

D.2021.06.02.1.1.1

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

Séance du 2 Juin 2021

1 – 3ème LIGNE DE METRO - LIGNE AEROPORT EXPRESS - CONNEXION LIGNE B

1.1 – APPROBATION DES ETUDES D'AVANT-PROJET

1.1.1. 3ème ligne de métro : Approbation des études d'Avant-Projet

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

	PRESENTS	POUVOIR	ABSENTS-EXCUSES
TOULOUSE METROPOLE			
ANDRÉ Gérard	X		
BRIAND Sacha	X		
CARLES Joseph		X (Mme Traval-Michelet)	
CARNEIRO Grégoire	X		
CHOLLET François	X		
FAURE Dominique			X
GRASS Francis	X		
LATTES Jean-Michel	X		
MOUDENC Jean-Luc	X		
PERRIN Philippe	X		
PORTARRIEU Jean-François		X (M. Perrin)	
TERRAIL-NOVES Vincent	X		
TRAUTMANN Pierre	X		
TRAVAIL-MICHELET Karine	X		
SICOVAL			
LUBAC Christophe		X (Mme Sangay)	
SANGAY Dominique	X		
SITPRT			
BACOU Denis	X		
MARTIN Yannick	X		
MURETAIN AGGLO			
SUAUD Thierry		X (M. Terrisse)	
TERRISSE Jean-Marc	X		

Exposé de Monsieur le Président :

- Par délibération D.2017.07.05.1.1 du 5 juillet 2017, le Comité Syndical de Tisséo Collectivités (SMTC) a approuvé le programme de l'opération 3^{ème} ligne de métro et Aéroport Express.
- Par délibération D.2017.07.05.1.2 du 5 juillet 2017, le Comité Syndical de Tisséo Collectivités (SMTC) a confié, par mandat de maîtrise d'ouvrage à Tisséo Ingénierie (SMAT), la réalisation de l'opération 3^{ème} ligne de métro et Aéroport Express.
- Par délibération D.2017.12.13.1.1 du 13 décembre 2017, le Comité Syndical de Tisséo Collectivités a approuvé le programme des pôles d'échanges multimodaux Toulouse Aerospace Express.
- Par délibération D.2018.03.28.3.1 du 28 mars 2018, le Comité Syndical de Tisséo Collectivités a autorisé Tisséo Ingénierie à signer le marché d'Assistance à maîtrise d'ouvrage Systèmes avec le groupement Systra – Arcadis.
- Par délibération D.2018.07.11.2.1 du 11 juillet 2018, le Comité Syndical de Tisséo Collectivités a approuvé la modification du programme de l'opération.
- Par délibération D.2019.02.06.1.3 du 6 février 2019, le Comité Syndical de Tisséo Collectivités a approuvé les ajustements du programme de l'opération.
- Par délibération D.2019.04.10.1.1 du 10 avril 2019, le Comité Syndical de Tisséo Collectivités a autorisé Tisséo Ingénierie à signer le marché de Maîtrise d'œuvre infrastructures Secteur Centre avec le groupement Systra – Arcadis ESG – Richez & Associés – Séquences – Taillandier Architectes Associés.
- Par délibération D.2019.06.05.1.2 du 5 mai 2019, le Comité Syndical de Tisséo Collectivités a autorisé Tisséo Ingénierie à signer le marché de Maîtrise d'œuvre infrastructures Secteur Nord-Ouest avec le groupement Artelia – BG Ingénierie Conseils – AR Theme Associés – Harter Architecture.
- Par délibération D.2019.06.05.1.3 du 5 mai 2019, le Comité Syndical de Tisséo Collectivités a autorisé Tisséo Ingénierie à signer le marché de Maîtrise d'œuvre infrastructures Secteur Sud-Est avec le groupement Arcadis ESG – Oteis – Séquences.
- Par délibération D.2019.11.27.1.1 du 27 novembre 2019, le Comité Syndical de Tisséo Collectivités a approuvé la déclaration de projet, a déclaré d'intérêt général l'opération Toulouse Aerospace Express (3^{ème} Ligne de Métro et Ligne Aéroport Express) et décidé de poursuivre sa réalisation.
- Par arrêté préfectoral en date du 7 février 2020, Monsieur le Préfet de la Haute-Garonne a déclaré d'utilité publique et urgents les travaux de réalisation de la 3^{ème} ligne de métro.
- Par délibération D.2020.09.23.1.1 du 23 septembre 2020, le Comité Syndical de Tisséo Collectivités a autorisé Tisséo Ingénierie à signer le marché de Maîtrise d'œuvre sous-systèmes courants faibles et poste de commande centralisé avec le groupement Artelia Ville et Transport – Geste.
- Par délibération D.2020.11.04.1.1 du 4 novembre 2020, le Comité Syndical de Tisséo Collectivités a autorisé Tisséo Ingénierie à signer le marché d'ensembliser avec la société Alstom.
- Par délibération D.2020.12.16.1.4 du 16 décembre 2020, le Comité Syndical de Tisséo Collectivités a autorisé Tisséo Ingénierie à signer l'accord-cadre de maîtrise d'œuvre pour la réalisation du site de maintenance et de remisage avec le groupement REC Architecture – Egis Bâtiment Sud-Ouest – Julie Poirel – Quartier Lumière.

