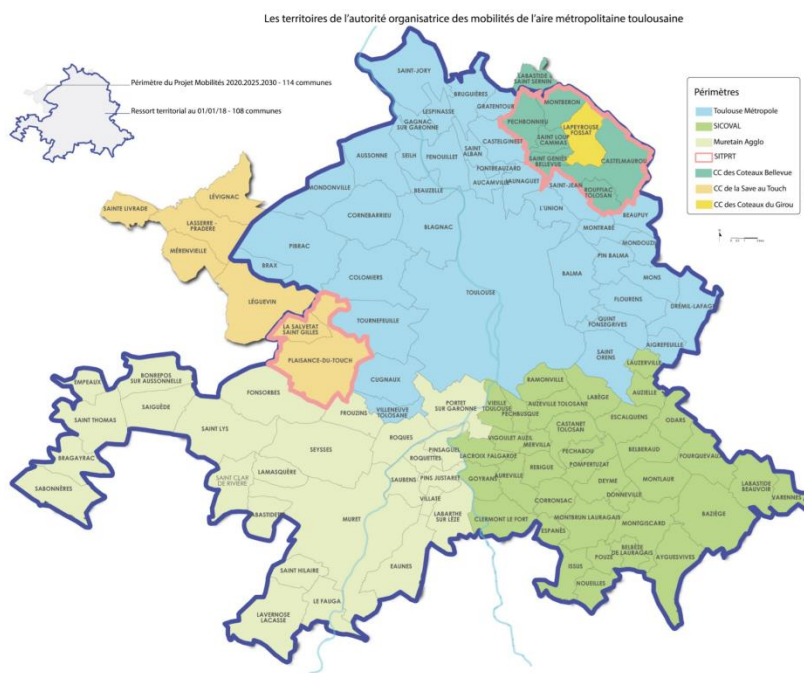
Le Maître d'Ouvrage des opérations est l'autorité organisatrice de la mobilité de l'agglomération toulousaine, le Syndicat Mixte des Transports en Commun Tisséo Collectivités.



Créé en 1972, Tisséo Collectivités assure, par délégation, la compétence transport de quatre intercommunalités : Toulouse Métropole, Le Sicoval, le Muretain Agglo et le SITPRT (Syndicat Intercommunal des Transports Publics de la Région Toulousaine).

A ce titre, ce syndicat :

- Conçoit et développe la politique de transport et la politique tarifaire,
- Organise les services réguliers de transports en commun,
- Étudie et programme les nouveaux projets,
- Assume la responsabilité financière (gestion du budget annuel et prospective),
- Est propriétaire de l'ensemble des infrastructures et du parc existant.



Le périmètre de Tisséo Collectivités est un des plus importants de France (hors Ile de France) avec près de 108 communes. Tisséo Collectivités est par ailleurs en charge du Projet Mobilités valant révision du plan de déplacements urbains sur 114 communes et plus de 1 000 000 d'habitants concernés.

Il confie les missions suivantes à ses partenaires :

- **L'étude et la construction des nouvelles infrastructures à Tisséo Ingénierie**, SPL (Société Publique Locale) de droit privé. Elle réalise, au nom et pour le compte de Tisséo Collectivités et de ses collectivités actionnaires, en tant que Maître d'Ouvrage délégué, les études et les travaux de projets importants d'infrastructures de transport (dont les deux opérations TAE et CLB),
- **L'exploitation, le développement, la commercialisation du service et la gestion du patrimoine à Tisséo Voyageurs** (Etablissement Public Industriel et Commercial) dans le cadre d'un contrat de service public renouvelable tous les 5 ans,



Suite à l'enquête publique portant sur l'utilité publique du projet

La Déclaration d'Utilité Publique du projet TAE (3ème ligne de métro et ligne aéroport express) et la déclaration publique de la Connexion Ligne B (CLB), seront prononcées au bénéfice de Tisséo Collectivités, Maître d'Ouvrage de l'opération.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20190207-2019-02-06-1-8d-
DE
Date de télétransmission : 07/02/2019
Date de réception préfecture : 07/02/2019

Coûts et financement

Le coût de l'opération TAE

L'estimation prévisionnelle du montant des opérations Toulouse Aerospace Express et Connexion Ligne B englobe la réalisation de l'ensemble des éléments nécessaires à son fonctionnement, à la fois pour la 3^{ème} ligne de métro et la Ligne Aéroport Express, à savoir :

- Les acquisitions foncières et immobilières nécessaires au projet,
- Les travaux, comprenant : Ouvrages, équipements en ligne (y compris déviations des réseaux, reconnaissance, travaux préparatoires, travaux d'adaptation de la ligne A du métro à Marengo, ...) ; Stations, y compris aménagements et espaces verts ; Garage atelier ; Pôles d'Echange Multimodaux et Parkings relais ; Mesures environnementales,
- Système de transport, y compris matériel roulant,
- Etudes et pilotage.

Le montant global de l'opération Toulouse Aerospace Express est évalué à 2,67 milliards d'euros en valeur économique de mai 2016.

