

D.2019.12.11.1.1

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

Séance du 11 Décembre 2019

1 - 3^{ème} LIGNE METRO – LIGNE AEROPORT EXPRESS - CONNEXION LIGNE B

1.1 – 3^{ème} ligne de métro – Ligne Aéroport Express – Autorisation de signer l'avenant n°2 à la convention de mandat de maîtrise d'ouvrage n° 2017 – 1060 pour la réalisation de l'opération de « 3^{ème} ligne de métro de Colomiers à Labège et Ligne Aéroport Express » à conclure avec Tisséo Ingénierie.

L'an deux mille dix-neuf, le onze décembre 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 (à compter du point 8.1)		X (jusqu'au point 7.11 inclus)
BRIAND Sacha	X		
CARNEIRO Grégoire		X (M. Briand)	
CHOLLET François	X		
DEL BORRELLO Marc	X		
GRASS Francis	X		
KELLER Bernard	X		
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 (M. André)	
SICOVAL			
AREVALO Henri	X		
LAFON Arnaud			X
SITPRT			
BACOU Denis	X		
GUYOT Philippe	X		
MURETAIN AGGLO			
ROUCHON Adeline	X (à compter du point 2.1)		X (jusqu'au point 1.21 inclus)
SUAUD Thierry	X (à compter du point 2.1)		X (jusqu'au point 1.21 inclus)

- 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) pour un montant total de 2 391 Millions d'Euros HT (valeur mai 2016) décomposé comme suit :
 - 3^{ème} ligne : 2 330 M Euros HT
 - Ligne Aéroport Express : 45 M Euros HT
 - Marengo Ligne A : 15 M Euros HT
 - Etudes pôles échanges : 1 M Euros HT
- Par délibération D.2017.07.05.1.2 du 5 juillet 2017, Tisséo Collectivités confiait à Tisséo Ingénierie par mandat de maîtrise d'ouvrage la réalisation de la 3^{ème} ligne de métro de Colomiers à Labège et de la Ligne Aerospace Express pour un montant global d'opération de 2 391 Millions d'Euros HT (valeur mai 2016). La rémunération du mandataire s'élevait à 58 841 529 Euros HT (hors prestations accessoires d'assistance à maîtrise d'ouvrage et primes liée à l'atteinte des objectifs du projet).
- Par délibération D.2017.12.13.1.1 du 13 décembre 2017, le Comité Syndical approuvait les précisions apportées au programme d'opération concernant les parcs relais et pôles d'échanges multimodaux situés sur la 3^{ème} ligne de métro. Une enveloppe spécifique de 40 à 60 M€ avait été identifiée en complément du programme de juillet 2017 pour la réalisation des 3 P+R et ouvrages sur les sites de La Vache Gare, Colomiers Gare et Labège La Cadène.
- Par délibération D.2018.07.11.2.1 du 11 juillet 2018, le Comité Syndical décidait d'amender le programme d'opération de la 3^{ème} ligne de métro avec notamment l'approbation de son itinéraire et l'ajout de la station Fondreyre, faisant suite aux conclusions de l'étude de l'alternative dite « Centre » issue du Débat Public et de l'avis du Conseil Scientifique. Le site de Daturas, au nord du quartier des Sept Deniers avait également été retenu pour l'implantation du garage atelier de la 3^{ème} ligne de métro.
- Par délibération D.2018.12.12.1.1 du 12 décembre 2018, le Comité Syndical approuvait l'avenant n°1 au mandat de maîtrise d'ouvrage à conclure avec Tisséo Ingénierie afin d'annexer au contrat de mandat la répartition de la rémunération du mandataire en domaines d'activités pour permettre la déclaration de ces coûts dans le cadre de la subvention européenne Mécanisme d'Interconnexion en Europe (MIE).

Par délibération D.2019.02.06.1.3 en date du 6 février 2019, le Comité Syndical approuvait les ajustements de programme d'opération et la nouvelle enveloppe financière du projet Toulouse Aerospace Express. Le coût global de l'opération était porté à 2 669 Millions d'Euros HT (valeur janvier 2017), dont 50 M€ pour les 3 P+R en ouvrage, la date de mise en service reportée à fin 2025.

Le présent avenant n°2 au mandat de maîtrise d'ouvrage à conclure avec Tisséo Ingénierie a pour objet :

- d'intégrer les ajustements de programme délibérés en décembre 2017, juillet 2018 et février 2019 ainsi que ceux délibérés en novembre dernier pour lever les réserves et prendre en compte les recommandations de la commission d'enquête dans le cadre de la déclaration de l'intérêt général du projet ;
- d'acter la mise en œuvre d'un contrat global associant à la conception, la réalisation et la maintenance du système de transport de la 3^{ème} ligne de métro ;

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191212-20191211-1-1D-
DE
Date de télétransmission : 12/12/2019
Date de réception préfecture : 12/12/2019

- d'actualiser le montant de l'enveloppe financière globale de l'opération ainsi que les sous enveloppes constitutives en l'actualisant en eu Euros valeur 2017
- d'augmenter la rémunération de Tisséo Ingénierie pour tenir compte du décalage de la phase pré-opérationnelle d'une année et de recalculer en conséquence l'échéancier de rémunération ainsi que les primes prévues au mandat.

1. Ajustements de programme

1.1 Délibérations de décembre 2017, juillet 2018, février 2019 et novembre 2019

Le programme de Toulouse Aerospace Express a fait l'objet d'ajustements par délibérations du Comité Syndical de Tisséo Collectivités D.2017.12.13.1.1 du 13 décembre 2017, D.2018.07.11.2.1 du 11 juillet 2018 et D.2019.02.06.1.3 du 6 février 2019.

Par délibération du Comité Syndical D.2019.11.27.1.1 du 27 novembre 2019, le programme a été de nouveau ajusté afin de lever les réserves et prendre en compte les recommandations de la commission d'enquête.

Par le présent avenant, ces délibérations viennent amender l'Annexe 1 au mandat relative au programme technique de l'opération. Il est précisé que les programmes des 3 P+R en ouvrage sont en cours de définition. Les modalités de réalisation seront arrêtées une fois ces programmes délibérés.

1.2 Contrat global de performance pour le système de transport

Le programme initial de juillet 2017 prévoit un système de transport fiable, robuste, sécuritaire, confortable et capable d'atteindre une haute qualité de service à la capacité prévue avec l'utilisation de technologies modernes éprouvées en termes de performance. La performance et la fiabilité doivent atteindre des niveaux comparables aux réseaux actuels. L'objectif de disponibilité globale du système de transport de la ligne est fixé à 99,8%. Ces objectifs sont à décliner pour chacun des équipements et sous-systèmes de la ligne au cours des études.

Par délibération D.2018.07.11.2.1 du 11 juillet 2018, les élus du Comité Syndical étaient informés des grands axes de travail pour le second semestre 2018 et notamment de la préparation par Tisséo Ingénierie des principaux marchés de conception et de mise en œuvre dont le marché de conception réalisation du système de transport (rames et automatismes), pour lequel la consultation se déroulerait de fin 2018 à fin 2019.

Compte tenu des objectifs initiaux du programme de 2017, il a été décidé de recourir à un marché global de performance associant la conception, la réalisation et la maintenance du système de transport au sens des dispositions de l'article 92 du décret n°2016-360 du 25 mars 2016 et de l'article 34 de l'ordonnance 205-899 du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics.

Le présent avenant n°2 a pour objet d'acter la mise en œuvre d'un contrat global associant à la conception, la réalisation et la maintenance pour le système de transport de la 3ème ligne de métro dans le cadre du mandat de maîtrise d'ouvrage. Il n'est pas prévu de confier à Tisséo Ingénierie le pilotage du contrat dans sa phase de maintenance. Cependant le contrat prévoit la possibilité pour le Maître d'ouvrage de faire exécuter ses droits et supporter ses obligations au titre de la maintenance par une autre entité qui lui serait substituée dans ses droits et obligations. Cette entité peut être l'exploitant du service de transport en charge de la maintenance des biens nécessaires à l'exploitation dudit service de transport.

A compter de la remise des ouvrages, le mandataire transférera le contrat de conception, réalisation et maintenance au mandant. Les modalités de transfert du contrat seront précisées lors d'un avenant au présent mandat, au plus tard avant la remise des ouvrages.

Il est précisé que l'enveloppe financière de l'opération figurant en Annexe 3 du mandat n'inclut pas les coûts de maintenance et les coûts d'investissements permettant de répondre à un besoin capacitaire supérieur à 5000 PPHPS (Passagers par heure et par Direction) sur le tronçon le plus chargé de la ligne.

2. Budget global d'opération

Les ajustements de programme viennent modifier l'enveloppe financière de l'opération. En outre, il est acté comme nouvelle date de valeur de l'enveloppe financière janvier 2017 au lieu de mai 2016.

Conformément à la délibération de février 2019, la nouvelle enveloppe se décompose ainsi (hors P+R en ouvrage pour lesquels une enveloppe budgétaire de 50 M€ a été allouée :

NATURE DES DEPENSES (Valeur janvier 2017) M €HT	3ème ligne	Ligne Aéroport Express (hors MR)
Acquisitions foncières	71	1
Ouvrages, Equipements en ligne (y/c déviations réseaux, reconnaissances, travaux préparatoires)	922	29
Stations (y/c aménagements et espaces verts)	396	2
Garage Atelier et Pôles d'Echange Multimodaux (hors les 3 ouvrages en silo)	80	0
Système de transport	478	4
Etudes et Pilotage	311	7
Provision pour aléas	315	3
SOUS TOTAL	2 573	46
TOTAL (M€HT valeur janvier 2017)	2 619	

3. Rémunération du mandataire

3.1 Echancier de rémunération

Afin de prendre en compte le décalage d'un an de la phase pré-opérationnelle, la rémunération de la phase pré-opérationnelle du mandataire est augmentée de **4 289 504 € HT en valeur mai 2016**. La rémunération du mandataire passe donc de 58 841 529 € HT à 63 131 033 € HT, valeur mai 2016.

En outre, il est acté entre les parties de faire évoluer la rémunération du mandataire en valeur janvier 2017, date de valeur de l'enveloppe financière de l'opération. La rémunération de 63 131 033 € HT en valeur mai 2016 équivaut à une rémunération de **64 229 512 € HT en valeur janvier 2017**, sur la base de la formule d'actualisation figurant à l'Annexe 4 du mandat, se répartissant entre :

- Rémunération du mandataire au Titre 1 du mandat : 60 897 817 € HT
- Rémunération foncière au Titre 2 du mandat : 3 331 695 € HT.

3.2 Actualisation des primes

Conformément à l'article 14.1.2 du mandat, il est prévu le versement de primes annuelles par Tisséo Collectivités à Tisséo Ingénierie liées à la réalisation d'objectifs.

Compte tenu du décalage de la phase pré-opérationnelle d'un an, les primes annuelles sont revues par le présent avenant n°2 et l'article 14.1.2 du mandat est modifié comme suit :

Primes actuelles du mandat			Primes proposées par l'avenant 2		
Intitulé	Date	Montant € HT	Intitulé	Date	Montant € HT
Etablissement du dossier d'analyse des offres des marchés de MOE	Avant 30/11/2017	110 000	Etablissement du dossier d'analyse des offres des marchés de MOE	Avant 30/11/2017	110 000
Saisine du Préfet pour l'ouverture de l'enquête publique	Au plus tard courant 2 ^e trimestre 2019	370 000	Saisine du Préfet pour l'ouverture de l'enquête publique	Au plus tard courant 2 ^e trimestre 2019	200 000
Remise de l'Avant-Projet 1	Avant 30/06/2018	170 000	Remise de l'Avant-Projet 1	Avant 30/06/2020	170 000
Remise de l'Avant-Projet final	Avant 31/12/2018		Remise de l'Avant-Projet final	Avant 31/12/2020	170 000
Attribution du 1 ^{er} marché de Génie-Civil	Avant le 30/06/2020	275 000	Attribution du 1 ^{er} marché de Génie-Civil	Avant le 30/06/2021	275 000

Il est donc proposé au Comité Syndical d'approuver l'avenant 2 au mandat de maîtrise d'ouvrage pour la réalisation de l'opération 3ème ligne de métro et Ligne Aéroport Express à conclure entre Tisséo Ingénierie et Tisséo Collectivités, et d'autoriser le Président à signer ledit avenant.

.....

Le Comité Syndical :

Entendu l'exposé de Monsieur le Président :

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

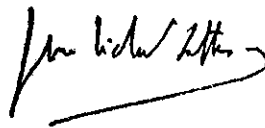
ARTICLE 1 : APPROUVE les termes de l'avenant 2 au mandat de maîtrise d'ouvrage de l'opération 3ème ligne de métro de Colomiers à Labège et Ligne Aéroport Express, portant le montant du programme d'opération à 2 619 M€ HT (valeur janvier 2017), ainsi que les dépenses correspondantes.

ARTICLE 2 : AUTORISE Monsieur le Président du Tisséo Collectivités à signer ledit avenant n°2 avec Tisséo Ingénierie pour un montant de 4 289 504 €HT (valeur mai 2016).

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,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jean Michel Lattes', with a long horizontal stroke extending to the right.

Jean-Michel LATTES



MANDAT DE MAITRISE D'OUVRAGE
3^{ème} LIGNE DE METRO
COLOMIERS LABEGE
LIGNE AEROSPACE EXPRESS

AVENANT N°2

N° du contrat

2	0	1	7	-	1	0	6	0
----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------

Avenant n°2

MANDAT DE MAITRISE D'OUVRAGE
3^{ème} LIGNE DE METRO DE COLOMIERS A LABEGE
LIGNE AEROSPACE EXPRESS

ENTRE

Tisséo Collectivités, Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Toulousaine, Maître d'ouvrage, représenté par Monsieur **Jean-Michel LATTES**, son Président, agissant en vertu d'une délibération du Comité Syndical en date du 11 décembre 2019,

et désigné dans ce qui suit par les mots « Tisséo Collectivités » ou « le maître d'ouvrage ».

D'UNE PART

ET

Tisséo Ingénierie, Société de la Mobilité de l'Agglomération Toulousaine, Société Anonyme Publique Locale (SPL) au capital de 3 075 300 euros, dont le siège social est à Toulouse, 21, boulevard de la Marquette – BP 10416, inscrite au registre du commerce et des sociétés de Toulouse, sous le n° B 408 370 740, représentée par Monsieur **Francis GRASS**, son Président,

et désignée dans ce qui suit par les mots « Tisséo Ingénierie » ou « le titulaire ».

D'AUTRE PART

- *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) pour un montant total de 2 391 Millions d'Euros HT (valeur mai 2016) décomposé comme suit :*
 - *3^{ème} ligne : 2 330 M Euros HT*
 - *Ligne Aéroport Express : 45 M Euros HT*
 - *Marengo LA : 15 M Euros HT*
 - *Etudes pôles échanges : 1 M Euros HT*
- *Par délibération D.2017.07.05.1.2 du 5 juillet 2017, Tisséo Collectivités confiait à Tisséo Ingénierie par mandat de maîtrise d'ouvrage la réalisation de la 3^{ème} ligne de métro de Colomiers à Labège et de la Ligne Aerospace Express pour un montant global d'opération de 2 391 Millions d'Euros HT (valeur mai 2016). La rémunération du mandataire s'élève à 58 841 529 Euros HT (hors prestations accessoires d'assistance à maîtrise d'ouvrage et primes liée à l'atteinte des objectifs du projet).*
- *Par délibération D.2017.12.13.1.1 du 13 décembre 2017, le Comité Syndical approuvait les précisions apportées au programme d'opération concernant les parcs relais et pôles d'échanges multimodaux situés sur la 3^{ème} ligne de métro. Une enveloppe spécifique de 40 à 60 M€ avait été identifiée en complément du programme de juillet 2017 pour la réalisation des 3 P+R et ouvrages sur les sites de La Vache Gare, Colomiers Gare et Labège La Cadène.*
- *Par délibération D.2018.07.11.2.1 du 11 juillet 2018, le Comité Syndical décidait d'amender le programme d'opération de la 3^{ème} ligne de métro avec notamment l'approbation de son itinéraire et l'ajout de la station Fondeyre, faisant suite aux conclusions de l'étude de l'alternative dite « Centre » issue du Débat Public et de l'avis du Conseil Scientifique. Le site de Daturas, au nord du quartier des Sept Deniers avait également été retenu pour l'implantation du garage atelier de la 3^{ème} ligne de métro.*
- *Par délibération D.2018.12.12.1.1 du 12 décembre 2018, le Comité Syndical approuvait l'avenant n°1 au mandat de maîtrise d'ouvrage à conclure avec Tisséo Ingénierie afin d'annexer au contrat de mandat la répartition de la rémunération du mandataire en domaines d'activités pour permettre la déclaration de ces coûts dans le cadre de la subvention européenne Mécanisme d'Interconnexion en Europe (MIE).*
- *Par délibération D.2019.02.06.1.3 en date du 6 février 2019, le Comité Syndical approuvait les ajustements de programme d'opération et la nouvelle enveloppe financière du projet Toulouse Aerospace Express. Le coût global de l'opération est porté à 2 669 Millions d'Euros HT (valeur janvier 2017), dont 50 M€ pour les 3 P+R en ouvrage. La date de mise en service est reportée à fin 2025.*

Le présent avenant n°2 au mandat de maîtrise d'ouvrage à conclure avec Tisséo Ingénierie a pour objet :

- d'intégrer les ajustements de programme délibérés en décembre 2017, juillet 2018 et en février 2019 ainsi que ceux délibérés en novembre dernier pour lever les réserves et prendre en compte les recommandations de la commission d'enquête dans le cadre de la déclaration de l'intérêt général du projet ;
- d'acter la mise en œuvre d'un contrat global associant à la conception, la réalisation et la maintenance du système de transport de la 3ème ligne de métro ;
- d'actualiser le montant de l'enveloppe financière globale de l'opération ainsi que les sous enveloppes constitutives en l'actualisant en Euros valeur 2017 ;
- d'augmenter la rémunération de Tisséo Ingénierie pour tenir compte du décalage d'un an de la phase pré-opérationnelle et de recaler en conséquence l'échéancier de rémunération ainsi que les primes prévues au mandat.

Annexes au présent avenant n°2 :

- Annexe 1 : Délibérations D.2017.12.13.1.1 du 13 décembre 2017, D.2018.07.11.2.1 du 11 juillet 2018, D.2019.02.06.1.3 du 6 février 2019 et D.2019.11.27.1.1 du 27 novembre 2019
- Annexe 2 : Enveloppe financière prévisionnelle
- Annexe 3 : Modification formule d'actualisation
- Annexe 4 : Décomposition rémunération globale et forfaitaire du mandataire

ARTICLE 1 - Ajustements du programme de l'opération

1.1 Délibérations de décembre 2017, juillet 2018, février 2019 et novembre 2019

Le programme de Toulouse Aerospace Express a fait l'objet d'ajustements par délibérations du Comité Syndical de Tisséo Collectivités D.2017.12.13.1.1 du 13 décembre 2017, D.2018.07.11.2.1 du 11 juillet 2018 et D.2019.02.06.1.3 du 6 février 2019.

Par ailleurs, par délibération du Comité Syndical D.2019.11.27.1.1 du 27 novembre 2019, le programme a été de nouveau ajusté afin de lever les réserves et prendre en compte les recommandations de la commission d'enquête.

Ces délibérations sont jointes en Annexe 1 au présent avenant et amendent l'Annexe 1 au mandat relative au programme technique de l'opération. Il est précisé que les programmes des 3 P+R en ouvrage sont en cours de définition. Les modalités de réalisation seront arrêtées une fois ces programmes délibérés.