1- Historique du projet

Impulsée en 2014, la vision d'une 3ème ligne de métro est apparue comme la réponse aux enjeux futurs de mobilités de la grande agglomération toulousaine.

Courant 2015, l'étude de définition a permis d'identifier le corridor de la ligne, d'étudier plusieurs fuseaux, et de retenir un itinéraire préférentiel. En mars 2016, le Comité Syndical acte le tracé à 27 km de Colomiers à Labège, inscrit la desserte de l'aéroport dans la définition du programme, et autorise le Président de Tisséo Collectivités, à saisir la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

Durant le dernier semestre 2016, un Débat Public a été organisé. Son bilan précise que la réalisation de la 3ème ligne de métro est considérée majoritairement (72 % des avis exprimés) comme la solution à engager prioritairement dans la grande agglomération en matière de transport public. Le public partage en particulier la conviction que la 3ème ligne de métro est la bonne réponse pour les déplacements domicile-travail sur la base des recommandations issues du Débat Public, les études préliminaires engagées en 2016 ont permis de définir le tracé, les caractéristiques techniques de l'opération, et d'étudier de nombreuses variantes. À la suite du Débat Public, Tisséo s'est engagé à poursuivre la dynamique initiée en matière d'information et de participation. Plusieurs dispositifs ont été mis en place, pour proposer une information continue sur l'opération Toulouse Aerospace Express et permettre une large participation citoyenne. A l'occasion de nombreuses réunions de travail Tisséo Collectivités a rencontré le grand public, les associations, les acteurs institutionnels et privés et les élus locaux.

Au printemps 2017, un dialogue territorial a été organisé pour informer les acteurs concernés ou impactés par l'opération sous la forme de réunions d'échange avec les institutions du territoire, les grandes entreprises ou institutions locales, les porteurs de projets urbains, les élus concernés par l'opération. A l'issue de ce dialogue territorial, Tisséo Collectivités a approuvé le programme de l'opération Toulouse Aerospace Express, le 5 juillet 2017.

Dans le même temps Tisséo a mis en place un Conseil Scientifique indépendant composé d'experts dont la fonction essentielle est de veiller à la complétude et à la pertinence des études et démarches entreprises. Afin de partager plus largement les résultats de ces études, un « groupe miroir » a été mis en place. Ce groupe était composé de représentants de la société civile, du monde institutionnel, des conseils de développement, des entreprises, auquel ont été soumises les conclusions du travail du Conseil. Il a permis de poursuivre la dynamique de participation engagée avec le Débat Public.