Postes	3 ^{ème} ligne de métro	Aménagements station Marengo	LAE	P+R silos
Acquisitions foncières	70		1	5
Travaux	1 362	12	30	35
Systèmes	470		4	
Etudes et Pilotage	298	2	7	5
Provisions pour aléas	313	1	3	5
Total (€ ₂₀₁₆)	2 514	15	45	50
TOTAL GLOBAL TAE (€ ₂₀₁₆)		2 624		
TOTAL GLOBAL TAE (€ ₂₀₁₇)		2 669		

Les coûts d'exploitation sont évalués à :

- **38 millions d'euros par an** en valeur économique de 2017 pour la troisième ligne de métro,
- **+ 0,913 millions d'euros par an** en valeur économique de 2017 (par rapport aux coûts d'exploitation actuels) pour l'exploitation de la Ligne Aéroport Express et l'adaptation de l'offre Tramway et bus.

Le coût de l'opération CLB

Le montant global de l'opération Connexion Ligne B est évalué à 182,5 millions d'€ en valeur économique de janvier 2017. La décomposition des prix par poste est la suivante :

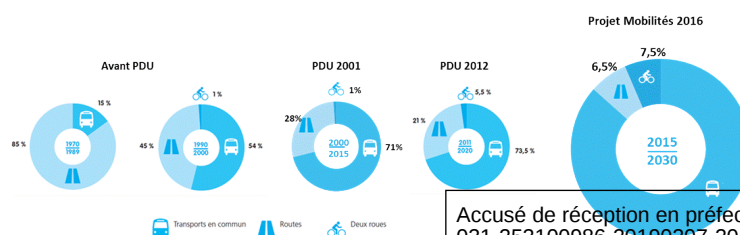
Le coût d'exploitation est évalué à 2,2 Millions d'euros par an en valeur économique de 2017 pour la connexion Ligne B.

Postes	Coûts en millions d'euros 2017
Acquisitions foncières	3,5
Travaux	84,3
Systèmes	62,8
Frais d'ingénierie	9,9
Dépenses liées à l'investissement	11,7
Provisions pour aléas	10,3
TOTAL	182,5

Un exercice de soutenabilité financière dédié

- **Le Projet Mobilités envisage des investissements de plus de 4 milliards d'euros pour les transports en commun et l'intermodalité, le vélo, les réseaux routiers et le stationnement.**

Le « Projet Mobilités » est notamment composé des opérations Toulouse Aerospace Express (3^{ème} ligne et Ligne Aéroport Express) et connexion Ligne B (CLB).



Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20190207-2019-02-06-1-8d-DE
Date de télétransmission : 07/02/2019
Date de réception préfecture : 07/02/2019

Une étude de soutenabilité budgétaire dédiée a été engagée dès 2016 afin d'anticiper l'impact d'un tel projet d'investissement dans les comptes de l'entité désignée comme responsable de sa réalisation.

1 Parmi les principales recettes de fonctionnement :

- les Recettes d'exploitation,
- le Versement Transport,
- la Contribution des collectivités membres,
- les Produits financiers.

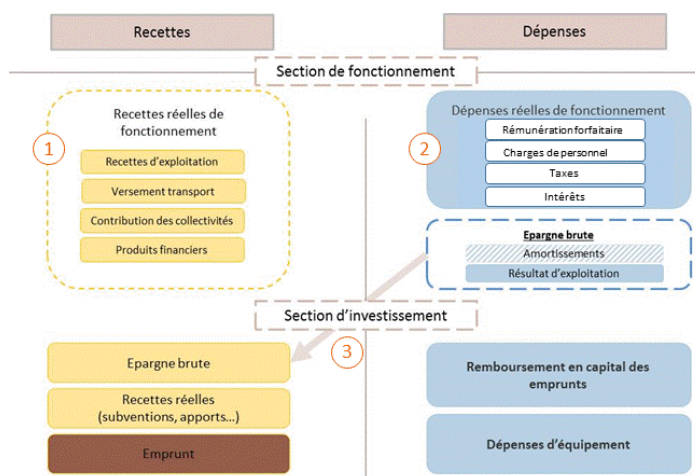
2 Parmi les principales dépenses de fonctionnement :

- les dépenses d'exploitation (rém. forfaitaire),
- les charges propres (y compris personnel),
- les autres dépenses de fonctionnement.

3 Une épargne brute, ou capacité

d'autofinancement, principale ressource

qui conditionne le niveau d'endettement, permettant ainsi de financer les investissements.



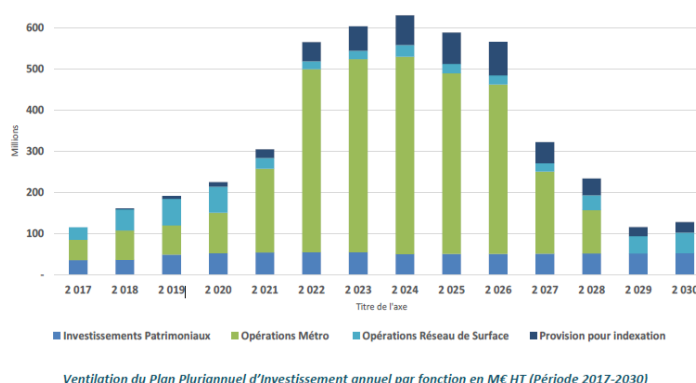
La soutenabilité budgétaire découle d'une vision prospective (et ajustable en continu face aux aléas) de ces différents postes de recettes et de dépenses en vérifiant sur le long terme les paramètres de soutenabilité de la dette et d'équilibre budgétaire annuel.

