

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMERATION TOULOUSAINE 12 FEV. 2016 PREFECTURE de la Hte-GARONNE

Séance du 10 Février 2016

TOULOUSE AEROSPACE EXPRESS

- 1.1. Délibération Cadre : définition du projet Toulouse Aerospace Express et de son organisation pour les années 2016 et suivantes
- Toulouse Aerospace Express, élément essentiel de la stratégie de mobilité de l'aire métropolitaine toulousaine

L'an deux mille seize, le dix février 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.

TOULOUSE METROPOLE:

Etaient présents :

MM. AUJOULAT, BRIAND, CARNEIRO, DEL BORRELLO, GRASS, KELLER, LAGLEIZE, LATTES, TRAUTMANN, MME TRAVAL-MICHELET.

Empêchés d'assister à la séance et ont donné pouvoir :

M. CHOLLET, MME. MARTI, M.MOUDENC.

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU SICOVAL:

Etaient présents:

MM. AREVALO & LAFON.

SYNDICAT INTERCOMMUNAL:

Etait présent :

M. LERY.

Absent-Excusé:

M. BACOU.

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU MURETAIN:

Etait présente :

MME ROUCHON.

Empêché d'assister à la séance et a donné pouvoir :

M. SUAUD.

Syndicat Mixte des Transports en Commun

7, esplanade Compans-Caffarelli BP 11120 - 31011 Toulouse CEDEX 6

Tél: 05 67 77 80 80 - Fax: 05 67 77 80 01

N° SIRET: 25310098600046

Par ses délibérations D.2015.02.04.1.1 et D.2015.02.04.2.1 du 4 février 2015 relatives à l'engagement de la révision du Plan de Déplacements Urbains et à la définition du réseau structurant de transport public, le SMTC a intégré dans la définition de sa stratégie de mobilités et des grands investissements de sa feuille de route, la prise en compte des grands enjeux de mobilité spécifiques à la métropole toulousaine :

- La croissance démographique de 15 000 nouveaux habitants par an se traduira par 500 000 déplacements supplémentaires par jour, tous modes confondus, soit l'équivalent des déplacements assurés actuellement sur le périphérique toulousain ou sur l'ensemble du réseau Tisséo;
- La nécessité de mieux prendre en compte la mobilité dans les enjeux économiques de la région métropolitaine toulousaine;
- Ayant pour corollaire la nécessité de solutions de transports capacitaires et performantes pour desservir les grandes fonctions économiques métropolitaines.

Le dispositif de travail 2015 énoncé dans la délibération de février 2015 a été mis en œuvre de la manière suivante :

- Une équipe intégrée d'étude sur la partie transport regroupant le SMTC et ses prestataires,
 l'AUAT et la SMAT;
- Un comité de pilotage SMTC composé de l'ensemble des élus du SMTC ;
- Un comité partenarial pilote regroupant les quatre intercommunalités membres du SMTC (Toulouse Métropole, SICOVAL, Communauté d'Agglomération du Muretain, SITPRT), l'Etat, la Région Midi-Pyrénées, le Conseil Départemental de la Haute-Garonne et les grands acteurs économiques (CCI de Toulouse, Airbus SAS, Airbus Defence&Space, Airbus Group, l'Aéroport de Toulouse Blagnac).

Ces instances se sont réunies à 7 reprises : les 20 mai, 24 juin, 7 juillet, 14 octobre, 28 octobre, 18 décembre 2015 et le 22 janvier 2016.

Ce dispositif a permis de définir, à partir des enjeux de mobilité de l'aire métropolitaine toulousaine et d'une analyse territoriale du corridor d'études (concentrant 48% des emplois actuels et 26% de la population), du fuseau préférentiel du projet, son coût d'objectif, son calendrier ainsi que les propositions sur l'ensemble des volets du grand projet.