Une dernière phase d'information et de participation avant la finalisation du dossier d'enquête publique a été organisée à l'automne 2018. Elle a notamment porté sur la localisation des stations et sur l'articulation entre la station et le quartier dans laquelle elle s'inscrit. Elle a été organisée conjointement par Tisséo Collectivités, Toulouse Métropole et le Sicoval. Cette concertation a donné lieu à 9 réunions avec les associations et 9 ateliers citoyens.

Les demandes et interventions du public ont notamment porté sur les thématiques : Favoriser les modes doux, Diminuer la saturation automobile, Aménager des stations verdoyantes et animées, Développer les rabattements en bus, Améliorer la signalétique, Travailler la localisation de certaines stations (entrées et sorties), Assurer la sûreté autour des stations, Travailler le nom des stations, Limiter les nuisances pendant/après les travaux et Garantir la cohérence avec les projets urbains avoisinants.

L'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique s'est déroulée du 6 juin au 18 juillet 2019. Cette enquête portait sur l'utilité publique du projet, la détermination des parcelles à déclarer cessibles et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme pour permettre de le mener à bien.

La commission d'enquête a remis son rapport le 19 septembre 2019 avec un avis favorable, assorti de 2 réserves et 7 recommandations.

Pour donner suite aux conclusions de l'enquête publique, conformément à l'article L122-1 du code de l'expropriation, le maître d'ouvrage a délibéré sur la déclaration de projet le 27 novembre 2019 (D.2019.11.27.1.1) prévue par L126-1 du code de l'environnement. Cette déclaration de projet comporte les motifs et considérations qui justifient le caractère d'intérêt général de l'opération de la 3^{ème} ligne de métro et de la Ligne Aéroport Express et prend en considération l'étude d'impact, les avis de l'autorité environnementale et des collectivités territoriales et de leurs groupements consultés en application du V de l'article L. 122-1 du code de l'environnement et le résultat de la consultation du public. Elle indique la nature et les motifs des principales modifications qui, sans en altérer l'économie générale, sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique. À ce titre, les réserves de la commission ont été levées et les recommandations suivies par le Maître d'Ouvrage. Il convient de noter que dans les adaptations réalisées, les améliorations du projet sont favorables à la biodiversité, en réduisant les incidences du projet tel que soumis à l'enquête sur les habitats d'espèces protégées (passage en tunnel au niveau de la zone aéroportuaire de Blagnac, recalage de deux stations, et déplacement du tracé du viaduc au niveau de l'Hers).

Les travaux de construction de la 3^{ème} ligne de métro et de la ligne Aéroport Express ont été déclarés d'utilité publique par arrêté préfectoral du 7 février 2020.

2- Déroulement des études « avant-projet »

Les études de la 3^{ème} ligne ont été confiées à plusieurs bureaux d'études en fonction de leurs objets et de limites géographiques. L'infrastructure décomposée en un lot Nord-ouest, un lot Centre, un lot Sud-est, le Dépôt et Garage atelier, les Pôles d'échanges multimodaux. Ces études sont complétées par une maîtrise d'œuvre pour la partie Courant Faible et un Ensemblier pour les autres systèmes (Matériel Roulant, Automatisation de conduite, Energie, Voie, Porte Palière).

Elles se sont déroulées en deux phases :

- **Les études d'Avant-Projet - phase 1** : Cette première phase de l'AVP a permis d'actualiser les études préliminaires, en prenant en compte les données d'entrée issues du débat public et des échanges avec les parties prenantes (notamment concertation et dialogue). Elle a également permis de constituer les dossiers réglementaires nécessaires à l'obtention de la Déclaration d'Utilité Publique et des Autorisations Environnementales du projet.
- **Les études d'Avant-Projet - phase 2** : Cette seconde phase d'études a permis de préciser la définition des infrastructures en ligne, d'arrêter les interfaces avec les projets urbains, d'établir les dossiers de sécurité STPG (Systèmes de Transport Public Guidés), ERP (Etudes de Sécurité et d'Accessibilité des Etablissements Recevant du Public) & ESSP (Etudes de Sûreté et de Sécurité Publique), de préparer le lancement des appels d'offres des marchés de travaux préparatoires, de proposer l'allotissement des marchés, de finaliser la constitution des dossiers réglementaires nécessaires à l'obtention des Autorisations Environnementales du projet, d'arrêter le programme définitif de l'opération, de confirmer le planning de réalisation et de préciser le budget de l'opération.