Concernant les recettes de fonctionnement, la posture est à la fois « dynamique » et prudentielle :

- **des recettes induites par l'exploitation d'un réseau ambitieux,**
- **un versement transport** (participation des employeurs occupant 11 salariés et plus au financement) **particulièrement « dynamique »** sur l'agglomération toulousaine,
- **une contribution annuelle des membres** (intercommunalités) à adapter avec prudence au regard des taux d'évolution des dépenses de 1,35%/an jusqu'en 2021 de certains membres,

Concernant les dépenses de fonctionnement, la stratégie adoptée est celle de l'optimisation :

- **les dépenses d'exploitation**, composées de la rémunération versée à Tisséo Voyageurs au titre de l'exploitation du réseau de transport en commun,
- **les charges propres**, y compris le personnel,
- **les autres dépenses de fonctionnement** telles que les encours de dettes, à la fois historique et prospective.



Au-delà de la capacité d'autofinancement à constituer en continu, on notera principalement les subventions attendues des partenaires dans le cadre du Projet Mobilités, **pour près de 675 Millions d'€**, dont certains acteurs majeurs se sont d'ores et déjà positionnés : **Europe (9,8 Millions d'€)**, **Région Occitanie (150 Millions d'€)**, **Conseil Départemental de la Haute-Garonne (201 Millions d'€)**.

- **La mise en œuvre du « Projet Mobilités », telle que projetée par Tisséo Collectivités va donc induire la levée d'une dette nouvelle (environ 3,355 milliards M€ sur la période 2017-2030)** qui devra être compensée intégralement par la pérennisation des performances de fonctionnement de Tisséo Collectivités, lui permettant de dégager un autofinancement conséquent pour « absorber » le coût du projet.

Tisséo Collectivités a conduit une stratégie de concertation ambitieuse dès 2015, notamment dans le cadre du « Projet Mobilités 2020.2025.2030 », auquel les opérations TAE et CLB étaient pleinement intégrées.

Un débat continu depuis 2015

Dans le cadre du Projet Mobilités 2020.2025.2030

La démarche menée dans le cadre du « Projet Mobilités 2020.2025.2030 » a été la suivante :

- **concertation auprès du grand public à trois reprises** (du 7 septembre au 2 octobre 2015, du 17 mai au 10 juin 2016 et du 12 décembre 2016 à fin mars 2017),
- **concertation auprès des partenaires institutionnels** : près de 270 Personnes Publiques Associées ont été invitées à participer et à contribuer à l'élaboration du projet,
- **enquête publique du Projet Mobilités** du 4 septembre au 10 octobre 2017.



TAE : l'information du grand public



Les avis et contributions formulés ont été intégrés à la réflexion autour des dispositifs de participation du public prévus dans la concertation post-débat de la 3ème ligne de métro.

Suite à l'avis favorable de la Commission d'Enquête, à l'unanimité des 5 membres, **le Comité Syndical a approuvé le « Projet Mobilités 2020.2025.2030 », le 7 février 2018**, légitimant les deux opérations TAE et CLB dans une ambition globale de mobilité à l'échelle de la grande agglomération toulousaine.

Dans le cadre de Toulouse Aerospace Express et de la Connexion Ligne B

Plusieurs temps d'information ont permis de partager sur les enjeux, le contexte et les objectifs de « Toulouse Aerospace Express » avant le débat public de 2016.

- **communication par voie de presse et internet** (8 juillet 2015, sur le corridor d'études, 18 décembre 2015, sur l'itinéraire préférentiel et le dispositif d'études, 10 février 2016, sur la définition de l'itinéraire de référence, l'engagement des études)
- **support d'information à destination du grand public** (diffusion au sein de 125 mairies et mairies annexes, distribution événementielle dans les stations métro),
- **ouverture d'un espace d'information et de dialogue**, avec notamment la diffusion d'informations régulières sur le projet, et la possibilité de contacter Tisséo Collectivités.



Le projet TAE a fait l'objet d'une procédure nationale de Débat Public de septembre à décembre 2016 :