1.2 Contrat global de performance pour le système de transport

Le programme initial de juillet 2017 prévoit un système de transport fiable, robuste, sécuritaire, confortable et capable d'atteindre une haute qualité de service à la capacité prévue avec l'utilisation de technologies modernes éprouvées en termes de performance. La performance et la fiabilité doivent atteindre des niveaux comparables aux réseaux actuels. L'objectif de disponibilité globale du système de transport de la ligne est fixé à 99,8%. Ces objectifs sont à décliner pour chacun des équipements et sous-systèmes de la ligne au cours des études.

Par délibération D.2018.07.11.2.1 du 11 juillet 2018, les élus du Comité Syndical étaient informés des grands axes de travail pour le second semestre 2018 et notamment de la préparation par Tisséo Ingénierie des principaux marchés de conception et de mise en œuvre dont le marché de conception réalisation du système de transport (rames et automatismes), pour lequel la consultation se déroulerait de fin 2018 à fin 2019.

Compte tenu des objectifs initiaux du programme de 2017, il a été décidé le recours à un marché global de performance associant la conception, la réalisation et la maintenance du système de transport au sens des dispositions de l'article 92 du décret n°2016-360 du 25 mars 2016 et de l'article 34 de l'ordonnance 205-899 du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics.

Le présent avenant n°2 a pour objet d'acter la mise en œuvre d'un contrat global associant à la conception, la réalisation et la maintenance pour le système de transport de la 3^{ème} ligne de métro dans le cadre du mandat de la 3^{ème} ligne de métro. Tisséo Ingénierie ne se verra toutefois pas confier le pilotage du contrat dans sa phase de maintenance. Le contrat prévoit la possibilité pour le Maître d'ouvrage de faire exécuter ses droits et supporter ses obligations au titre de la maintenance par une autre entité, qui lui serait substituée dans ses droits et obligations, et notamment l'entité en charge de l'exploitation du service de transport et/ou de la maintenance des biens nécessaires à l'exploitation dudit service de transport.

A compter de la remise des ouvrages, le mandataire transfèrera le contrat de conception, réalisation et maintenance au mandant. Les modalités de transfert du contrat seront précisées lors d'un avenant au présent mandat, au plus tard avant la remise des ouvrages.

Il est précisé que l'enveloppe financière de l'opération figurant en Annexe 3 du mandat n'inclut pas les coûts de maintenance et les coûts d'investissements permettant de répondre à un besoin capacitaire supérieur à 5000 PPHPS sur le tronçon le plus chargé de la ligne.

Compte tenu des ajustements évoqués supra, le planning de l'opération est actualisé conformément à la délibération de février 2019 : + 1an de phase pré-opérationnelle. Le démarrage de la phase opérationnelle est prévue avant fin décembre 2020. Les travaux auront une durée de 5 ans pour une mise en service objective fin 2025.

ARTICLE 2 - Enveloppe financière de l'opération

Les ajustements de programme viennent modifier l'enveloppe financière de l'opération. En outre, il est acté comme nouvelle date de valeur de l'enveloppe financière janvier 2017 au lieu de mai 2016.

L'Annexe 3 au contrat de mandat relative à l'enveloppe financière de l'opération confiée au mandataire est modifiée en conséquence par l'Annexe 2 au présent avenant.

L'Annexe 4 au contrat de mandat est également modifiée pour tenir compte de la nouvelle date de référence de la formule d'actualisation janvier 2017 par l'Annexe 3 au présent avenant.

ARTICLE 3 Rémunération du mandataire

3.1 Echancier rémunération

Afin de prendre en compte le décalage d'un an de la phase pré-opérationnelle, la rémunération de la phase pré-opérationnelle du mandataire est augmentée de 4 289 504 € HT en valeur mai 2016. La rémunération du mandataire passe donc de 58 841 529 € HT à 63 131 033 € HT, valeur mai 2016.

En outre, il est acté entre les parties de basculer la rémunération du mandataire en valeur janvier 2017, date de valeur de l'enveloppe financière de l'opération. La rémunération de 63 131 033 € HT en valeur mai 2016 équivaut à une rémunération de 64 229 512 € HT en valeur janvier 2017, sur la base de la formule d'actualisation figurant à l'Annexe 4 du mandat, se répartissant entre :

- Rémunération du mandataire Titre 1 du mandat : 60 897 817 € HT
- Rémunération foncière Titre 2 du mandat : 3 331 695 € HT

Après prise en compte de l'augmentation de rémunération et du passage en date de valeur janvier 2017, le tableau de rémunération de chaque phase de l'article 14.1.1 du mandat est modifié comme suit :

Phases	Montant H.T. en euros	Montant T.V.A en euros	Montant T.T.C en euros
Phase 1 pré-opérationnelle	20 595 065	4 119 013	24 714 078
Phase 2 opérationnelle	40 302 752	8 060 550,40	48 363 302,40
Total = Montant du marché	60 897 817	12 179 563,40	73 077 380,40
Soit en toutes lettres (Montant T.T.C) : Soixante-treize millions soixante-dix-sept mille trois cent quatre-vingt euros et quarante cents.			

La rémunération foncière de l'article 25 du mandat est modifiée comme suit :

- En 2017 : 111 003 € HT
- En 2018 : 283 845 € HT
- En 2019 : 338 618 € HT
- En 2020 : 444 629 € HT
- En 2021 : 421 459 € HT
- En 2022 et 2023 : 458 545 € HT chaque année
- En 2024 et 2025 : 240 206 € HT chaque année
- En 2026 et 2027 : 167 319 € HT chaque année

En conséquence, l'Annexe 5 (échancier de rémunération) du mandat est modifiée par l'Annexe 4 au présent avenant n°2.

L'Annexe 8 introduit par l'avenant 1 au mandat reste inchangée. Il n'est pas nécessaire de mettre à jour cette annexe.

3.2 Modalités de variation

La rémunération du mandataire est désormais actualisée sur la valeur janvier 2017.

Ainsi à l'article 14.2 du mandat, il convient désormais de lire que les prix sont réputés établis sur la base des conditions économiques du mois de janvier 2017 et non plus mai 2016.

3.3 Actualisation des primes

Conformément à l'article 14.1.2 du mandat, il est prévu le versement de primes annuelles par Tisséo Collectivités à Tisséo Ingénierie liées à la réalisation d'objectifs.

Compte tenu du décalage de la phase pré-opérationnelle d'un an, les primes annuelles sont revues par le présent avenant n°2 et l'article 14.1.2 du mandat est modifié comme suit :

Il est prévu le versement de primes annuelles par Tisséo Collectivités à Tisséo Ingénierie liées à la réalisation des objectifs suivants :

a) Concernant la phase pré-opérationnelle, les critères d'attribution et le montant annuel HT, valeur janvier 2017, sont :

Intitulé prime	Dates	Montant en € HT
Etablissement du dossier d'analyse des offres des marchés de MOE	Avant le 30 novembre 2017	110 000
Saisine du Préfet pour l'ouverture de l'enquête publique	Au plus tard courant 2 ^{ème} trimestre 2019	200 000
Remise AVP 1	Avant le 30 juin 2020	170 000
Remise AVP	Avant le 31 décembre 2020	170 000
Attribution du 1 ^{er} marché de génie civil	Avant le 30 juin 2021	275 000

Les dispositions du b) du même article restent à ce jour inchangées.

ARTICLE 4 Dispositions diverses

Toutes les clauses du contrat initial demeurent applicables tant qu'elles ne sont pas contraires aux nouvelles dispositions contenues dans le présent avenant, lesquelles prévalent en cas de contestation. Le titulaire renonce à toute réclamation fondée sur l'objet du présent avenant.

Fait à Toulouse, le

En un exemplaire original,

Pour Tisséo Collectivités

Jean-Michel LATTES
Président

Pour Tisséo Ingénierie

Francis GRASS
Président



**MANDAT DE MAITRISE D'OUVRAGE
POUR LA REALISATION DE « L'OPERATION 3EME LIGNE DE METRO
DE COLOMIERS A LABEGE ET LIGNE AEROPORT EXPRESS »**

ANNEXE 1 au mandat
modifiée par l'avenant n°2

DELIBERATIONS PROGRAMME

D.2017.12.13.1.1
D.2018.07.03.2.1
D.2019.02.06.1.3



D.2017.12.13.1.1

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

Séance du 13 Décembre 2017

1 - PROJET MOBILITÉS – TOULOUSE AEROSPACE EXPRESS**1.1 - PROGRAMME DES POLES D'ECHANGES TOULOUSE AEROSPACE EXPRESS - APPROBATION**

L'an deux mille dix-sept, le treize décembre 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		
AUJOULAT Michel	X		
BRIAND Sacha	X		
CARNEIRO Grégoire	X		
CHOLLET François	X		
DEL BORRELLO Marc	X		
GRASS Francis	X		
KELLER Bernard	X		
LAGLEIZE Jean-Luc		X (M. Grass)	
LATTES Jean-Michel	X		
MARTI Marthe			X
MOUDENC Jean-Luc		X (M. Lattes)	
TRAUTMANN Pierre	X	X (M. Aujoulat à partir de 11h06)	
TRAVAIL-MICHELET Karine	X		
AREVALO Henri	X		
LAFON Arnaud	X		
BACOU Denis	X		
GUYOT Philippe	X		

Le programme du projet Toulouse Aerospace Express a été approuvé par délibération D.2017.07.05.1.1 en date du 5 juillet 2017 (D.2017.07.05.1.1). Le chapitre 6 du livre III est consacré aux pôles d'échanges. Il indique les fonctions à assurer à chacune des stations en matière d'intermodalité.

Tisséo Collectivités souhaite désormais préciser la configuration des pôles d'échanges en vue de la préparation du dossier d'enquête publique. Il s'agit notamment de dimensionner et de spatialiser les différents équipements identifiés au sein de chaque pôle d'échange.

1. Le travail réalisé au deuxième semestre 2017.

Des travaux ont été menés au cours du deuxième semestre 2017 pour préciser les besoins en matière d'accueil des différents modes de rabattement (vélo, bus, cars, voiture), pour dimensionner les équipements et pour proposer des configurations possibles.

D'autre part, une dizaine d'ateliers d'information / participation ont été organisées avec les représentants des associations de quartier au cours de l'automne 2017 afin :

- de les informer sur le contenu du programme délibéré : fondements, calendrier, itinéraires, caractéristiques, localisation des stations, etc.
- de recueillir leurs contributions sur le thème de l'expérience voyageur : intermodalité, information voyageur, commerces et services, confort, accessibilité, ambiance, etc.

Sur la base des travaux réalisés et des contributions formulées par les représentants des associations de quartier, un programme des pôles d'échanges a été préparé. Il a pour objet :

- de préciser la configuration des pôles d'échanges de la 3^{ème} ligne de métro (dimensionnement des P+R, des espaces de dépose / reprise / covoiturage, des gares bus et des dispositifs de stationnement vélo et spatialisation de ces équipements) ;
- d'estimer les coûts d'investissements associés à ces pôles d'échanges ;
- de proposer des modalités de financement.

2. Le contenu du programme des pôles d'échange

Le programme des pôles d'échange précise la configuration des sept pôles d'échanges suivants :

- Colomiers Gare (connexion train, P+R, gare bus)
- Sept Deniers (P+R, gare bus)
- La Vache Gare (connexion train, ligne B, P+R, gare bus)
- Toulouse-Lautrec (gare bus)
- Côte Pavée - Cité de l'Espace (gare bus à long terme)
- Montaudran Gare (connexion train)
- Labège La Cadène (connexion train, P+R, gare bus)

Le pôle d'échanges Matabiau-Marengo est intégré dans le projet Toulouse Euro Sud Ouest.

Les études doivent se poursuivre pour préciser la configuration des pôles d'échanges Jean Maga (correspondances métro/tramway/Ligne Aéroport Express), INPT (connexion Ligne B), ainsi que la localisation et la configuration de la station Sept Deniers, plusieurs localisations restant possibles à ce stade.

Les autres stations de la 3^{ème} ligne de métro n'accueilleront pas de parc

Accusé de réception en préfecture 031-25310986-20191213-20191213-1-1D-DE Date de télétransmission : 13/12/2019 Date de réception préfecture : 13/12/2019

Le programme prévoit :

- 1 500 places de stationnement à destination des vélos, dont 800 en accès réglementé
- 3 000 places de stationnement à destination des voitures, réparties en 4 P+R
 - o 1 P+R à Sept Deniers (400 à 500 places)
 - o 1 P+R en ouvrage, évolutif vers du tertiaire, à La Vache Gare (500 places)
 - o 2 P+R en ouvrage à Colomiers Gare et Labège La Cadène (2x 1 000 places)
- 5 gares bus
 - o 3 en surface (La Vache, Sept Deniers, Toulouse-Lautrec)
 - o 2 en rez-de-chaussée des P+R silo (Colomiers Gare et Labège La Cadène)
- 8 espaces de dépose / reprise / covoiturage (Colomiers Gare, Sept Deniers, Suisse, La Vache Gare, Côte Pavée, L'Ormeau, Montaudran Gare, Labège La Cadène)

3. Le coût des équipements prévus par le programme des pôles d'échanges

Les coûts qui sont présentés dans ce programme correspondent aux coûts des équipements relevant de l'intermodalité : dispositif de stationnement vélo, gare bus, P+R, espace de dépose / reprise / covoiturage.

Ils n'intègrent pas les investissements à réaliser pour aménager l'espace public (parvis, arbres, mobilier, éclairage, etc.) ni l'adaptation des réseaux routier et cyclable.

Les aménagements de nature à optimiser la connexion entre le train et le métro (cheminements, passerelles, etc.) relèveront de financements partenariaux.

Le programme Toulouse Aerospace Express comporte une enveloppe correspondant au garage atelier et pôles d'échanges, à hauteur de 85 M€, dont une provision de 17 M€ pour les pôles d'échanges de surface.

La décomposition serait ainsi la suivante :

1 500 places de stationnement vélo à proximité des 20 stations ¹	2M€
8 espaces de dépose /reprise / covoiturage (Colomiers Gare, Sept Deniers, Suisse, La Vache Gare, Côte Pavée, L'Ormeau, Montaudran Gare, Labège La Cadène Gare)	1M€
3 gares bus en surface (Sept Deniers, La Vache Gare, Toulouse-Lautrec)	10M€
1 P+R en surface (Sept Deniers – 400 à 500 places)	2M€
Participation de Tisséo Collectivités au financement des aménagements facilitant la connexion entre métro et train	2M€
Total (*)	17M€

Les coûts présentés intègrent les frais de maîtrise d'œuvre, les coûts annexes ainsi que des provisions pour aléas.

Ces équipements sont ainsi compris dans le périmètre du mandat de maîtrise d'ouvrage confié à Tisséo Ingénierie.

¹ A titre de comparaison, il existe aujourd'hui 900 places de stationnement vélo à proximité des 40 stations des lignes A et B du métro (dont 430 en accès réglementé)

Par ailleurs, il est proposé de compléter le programme Toulouse Aerospace Express par les parcs silos des 3 pôles d'échange métro/train, dont les coûts sont estimés comme suit :

1 parc relais évolutif en ouvrage (La Vache – 500 places)	10M€
2 silos avec gare bus en RDC et P+R dans les étages (Colomiers Gare et La Cadène – 2 000 places)	30 à 50M€
Total	40 à 60M€

Ces coûts sont estimatifs et peuvent varier très fortement en fonction de leurs dispositions constructives.

4. Le financement du programme des pôles d'échanges

Les principes de financement du programme sont les suivants :

- Préserver l'enveloppe de la Prospective Pluriannuelle d'Investissement et ainsi la capacité de Tisséo Collectivités à investir sur des projets complémentaires de Toulouse Aerospace Express ;
- Mobiliser une partie de l'enveloppe associée au projet (17M€) pour financer :
 - o Le stationnement vélo
 - o Les espaces de dépose/reprise/covoiturage
 - o Les gares bus
 - o Le P+R Sept Deniers
 - o Une partie des aménagements facilitant la connexion entre métro et train
- Mettre en place des montages innovants et partenariaux pour financer :
 - o Le P+R évolutif de La Vache et les silos de Colomiers Gare et Labège La Cadène, commun à la 3^{ème} ligne de métro et aux gares ferroviaires régionales ;
 - o Le reste des aménagements facilitant la connexion entre métro et train.

Les caractéristiques des montages innovants et partenariaux seront précisées dans le courant du premier semestre 2018.

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

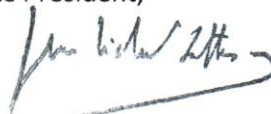
ARTICLE 1 : APPROUVE le programme joint à la présente délibération.

ARTICLE 2 : AUTORISE le Président à définir les conditions globales de financement à travers la recherche de partenariats institutionnels et innovants.

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



TOULOUSE AEROSPACE EXPRESS

3^{ème} ligne de métro et ligne aéroport express



Cofinancé par l'Union européenne

Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe



Livre V

Programme fonctionnel
des pôles d'échanges



toulouse
métropole

13 décembre 2017
Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191213-20191213-1-1D-
DE
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

Sigaval
tisséo
AIA/T
toulouse

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191213-20191213-1-1D-
DE
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

Introduction

Le programme de la 3ème ligne de métro a été approuvé par délibération des élus de Tisséo Collectivités le 5 juillet 2017.

Le chapitre 6 du livre III est consacré aux pôles d'échanges. Il indique les fonctions à assurer à chacune des stations en matière d'intermodalité.

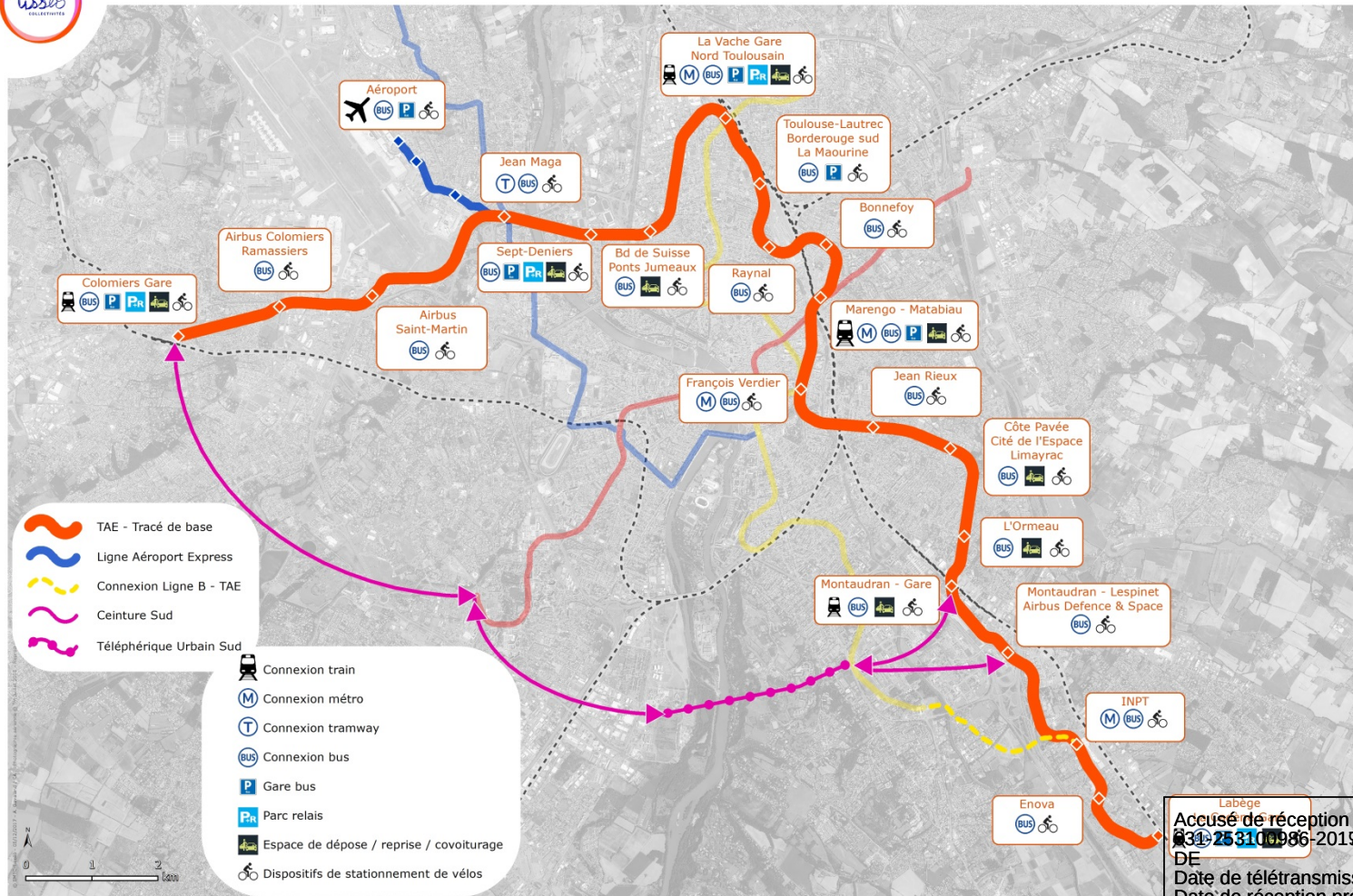
Tisséo Collectivités souhaite **préciser la configuration des pôles d'échanges** en vue du dossier d'enquête publique. Il s'agit notamment de spatialiser les différentes fonctions identifiées au sein de chaque pôle d'échange et d'estimer les dimensions maximales des éventuels ouvrages nécessaires.