Du point de vue du système, l'attribution du marché ensemblier avant la fin des études d'AVP - phase 2, a permis de consolider les interfaces entre les infrastructures et le système sur la base de la proposition du constructeur répondant aux spécifications des besoins émis pendant le dialogue compétitif.

3- Résultats des études d'Avant-Projet

Les études d'avant-projet permettent de préciser les principales caractéristiques de la ligne, de confirmer les objectifs du programme, d'afficher les ambitions environnementales, de définir les principes d'organisation des travaux et d'arrêter les limites de prestations avec les territoires, en prenant en compte les résultats de l'enquête publique présenté dans la déclaration de projet de Tisséo Collectivités.

Présentation des caractéristiques de l'opération :

- Un linéaire de 27 km (dont environ 21 km en tunnel desservant les communes de Colomiers, Blagnac, Toulouse et Labège,
- 21 stations, dont 8 permettront des correspondances avec le réseau structurant de transport en commun ainsi que le réseau ferroviaire (Colomiers gare, Jean Maga, La Vache, Marengo, François Verdier, Montaudran Piste des Géants, Institut polytechnique et Labège la Cadène),
- 4 pôles d'échanges multimodaux avec parcs relais (Colomiers gare, 7 Deniers, La Vache et Labège la Cadène),
- La création d'un site de maintenance et de remisage.

Objectifs pour la 3ème ligne de métro :

- Le trafic attendu sur l'itinéraire de la 3ème ligne de Toulouse Aerospace Express est estimé à environ 200.000 voyageurs/jour en 2030, il se traduit par une charge de 5.000 PPHPD (personne par heure et par direction) en heure de pointe du soir sur le ¼ d'heure d'hyper pointe sur le segment de ligne le plus chargé. Pour prendre en compte l'évolution des besoins en lien avec le développement urbain du territoire, la 3ème ligne sera dimensionnée pour pouvoir absorber une évolution de la fréquentation pouvant atteindre 600.000 voyageurs/jour et une charge de 15.000 PPHPD sur le secteur le plus chargé.
- Des temps de parcours compétitifs et garantis (vitesse commerciale 40 Km/h).
- Des temps d'attente moyen inférieurs à 5 minutes en heure de pointe, pouvant être réduit à termes jusqu'à 1 minute 25 secondes.
- Un niveau de performance optimisé qui permettra régularité, attractivité et qualité du service. Le choix s'est donc porté sur un métro automatique privilégiant une insertion protégée pour pouvoir offrir une disponibilité de 99,8 %.
- Un système de transport accessible à tous (cheminements depuis la surface, accès aux rames, informations...).
- Des amplitudes horaires en cohérence avec les besoins.
- Des déplacements confortables et de qualité (assises, luminosité adaptée, température, acoustique, qualité de l'air...).
- Des services pour les voyageurs (plan du réseau, temps d'attente...) et par mise à disposition d'équipements (distributeurs, photomats...). Les usagers auront accès à la téléphonie mobile.
- Des stations sûres et sécuritaires pour prévenir les incidents et les incivilités. Un dispositif de vidéosurveillance permettra de renforcer la sécurité des voyageurs.

Prise en compte du développement durable :

En phase AVP, le maître d'ouvrage a poursuivi une démarche volontariste d'amélioration de la qualité environnementale du projet dans une logique de développement durable : mode de transport durable, report modal de la route vers les transports en commun et modes actifs, linéaire à 80% en souterrain et 20 % en viaduc permettant de préserver l'espace en surface, etc.

L'ambition de cette démarche environnementale va au-delà des obligations réglementaires et affirme des choix volontaristes en matière d'éco-conception, d'économie circulaire, de valorisation des déchets, de consommation d'énergie.