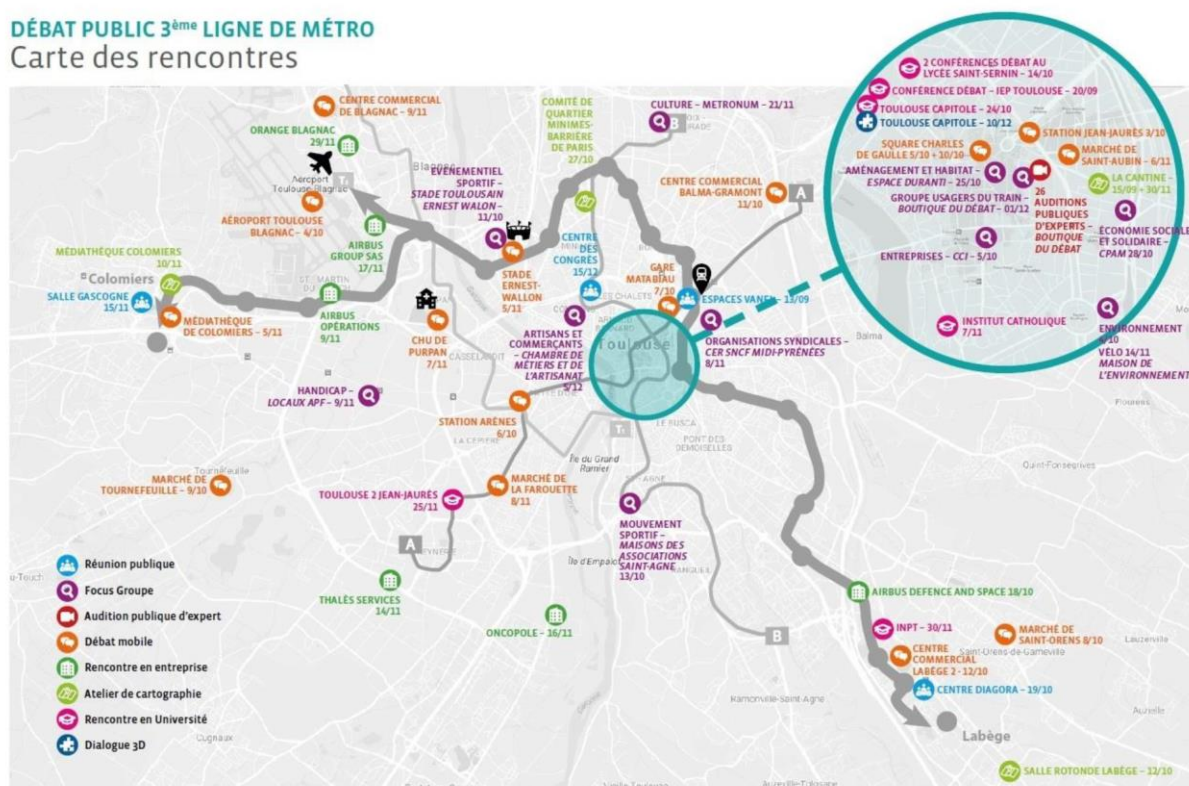
- **Le 22 avril** : saisine de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) à l'initiative du SMTC – Tisséo Collectivités (délibération du 30 mars 2016).
- **Le 4 mai** : décision de la CNDP en faveur d'un Débat Public étant donné que ce projet revêt un caractère national au regard de ses enjeux en matière d'aménagement du territoire et d'environnement, qu'il présente des enjeux sociaux et économiques majeurs.
- **Le 1er juin** : désignation de Jacques Archimbaud, vice-président de la CNDP, comme président de la Commission Particulière du Débat Public (CPDP) en charge de l'animation du Débat Public sur le projet, et des six autres membres qui la composent.
- **Du 12 septembre au 17 décembre 2016 : déroulement du Débat Public.**
- **Le 16 février 2017** : bilan du Débat Public.



Un temps d'expression très riche :

80 rencontres publiques, 43 cahiers d'acteurs, 16 débats mobiles, 3000 participants, 4000 conversations, 21000 visiteurs sur le site Internet, 850 avis et commentaires du public, 5000 questionnaires renseignés...

DÉBAT PUBLIC 3^{ème} LIGNE DE MÉTRO Carte des rencontres



Au-delà du Débat Public, différentes démarches de consultation / concertation ont permis d'enrichir et compléter la réflexion :

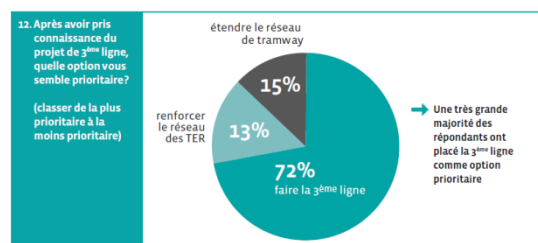
- **Un dialogue territorial** a été engagé tout au long de l'année 2017 avec les acteurs concernés par le projet : collectivités publiques, grandes entreprises, porteurs de grands projets urbains, élus... Cette phase a permis à Tisséo Collectivités d'approuver le programme de l'opération en juillet 2017.
- **Suite aux recommandations du Débat Public**, plusieurs alternatives de projet ont fait l'objet d'analyses fines avec les acteurs concernés et notamment certains opposants aux choix retenus.
- **Un dispositif d'information-participation** a été animé entre novembre 2017 et février 2018 : 10 ateliers de quartier à destination des associations et élus locaux, 13 Info'Mobile à destinations des salariés et des usagers des transports (réseaux Tisséo et TER, aéroport), une plateforme dématérialisée de concertation dédiée,

- **Concernant l'opération Connexion Ligne B**, une phase de concertation préalable s'est tenue du 29 janvier au 23 février 2018 sous l'égide de la CNDP et du garant de la concertation,
- **Au cours du second semestre 2018** (septembre à décembre), un dispositif de concertation mutualisé TAE-CLB s'est poursuivi avec les élus, les associations et le public sous la forme d'ateliers citoyens afin de sensibiliser, échanger sur les usages et besoins autour des différentes stations.