Des études ont été réalisées pour estimer les besoins en matière d'accueil des différents modes de rabattement (vélo, bus, cars, voiture) et ainsi **dimensionner les espaces à prévoir**.

Le dispositif d'information et de participation qui a débuté au mois de novembre 2017 a permis de **recueillir les attentes** des représentants des associations des quartiers traversés mais aussi celles des habitants de l'agglomération et des usagers et des transports.

Le présent document a pour objet :

- De présenter la méthode d'estimation des besoins d'accueil au sein des pôles d'échange ;
- D'indiquer comment les attentes exprimées lors de la participation du public ont été prises en compte ;
- De préciser la configuration de chacun des pôles d'échanges de la 3ème ligne de métro (dimensionnement et principes de spatialisation des fonctions) ;
- De préciser les coûts et les modalités de financement.



Sommaire

1. Le périmètre du programme
2. Des études pour préciser les besoins
3. Une charte pour garantir la cohérence d'ensemble
4. Les apports de la participation du public
5. Les configurations des pôles d'échange
6. Coûts et financement



1. Le périmètre du programme

1. Le périmètre du programme

Le programme vise à préciser la configuration de plusieurs types d'équipements qui seront positionnés à proximité des stations de la 3^{ème} ligne de métro :

- Les dispositifs de stationnement vélo
- Les gares bus
- Les P+R
- Les espaces de dépose / reprise / covoiturage

L'articulation entre le métro et le train, qui fait l'objet du livre V, est également traitée dans ce document.

D'autres fonctions pourront également être positionnées au sein des pôles d'échange TAE (taxis, autopartage, etc.). Néanmoins, elles ne sont pas dimensionnantes à ce stade.

Les stations incluses dans le périmètre de ce programme sont celles qui bénéficient d'une connexion avec le train, d'un P+R ou d'une gare bus.

Le programme porte ainsi sur 7 pôles d'échanges :

- **Colomiers Gare** (train, P+R, gare bus)
- **Sept Deniers*** (P+R, gare bus)
- **La Vache Gare** (train, P+R, gare bus)
- **Toulouse-Lautrec** (gare bus)
- **Côte Pavée – Cité de l'Espace** (gare bus)
- **Montaudran Gare** (train)
- **Labège La Cadène Gare** (train, P+R, gare bus)

Le pôle d'échanges Matabiau-Marengo est traité dans le cadre du projet Toulouse Euro Sud Ouest (TESO).

Les études doivent se poursuivre pour préciser la configuration des pôles d'échanges Jean Maga et INPT.

Les autres stations de la 3^{ème} ligne de métro n'accueilleront pas de P+R ni de gare bus.

(*) les études doivent se poursuivre pour préciser la localisation et la configuration de la station

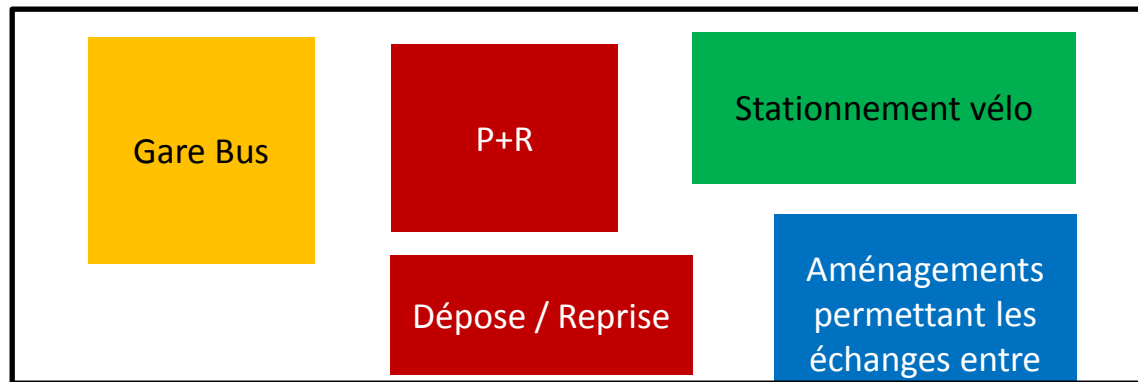
1. Le périmètre du programme

Le programme précise le dimensionnement, les principes d'agencement et les coûts des équipements relevant de l'intermodalité : dispositif de stationnement vélo, gare bus, P+R, espace de dépose / reprise / covoiturage.

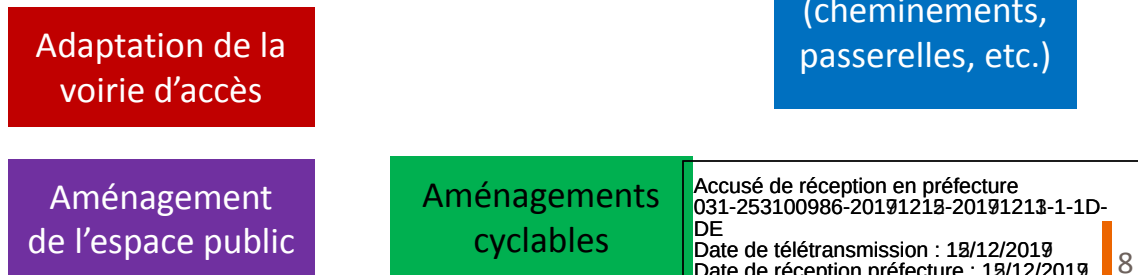
Les aménagements de nature à optimiser la connexion entre le train et le métro (cheminements, passerelles, etc.) relèveront de financements partenariaux.

Ils n'intègrent pas les investissements à réaliser pour aménager l'espace public (parvis, arbres, mobilier, éclairage, etc.) ni l'adaptation des réseaux routier et cyclable.

Périmètre du programme



Hors programme



1. Le périmètre du programme

Le programme porte donc sur les équipements de nature à **faciliter l'accueil** des différents modes de rabattement.

Il ne prévoit pas le financement des aménagements permettant d'**optimiser l'accès** aux stations et aux pôles d'échanges.

Des démarches partenariales sont en cours pour préciser :

- Les impacts de la création des stations et des pôles d'échanges multimodaux sur l'organisation de la circulation et du stationnement
- Les mesures à mettre en œuvre pour maîtriser ces impacts
- Les aménagements à réaliser pour optimiser l'accessibilité « tous modes » des stations et pôles d'échanges (évolution des réseaux routier et piéton / cycle, etc.)

Ces éléments seront précisés dans le dossier d'enquête publique.



2. Des études pour préciser les besoins

2. Des études pour préciser les besoins

La 3ème ligne de métro sera un système de transport très performant qui améliorera très significativement l'accessibilité des territoires directement desservis. Afin de maximiser les apports du projet pour l'agglomération, il est essentiel **d'étendre les gains d'accessibilité aux territoires qui ne sont pas directement desservis**. Cela implique de mettre en place des conditions de rabattement performantes vers les stations de la 3ème ligne de métro, en s'appuyant sur tous les modes de transport. Les études réalisées dans les phases précédentes du projet ont permis de **préciser les besoins en matière d'accueil des différents modes de rabattement**.

2. Des études pour préciser les besoins

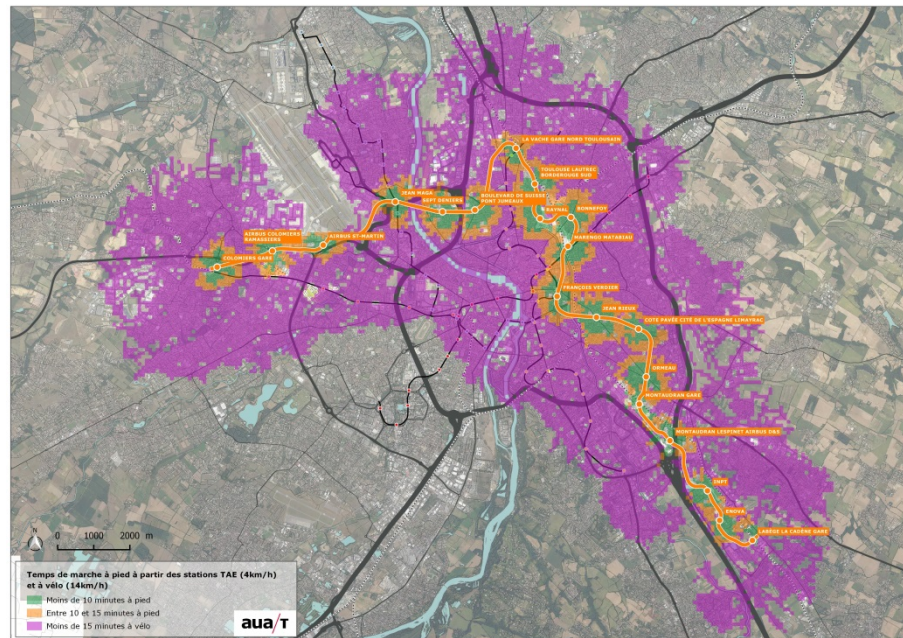
2.1 L'accueil des vélos

Le vélo est un mode de transport particulièrement efficace pour réaliser des déplacements de quelques kilomètres dans un environnement urbain. Il pourrait ainsi **constituer une solution de rabattement / diffusion très attrayante** pour les usagers du métro dont l'origine et / ou la destination du déplacement se situe au-delà de l'aire d'influence à pied d'une station :

- Les usagers dont le domicile se situe à quelques kilomètres d'une station de métro ;
- Les salariés dont le lieu de travail se situe à quelques kilomètres d'une station de métro.

A titre d'illustration, le nombre d'habitants actuels situés à moins de 15 min. à vélo d'une station de la 3^{ème} ligne de métro est **6 fois plus important** que le nombre d'habitants actuels à moins de 10 min. à pied.

C'est pourquoi toutes les stations de la 3^{ème} ligne de métro seront équipées de dispositifs de stationnement de vélo.



Aire d'influence à pied (vert, orange)
3^{ème} ligne de métro

Etude de réception de la
031-253100986-20191213-20191213-1-1D-
DE
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

2. Des études pour préciser les besoins

2.1 L'accueil des vélos

Les cyclistes qui empruntent le métro ont besoin de stationner leur vélo pendant une durée qui va de plusieurs heures (travail à temps partiel, achat, démarche, visite, etc.) à une journée complète (travail, études). Le stationnement peut être diurne (rabattement) ou nocturne (diffusion).

Plusieurs principes guideront la définition des dispositifs de stationnement vélo :

1/ Proposer des dispositifs de stationnement complémentaires afin de répondre à la diversité des usages

- Des dispositifs de stationnement accessibles à tous les usagers, simples et rapides à utiliser pour le stationnement occasionnel et/ou de moyenne durée (ex : arceaux couverts protégeant le vélo des intempéries)
- Des dispositifs de stationnement avec accès réglementé, davantage sécurisés, pour les stationnements de longue durée (ex : parc à vélo ou box individuel).



Exemple de parc à vélo à accès réglementé, à Borderouge



Arceaux couverts à proximité du tram T1

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191213-20191213-1-1D-
DE Box individuels à Nantes
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

2. Des études pour préciser les besoins

2.1 L'accueil des vélos

2/ Adapter la capacité de stationnement de chacun des dispositifs en fonction de l'attractivité de la station. Les besoins ont été quantifiés (voir tableau page suivante) sur la base d'une analyse de l'accessibilité des pôles d'échange, de leur potentiel de rabattement / diffusion et de leur attractivité. Les spécificités de l'environnement urbain ont également été prises en compte.

3/ Positionner les dispositifs de stationnement au plus près des émergences métro, afin d'optimiser le temps de changement de mode et rendre la combinaison vélo + métro la plus attractive possible

4/ Proposer des dispositifs permettant de capitaliser au maximum l'apport de la surveillance passive (ex : parc à vélo avec paroi transparente, positionnement des dispositifs à proximité des flux de passage, etc.)

5/ Anticiper l'accroissement des besoins à long terme, en créant des dispositifs évolutifs dont la capacité à la mise en service pourra être doublée.



Parc à vélos avec paroi transparente, à proximité de la station de métro Ramonville

2. Des études pour préciser les besoins

2.1 L'accueil des vélos

Besoins à la mise en service

	Accès réglementé	Sur parvis
Colomiers Gare	100 places	50 places
Airbus Colomiers	50 places	30 places
Airbus St Martin	20 places	30 places
Jean Maga	100 places	50 places
Sept Deniers*	20 places	30 places
Boulevard de Suisse	50 places	30 places
La Vache Gare	100 places	50 places
Toulouse Lautrec	50 places	30 places
Raynal	10 places	20 places
Bonnefoy	20 places	30 places

Besoins à la mise en service

	Accès réglementé	Sur parvis
Marengo	Voir TESO	Voir TESO
F. Verdier	10 places	50 places
J. Rieux	10 places	20 places
Côte Pavée	20 places	30 places
L'Ormeau	20 places	30 places
Montaudran Gare	50 places	30 places
Montaudran ADS	50 places	30 places
INPT	50 places	30 places
Enova	10 places	20 places
Labège La Cadène	100 places	50 places

TOTAL (hors Marengo) : 1 500 places de stationnement, dont 800 en accès réglementé

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191213-20191213-1-1D-
pour préciser la localisation de la
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

2. Des études pour préciser les besoins

2.1 L'accueil des vélos

En complément de la mise en place d'une offre de stationnement à proximité de toutes les stations de la 3^{ème} ligne de métro, Tisséo Collectivités souhaite **préserver la possibilité d'installer des « vélostations » dans plusieurs pôles d'échanges multimodaux ayant un rayonnement métropolitain :**

- Colomiers Gare
- La Vache Gare
- Montaudran Gare
- Labège La Cadène

Ces vélostations pourraient proposer des services aux usagers du métro : location de vélo, information et conseils sur la pratique du vélo dans l'agglomération, station de gonflage, consigne, point de recharge des batteries des vélos à assistance électrique, etc.

Des emplacements dédiés aux vélostations seront prévus dans les PEM concernés.



Exemple de « vélostation » avec service de location et station de gonflage, à Grenoble



2. Des études pour préciser les besoins

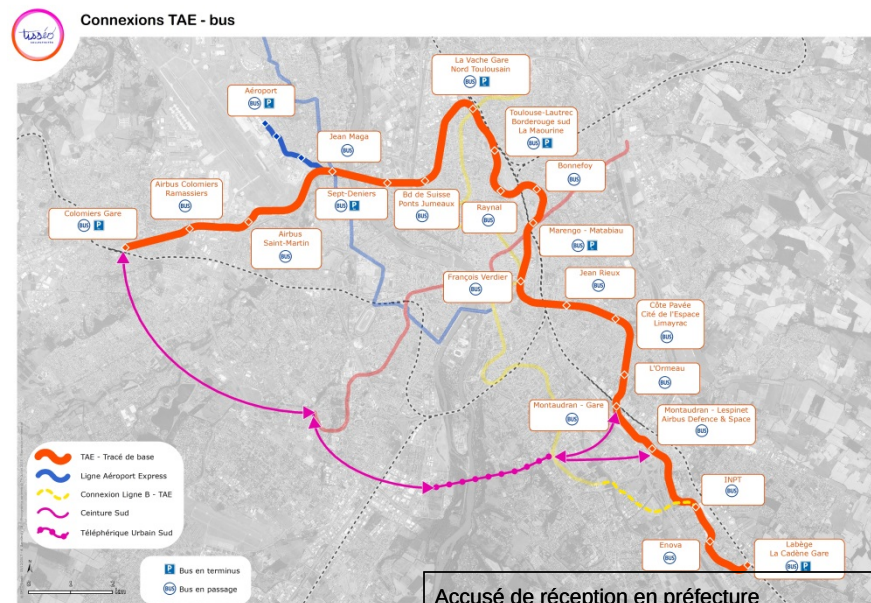
2.2 L'accueil des bus : dépose / reprise des voyageurs et régulation

Le bus est un mode adapté pour **relier des territoires qui ne sont pas dans l'aire d'influence à pied des stations et qui bénéficient d'une certaine densité de population ou d'emploi.**

Toutes les stations de la 3ème ligne de métro seront desservies par une ou plusieurs lignes de bus. Néanmoins, certaines stations se distinguent car elles accueilleront des terminus de ligne de bus.

Les études réalisées ont ainsi permis d'identifier :

- Les stations qui seront desservies par des lignes de bus en passage et à proximité desquelles des quais de dépose / reprise devront être implantés ;
- Les stations qui accueilleront des lignes de bus en terminus et à proximité desquelles des emplacements de régulation devront être créés en plus des quais de dépose / reprise.



Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191213-20191213-1-1D-DE
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

2. Des études pour préciser les besoins

2.2 L'accueil des bus : dépose / reprise des voyageurs et régulation

La quantification des besoins repose sur :

- Les projets de création ou de modification de lignes de bus déjà programmés, notamment dans le cadre du Projet Mobilités 2020 – 2025 – 2030
- Des hypothèses d'adaptation du réseau de bus à la mise en service de la 3^{ème} ligne de métro
- Des hypothèses d'évolution du réseau à plus long terme
- Des réserves de capacité

Les configurations proposées pour les gares bus devront être évolutives afin de garantir la meilleure adéquation possible à la mise en service mais aussi dans les 10 à 20 années qui suivront.

Le tableau ci-contre précise les capacités souhaitées à la mise en service et les capacités supplémentaires souhaitées à plus long terme.

(*) les études doivent se poursuivre pour préciser la localisation et la configuration de la station, plusieurs localisations restant possibles à ce stade.