Accessibilité pour tous et Parcours Voyageurs :

Une attention particulière a été portée durant les études d'avant-projet pour assurer la facilité de circulation, la continuité et la lisibilité du parcours voyageurs, considéré depuis l'espace public jusqu'au niveau des quais.

Les accès en surface :

- Chaque station souterraine est dotée d'une émergence composée de :
 - 2 ascenseurs afin de garantir la permanence de l'accessibilité des stations aux personnes à mobilité réduite,
 - 1 escalier mécanique pour la montée,
 - 1 escalier mécanique pour la descente, pour les stations les plus profondes,
 - 1 escalier fixe pour les stations les moins profondes, la conception du génie civil intégrant les prédispositions permettant de mécaniser cet escalier si cela est jugé nécessaire sur le long terme,
 - 1 escalier fixe complémentaire.
- Chaque station aérienne est dotée d'une entrée de plain-pied jusqu'à la ligne de contrôle.

Un travail itératif avec les territoires (Toulouse Métropole, SICOVAL, communes) et les aménageurs des espaces publics (Europolia, Oppidéa, Enova, Toulouse Métropole) a permis de définir l'orientation. Le dimensionnement et le positionnement des accès des stations en cohérence avec les projets d'aménagement urbains, notamment selon les zones de provenance des voyageurs, avec un souci permanent de facilité et de sécurité d'utilisation pour les usagers qui s'acheminent vers les stations.

A l'intérieur des stations les circulations seront organisées pour offrir la plus grande lisibilité à l'ensemble des voyageurs. Chaque quai sera desservi par deux ascenseurs afin d'offrir une bonne disponibilité et des temps d'attente réduits, des escaliers fixes et mécaniques (principalement à la montée) viendront compléter ce dispositif. Les escaliers, fixes ou mécaniques, sont très majoritairement déployés en une seule volée, évitant ainsi les retournements ou paliers difficiles à surveiller.

Les accès des stations de la 3ème ligne en correspondance avec les stations existantes des lignes A et B sont également adaptés aux flux attendus et à la configuration des pôles d'échanges métro.

Une ligne support de l'innovation :

En complément de la charte expérience voyageurs, la mise en œuvre de 3ème ligne de métro est l'occasion d'accélérer les processus d'innovation liés à la mobilité sur la grande agglomération toulousaine.

La 3ème ligne de métro prendra la mesure des enjeux :

- de connectivité avec les autres moyens de transport et leur évolution (ferroviaire, transport interurbain, voiture partagée, vélo ...),
- de développement des territoires concernés et de nouvelles pratiques des usagers (nouvelles façon d'habiter, de travailler, de se divertir ...),

- de nouvelles innovations technologiques (permettant de bonifier les fondamentaux du projet métro tels que l'accessibilité, la sécurité, la maintenance et la durabilité ...).

Les pistes d'innovation pour la 3ème ligne portent sur les domaines suivants (non exhaustif) :

- Energie : recherche d'économie d'énergie et récupération d'énergie... ;
- Qualité de l'air : amélioration de la qualité de l'air dans les sections souterraines, dans le train et les stations ;
- Maintenance : utilisation de capteurs spécifiques et connectés pour une maintenance prédictive ;
- Exploitation : adaptation de l'offre aux flux de passagers de manière dynamique ;
- Sécurité/sureté : surveillance, gestion des accès, ...

Principe d'organisation des travaux :

La réalisation de la 3ème ligne de métro va générer d'importants travaux de nature et de durée variables qui auront des incidences différentes en fonction de leur lieu d'exécution.

Les études AVP ont permis de préciser les travaux site par site et un ordonnancement de chaque phase de travaux. Cette définition permet de mettre en place les mesures d'accompagnement des chantiers. À partir de 2022, les travaux entreront dans une phase très active pour la réalisation de l'ensemble des ouvrages de la ligne, et ce jusqu'à la mise en service de la ligne prévue fin 2028.