Les apports de la concertation

Le Débat Public a constitué un temps essentiel de partage d'information et d'analyse des réactions. La dimension médiatique prise par ce temps de concertation lui confère une forte légitimité.

Il a permis de constater une adhésion importante des habitants au projet de 3^e ligne de métro.



Les recommandations de la Commission Nationale du Débat Public se sont fait l'écho de nombreux compléments souhaités par les acteurs consultés tels que :

- la maîtrise de la place de la voiture dans l'espace public et le développement de l'usage du vélo,
- un réseau de transports collectifs complémentaire plus performant pour le Sud-Ouest de l'agglomération,
- la nécessité de renforcer l'offre ferroviaire vers les territoires plus éloignés et notamment vers le Nord,
- l'importance de mettre en place des outils opérationnels pour réussir les opérations de renouvellement urbain autour du tracé ...



Les recommandations de la CNDP ont également porté sur l'opportunité :

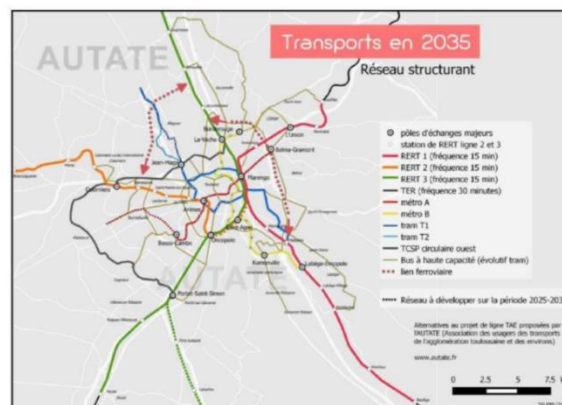
- d'analyser finement certaines alternatives au projet de référence et de procéder à la création d'un conseil scientifique du projet TAE/CLB,
- de prolonger la dynamique de concertation avec la mise en place d'un débat continu et la nomination d'un garant de la concertation,
- de bien articuler les concertations à venir,
- de partager le portage politique du projet, le rendre plus lisible.

Ces propositions ont été validées et mises en œuvre par Tisséo Collectivités. Plusieurs démarches ont été engagées de manière concertée afin d'analyser les alternatives au projet et procéder aux grands choix stratégiques.

L'alternative « Etoile ferroviaire »

Ce scénario a été présenté par l'association AUTATE lors du débat public (cahier d'acteur N°35, décembre 2016). Il a fait l'objet d'une expertise et de plusieurs réunions organisées par Tisséo Collectivités avec les représentants de l'AUTATE, la Région Occitanie, SNCF Mobilités et SNCF Réseau.

- Il apparaît en conclusion que **les deux projets** (étoile ferroviaire et 3^{ème} ligne de métro) **sont d'avantage complémentaires que concurrentiels.**



Le scénario alternatif « ferroviaire »

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20190207-2019-02-06-1-8d-DE
Date de télétransmission : 07/02/2019
Date de réception préfecture : 07/02/2019

La desserte de l'aéroport

L'amélioration de la desserte de l'aéroport fait partie des objectifs du projet. Les études ont permis de dégager trois possibilités de variantes passant par Jean Maga (C1, C2, C3). Tisséo Collectivités a comparé les différentes variantes.

- **La solution C1** (mise en service d'une Ligne Aéroport Express entre Jean Maga et l'aéroport en utilisant l'infrastructure du tramway T2) **présente un meilleur bilan et une meilleure rentabilité** que les autres solutions pour une prévision de fréquentation relativement équivalente.

La station de correspondance Jean Maga sera conçue de façon à minimiser les rupture de charge avec un bâtiment unique et des dénivelés entièrement mécanisés (ascenseurs, escaliers mécaniques). **L'aménagement de la ligne aéroport express (LAE) sera réalisée de façon à s'adapter aux futurs besoins** (extension possible vers le nord de façon à suivre le plan de développement de l'aéroport).

L'alternative « centre »

Ce scénario est porté par l'association « Collectif citoyen, pour une troisième ligne métropolitaine » depuis le débat public (cahier d'acteur N°1, décembre 2016).

Au moment de l'analyse de cette proposition, le Collectif Citoyen a fait évoluer sa proposition de desserte sur le secteur Sud-Est en abandonnant la desserte de Malepère et se rallie à la desserte Sud-Est du scénario de référence, le reste de l'itinéraire restant inchangé.

Les deux alternatives portées par le « Collectif Citoyen » (initial et évolution) :

- **présentent un coût d'investissement supérieur** (de 120 à 260 M€) partiellement compensé par des coûts d'exploitation moindre (3 à 5 M€/an soit au total de l'ordre de 100 M€ en Valeur Actuelle Nette),
- **desservent une population plus importante** mais aujourd'hui déjà mieux desservie par les axes TC structurants (...) leur impact sur la diminution de la circulation automobile en est moindre (8% en véhicules.km économisés),
- **présentent un bilan socio-économique inférieur** (delta de 400 M€ pour le tracé d'origine de l'alternative) à celui du tracé de référence,
- **s'intéressant prioritairement à la desserte des zones les plus denses**, elles ont un impact moindre sur la structuration du développement urbain, notamment dans les faubourgs.