Pôle d'échange	Nombre de quais	
	À la mise en service	A plus long terme (évolutivité)
Colomiers Gare	Régulation : 10 Dépose : 2 Reprise : 2	Régulation : +4 Reprise : +2
Sept Deniers*	7	+1
La Vache	5	+2
Toulouse-Lautrec	5	+1
Côte Pavée	0	+3
Labège La Cadène	Régulation : 6 Dépose : 2 Reprise : 2	Régulation : +3 Reprise : +2

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191213-20191213-1-1D-DE
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

2. Des études pour préciser les besoins

2.3 L'accueil des cars : dépose / reprise des voyageurs et régulation

Les cars interurbains transportent les voyageurs entre l'agglomération et le reste du département (cars Arc-en-Ciel), de la région (cars TER), de la France, voire même de l'Europe (cars privés).

Une partie des passagers souhaitent accéder à l'hypercentre de Toulouse. Les autres voyageurs souhaitent rejoindre d'autres secteurs de l'agglomération, tels que les faubourgs toulousains ou les communes périphériques.

L'articulation entre les lignes de cars interurbains et le projet Toulouse Aerospace Express est essentielle. Elle doit permettre aux voyageurs d'optimiser leur diffusion dans l'agglomération (derniers kilomètres du voyage).

L'usage combiné des cars et du métro suppose l'accueil des cars interurbains dans les pôles d'échanges de Toulouse Aerospace Express.

Le tableau ci-contre précise les hypothèses retenues en matière de besoin d'accueil des cars à proximité des stations TAE.

Pôle d'échange	Nombre de quais dédiés aux cars
Colomiers Gare	2
Sept Deniers*	1
La Vache	2 quais en passage Av. de Fronton
Toulouse-Lautrec	1
Côte Pavée	0
Labège La Cadène	2

(*) les études doivent se faire en fonction de la configuration de la station, plusieurs localisations restent possibles.

2. Des études pour préciser les besoins

2.4 L'accueil des voitures

Les déplacements combinant voiture et transports en commun recouvrent plusieurs pratiques :

- **Le stationnement en rabattement** : les conducteurs stationnent leur véhicule avant de prendre le métro.
- **La dépose** : les conducteurs déposent un ou plusieurs passagers qui vont prendre le métro avant de poursuivre leur déplacement en voiture.
- **La reprise** : les conducteurs récupèrent un ou plusieurs passagers qui ont rejoint le pôle d'échange en métro.

Ces pratiques englobent les différentes formes de **covoiturage**.



Dépose / reprise de voyageurs à proximité du métro

2. Des études pour préciser les besoins

2.4 L'accueil des voitures – stationnement en rabattement

Plusieurs pôles d'échange de la 3ème ligne de métro ont été identifiés pour accueillir **des aménagements facilitant le stationnement en rabattement (P+R)** :

- Colomiers Gare (bassins ouest et nord-ouest)
- Sept Deniers* (bassins nord-ouest et nord)
- La Vache (bassin nord)
- Labège La Cadène (bassin sud-est)

Le potentiel de rabattement automobile vers chacune de ces stations a été estimé à partir de la taille du bassin versant et des flux automobiles pénétrant dans l'agglomération. Plusieurs facteurs ont également été considérés pour définir la capacité des P+R : accessibilité de la station en transports en commun et à vélo, accessibilité routière de la station en période de pointe, configuration du réseau routier, etc.

Une partie des emplacements seront équipés de bornes de recharge pour les véhicules électriques.

	Capacité
Colomiers Gare	1 000 places
Sept Deniers*	400 à 500 places
La Vache Gare	500 places
Labège La Cadène Gare	1 000 places

(*) les études doivent se poursuivre pour préciser la localisation et la configuration de la station, plusieurs localisations restant possibles.

2. Des études pour préciser les besoins

2.4 L'accueil des voitures – dépose / reprise / covoiturage

Au regard de leur localisation dans l'agglomération et de leur accessibilité routière, plusieurs pôles d'échange de la 3ème ligne de métro ont été identifiés pour accueillir **des espaces de dépose et de reprise de passagers** :

- Colomiers Gare
- Sept Deniers*
- Boulevard de Suisse
- La Vache Gare
- Côte Pavée Cité de l'Espace
- L'Ormeau
- Montaudran Gare
- Labège La Cadène Gare

Le dimensionnement de ces espaces est variable selon la localisation de la station dans l'agglomération, son accessibilité routière et l'importance du pôle d'échange.

Le tableau ci-contre propose un dimensionnement à titre indicatif. Les valeurs seront affinées dans la suite des études en fonction de l'organisation fonctionnelle du pôle d'échange.

	Dépose	Reprise
Colomiers Gare	5 places	15 places
Sept Deniers*	5 places	15 places
Boulevard de Suisse	1 places	3 places
La Vache Gare	5 places	15 places
Côte Pavée	1 place	3 places
L'Ormeau	1 place	3 places
Montaudran Gare	2 places	5 places
Labège La Cadène Gare	5 places	15 places

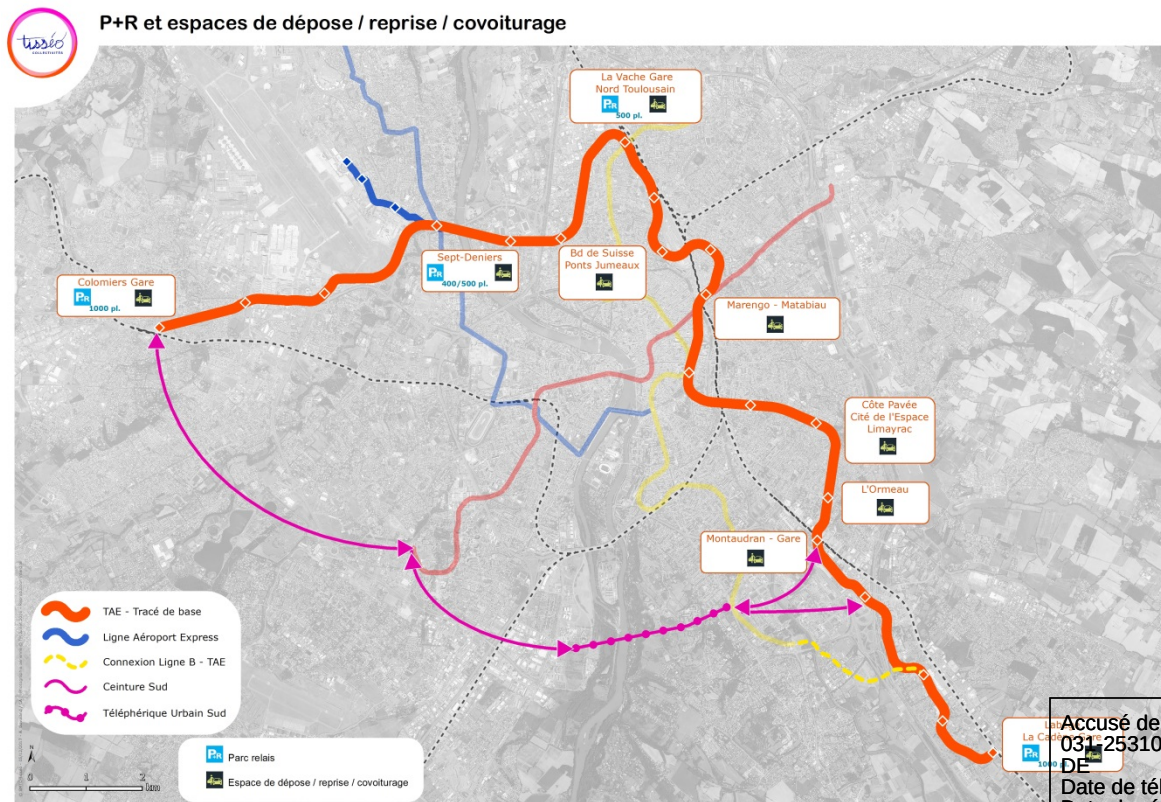
(*) les études doivent se poursuivre pour préciser la localisation et la configuration de la station, plusieurs localisations restant possibles.

Rappel : les stations Maga, Montaudran et Labège sont prévues dans ce programme (voir chapitre périmètre).

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191213-20191213-1-1D-DE
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

2. Des études pour préciser les besoins

2.4 L'accueil des voitures



Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191213-20191213-1-1D-DE
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019



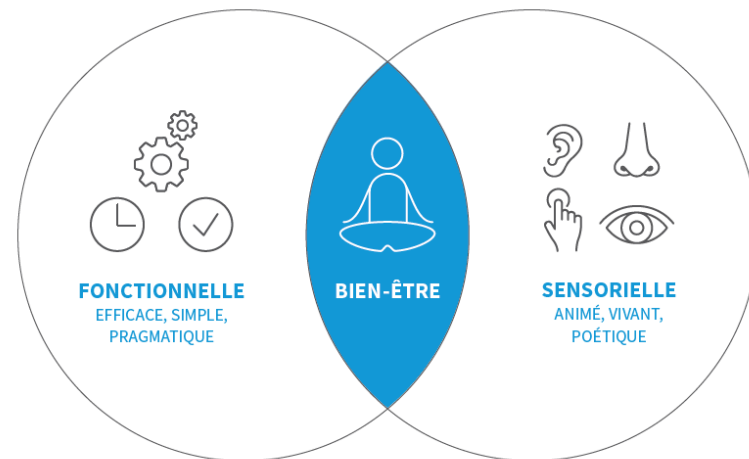
3. Une charte pour garantir la cohérence d'ensemble

3. Une charte pour garantir la cohérence d'ensemble

Le maître d'ouvrage du projet Toulouse Aerospace Express a souhaité rédiger une charte pour **définir l'identité** de ce projet et ainsi **garantir une cohérence d'ensemble** entre les différentes stations et aménagements de la 3^{ème} ligne de métro et de la ligne aéroport express. La charte doit en outre permettre de **maîtriser les coûts, les matériaux et les processus de maintenance**.

Les objectifs de cette charte sont :

- Porter l'expérience voyageur au cœur du projet TAE
- S'inscrire dans la continuité des lignes A et B du métro en reprenant les éléments qui ont fait leur succès
- Intégrer les lignes dans leur environnement et assurer leur lisibilité en créant un lien entre le matériel roulant, la station et les territoires traversés
- Donner une cohérence globale au projet
- Optimiser les coûts d'investissement et de fonctionnement



L'expérience voyageur au cœur du projet Toulouse Aerospace Express : le bien-être du voyageur passe par un trajet fonctionnel et sensoriel

3. Une charte pour garantir la cohérence d'ensemble

Quatre exigences fondamentales doivent guider la conception des stations Toulouse Aerospace Express :

Efficacité et fluidité

Les espaces créés doivent guider les flux, en tenant compte de leur importance, en évitant les croisements, les obstacles et de manière parfaitement fluide. Ainsi, l'organisation des espaces, leur dimensionnement, leur enchaînement, leur lisibilité doivent être intégralement maîtrisés. Ils sont le prolongement de l'espace public urbain, et à ce titre, se doivent d'afficher une continuité de parcours et d'efficacité.

Accessibilité universelle

La conception des stations doit offrir une accessibilité universelle, afin de permettre à tous les voyageurs, qu'ils soient en situation de handicap ou non, de se déplacer confortablement en toute autonomie et sécurité.

Sécurité

Les stations doivent offrir des espaces fonctionnels parfaitement lisibles, dénués de tout recoin, bien éclairés et accueillants. Ils seront ainsi les garants d'un sentiment de bien-être. Le sentiment de sécurité, le confort et la capacité à s'orienter sont fortement liés dans une station de métro.

Maintenance et durabilité

La maintenance, la propreté et à la durabilité des stations doivent être appréhendées comme un fil rouge durant toute la conception. Il en va de la pérennité du réseau. La garantie d'une bonne tenue dans le temps des espaces et éléments de second œuvre qui le composent permet d'offrir aux usagers une pratique plus agréable du métro.

La troisième ligne de métro pourra sur ce sujet porter des solutions innovantes, avec des matériaux autonettoyants, ou des procédés industrialisés qui facilitent l'entretien et garantissent une durée de vie des stations en limitant les interventions journalières.

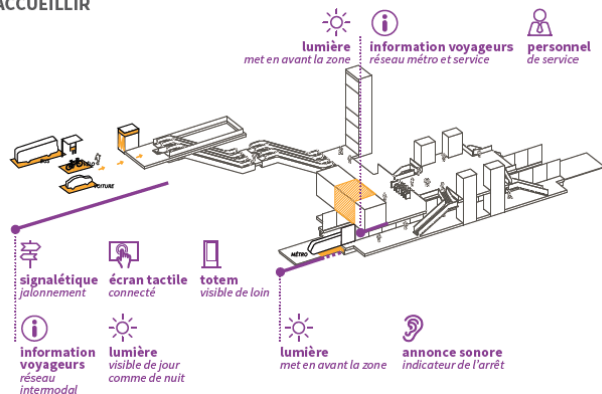
3. Une charte pour garantir la cohérence d'ensemble

La charte définit **des prescriptions à destination des maîtres d'œuvre** et qui porteront sur plusieurs caractéristiques des stations :

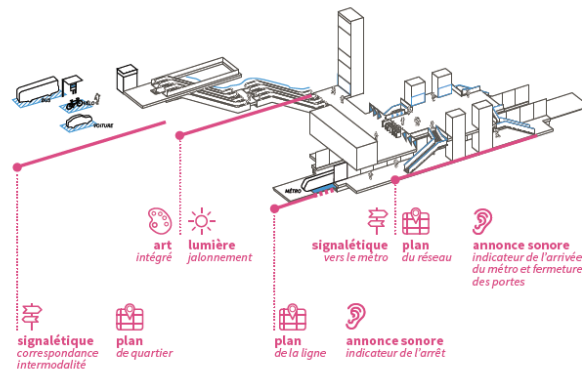
- Le parcours voyageur
- La lumière
- L'organisation fonctionnelle
- L'acoustique
- La structure et la volumétrie
- Le matériel roulant et les quais
- La matérialité

Les 4 thématiques du parcours voyageur : Accueillir, Accompagner, Interagir, Sécuriser

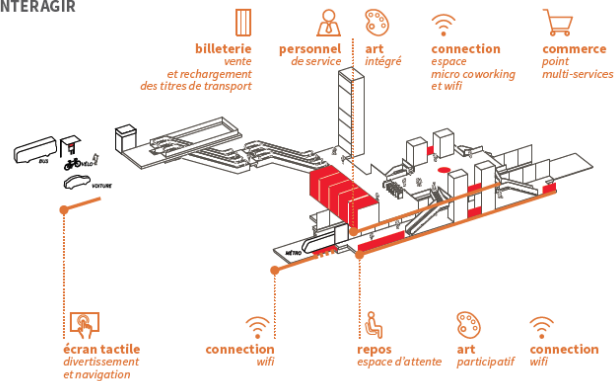
ACCUEILLIR



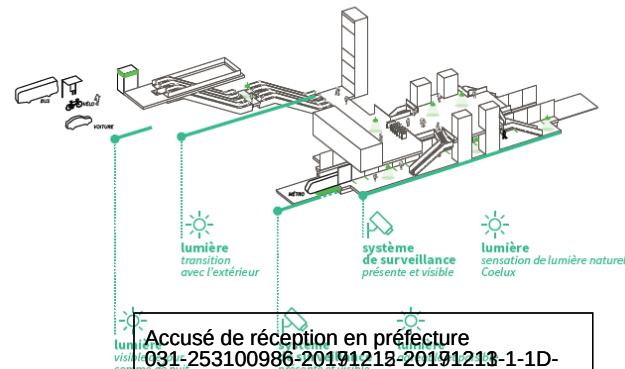
ACCOMPAGNER



INTERAGIR



SÉCURISER





4. Les apports de la participation

4. Les apports de la participation

4.1 Un dispositif pour informer et faire participer

Tisséo Collectivités a mis en place un dispositif d'information et de participation dont l'objet était :

- **D'informer sur le projet Toulouse Aerospace Express** à la suite de l'approbation du programme du 5 juillet 2017, et en amont de l'enquête publique
- **De recueillir les contributions des habitants et des usagers** pour alimenter les réflexions sur les pôles d'échanges, les stations et les rames

Le dispositif, qui s'est déroulé entre novembre 2017 et février 2018 se composait de :

- **10 ateliers de quartiers** avec les représentants des associations de quartiers
- **Une quinzaine d'opérations « d'Info Mobile »** dans des lieux clés de l'agglomération pour rencontrer les habitants, les salariés, les usagers du train et du réseau Tisséo, etc.
- **Un site Internet** dédié au projet et une présence sur les réseaux sociaux



Atelier de quartier le 14 novembre 2017

Des tablettes pour formuler les contributions

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191213-20191213-1-1D-
DE
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

4. Les apports de la participation

4.2 Les attentes exprimées lors des ateliers

Les ateliers et les opérations « d'Info Mobile » qui se sont déroulés au mois de novembre 2017 ont permis de recueillir environ **1 500 contributions**. Les principales attentes exprimées en ce qui concerne les pôles d'échanges sont présentées ci-après, par thématique.



ACCESSIBILITE DES PIETONS

- Des aménagements à créer pour franchir les coupures
- Une accessibilité garantie pour tous les usagers
- Une signalétique claire pour les piétons
- Des correspondances rapides à l'aide de tapis roulants
- Une gestion des flux discrète à l'aide de « nudges* »
- Un plan des itinéraires piétons, avec indication des temps de parcours, aux abords des stations



ACCESSIBILITE ET STATIONNEMENT DES VELOS

- Des stationnements couverts et sécurisés pour les vélos
- Des stations accessibles à vélo depuis l'ensemble du quartier
- Des stations VélÔ Toulouse à proximité des stations de métro
- Un service de charge sécurisée des vélos électriques particuliers
- Un plan des itinéraires cyclables aux abords des stations



STATIONNEMENT AUTOMOBILE

- Des places de stationnement pour les voitures afin de permettre un report modal des automobilistes
- Un stationnement encadré aux abords des stations pour maîtriser le phénomène de « voitures ventouses »
- Une information dématérialisée des places disponibles sur une application mobile



INFORMATION VOYAGEUR

- Des informations sur la vie du quartier (actualités culturelles)
- Une information sur les équipements publics les plus proches
- Des contenus davantage interactifs
- Des informations en temps réel sur :
 - l'état du réseau Tisséo
 - le remplissage des rames
 - la localisation des rames le long de la ligne
- Une information sonore

Accusé de réception en préfecture
n°1-255100986-20191213-20191213-1-1D-
DE
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

*Un nudge est une incitation visant à modifier le comportement d'un individu. Leur utilisation pourraient permettre d'optimiser le fonctionnement des pôles d'échanges TAE (ex : guidage des usagers via marquage au sol).

4. Les apports de la participation

4.2 Les attentes exprimées lors des ateliers

Les ateliers et les opérations « d'Info Mobile » qui se sont déroulés au mois de novembre 2017 ont permis de recueillir environ **1 500 contributions**. Les principales attentes exprimées en ce qui concerne les pôles d'échanges sont présentées ci-après, par thématique.



INTERMODALITE

- Des cheminement optimisés entre la 3ème ligne de métro et les autres modes de transport
- Une information en temps réel sur :
 - les prochains départs de tous les modes
 - le nombre de places de stationnement disponibles
 - le nombre de vélos disponibles à proximité
 - les départs et destinations de covoiturage
 - la situation du trafic routier dans le quartier
- Un réseau de navettes autonomes à développer pour assurer une desserte fine, en complément du métro



SECURITE

- Une sécurité à renforcer aux abords des stations à l'aide d'un éclairage performant
- Une présence humaine (agents Tisséo, vigiles, police) renforcée, notamment en heures creuses
- Une « sécurité passive » à favoriser avec des espaces ouverts



SIGNALETIQUE

- Des liens à créer entre la station de métro et le quartier (commerces, équipements, etc.)
- Une signalétique dynamique, visuelle et sonore
- Un revêtement spécifique aux abords de la station
- Une signalétique accessible à tous (personnes en situation de handicap, enfants, voyageurs étrangers, etc.)