Les installations de chantier auront des incidences sur le cadre de vie des riverains et des impacts environnementaux (notamment bruits, vibrations, qualité de l'air, mobilité). Pour réduire ces impacts, un management environnemental sera mis en place en anticipation de la phase travaux avec comme objectifs :

- D'appréhender la sensibilité environnementale de chaque site et de définir les mesures nécessaires à une bonne intégration du chantier.
- De s'assurer et contrôler la prise en compte de ces mesures dès la mise en place du chantier et jusqu'à sa finalisation.
- D'anticiper sur les éventuelles nuisances du chantier.
- De préserver l'environnement d'éventuels risques de dégradations.

Ces différents aspects des chantiers nécessiteront une information anticipée et adaptée sur l'ensemble du territoire, pour répondre au mieux aux interrogations des différents publics pendant la durée des travaux : habitants, usagers des voiries, commerçants.

Les dispositifs d'information reposent sur deux principes : l'anticipation et la proximité avec les objectifs de :

- Mettre en œuvre en continu un dispositif d'information, d'écoute et de dialogue grâce à une communication de proximité ciblée, interactive ;
- Faciliter les conditions de vie des riverains à proximité du chantier ;
- S'assurer de la qualité de propreté du chantier ;

Limites des prestations en interface avec les aménagements urbains :

L'opération de 3ème ligne de métro est en interface avec de nombreux projets urbains, ou en interface avec des infrastructures existantes :

- Les projets portés par les Collectivités : aménagements des quartiers de Grand Matabiau Quais d'Oc, Toulouse Aerospace, Aménagements Ferroviaires du Nord Toulousain, opérations d'aménagement conduites par ENOVA, notamment ;
- Les projets portés par des promoteurs immobiliers ou aménageurs privés ;
- Les gares SNCF (Colomiers, La Vache, Matabiau, Montaudran, Labège) ou en correspondances avec les lignes de transports urbains (Métro lignes A et B, Tramway T1, lignes Linéo, notamment).

Les études d'AVP ont permis d'arrêter les limites d'interfaces avec ces grands projets ou infrastructures de transport. Elles ont également permis, au droit de chaque station et de chaque ouvrage de la 3ème ligne, de définir les périmètres d'interventions du projet M3 et des Territoires (Toulouse Métropole et le SICOVAL).

4- Enveloppe financière prévisionnelle

L'enveloppe financière des travaux était de 2 623 millions d'euros HT en valeur économique janvier 2017, cette enveloppe intégrant le projet de la 3ème ligne et les 4 parcs relais prévus pour les pôles d'échanges multimodaux de Colomiers Gare, Sept Deniers, La Vache et Labège-La Cadène, ainsi que les travaux d'adaptation de la station Marengo.

Les études approfondies menées en Avant-Projet ont permis de préciser le périmètre de l'opération et en particulier les évolutions minimales de programme suivantes :

- Une diminution de l'enveloppe financière par le transfert d'un budget de 9 millions d'euros de l'opération 3ème ligne sur l'opération Connexion Ligne B pour la réalisation de la station de l'Institut Nationale Polytechnique sur la commune de Labège ;
- Une augmentation de l'enveloppe financière par l'intégration d'un espace multimodal métro à la station Marengo pour un budget de 9,5 millions d'euros ;
- Une augmentation de l'enveloppe financière par le transfert de 6,45 millions d'euros initialement dédiés à l'opération Ligne Aéroport Express.

De plus le rendu des études de l'Avant-Projet sur la base de diagnostics et de métrés plus précis, fait apparaître une augmentation de certains postes de coûts pour :

- L'intégration des mesures permettant de répondre aux réserves et recommandations émises lors de l'enquête publique ;
- La prise en compte d'évolutions techniques nécessaires à la réalisation du projet ;
- L'adaptation du projet pour intégrer les retours des services de l'Etat à la suite de l'intégration des derniers diagnostics ;
- Les conséquences de la crise sanitaire.