Ces deux alternatives n'apportent pas d'avantage quantitatif ou qualitatif global par rapport à la solution de référence portée par Tisséo Collectivités.

- **Les divergences principales entre l'itinéraire de référence et les propositions du Collectif Citoyen** portent notamment sur un passage par les faubourgs nord pour l'itinéraire proposé contre un itinéraire traversant le centre de Toulouse pour la proposition du Collectif Citoyen pour une troisième ligne métropolitaine.

■ Variante C1 : La création d'une offre dédiée spécifique



Cette solution consiste à réutiliser le tracé du T2 actuel pour la création d'une offre spécifique entre une station Jean Maga (à créer) et l'aéroport de Toulouse Blagnac. Cette offre, appelée Ligne Aéroport Express, offrirait une fréquence de desserte de 5min. La station Jean Maga correspond à un pôle d'échanges entre le futur métro, le tram T1 et la Ligne Aéroport Express.

■ Variante C2 : une bifurcation du métro vers l'aéroport

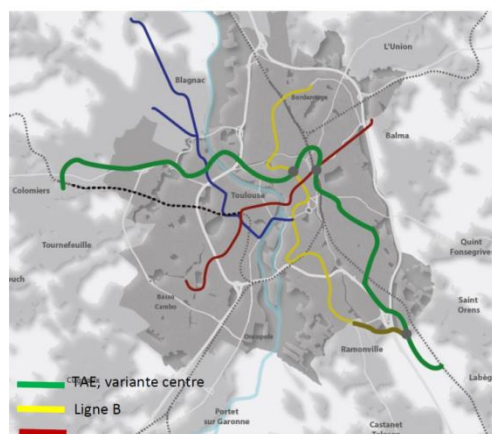


La ligne de métro se divise en deux branches vers Colomiers et vers l'aéroport (avec une fréquence répartie sur les deux branches). Cette variante permet une desserte directe à l'aéroport depuis le cœur d'agglomération mais ne permet pas d'améliorer l'offre de T1 et T2, tant pour les entreprises desservies que pour les quartiers de Blagnac.

■ Variante C3 : un tracé du métro passant par l'aéroport



L'itinéraire de la 3^{ème} ligne est détourné vers l'aéroport après la station Jean Maga, avec la possibilité d'une station complémentaire pour desservir le sud de la zone aéroportuaire. L'insertion se fait en tunnel, ce qui avec l'allongement du parcours engendre un surcoût. L'itinéraire ne permet pas de desserte du site économique de Saint Martin (11 000 emplois).



Le scénario alternatif « centre » ajusté

Les raisons conduisant au choix d'un passage par les faubourgs Nord

- **Les territoires Nord** (faubourgs toulousains et communes périphériques) connaissent de **très fortes croissances démographiques**,
- A mi-chemin de l'aéroport, du centre-ville et de la gare TGV, **les possibilités de mutation et de renouvellement urbain sont importantes**,
- **La connexion de la station au réseau ferroviaire est un atout indéniable**. A ce titre, la Région a indiqué qu'elle engageait des études permettant de développer les trains régionaux sur l'axe Toulouse-St Jory-Montauban tout en réduisant la saturation de la gare Matabiau,
- **L'offre de service « Trains + 3ème ligne de métro »**, en correspondance à la Vache, constitue la seule solution avec des temps de parcours attractifs **pour l'accès à la zone aéronautique depuis les territoires Nord**, en réponse à une très forte demande de déplacements entre ces bassins.



Configuration possible pour le pôle d'échange multimodal de La Vache gare



A noter

Cet itinéraire de référence, défini dès 2016 (délibération du 30 mars 2016), avait fait consensus entre Tisséo Collectivités, les Collectivités membres, la Région Occitanie et le Département de la Haute Garonne.

Les autres dispositifs de consultation en continu permettent d'affiner les éléments en matière de programmation des stations et de leurs aménagements connexes (cheminements, traitement architectural, végétalisation...).

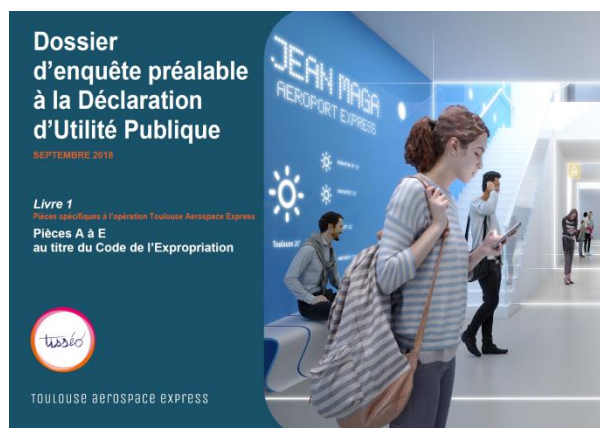
L'enquête publique, étape décisive pour le projet

L'enquête publique constitue une nouvelle phase de concertation et de dialogue avec les acteurs concernés par le projet.