SERVICES

- Des services intégrés aux cheminements entre les modes de transport
- Des services de retrait de colis à la sortie des stations
- Des services de commandes de courses à proximité des stations
- Une agence Tisséo dans chacun des pôles d'échanges
- Un service d'inscription aux départs de covoiturage

4. Les apports de la participation

4.3 Des attentes spécifiques pour certains pôles d'échanges

Au-delà des contributions transversales à l'ensemble des pôles d'échanges, les ateliers réalisés au mois de novembre 2017 ont permis de faire émerger des attentes spécifiques pour certains pôles d'échanges. Les ateliers programmés en décembre 2017 et janvier 2018 ainsi que les opérations « d'Info Mobile » permettront d'enrichir les réflexions sur les autres pôles d'échanges.

Sept Deniers *

- Une signalétique à mettre en place pour guider les piétons entre la station de métro et la place Job.
- Des cheminements piétons / cycles à aménager pour accéder à la station depuis l'ensemble du quartier Sept Deniers
- Un rabattement automobile vers le P+R à organiser pour maîtriser les impacts
- Un stationnement sur voirie à encadrer pour lutter contre les voitures ventouses

Côte Pavée Cité de l'Espace

- Une émergence à positionner sur la place A. Albert pour maximiser la visibilité de la station
- Un parcours à aménager entre la station et la Cité de l'Espace
- Un franchissement du périphérique à aménager pour permettre le rabattement à vélo depuis la périphérie est

La Vache Gare

- Une esplanade dynamique et vivante pour animer le pôle d'échange
- Au sein du pôle d'échanges, des cheminements lisibles entre les différents modes de transport (train, métro, bus, etc.)
- Un rabattement bus à organiser
- Une offre de stationnement à adapter pour accueillir les voitures en rabattement depuis le nord
- Un stationnement sur voirie à encadrer pour lutter contre les voitures ventouses
- Un système de gestion des P+R innovant pour fluidifier les entrées / sorties

(*) les études doivent se poursuivre pour préciser la localisation et la configuration de la station, plusieurs configurations ont été étudiées

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191219-20191213-1-1D-DE
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019



5. Les configurations des pôles d'échanges

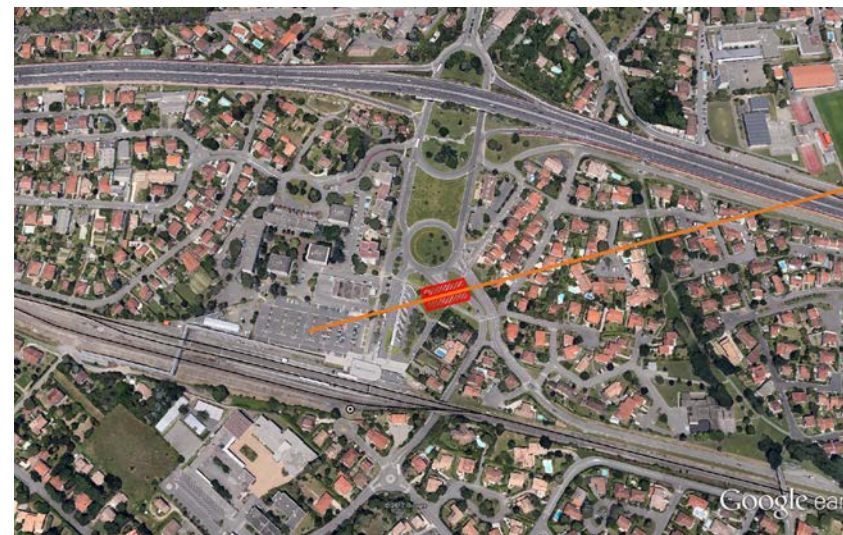
5. Les configurations des pôles d'échanges

5.1 COLOMIERS GARE

La situation

Colomiers Gare constitue le terminus ouest de la 3ème ligne de métro. La station sera localisée à proximité immédiate de la gare SNCF de Colomiers.

Besoins	A la mise en service	A plus long terme (évolutivité)
Bus	Dépose : 2 quais Reprise : 2 quais Régulation : 10 quais	Reprise : +2 quais Régulation : +4 quais
Cars	2 quais	
P+R	1 000 places	Création d'un P+R au sud des voies ferrées
Dépose / Reprise	5 places dépose 15 places reprise	Extension de la capacité
Stationnement vélo	100 places à accès réglementé 50 places sur parvis	Doublement de la capacité initiale



Localisation de la station Colomiers Gare

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191213-20191213-1-1D-DE
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

5. Les configurations des pôles d'échanges

5.1 COLOMIERS GARE

Les principes d'organisation du pôle d'échanges

- Une distance optimisée entre l'émergence métro et l'entrée de la gare SNCF
- Une extension de la gare bus et du P+R existants, nécessaire pour faire face à l'accroissement des besoins
- Un fonctionnement dynamique de la gare bus, avec distinction des quais de dépose / reprise et des emplacements de régulation
- Des zones de dépose / reprise et de régulation des bus non accessibles aux automobilistes
- Des emplacements de régulation des cars aménagés également pour la reprise de passagers
- Une gare bus compatible avec les caractéristiques du matériel roulant (bus GNV, bus articulés)
- Une gare bus évolutive, disposant de réserves foncières pour accueillir des quais ou des emplacements de régulation supplémentaires à un horizon postérieur à la mise en service de la 3^{ème} ligne de métro
- Une séparation stricte des itinéraires bus et voiture en entrée et en sortie du pôle d'échange
- Une mutualisation des itinéraires automobile en accès au P+R et à l'espace de dépose mais une distinction de ces itinéraires à l'approche de ces fonctions afin d'optimiser le fonctionnement et de maximiser la lisibilité des itinéraires
- Un espace de dépose / reprise équipé d'un système de contrôle de la durée de stationnement
- Un local réservé pour accueillir une vélostation

5. Les configurations des pôles d'échanges

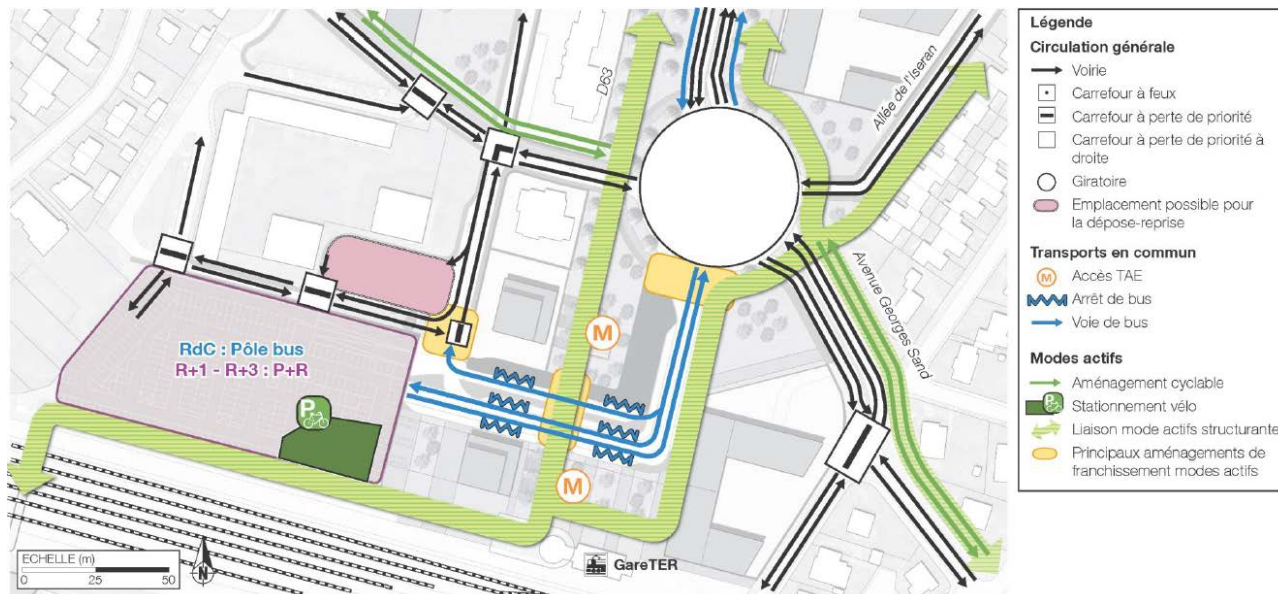
5.1 COLOMIERS GARE

Une configuration possible

Les études réalisées ont permis de spatialiser les fonctions intermodales, en tenant compte des besoins estimés, des principes définis et des attentes exprimées lors de la phase d'information / participation.

Le schéma ci-contre illustre une organisation possible, qui sera affinée d'ici l'enquête publique.

Les esquisses de bâtiments présentes sur le schéma ont uniquement un rôle illustratif. Des réflexions seront engagées lors des phases ultérieures du projet pour préciser la programmation urbaine aux abords de la station. Les riverains seront associés à ces réflexions.



Les différents impacts de la création de ce pôle d'échange ainsi que les mesures à mettre en place pour les maîtriser (optimiser la fluidité du trafic routier en accès au P+R, maîtriser l'impact de la circulation et du stationnement de rabattement sur les quartiers alentour, etc.) seront précisées dans le dossier d'enquête publique.

5. Les configurations des pôles d'échanges

5.1 COLOMIERS GARE

Coûts

Les premières études réalisées ont permis d'estimer le coût des aménagements à réaliser pour accueillir les principaux modes de rabattement vers la station Colomiers Gare.

Ces estimations n'intègrent pas les acquisitions foncières ni les frais de démolition.

Elles n'intègrent pas non plus les investissements à réaliser pour aménager l'espace public (parvis de la gare, arbres, mobilier, éclairage, etc.) ni l'adaptation des réseaux routier et piétons / cycles.

COLOMIERS GARE	M€
Silo P+R et gare bus	15 à 25
Dépose / Reprise	0,2
Stationnement vélo	0,1
TOTAL	15 à 25

Les coûts présentés intègrent les travaux, les frais de maîtrise d'œuvre, les coûts annexes ainsi que des aléas.

5. Les configurations des pôles d'échanges

5.2 SEPT DENIERS

La situation

La station Sept Deniers* pourrait être implantée à l'interface entre le tissu résidentiel du quartier éponyme et les équipements sportifs. Elle constituerait ainsi une porte d'entrée pour le nord et le nord-ouest de l'agglomération.

Besoins	A la mise en service	A plus long terme (évolutivité)
Bus	7 quais	1 quai
Cars	1 quai	
P+R	400 à 500 places	
Dépose / Reprise	5 places dépose 15 places reprise	Extension de la capacité
Stationnement vélo	20 places à accès réglementé 30 places sur parvis	Doublément de la capacité initiale



*emplacement possible représentée ci-dessus : les études doivent se poursuivre pour préciser la localisation et la configuration des équipements.
localisations restant possibles.

Procureur de la République
031-253100986-20191213-20191213-1-1D-DE
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

5. Les configurations des pôles d'échanges

5.2 SEPT DENIERS

Les principes d'organisation du pôle d'échanges

- Un impact minimum sur l'espace vert existant, avec restitution des fonctions récréatives à l'issue des travaux.
- La création d'une gare bus pour accueillir les lignes en rabattement depuis le nord et le nord-ouest de l'agglomération
- La capitalisation de l'offre de stationnement existante, actuellement dédiée aux spectateurs du stade E. Wallon.
- Des cheminements aménagés pour relier efficacement le métro, le bus et les espaces accueillant les véhicules en rabattement
- Une gare bus non accessible aux automobilistes
- Une gare bus évolutive, disposant de réserves foncières pour accueillir des quais ou des emplacements de régulation supplémentaires à un horizon postérieur à la mise en service de la 3^{ème} ligne de métro
- Un espace de dépose / reprise équipé d'un système de contrôle de la durée de stationnement
- Une organisation du pôle d'échange qui tient compte (compatibilité et/ou adaptabilité) des spécificités des jours de match

5. Les configurations des pôles d'échanges

5.2 SEPT DENIERS

Une configuration possible

Les études réalisées ont permis de spatialiser les fonctions intermodales, en tenant compte des besoins estimés, des principes définis et des attentes exprimées lors de la phase d'information / participation.

Le schéma ci-contre illustre une organisation possible, qui sera affinée d'ici l'enquête publique.

Les esquisses de bâtiments présentes sur le schéma ont uniquement un rôle illustratif. Des réflexions seront engagées lors des phases ultérieures du projet pour préciser la programmation urbaine aux abords de la station. Les riverains seront associés à ces réflexions.



Les différents impacts de la création de ce pôle d'échange ainsi que les mesures à mettre en place pour les maîtriser (optimiser la fluidité du trafic routier en accès au P+R, maîtriser l'impact de la circulation du stationnement de rabattement sur les quartiers alentour, etc.) seront précisés dans le dossier d'enquête publique.

Accuse de réception en préfecture
031-253100986-20191219-20191219-1-1D-DE
Date de télétransmission : 18/12/2019
Date de réception préfecture : 18/12/2019

5. Les configurations des pôles d'échanges

5.2 SEPT DENIERS

Coûts

Les premières études réalisées ont permis d'estimer le coût des aménagements à réaliser pour accueillir les principaux modes de rabattement vers la station Sept Deniers*.

Ces estimations n'intègrent pas les acquisitions foncières ni les frais de démolition.

Elles n'intègrent pas non plus les investissements à réaliser pour aménager l'espace public (parvis de la gare, arbres, mobilier, éclairage, etc.) ni l'adaptation des réseaux routier et piétons / cycles.

SEPT DENIERS*	M€
Gare bus	3
P+R	2
Dépose / Reprise	0,1
Stationnement vélo	0,1
TOTAL	5

Les coûts présentés intègrent les travaux, les frais de maîtrise d'œuvre, les coûts annexes ainsi que des aléas.

(*) les études doivent se poursuivre pour préciser la configuration de la station, et donc les localisations restant possibles.

Accusé de réception en préfecture
031-253160986-20191213-20191213-1-1D-
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

5. Les configurations des pôles d'échanges

5.3 LA VACHE GARE

La situation

La station La Vache Gare sera implantée entre la station de métro La Vache de la ligne B et une nouvelle gare TER programmée dans le cadre de l'Aménagement Ferroviaire du Nord Toulousain (AFNT).

Besoins	A la mise en service	A plus long terme (évolutivité)
Bus	5 quais	2 quai
Cars	2 quais av. de Fronton	
P+R	500 places	Transformation en bureaux
Dépose / Reprise	5 places dépose 15 places reprise	Extension de la capacité
Stationnement vélo	100 places à accès réglementé 50 places sur parvis	Doublément de la capacité initiale



Localisation de la station La Vache Gare

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191213-20191213-1-1D-DE
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

5. Les configurations des pôles d'échanges

5.3 LA VACHE GARE

Les principes d'organisation du pôle d'échanges

- Un cheminement aménagé en surface pour relier efficacement (accessibilité, lisibilité, sécurité) les différentes composantes du pôle d'échanges : nouvelle gare TER, 3^{ème} ligne de métro, métro B, gare bus, P+R et espace de dépose / reprise
- Une connexion souterraine (avec trottoir roulant) entre les stations de la ligne B du métro et de la 3^{ème} ligne de métro
- Un P+R en ouvrage dont la capacité sera supérieure à celle du P+R existant et dont la configuration sera compatible avec une transformation en bureaux (évolutivité)
- Un déplacement de la gare bus existante, nécessaire pour faire face à l'accroissement à long terme des besoins
- Un fonctionnement statique de la gare bus avec accès possibles depuis l'avenue de Fronton et la route de Launaguet
- Une gare bus évolutive, disposant de réserves foncières pour accueillir des quais ou des emplacements de régulation supplémentaires à un horizon postérieur à la mise en service de la 3^{ème} ligne de métro
- Une gare bus non accessible aux automobilistes
- Un espace de dépose / reprise équipé d'un système de contrôle de la durée de stationnement
- Un local réservé pour accueillir une vélostation

5. Les configurations des pôles d'échanges

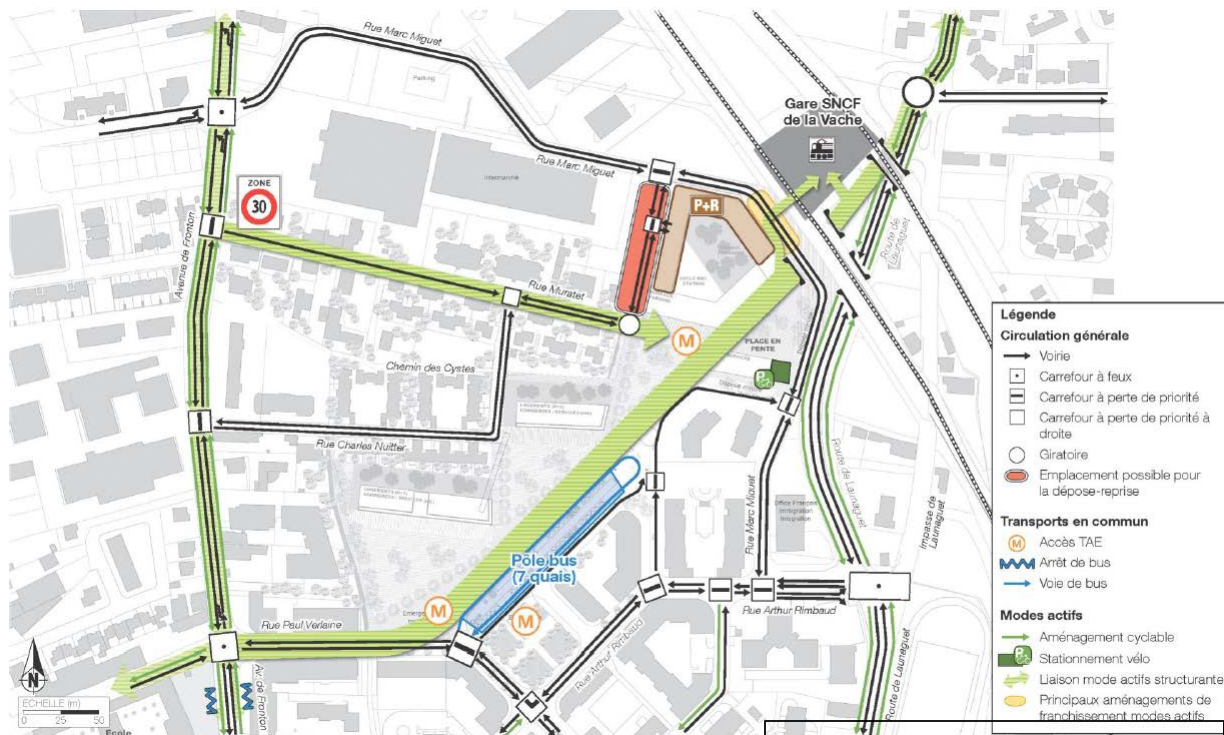
5.3 LA VACHE GARE

Une configuration possible

Les études réalisées ont permis de spatialiser les fonctions intermodales, en tenant compte des besoins estimés, des principes définis et des attentes exprimées lors de la phase d'information / participation.

Le schéma ci-contre illustre une organisation possible, qui sera affinée d'ici l'enquête publique.

Les esquisses de bâtiments présentes sur le schéma ont uniquement un rôle illustratif. Des réflexions seront engagées lors des phases ultérieures du projet pour préciser la programmation urbaine aux abords de la station. Les riverains seront associés à ces réflexions.