A ce stade, le poste provisions pour aléas a permis d'absorber ces évolutions en restant dans l'enveloppe programme (incluant les ajustements du périmètre de l'opération). La finalisation des études (phase PRO) et le résultat des appels d'offre permettront de consolider les coûts.

A l'issue de l'avant-projet, l'enveloppe financière de l'opération s'élève à 2 629,95 millions d'euros HT en valeur économique janvier 2017, telle que décrite dans l'annexe 1.

5- Planning prévisionnel

Le planning de référence en fin d'AVP (voir annexe 2) permet de confirmer le début des travaux de Génie Civil fin 2022 et la mise en service de la 3^{ème} ligne d'ici fin 2028.

Dans cet objectif, les prérequis suivants doivent être levés :

- Obtention de l'Autorisation Environnementale des services de l'Etat (prévue début 2022).
- Réalisation des Acquisitions Foncières, y compris avec le lancement de procédures d'expropriation.
- Intégration des dernières données techniques et principalement celles du recueil des données des bâtis avoisinants.
- Libération des emprises pour le démarrage des travaux de Génie Civil : déviations de réseaux, déconstruction, déboisement sur les sites non soumis aux autorisations environnementales débiteront.
- Lancement des premiers appels d'offres travaux au second semestre 2021.

Les jalons clés de l'opération sont :

- fin 2022 : début des travaux de génie civil,
- début 2023 : terrassement des stations,
- fin 2023 : arrivée des tunneliers,
- début 2024 : début des travaux systèmes,
- début 2026 : fin des travaux de génie civil,
- début 2028 : début des essais systèmes,
- fin 2028 : mise en service.

Il est donc proposé aux membres du Comité Syndical d'approuver les études d'avant-projet de la 3^{ème} ligne de métro et l'enveloppe financière correspondante.

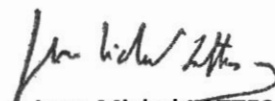
.....
Le Comité Syndical :
Entendu l'exposé de Monsieur le Président,
Après en avoir délibéré et à l'unanimité des suffrages exprimés :
[MM. Suaud (pouvoir) et Terrisse] n'ont pas pris part au vote :

ARTICLE 1 : APPROUVE les études d'Avant-Projet de la 3^{ème} ligne de métro.

ARTICLE 2 : ARRETE l'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération 3^{ème} ligne de métro à 2 629,95 millions d'euros HT (valeur janvier 2017).