Régie par le code de l'Expropriation et par le code de l'Environnement elle vise à :

- informer le public,
- recueillir, sur la base d'une présentation argumentée des enjeux, ses avis, propositions et éventuelles contre-propositions,
- prendre en compte l'intérêt des tiers,
- élargir les éléments nécessaires à l'information du décideur et des autorités compétentes avant toute prise de décision.

Pour le projet TAE / CLB, l'enquête publique est préalable à la Déclaration d'Utilité Publique qui permettra le lancement des phases opérationnelles.



Bilan du garant de la concertation (conclusions)

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

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

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

Sous des formes variées, utilisant différents outils, le maître d'ouvrage a poursuivi un processus continu d'information et de concertation du public sur ces deux projets.

Les études des solutions alternatives à la troisième ligne proposées par le Collectif Citoyen et l'AUTATE ont été conduites sur plusieurs mois et fait l'objet d'une analyse comparative avec le tracé de référence, sous l'égide d'un conseil scientifique garant de l'exhaustivité et de l'objectivité de ces études. Des critiques ont pu être formulées quant à la libération tardive de certaines données ou de parties d'études. La conclusion des études comparatives produites, notamment sur le tracé alternatif défendu par le collectif citoyen, reste contestée par ce dernier.

Cependant, même si le débat ouvert sur ces questions n'a pas permis de partager un projet commun, cette démarche a conduit le maître d'ouvrage à expliciter et justifier ses choix et décisions, donnant au public les informations utiles lui permettant de se prononcer lors d'une prochaine enquête publique.

En tout état de cause elle a mis en avant le fait que le projet de 3ème ligne de métro ne pouvait se réduire à un projet technique mais qu'il s'intégrait dans un projet de développement territorial.

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

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

Les outils utilisés par le maître d'ouvrage pour assurer l'information tout au long du projet (site internet, plaquettes, info mobiles, etc...), ainsi que les dispositifs de concertation (ateliers territoriaux, ateliers citoyens, etc...) ont été mis en œuvre sous l'égide du garant au plus près des usagers et des habitants.

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

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

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

Elle a répondu aux nombreuses demandes du garant concernant les études complémentaires, les dialogues bilatéraux conduits avec les équipes en charge du projet et leurs prestataires, tout comme elle a mis en place les outils et démarches qu'il a proposés. Le garant a pu assister à toute réunion lorsqu'il en a manifesté l'intérêt.

Le garant considère donc que la concertation citoyenne a permis d'aborder les questions en suspens ou méritant débat, et que cette concertation est de nature à ce que les acteurs du projet comme le public puissent construire une position argumentée et formule le vœu que le maître d'ouvrage poursuive cette démarche de concertation lors des étapes suivantes du projet.



BILAN DU GARANT

Concertation post débat public
sur la 3ème ligne de métro et
post concertation préalable de
la Connexion Ligne B

2017-2018-2019

Jean-Claude Ruysschaert garant
Désigné par la Commission nationale
du débat public

LE 18 JANVIER 2019



A noter

Le garant de la concertation a tiré le bilan de l'ensemble des actions menées par Tisseo Collectivités de 2017 à 2018. Ce bilan est intégré au dossier d'enquête publique.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20190207-2019-02-06-1-8d-
DE
Date de télétransmission : 07/02/2019
Date de réception préfecture : 07/02/2019

Une concertation à toutes les phases de l'opération ...

- **Pour que l'arrivée de TAE et de la CLB soit le catalyseur d'une meilleure « qualité de ville » dans les quartiers traversés, la concertation va se poursuivre pour enrichir et adapter les interventions prévues sur le territoire.** Ainsi, le programme des aménagements d'espaces publics aux abords des stations sera élaboré en 2019 avant de lancer les phases ultérieures de conception présentées aux habitants.
- **Les projets urbains aux abords des stations** s'accompagneront de communication en continu et de consultations plus formelles.

Exemples de cohérence urbanisme mobilités dans les projets urbains d'Enova Labège et Toulouse Aerospace