Les différents impacts de la création de ce pôle d'échange ainsi que les mesures à mettre en place pour les maîtriser seront précisées dans le dossier d'enquête publique.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191213-20191213-1-1D-DE
Date de publication : 18/12/2019
Date de réception préfecture : 18/12/2019

5. Les configurations des pôles d'échanges

5.3 LA VACHE GARE

Coûts

Les premières études réalisées ont permis d'estimer le coût des aménagements à réaliser pour accueillir les principaux modes de rabattement vers la station La Vache Gare.

Ces estimations n'intègrent pas les acquisitions foncières ni les frais de démolition.

Elles n'intègrent pas non plus les investissements à réaliser pour aménager l'espace public (parvis de la gare, arbres, mobilier, éclairage, etc.) ni l'adaptation des réseaux routier et piétons / cycles.

LA VACHE GARE	M€
Gare bus	3
P+R évolutif	10
Dépose / Reprise	0,2
Stationnement vélo	0,1
TOTAL	13

Les coûts présentés intègrent les travaux, les frais de maîtrise d'œuvre, les coûts annexes ainsi que des aléas.

5. Les configurations des pôles d'échanges

5.4 TOULOUSE-LAUTREC

La situation

La station Toulouse-Lautrec sera implantée entre le Lycée éponyme et les voies ferrées. La proximité d'un passage sous les voies ferrées permettra aux habitants des quartiers Borderouge et Croix Daurade d'accéder à la station. Cette station constituera plus globalement une porte d'entrée pour le nord et le nord-est de l'agglomération.

Besoins	A la mise en service	A plus long terme (évolutivité)
Bus	5 quais	1 quai
Cars	1 quai	
Stationnement vélo	50 places en accès réglementé 30 places sur parvis	Doublement de la capacité initiale



Localisation de la station Toulouse-Lautrec

Accusé de réception en préfecture
034-253100386-20191213-20191213-1-1D-DE
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

5. Les configurations des pôles d'échanges

5.4 TOULOUSE-LAUTREC

Les principes d'organisation du pôle d'échanges

- La création d'une gare bus pour accueillir les lignes en rabattement depuis le nord et le nord-est de l'agglomération
- Une gare bus non accessible aux automobilistes
- Une gare bus évolutive, disposant de réserves foncières pour accueillir des quais ou des emplacements de régulation supplémentaires à un horizon postérieur à la mise en service de la 3^{ème} ligne de métro

5. Les configurations des pôles d'échanges

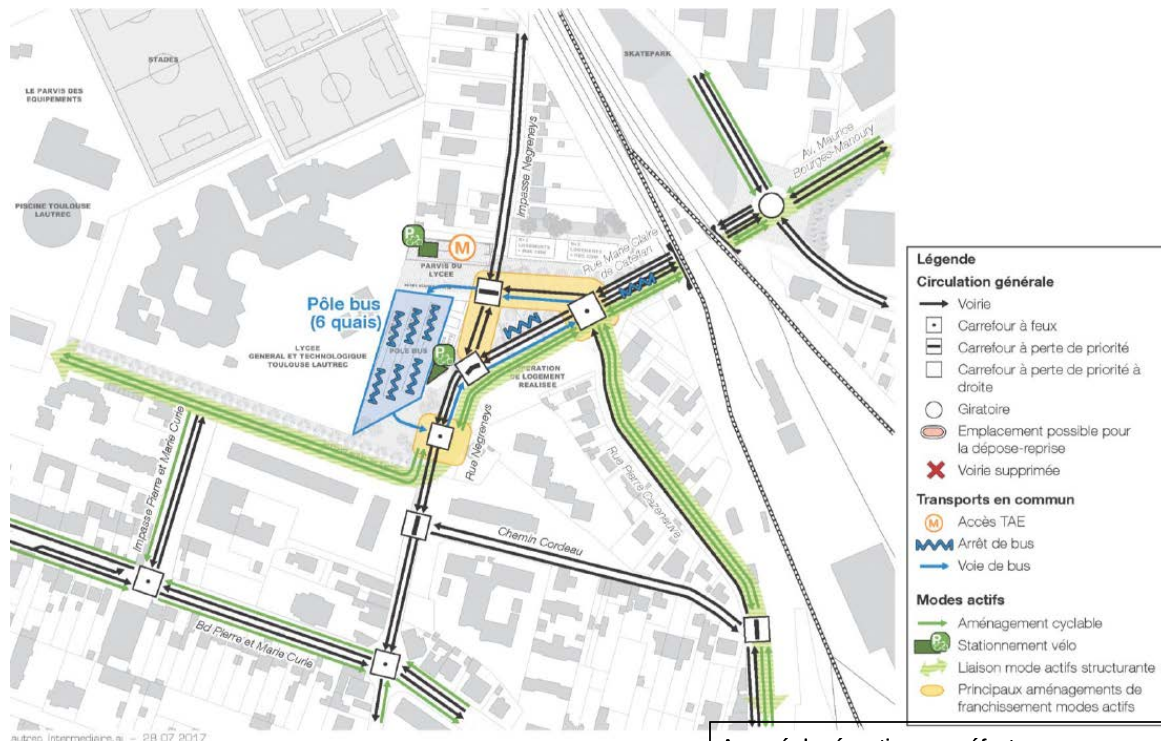
5.4 TOULOUSE-LAUTREC

Une configuration possible

Les études réalisées ont permis de spatialiser les fonctions intermodales, en tenant compte des besoins estimés, des principes définis et des attentes exprimées lors de la phase d'information / participation.

Le schéma ci-contre illustre une organisation possible, qui sera affinée d'ici l'enquête publique.

Les esquisses de bâtiments présentes sur le schéma ont uniquement un rôle illustratif. Des réflexions seront engagées lors des phases ultérieures du projet pour préciser la programmation urbaine aux abords de la station. Les riverains seront associés à ces réflexions.



Les différents impacts de la création de ce pôle d'échange ainsi que les mesures à mettre en place pour les maîtriser seront précisées dans le dossier d'enquête publique.

Accusé de réception en préfecture
034-25310086-20191218-20171218-1-1D-DE
Date de transmission : 18/12/2019
Date de réception préfecture : 18/12/2019

5. Les configurations des pôles d'échanges

5.4 TOULOUSE-LAUTREC

Coûts

Les premières études réalisées ont permis d'estimer le coût des aménagements à réaliser pour accueillir les principaux modes de rabattement vers la station Toulouse - Lautrec.

Ces estimations n'intègrent pas les acquisitions foncières ni les frais de démolition.

Elles n'intègrent pas non plus les investissements à réaliser pour aménager l'espace public (parvis de la gare, arbres, mobilier, éclairage, etc.) ni l'adaptation des réseaux routier et piétons / cycles.

TOULOUSE-LAUTREC	M€
Gare bus	4
Stationnement vélo	0,1
TOTAL	4

Les coûts présentés intègrent les travaux, les frais de maîtrise d'œuvre, les coûts annexes ainsi que des aléas.

5. Les configurations des pôles d'échanges

5.5 COTE PAVEE – CITE DE L'ESPACE

La situation

La station sera localisée sous l'allée de Limayrac, à l'est de la place Auguste Albert.

Besoins	A la mise en service	A plus long terme (évolutivité)
Bus	0 quai	3 quais
Stationnement vélo	20 places à accès réglementé 30 places sur parvis	Doublement de la capacité initiale
Dépose / Reprise	1 place dépose 3 places reprise	Extension de la capacité

Les exigences

La réservation d'emprises foncières pour préserver la possibilité d'accueillir des terminus bus à un horizon postérieur à la mise en service de la 3^{ème} ligne de métro



Localisation de la station Côte Pavée – Cité de l'Espace

5. Les configurations des pôles d'échanges

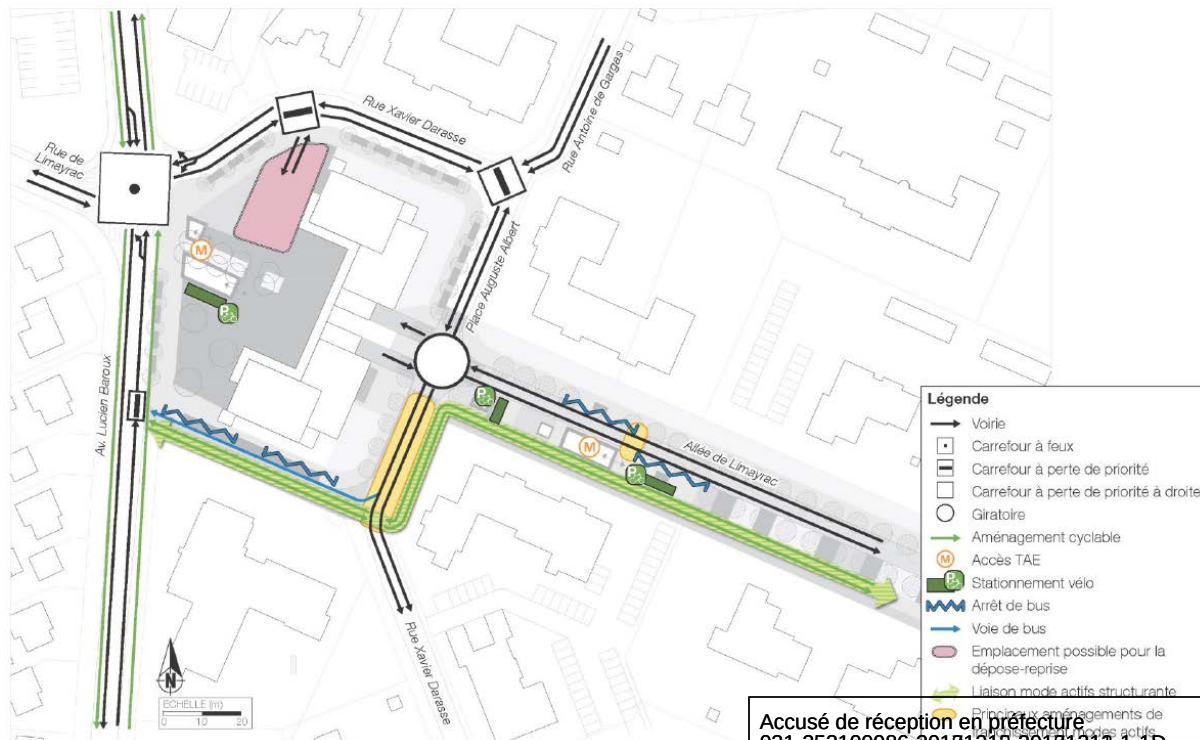
5.5 COTE PAVEE – CITE DE L'ESPACE

Une configuration possible

Les études réalisées ont permis de spatialiser les fonctions intermodales, en tenant compte des besoins estimés, des principes définis et des attentes exprimées lors de la phase d'information / participation.

Le schéma ci-contre illustre une organisation possible, qui sera affinée d'ici l'enquête publique.

Les différents impacts de la création de ce pôle d'échange ainsi que les mesures à mettre en place pour les maîtriser seront précisées dans le dossier d'enquête publique.



5. Les configurations des pôles d'échanges

5.5 COTE PAVEE – CITE DE L'ESPACE

Coûts

Les premières études réalisées ont permis d'estimer le coût des aménagements à réaliser pour accueillir les principaux modes de rabattement vers la station Côte Pavée – Cité de l'Espace.

Ces estimations n'intègrent pas les acquisitions foncières ni les frais de démolition.

Elles n'intègrent pas non plus les investissements à réaliser pour aménager l'espace public (parvis de la gare, arbres, mobilier, éclairage, etc.) ni l'adaptation des réseaux routier et piétons / cycles.

COTE PAVEE	M€
Stationnement vélo	0,1
Dépose / reprise	>0,1
TOTAL	0,2

Les coûts présentés intègrent les travaux, les frais de maîtrise d'œuvre, les coûts annexes ainsi que des aléas.

5. Les configurations des pôles d'échanges

5.6 MONTAUDRAN GARE

La situation

La station sera localisée à l'ouest des voies ferrées, à proximité de la future halte. Elle desservira la partie nord de la ZAC Toulouse Aerospace, composée principalement de logements, de commerces et d'un parc sportif.

Besoins	A la mise en service	A plus long terme (évolutivité)
Dépose / Reprise	2 places dépose 5 places reprise	Extension de capacité
Stationnement vélo	50 places à accès réglementé 30 places sur parvis	Doublment de la capacité initiale

Les exigences

Un cheminement aménagé (accessibilité, lisibilité) pour relier efficacement l'émergence du métro et les quais de la gare

Un espace de dépose / reprise équipé d'un système de contrôle de la durée de stationnement



Localisation de la station Montaudran Gare

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191213-20191213-1-1D-
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

5. Les configurations des pôles d'échanges

5.6 MONTAUDRAN GARE

Coûts

Les premières études réalisées ont permis d'estimer le coût des aménagements à réaliser pour accueillir les principaux modes de rabattement vers la station Montaudran Gare.

Ces estimations n'intègrent pas les acquisitions foncières ni les frais de démolition.

Elles n'intègrent pas non plus les investissements à réaliser pour aménager l'espace public (parvis de la gare, arbres, mobilier, éclairage, etc.) ni l'adaptation des réseaux routier et piétons / cycles.

MONTAUDRAN GARE	M€
Quais bus	0,2
Stationnement vélo	0,1
Dépose / reprise	0,1
TOTAL	0,4

Les coûts présentés intègrent les travaux, les frais de maîtrise d'œuvre, les coûts annexes ainsi que des aléas.

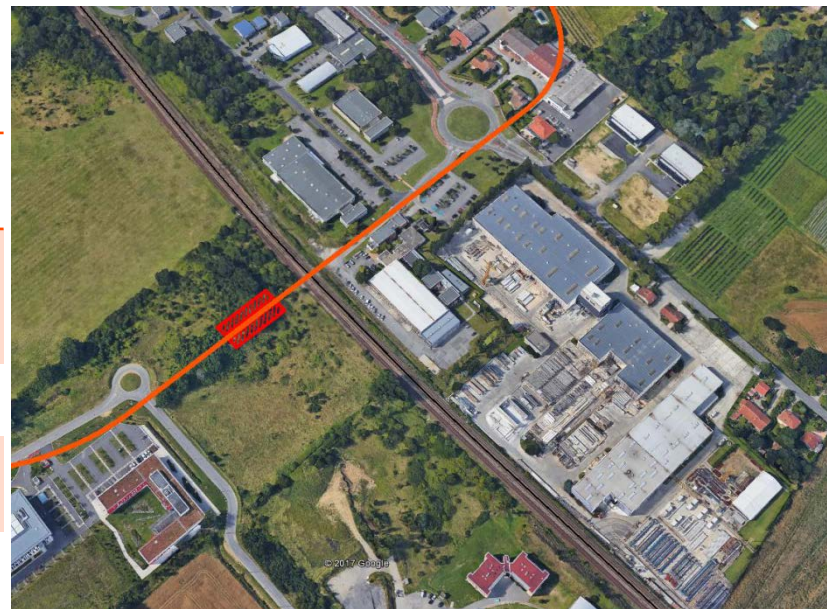
5. Les configurations des pôles d'échanges

5.7 LABEGE LA CADENE GARE

La situation

La station La Cadène Gare sera implantée au sud de la ZAC enova, au plus près de la voie ferrée afin d'optimiser la connexion avec la future gare TER.

Besoins	A la mise en service	A plus long terme (évolutivité)
Bus	Dépose : 2 quais Reprise : 2 quais Régulation : 6 quais	Reprise : +2 quais Régulation : +3 quais
Cars	2 quais	
P+R	1 000 places	Création d'un P+R à l'ouest des voies ferrées
Dépose / Reprise	5 places dépose 15 places reprise	Extension de la capacité
Stationnement vélo	100 places à accès réglementé 50 places sur parvis	Doublement de la capacité initiale



Localisation de la station Labège La Cadène Gare

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191213-20191213-1-1D-DE
Date de télétransmission : 13/12/2019
Date de réception préfecture : 13/12/2019

5. Les configurations des pôles d'échanges

5.7 LABEGE LA CADENE GARE

Les principes d'organisation du pôle d'échanges

- Une passerelle piéton / cycle permettant de franchir les voies ferrées et de relier efficacement les différentes composantes du pôle d'échange : quais de la future gare, métro, quais bus, P+R et espace de dépose / reprise
- Un pôle d'échange positionné au nord-est des voies ferrées (côté RD16)
- Des dispositifs de stationnement vélo positionnés des deux côtés des voies ferrées
- Un fonctionnement dynamique de la gare bus, avec distinction des quais de dépose / reprise et des emplacements de régulation
- Des zones de dépose / reprise et de régulation des bus non accessibles aux automobilistes
- Des configurations compatibles avec les caractéristiques du matériel roulant (bus GNV, bus articulés)
- Une gare bus évolutive, disposant de réserves foncières pour accueillir des quais ou des emplacements de régulation supplémentaires à un horizon postérieur à la mise en service de la 3^{ème} ligne de métro
- Des emplacements de régulation des cars aménagés également pour la reprise de passagers
- Une séparation stricte des itinéraires bus et voiture en entrée et en sortie du pôle d'échange
- Un espace de dépose / reprise équipé d'un système de contrôle de la durée de stationnement
- Un local réservé pour accueillir une vélostation

5. Les configurations des pôles d'échanges

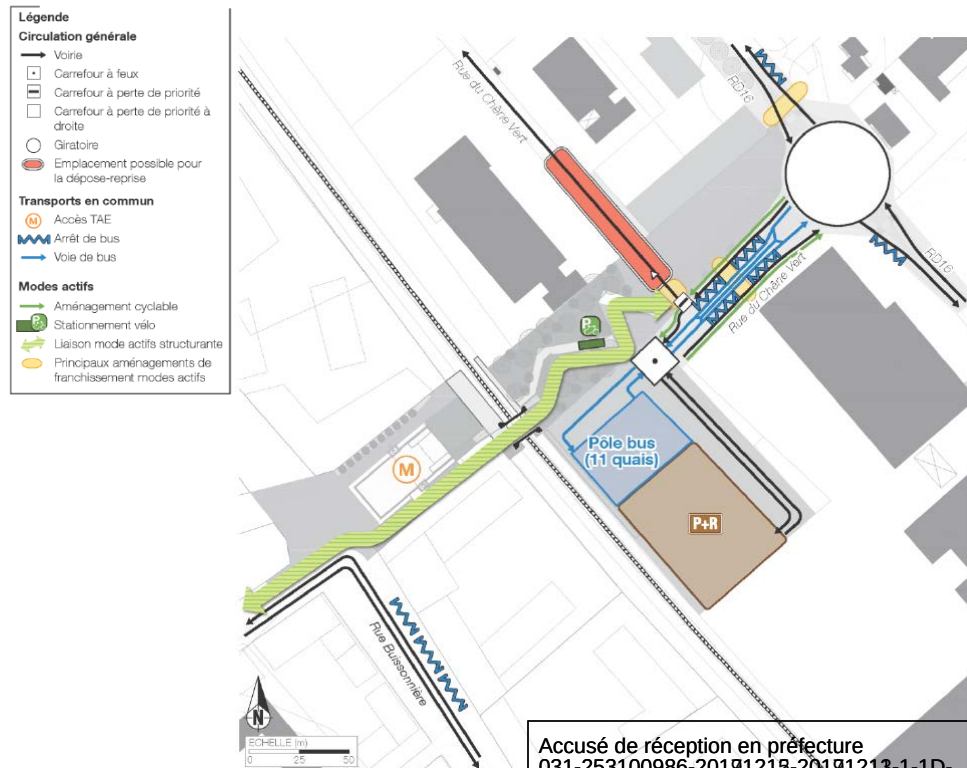
5.7 LABEGE LA CADENE GARE

Une configuration possible

Les études réalisées ont permis de spatialiser les fonctions intermodales, en tenant compte des besoins estimés, des principes définis et des attentes exprimées lors de la phase d'information / participation.