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,

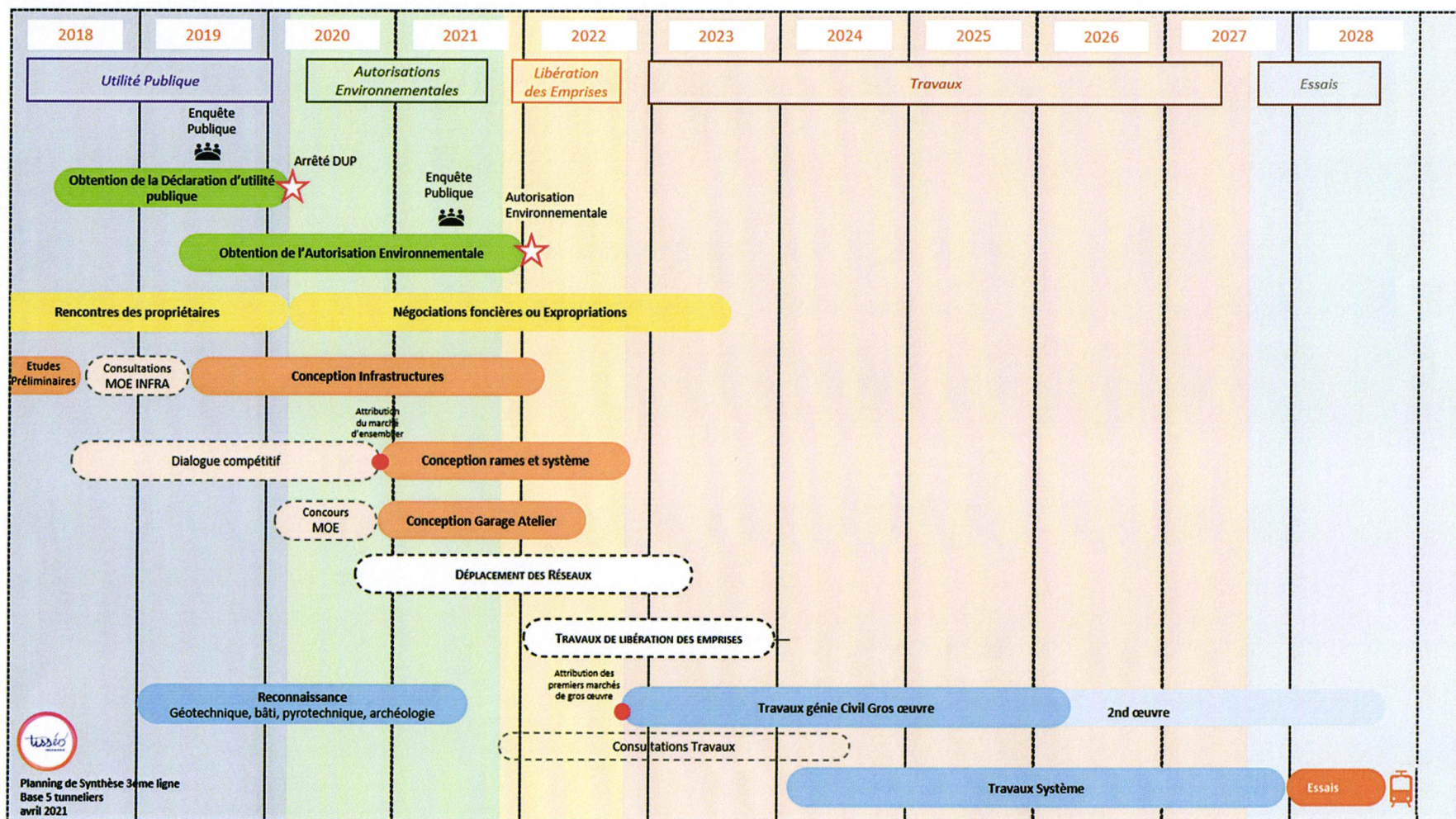

Jean-Michel LATTES

ANNEXE 1

Enveloppe Budgétaire du Projet 3ème ligne – Niveau AVP

	PROGRAMME M3 (y compris PEM & P+R)	AVP M3 (y compris PEM & P+R)
	Valeur en M€ en base économique janvier 2017	Valeur en M€ en base économique janvier 2017
ACQUISITIONS	81 000 000	77 000 000
DEVIATION DE RESEAUX		25 000 000
TRAVAUX	1 428 000 000	1 587 000 000
SYSTEMES	478 000 000	518 000 000
FRAIS Prestations Intellectuelles	321 000 000	348 000 000
PROVISION pour ALEAS	315 000 000	74 950 000
TOTAL par opération	2 623 000 000	
Transfert station INP (de M3 vers CLB)	-9 000 000	
Rajout de l'Espace Voyageur Marengo	9 500 000	
Transfert Jean Maga (LAE vers M3)	6 450 000	
TOTAL corrigé par opération	2 629 950 000	2 629 950 000

ANNEXE 2
Planning de synthèse du Projet 3ème ligne – Niveau AVP



Accusé de réception préfecture

Objet de l'acte : 3ème ligne de métro : Approbation des études d'Avant-Projet

Date de transmission de l'acte : 04/06/2021

Date de réception de l'accusé de réception : 04/06/2021

Numéro de l'acte : 20210602-1-1-1D ([voir l'acte associé](#))

Identifiant unique de l'acte : 031-253100986-20210604-20210602-1-1-1D-DE

Date de décision : 04/06/2021

Acte transmis par :

Nature de l'acte : Délibération

Matière de l'acte : 8. Domaines de compétences par thèmes
8.7. Transports