Projet Toulouse Aerospace, Source : Oppidea

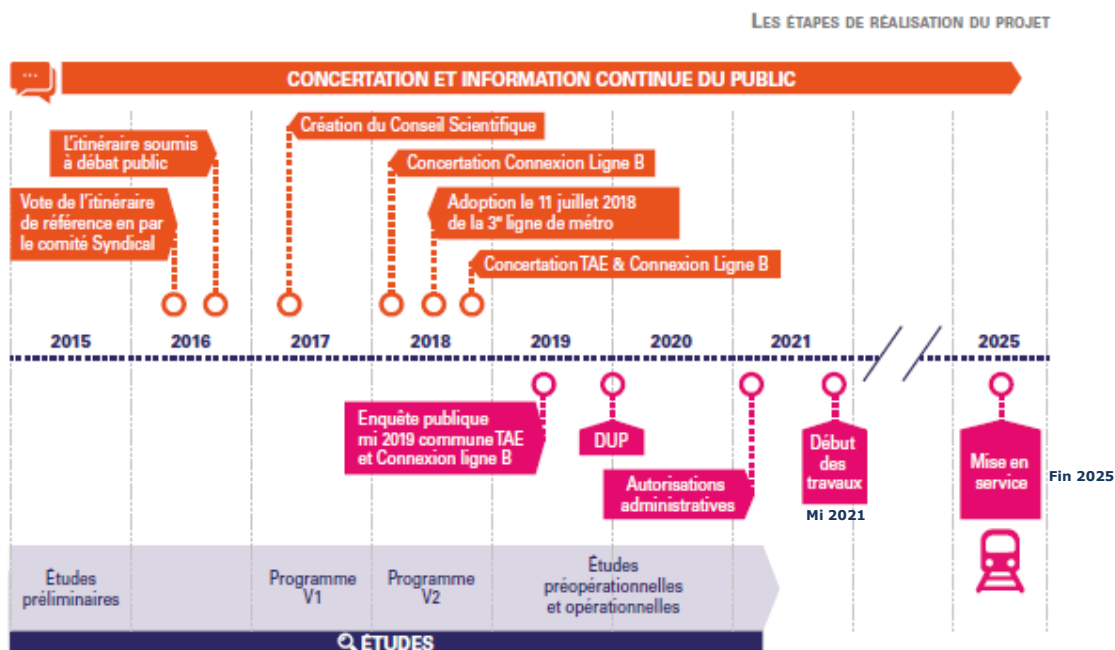


Projet ENOVA, Source : ENOVA/ SICOVAL

- **La phase « travaux » fera l'objet d'une attention et d'un dialogue particulier avec les riverains, afin de diminuer les difficultés ressenties pendant cette phase. Une gêne prévue dont on connaît la cause et les horaires est en effet plus facile à supporter.**

Ainsi, une information complète concernant le chantier sera réalisée en amont des travaux et pendant toute la durée du chantier, notamment via la mise en œuvre et la communication au Préfet et aux maires concernés d'un dossier bruit de chantier spécifique.

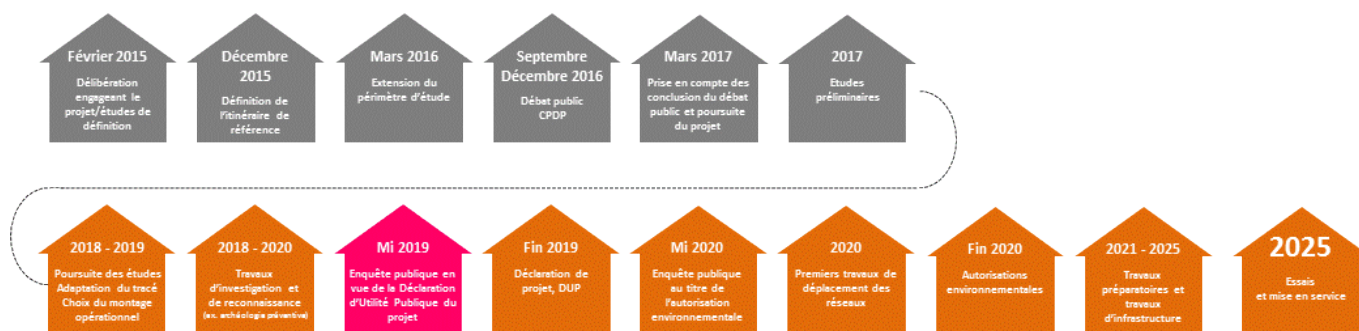
Par ailleurs, un interlocuteur privilégié des riverains sera désigné et chargé de recueillir et traiter, s'il y a lieu, leurs remarques.



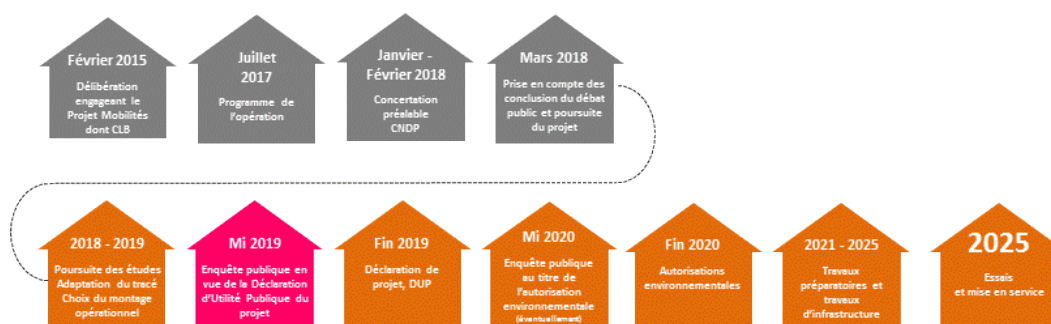
6

Les principales étapes pour une mise en service en 2025

Le synoptique ci-après rappelle les grandes étapes chronologiques de l'opération Toulouse Aerospace Express jusqu'à sa mise en service prévisionnelle :



Les grandes étapes du projet Connexion Ligne B



A noter :

La présente synthèse n'a pas vocation à être exhaustive. Elle a pour objectif de faciliter la lecture des différents documents de l'enquête publique TAE CLB qui seuls ont une valeur au sens du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, du code de l'urbanisme et du code des transports.