Le schéma ci-contre illustre une organisation possible, qui sera affinée d'ici l'enquête publique.

Les différents impacts de la création de ce pôle d'échange ainsi que les mesures à mettre en place pour les maîtriser seront précisées dans le dossier d'enquête publique.



5. Les configurations des pôles d'échanges

5.7 LABEGE LA CADENE GARE

Coûts

Les premières études réalisées ont permis d'estimer le coût des aménagements à réaliser pour accueillir les principaux modes de rabattement vers la station Labège La Cadène.

Ces estimations n'intègrent pas les acquisitions foncières ni les frais de démolition.

Elles n'intègrent pas non plus les investissements à réaliser pour aménager l'espace public (parvis de la gare, arbres, mobilier, éclairage, etc.) ni l'adaptation des réseaux routier et piétons / cycles.

LA CADENE GARE	M€
Silo P+R et gare bus	15 à 25
Dépose / Reprise	0,2
Stationnement vélo	0,1
TOTAL	15 à 25

Les coûts présentés intègrent les travaux, les frais de maîtrise d'œuvre, les coûts annexes ainsi que des aléas.



6. Coûts et financement

6. Coûts et financement

Au global, le programme prévoit :

- **1 500 places de stationnement vélo**, dont 800 en accès réglementé
- **3 000 places de stationnement voiture**, réparties en **4 P+R**
 - 1 P+R à Sept Deniers (400 à 500 places)
 - 1 P+R en ouvrage, évolutif vers du tertiaire, à La Vache Gare (500 places)
 - 2 P+R en ouvrage à Colomiers Gare et Labège La Cadène (2x 1 000 places)
- **5 gares bus**
 - 3 en surface (La Vache, Sept Deniers, Toulouse-Lautrec)
 - 2 en rdc des P+R silo (Colomiers Gare et Labège La Cadène)
- **8 espaces de dépose / reprise / covoiturage**
(Colomiers Gare, Sept Deniers, Suisse, La Vache, Côte Pavée, L'Ormeau, Montaudran Gare, Labège La Cadène)

Les aménagements de nature à optimiser la connexion entre le train et le métro (cheminements, passerelles, etc.) relèveront de financements partenariaux auxquels Tisséo Collectivités participera.

6. Coûts et financement

Le programme Toulouse Aerospace Express du 5 juillet 2017 comporte une enveloppe correspondant au garage atelier et pôles d'échanges, à hauteur de 85 M€, dont une provision de 17 M€ pour les pôles d'échanges de surface. La décomposition serait ainsi la suivante :

Equipements de surface	Coûts (M€)
1 500 places de stationnement vélo	2
8 espaces de dépose / reprise / covoiturage	1
3 gares bus en surface	10
1 P+R en surface (Sept Deniers – 400 à 500 places)	2
Participation de Tisséo Collectivités au financement partenarial des aménagements facilitant la connexion entre Métro et Train	2
TOTAL	17 M€

Les coûts présentés intègrent les frais de maîtrise d'œuvre, les coûts annexes ainsi que des provisions pour aléas.

Ces équipements sont ainsi compris dans le périmètre du mandat de maîtrise d'ouvrage confié à

6. Coûts et financement

Par ailleurs, il est proposé de compléter le programme TAE par les parcs silos des 3 pôles d'échange métro/train, dont les coûts sont estimés comme suit :

Silos des 3 pôles d'échanges métro / train	Coûts (M€)
1 P+R évolutif en ouvrage (La Vache – 500 places)	10
2 silos avec gare bus en RDC et P+R dans les étages (Colomiers Gare et La Cadène – 2 000 places)	30 à 50
TOTAL	40 à 60 M€

Les coûts présentés intègrent les frais de maîtrise d'œuvre, les coûts annexes ainsi que des provisions pour aléas.

Ces coûts sont estimatifs et peuvent varier très fortement en fonction de leurs dispositions constructives.

6. Coûts et financement

Le financement de ce programme des pôles d'échanges TAE repose ainsi sur les principes suivants :

➤ Mobiliser une partie de l'enveloppe associée au projet TAE pour financer :

- Le stationnement vélo
- Les espaces de dépose/reprise/covoiturage
- Les gares bus
- Le P+R Sept Deniers
- Une partie des aménagements facilitant la connexion entre métro et train

} **17M€**

➤ Mettre en place des montages innovants et partenariaux pour financer :

- Le P+R évolutif de La Vache
- Les silos de Colomiers Gare et Labège La Cadène
- Le reste des aménagements facilitant la connexion entre métro et train

} **40M€ à 60M€**

Des précisions seront apportées dans le dossier d'enquête publique sur ces montages innovants et partenariaux.

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)	
TRAVAIL-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
031-253100986-20180712-20180711-02101D
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.

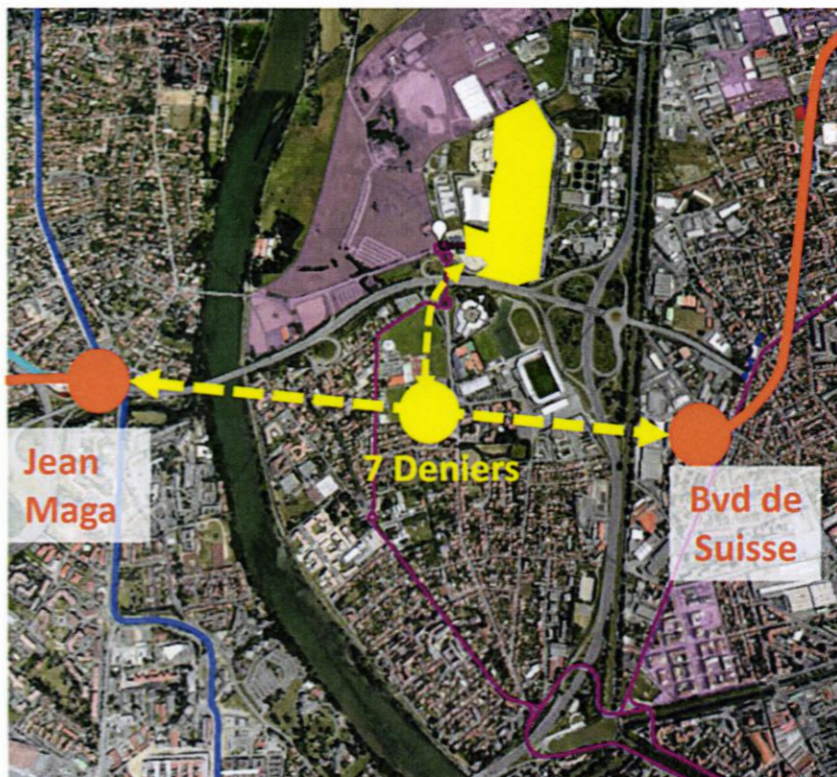
Au total, 5 rencontres ont eu lieu avec les acteurs du quartier, avant, pendant et après cette première phase de concertation :

- 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.

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

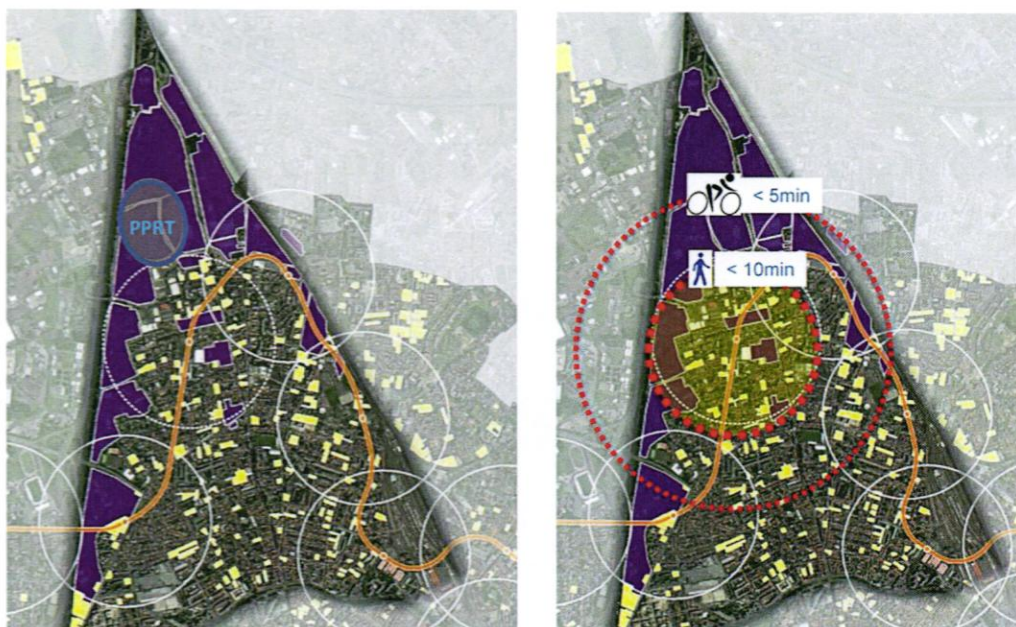
Cette station figurait à l'itinéraire soumis au débat public en 2016, mais n'avait pas été retenu dans le programme délibéré en juillet 2017, à l'issue de la première grande phase d'études préliminaires. Le Conseil Scientifique, dans le même avis présenté le 30 mai sur l'étude de l'alternative centre, 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 la 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.

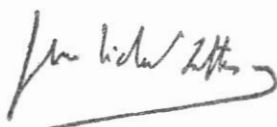
ARTICLE 1 : CONFIRME l'itinéraire du programme tel que défini par les délibérations D.2017.07.05.1.1 et D.2017.12.13.1.1.

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

D.2019.02.06.1.3

**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 ET RESEAU STRUCTURANT

1.3 –Ajustement du programme d'opération Toulouse Aerospace Express

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

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

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
031-253100986-20190208-20190206-1-3D-DE
Date de télétransmission : 08/02/2019
Date de réception préfecture : 08/02/2019

Par délibération D.2017.07.05.1.1 du 5 juillet 2017, le Comité Syndical de Tisséo Collectivités approuvait le programme Toulouse Aerospace Express (TAE) comprenant notamment la réalisation d'une 3^{ème} ligne de métro et de la ligne aéroport express.

Par délibération D.2017.12.13.1.1 du 13 décembre 2017, ce programme d'opération était complété par un programme spécifique concernant les parcs relais et les pôles d'échanges multimodaux situés le long de la 3^{ème} ligne de métro.

Tisséo Collectivités a souhaité mettre en place un dispositif d'information et de participation dont la première phase aurait pour objet d'informer sur le contenu du programme approuvé le 5 juillet 2017 et de recueillir l'avis des associations de quartier et des habitants de l'agglomération sur le thème de l'expérience voyageur. Une première phase de concertation a ainsi été menée de novembre 2017 à février 2018.

Par délibération D.2018.03.28.3.6 du 28 mars 2018, le Comité Syndical approuvait le bilan de la première phase du dispositif d'information et de participation, et autorisait le Président à mettre en place une deuxième phase d'information et de participation portant sur la localisation des stations et sur l'articulation entre la station et le quartier.

Une deuxième phase d'information et de participation a été organisée à l'automne 2018. Elle s'est focalisée sur les problématiques d'insertion des stations au niveau des territoires.

Par délibération D.2018.07.11.2.1 du 11 juillet 2018, le Comité Syndical de Tisséo Collectivités a amendé le programme d'opération de la 3^{ème} ligne de métro, avec notamment l'approbation de son itinéraire et l'ajout de la station Fondeyre, faisant suite aux conclusions de l'étude de l'alternative dite « Centre » issue du Débat Public et de l'avis du Conseil Scientifique, présentées en point d'information au Comité Syndical du 30 mai 2018.

Par délibération D.2019.02.06.1.1 du 6 février 2019, le Comité Syndical de Tisséo Collectivités a approuvé le bilan de la deuxième phase du dispositif d'information et de participation de Toulouse Aerospace Express ainsi que les premières actions présentées au bilan.

Parallèlement, Tisséo Collectivités a réalisé l'évaluation socio-économique, qui a été composée et réalisée selon les recommandations du Conseil Scientifique en vue de la réalisation de la contre-expertise du Secrétariat Général Pour l'Investissement. Dans ce cadre, le Conseil Scientifique a examiné le coût prévisionnel de l'opération.

Au vu de ce qui précède, faisant suite aux différents bilans tirés des phases de concertation, à l'évaluation socio-économique et à la poursuite des compléments aux études préliminaires menés par Tisséo Ingénierie, il est proposé au Comité Syndical d'approuver les précisions et ajustements nécessaires à certains éléments du programme d'opération, en vue de fixer les éléments de référence, y compris en terme de planning d'opération, pour le dossier d'enquête publique qui sera transmis prochainement à la Préfecture.

1. Rappel des précisions et ajustements apportés depuis juillet 2017

Parcs relais et pôles d'échanges multimodaux :

Par délibération D.2017.12.13.1.1 du 13 décembre 2017, le Comité Syndical a approuvé les précisions et compléments apportés au programme d'opération concernant les parcs relais et pôles d'échanges multimodaux situés sur la 3^{ème} ligne de métro.

Ainsi l'opération prévoit :

- 1 500 places de stationnement à destination des vélos, dont 800 en accès réglementé,
- 3 000 places de stationnement à destination des voitures, réparties en 4 P+R :
 - 1 P+R à Sept Deniers (création de 400 à 500 places),
 - **1 P+R en ouvrage à La Vache Gare** (extension à 500 places),
 - **2 P+R en ouvrage à Colomiers Gare et Labège La Cadène** (création de 2 x 1 000 places),
- 5 gares bus :
 - 3 en surface (La Vache, Sept Deniers, Toulouse-Lautrec),
 - 2 en rez-de-chaussée des P+R silo (Colomiers Gare et Labège La Cadène),
- 8 espaces de dépose / reprise / covoiturage (Colomiers Gare, Sept Deniers, Suisse, La Vache Gare, Côté Pavée, L'Ormeau, Montaudran Gare, Labège La Cadène).

Une enveloppe spécifique de 40 à 60 M€ avait été identifiée en complément du programme de juillet 2017 pour la réalisation des **3 P+R** en ouvrage précédemment cités.

*Pour la suite de l'opération, **le budget alloué à la réalisation de ces 3 P+R en ouvrage est de 50 M€ HT** (valeur janvier 2017), étant entendu que le montage retenu pour réaliser et exploiter ces 3 ouvrages devra faire l'objet d'un montage partenarial (avec éventuelle mixité d'usage) et innovant restant à préciser.*

Par ailleurs, il est précisé qu'une enveloppe de 17 M€ avait été allouée dans le cadre du programme d'opération de juillet 2017, pour réaliser l'ensemble de ces pôles d'échanges (en dehors des 3 ouvrages P+R qui font donc l'objet d'un budget spécifique). Cette enveloppe est d'ailleurs d'ores et déjà intégrée dans le mandat de maîtrise d'ouvrage confié à Tisséo Ingénierie.

*L'enveloppe globale de l'opération TAE doit toutefois être complétée d'un budget de **1 M€ HT** pour mener les études de faisabilité des pôles d'échanges multimodaux et les P+R. Cette enveloppe est également déjà intégrée dans le mandat de maîtrise d'ouvrage confié à Tisséo Ingénierie.*

Implantation du garage atelier de la 3^{ème} ligne de métro et de la station Sept Deniers :

Comme évoqué dans la délibération D.2018.07.11.2.1 du 11 juillet 2018, le site de Daturas, au nord du quartier des Sept Deniers a finalement été retenu pour l'implantation du garage atelier de la 3^{ème} ligne de métro.

Cette délibération a fait suite à l'avis du Conseil Scientifique portant sur l'étude de l'alternative d'itinéraire présentée le 30 mai 2018. Cet avis mentionnait les considérations suivantes :

« Le positionnement de la station et le tracé dans le secteur influent sur deux points importants qui concernent plus le fonctionnement d'ensemble de la ligne :

- la possibilité d'implanter un parc d'échange qui doit pouvoir être branché sur la rocade afin de ne pas encombrer la voirie du quartier,*
- l'implantation du garage-atelier pour lequel un emplacement à Ginestous constitue une solution intéressante. »*

Le Conseil Scientifique en déduisait que *« ces deux éléments militent pour un tracé le plus au nord possible (même un peu plus que le tracé actuel de la solution de référence, ce qui permettrait d'épargner l'espace vert pour l'implantation du parc d'échange). »*

Concernant la seconde considération, cette implantation amène en effet un certain nombre d'avantages et en particulier l'optimisation du nombre de kilomètres à vide en exploitation et le retour plus rapide au fonctionnement nominal de la ligne en cas de dysfonctionnement d'une rame.

Elle nécessite une réorganisation de certaines fonctions pour la Ville de Toulouse (ateliers Espaces Verts) et/ou pour Toulouse Métropole (déchèterie, compostière), dont l'opportunité et la faisabilité sont encore à l'étude.

En conséquence cette localisation du dépôt amène à confirmer la localisation de la station Sept Deniers au niveau du site du CE d'Airbus, dit du « TOAC ».

*Ces évolutions / précisions apportées au programme d'opération de juillet 2017 n'ont **pas d'incidence financière sur le budget global de l'opération TAE.***

Intégration de la station Fondeyre sur le tracé de la 3^{ème} ligne de métro et ajustement de l'itinéraire :

Comme évoqué dans la délibération D.2018.07.11.2.1 du 11 juillet 2018, suivant les recommandations du Conseil Scientifique formulées le 30 mai 2018, l'itinéraire permettant d'effectuer la « Boucle Nord » a été conforté et la station Fondeyre a été intégrée.

En effet, cette nouvelle station permettra des gains en termes de temps de parcours pour tous les habitants du quartier ou du Nord de l'agglomération, allant vers l'ouest de la Garonne, leur évitant un détour via les stations de la Vache ou Barrière de Paris sur la ligne B. Cet intérêt a été démontré sur le plan socio-économique et une économie a été réalisée dans la mesure où un puits de ventilation n'aura pas à être créé dans ce secteur.

*Ces évolutions et précisions apportées au programme d'opération adopté en juillet 2017 ont eu pour conséquence d'**augmenter l'enveloppe de 20 M€ HT (valeur 2016) du budget d'opération de la 3^{ème} ligne de métro.***

2. Ajustements issus de la phase de concertation :

Comme annoncé en juillet 2018, une 2^{ème} phase d'information et de participation a été organisée à l'automne 2018 par Tisséo Collectivités, avec la participation active de Tisséo Ingénierie, Toulouse Métropole et le SICOVAL. Elle s'est focalisée sur les problématiques d'insertion des stations au niveau des territoires.

Cette concertation a permis :

- d'apporter quelques ajustements au niveau de certaines stations, sans incidences financières sur le budget d'opération TAE, intégrées dans le dossier d'Enquête Publique et qui seront reprises dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre ;
- d'identifier les sites où des contraintes ont été relevées et feront l'objet d'études complémentaires une fois les maîtrises d'œuvre désignées pour arriver à implanter plus précisément les ouvrages et stations, tout en limitant les impacts et en prenant en compte les contraintes identifiées ;
- de préciser les attentes des riverains et futurs usagers par rapport aux aménagements de surface à réaliser par les Territoires concernés (périmètre I-c, considéré en dehors du programme d'opération TAE, dans la mesure où leur maîtrise d'ouvrage et leur financement sont assurés par les Territoires eux-mêmes).

Le détail de ces ajustements est précisé dans l'annexe au bilan de la deuxième phase d'information-participation et de la délibération D.2019.02.06.1.1 portant sur les premières réponses complémentaires aux éléments présentés en concertation.

*Ces éléments n'ont à ce jour **pas d'incidences financières identifiées sur le programme d'opération de la 3^{ème} ligne de métro**, adopté en juillet 2017. Les études de maîtrise d'œuvre permettront de préciser les solutions techniques souhaitées. L'enjeu sera alors de contenir dans l'enveloppe budgétaire du projet TAE (provision pour aléas comprise), et passera par des arbitrages politiques qui seront pris à l'horizon de fin 2020, avec la validation de l'ensemble des études d'avant-projet du projet de 3^{ème} ligne.*

3. Augmentation de la provision pour risque :

Le budget de l'opération TAE délibéré en juillet 2017 annonçait un montant de 150 M€ correspondant à une incertitude à plus ou moins 7% d'aléas.

Dans le cadre de la réalisation de l'étude d'évaluation socio-économique menée par Tisséo Collectivités en 2018 et enrichie des échanges réguliers avec le Conseil Scientifique à partir de l'été 2018, celui-ci a recommandé que l'enveloppe pour imprévus et aléas/coût prévisionnel de l'opération intègre la borne supérieure d'aléas, soit 15 % représentant un montant additionnel pour cette enveloppe de 163 M€.

En conséquence l'enveloppe budgétaire de la 3^{ème} ligne de métro a été augmentée de 163 M€ HT (valeur 2016).

Il convient toutefois de noter que, en considérant les sommes à valoir incluses dans les postes de dépenses prévisionnelles des travaux permettant de prendre en compte le niveau de précision des quantités estimées, la provision totale (somme de la valeur des risques plus la somme à valoir) s'élève à environ 26% du montant des travaux. Ce point a été relevé par le Conseil (délibération D.2019.02.06.1.7).

Accusé de réception en préfecture
081253100986-20190208-20190206-1-3D-DE
Date de télétransmission : 08/02/2019
Date de réception préfecture : 08/02/2019

4. Ajustements du programme d'opération de la Ligne Aéroport Express :

Dans le programme délibéré en juillet 2017, il est prévu dans le cadre de la création de la Ligne Aéroport Express, de reprendre ponctuellement l'infrastructure tramway réalisée avec le projet Envol et utilisée actuellement par la ligne T2.

Plusieurs études ont été menées depuis par Tisséo Ingénierie et restent encore à finaliser pour apprécier l'impact financier éventuel, sur le programme d'opération. Toutefois il convient de mentionner les deux ajustements suivants :

- la modification du carrefour Dewoitine (notamment avec la création d'un viaduc) et la mise en site propre de l'avenue Latécoère ne sont à ce jour pas retenues dans la mesure où ces aménagements ne permettraient pas d'améliorer les phénomènes de congestion identifiés ;
- en revanche, afin de permettre le niveau de service souhaité sur la Ligne Aéroport Express (fréquence de 5 minutes et temps de parcours de 6 minutes entre Jean Maga et Terminus Aéroport), un certain nombre d'aménagements devront être réalisés sur la ligne T1 elle-même.

Par ailleurs, la 2^{ème} phase de concertation qui s'est déroulée à l'automne 2018 a rappelé la problématique de saturation des axes routiers dans cette zone. Un travail plus global est à ce titre mené par Toulouse Métropole et ses partenaires (Etat, Région, ...) sur l'ensemble du secteur afin de proposer des solutions à mettre en œuvre à court / moyen termes pour traiter ces problèmes de congestion. Ces études devraient intégrer le projet de réaménagement prévu sur l'Aéroport et ses accès, tout en garantissant une circulation optimale pour la Ligne Aéroport Express.

Ces ajustements n'ont à ce jour pas d'incidences financières identifiées sur le programme d'opération de la Ligne Aéroport Express, adopté en juillet 2017.

5. Synthèse budgétaire des ajustements de programme :

Le tableau suivant reprend en synthèse le coût de l'ensemble des ajustements de programme et amende ainsi l'enveloppe globale budgétaire du projet Toulouse Aerospace Express comme suit :

	3ème ligne de Métro	Station Marengo adaptation Ligne A	P+R en ouvrage	Ligne Aéroport Express	Total Retenu
Programme de Juillet 2017	2 330 M€ val 2016 dont 151 M€ d'Aléas	15 M€ val 2016 dont 1 M€ d'Aléas	1 M€ val 2016 Etudes de Faisabilité	45 M€ val 2016 dont 3 M€ d'Aléas	2391 M€ val 2016 dont 155 M€ d'Aléas
Ensemble des ajustements apportés	+ 20 M€ pour Fondéyre + 163 M€ pour Aléas	-	+ 50 M€ val 2017 3 parkings en ouvrage	-	+ 233 M€ dont + 163 M€ d'Aléas
Enveloppe Programme ajustée en Février 2019	2 513 M€ val 2016 dont 313 M€ d'aléas	15 M€ val 2016	1 M€ val 2016 50 M€ val 2017	45 M€ val 2016	2 624 M€ dont 318 M€ d'Aléas

Par ailleurs, Tisséo Collectivités a réalisé une étude de soutenabilité budgétaire pour la réalisation de l'ensemble du volet transport du Projet Mobilités 2020-2025-2030. Afin de mener cette étude de manière rigoureuse, cette enveloppe budgétaire a donc été actualisée en Euros valeur 2017, **soit un coût global de l'opération de 2 669 M€ HT (valeur janvier 2017).**

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20190208-20190206-1-3D-
DE
Date de télétransmission : 08/02/2019
Date de réception préfecture : 08/02/2019

6. Recalage du planning global d'opération :

La consultation pour l'attribution du marché de maîtrise d'œuvre a été déclarée sans suite le 12 décembre 2017. Cet événement majeur a nécessité une reprise par Tisséo Ingénierie de l'ordonnancement et un allongement des tâches études du planning général avec :

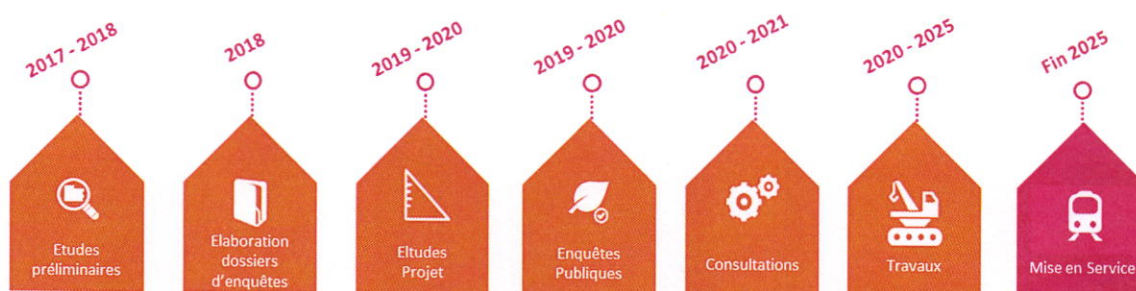
- d'une part, une nouvelle planification intégrant la relance des procédures de sélection des maitrises d'œuvres,
- d'autre part, l'intégration d'un complément des études existantes à cette date sur les enjeux environnementaux (études hydrauliques et hydrogéologiques, pollution, bruit, etc.) afin de constituer un dossier d'enquête publique « unique » avec plusieurs objets concernant les projets TAE et CLB pour une plus grande clarté dans la démonstration de l'intérêt public.

Cela a permis d'optimiser le planning général en scindant les enquêtes publiques en deux temporalités (planning établi avec le concours des services de l'Etat) :

- une enquête d'utilité publique prévue en 2019,
- une enquête environnementale prévue en 2020.

La procédure de sélection des maitrises d'œuvres a ainsi été recalée tout en prenant en compte qu'elle ne devait pas interférer avec le complément d'études. L'attribution des marchés de maîtrise d'œuvre sera effectuée dans la même temporalité que l'enquête d'Utilité Publique et permettra d'apporter les compléments nécessaires pour mener l'enquête publique portant sur l'Autorisation Environnementale sur l'année 2020.

Les travaux pourront alors débuter à la fin de l'année 2020 et durer 5 ans, pour une mise en service prévue à la fin 2025.



*Cette évolution de planning n'a à ce jour **pas d'incidences financières identifiées sur l'enveloppe globale du programme d'opération**, adopté en juillet 2017.*

En conclusion, il est donc proposé aux membres du Comité Syndical d'approuver ces ajustements au programme d'opération Toulouse Aerospace Express. Un avenant au mandat de maîtrise d'ouvrage de Tisséo Ingénierie sera préparé en conséquence et présenté lors d'un prochain Comité Syndical.

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

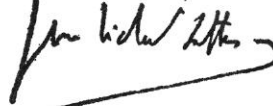
ARTICLE 1 : APPROUVE les ajustements de programme d'opération et la nouvelle enveloppe financière du projet Toulouse Aerospace Express ainsi que sa décomposition entre les différentes sous-opérations : 3^{ème} ligne de métro, Ligne Aéroport Express, Adaptation de la Station Marengo de la Ligne A et Création de 3 parcs relais en ouvrage.

ARTICLE 2 : 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



**MANDAT DE MAITRISE D'OUVRAGE
POUR LA REALISATION DE « L'OPERATION 3EME LIGNE DE METRO
DE COLOMIERS A LABEGE ET LIGNE AEROPORT EXPRESS »**

ANNEXE 2 au mandat
modifiée par l'avenant n°2

Enveloppe financière prévisionnelle

L'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération « 3^{ème} Ligne de Métro et Ligne Aéroport Express » est de 2 619 millions d'euros HT (valeur janvier 2017) hors P+R en ouvrage.

La décomposition du montant confié à Tisséo ingénierie est la suivante :

NATURE DES DEPENSES (Valeur janvier 2017) M €HT	3ème ligne	Ligne Aéroport Express (hors MR)
Acquisitions foncières	71	1
Ouvrages, Equipements en ligne (y/c déviations réseaux, reconnaissances, travaux préparatoires)	922	29
Stations (y/c aménagements et espaces verts)	396	2
Garage Atelier et Pôles d'Echange Multimodaux (hors les 3 ouvrages en silo)	80	0
Systèmes de transport	478	4
Etudes et Pilotage	311	7
Provision pour aléas	315	3
SOUS TOTAL	2 573	46
TOTAL (M€HT valeur janvier 2017)	2 619	



**MANDAT DE MAITRISE D'OUVRAGE
POUR LA REALISATION DE « L'OPERATION 3EME LIGNE DE METRO
DE COLOMIERS A LABEGE ET LIGNE AEROPORT EXPRESS »**

ANNEXE 3 au mandat
modifiée par l'avenant n°2

Détermination du coût de l'ouvrage

Pour l'application de l'article 13 « Détermination du cout de l'ouvrage », chacune des dépenses comptabilisées au titre de l'opération fera l'objet d'une actualisation à la date de notification (Mo) de la convention, par application de la formule ci-après :

$$\text{Formule} = 0,15 + 0,85 [0,1032(INGn/INGo) + 0,0069(TP01n/TP01o) + 0,2088(TP05Bn/TP05Bo) + 0,2894(TP02n/TP02o) + 0,1101(BT01n/BT01o) + 0,065(SYNn/SYNo) + 0,2166(CSn/CSo)]$$

Où N est le mois du dernier indice paru à l'actualisation de l'enveloppe, 0 le mois de **janvier 2017**

ING : Ingénierie (Mission ingénierie et architecture)

TP01 : Index général TP

TP05b : Travaux en souterrain avec tunnelier

TP02 : Travaux de Génie Civil et d'Ouvrages d'art neufs ou rénovation

BT01 : Bâtiment tous corps d'état

SYN : Syntec

$$\text{Formule Système (CS)} = [0,12 (VF2n/ VF2o) + 0,5 (ICHT-IMEn/ICHT-IMEo) + 0,1 (SYNn/SYNo) + 0,1 (261100n/261100o) + 0,06 (FSD2n/FSD2o) + 0,12 (BT47n/BT47o)]$$

VF2 : Travaux de voirie avec mécanisation légère

ICHT-IME : Industries mécaniques et électriques

SYN : Syntec

261100 : Composants électroniques

FSD2 : Frais et services divers

BT47 : Electricité



**MANDAT DE MAITRISE D'OUVRAGE
POUR LA REALISATION DE « L'OPERATION 3EME LIGNE DE METRO
DE COLOMIERS A LABEGE ET LIGNE AEROPORT EXPRESS »**

**ANNEXE 4 au mandat
modifiée par l'avenant n°2**

Décomposition rémunération globale et forfaitaire du mandataire

	Salarié	2020	2021				2022	2023	2024	2025	2026	2027	Total
		T4	T1	T2	T3	T4	A	A	A	A	A	A	
Direction projet	Directeur société			0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	
	Directeur projet		0,50	0,50	0,50	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	
	Management projet					0,50	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	
Direction technique	Assistante de direction			0,50	0,50	0,50	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	
	Directeur technique		0,50	0,50	0,50	0,50	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	
	Assistante de direction		0,50	0,50	0,50	0,50	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	
	Responsable GC & aménagement		0,50	0,50	0,50	0,50	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	
	CDP GC/Tunnel				0,50	0,50	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	
	RT GC/infra				1,00	1,00	4,00	4,00	4,00	3,00	1,00	0,50	
	RT Geothech				0,50	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,50	0,25	
	CDP Aménagements / Stations					0,50	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	
	RT Stations / PEM				1,00	2,00	2,50	2,50	3,50	3,50	2,50	1,50	
	RT réseaux	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,50			
	ERP/Sécurité						0,50	0,50	0,50	0,50	0,50		
	Responsable systèmes & exploitation						1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	
	CDP Systèmes						1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	
	RT MR & automatisme				0,25	0,25	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	
	RT Interfaces, Cfo et Cfa						2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	
	CDP Dépôt						1,00	1,00	1,00	1,00	0,50	0,50	
	CDP Procédures techniques / Expl.						1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	
	RT Exploitation & maintenance						1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	
	RT procédures sécurité						1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	
Direction performance	RT Mise en service								1,00	1,00	1,00	1,00	
	Directeur performance			0,25	0,25	0,50	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	
	Responsable Coordination			0,75	0,75	1,25	1,50	1,50	1,50	1,50	0,50		
	Planning						1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,50	
	Interfaces / conventions		0,50	0,50	0,50	0,50	1,00	1,00	1,00	1,00			
	Budget						0,50	0,50	0,50	0,25	0,25	0,25	
	Responsable gestion contractuelle						1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	
	Gestion marché												
Direction environnement	Proximité chantier		2,00	3,00	3,00	5,00	5,00	6,00	6,00	6,00	5,00	5,00	
	Qualité		0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	
	Directeur environnement						0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	
	Responsable procédures												
	Procédures et suivi DD						0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	
	Cartographie SIG - BIM	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	
	Responsable foncier				1,00	1,00	2,00	2,00	1,00	1,00	0,50	0,50	
	Responsable politique RSE	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	
Total effectif moyen		1,75	6,35	9,45	13,70	19,45	41,45	42,45	43,45	40,70	33,70	30,45	
Rémunération forfaitaire mandat Titre 1 et Titre 2 (hors primes annuelles)		65 036	266 067	428 499	594 288	849 154	7 131 545	7 258 445	7 424 739	6 989 049	5 803 672	5 343 659	42 154 153
Taux journalier moyen		619	698	756	723	728	717	712	712	716	718	731	
Dont rémunération mandat MOP Titre 1 hors primes annuelles		65 036	266 067	428 499	538 416	785 765	6 672 999	6 799 899	7 184 534	6 748 843	5 636 352	5 176 340	40 302 752
Dont rémunération mandat foncier Titre 2		-	-	-	55 872	63 388	458 545	458 545	240 206	240 206	167 319	167 319	1 851 401

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191212-20191211-1-1D-DE
Date de télétransmission : 12/12/2019
Date de réception préfecture : 12/12/2019

		2017		2018				2019				2020				2021				Total
		T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	
Direction projet	Directeur société	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	-	-	-	
	Directeur projet	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,50	0,50	0,50	
	Management projet	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,50
Direction technique	Assistante de direction	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,50	0,50	0,50	0,50
	Directeur technique	-	-	-	-	-	0,33	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,50	0,50	0,50	0,50
	Assistante de direction	-	-	-	-	-	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,50	0,50	0,50	0,50
	Responsable GC & aménagement	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,50	0,50	0,50	0,50
	CDP GC/Tunnel	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,50	0,50
	RT GC/infra	-	-	-	-	-	0,50	1,00	1,00	2,00	2,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	2,00	2,00	
	RT Geothech	-	-	-	-	-	1,00	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,00	0,50	
	CDP Aménagements / Stations	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,50	
	RT Stations / PEM	-	-	-	-	-	-	-	-	2,00	2,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	3,00	2,00	
	RT réseaux	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,00	0,50	0,50	0,50	0,50	
	ERP/Sécurité	-	-	-	0,50	-	0,50	0,50	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,50	0,50	0,50	
	Responsable systèmes & exploitation	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	
	CDP Systèmes	-	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	
	RT MR & automatisme	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	
	RT Interfaces, Cfo et Cfa	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	
	CDP Dépot	-	-	-	-	-	-	-	0,50	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	
	CDP Procédures techniques / Expl.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	RT Exploitation & maintenance	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	
	RT procédures sécurité	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	
Direction performance	RT Mise en service	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Directeur performance	-	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	
	Responsable Coordination	-	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	-	-	-	
	Planning	0,25	1,00	0,50	0,04	0,04	0,30	0,50	0,50	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	
	Interfaces / conventions	0,25	0,25	0,02	0,02	0,02	0,25	0,50	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	
	Budget	0,25	0,25	0,20	0,20	0,20	0,20	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	
	Responsable gestion contractuelle	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Gestion marché	0,50	1,50	1,50	1,50	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	
	Proximité chantier	0,50	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	2,00	2,00	2,00	4,00	4,00	4,00	3,00	2,00	2,00	-	
	Qualité	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	-	-	-	-	
Direction environnement	Directeur environnement	-	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	
	Responsable procédures	0,50	0,50	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	
	Procédures et suivi DD	0,25	0,25	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	
	Cartographie SIG - BIM	0,50	0,50	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	
	Responsable foncier	0,50	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	1,00	1,00	
	Responsable politique RSE	-	-	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	-	-	-	-	-	
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Total effectif moyen		13,20	18,95	18,92	18,96	18,96	22,28	24,70	26,20	31,70	33,45	37,95	39,95	39,95	38,70	35,10	32,00	28,00	23,00	
Rémunération forfaitaire mandat Titre 1 et Titre 2 (hors primes annuelles)		628 197	873 648	866 597	868 476	869 420	995 500	1 094 192	1 161 082	1 393 850	1 461 726	1 663 218	1 724 743	1 724 743	1 680 650	1 517 303	1 363 185	1 204 136	984 691	22 075 360
Taux journalier moyen		793	768	763	763	764	745	738	739	733	728	730	720	720	724	720	710	717	714	
Dont rémunération mandat MOP Titre 1 hors primes annuelles		575 346	815 497	796 077	797 956	798 901	923 214	1 018 372	1 085 262	1 318 030	1 350 568	1 552 061	1 613 586	1 613 586	1 569 493	1 416 195	1 268 769	1 147 155	934 998	20 595 065
Dont rémunération mandat foncier Titre 2		52 851	58 152	70 520	70 520	70 520	72 287	75 820	75 820	75 820	111 157	111 157	111 157	111 157	111 157	101 108	94 416	56 981	49 693	1 480 294

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191212-20191211-1-1D-DE
Date de télétransmission : 12/12/2019
Date de réception préfecture : 12/12/2019