1. Présentation de l'itinéraire de référence

Les conclusions de ces études, présentées par étapes successives dans les instances de pilotage du projet, ont été présentées en comité syndical le 18 décembre à partir du document en **annexe 1**.

i laliania

the state of the s

of team of

Ses grandes caractéristiques telles que définies à ce stade seront les suivantes :

- Un coût d'objectif de 1,72 milliards d'Euros (valeur 2015),
- Un objectif de fréquentation de 200 000 voyages par jour à terme,
- Un itinéraire de référence de 21 km, d'Airbus Colomiers et Airbus Defence and Space, desservant la zone aéronautique au nord-ouest de Toulouse, Toulouse EuroSudOuest (gare TGV de Matabiau) avec des options concernant la desserte de l'aéroport et de Labège Innopole,
- L'intégration au réseau structurant métropolitain avec des connexions aux lignes A et B de métro (Marengo, La Vache, F.Verdier), au réseau ferroviaire (La Vache, Matabiau, Montaudran), au réseau Linéo,
- Et plus largement, la connexion de l'ensemble des territoires de l'aire métropolitaine toulousaine au réseau structurant,

Les grandes étapes du projet technique sont pour 2016 et 2017, la réalisation des études préliminaires et des diagnostics, la concertation publique, puis les études avant-projet et le dossier d'étude d'impact.

L'enquête publique est prévue pour 2018 avec un début des travaux en 2019, pour une durée de 5 ans.

Ces objectifs de coût, de délai et de performances associés à la définition d'un projet territorial sont la base de la constitution du **référentiel d'exigences** du projet Toulouse Aerospace Express, dont la réussite sera assurée par l'ensemble des composantes de la feuille de route du SMTC, un management de projet adapté à sa dimension, et l'implication de tous les partenaires du projet.

Le projet Toulouse Aerospace Express sera en effet le plus grand projet d'infrastructure sous maîtrise d'ouvrage d'une collectivité territoriale et le vecteur d'un projet territorial à grande échelle, desservant de nombreuses entreprises du pôle de compétitivité mondial Aerospace Valley, dont la zone aéronautique qui accueille avec Airbus le 1^{er} site industriel national en nombre d'emploi, tous secteurs d'activités confondus, et la première concentration d'emplois aéronautiques en Europe.

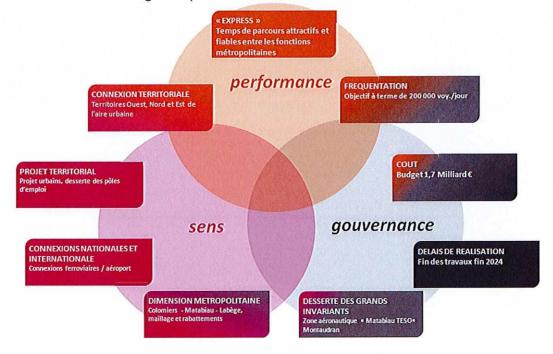
Pour rappel, la « feuille de route » du SMTC comporte d'autres éléments-projets avec des arbitrages à venir susceptibles d'impacter cette proposition TAE.

2. Définition d'un référentiel des exigences pour le projet Toulouse Aerospace Express

La gestion des exigences est une méthode fréquemment utilisée dès lors qu'il s'agit de projet s'appuyant sur des systèmes complexes. Elle répond à de nombreux domaines : architecture, ingénierie, mathématiques...

Elle permet notamment de définir différents niveaux d'attendus du projet et de vérifier que chaque évolution du projet ne compromet pas l'exigence validée à l'étape précédente.

A ce stade des études de Toulouse Aerospace Express, le référentiel d'exigences utilisé permet d'identifier et valider les points essentiels auxquels l'itinéraire de référence et ses options doivent répondre. Il a permis dans un premier temps d'analyser les différents scénarios d'itinéraires à l'étude. Il constitue dorénavant un cadre pour traiter les différentes hypothèses techniques qui seront développées au cours de la vie du projet. Ainsi, toute proposition technique devra être analysée au regard des exigences validées. Cette analyse devra conclure si la proposition remet en cause ces exigences, dans quelle mesure et avec quelle conséquence. Le cas échéant, une modification du référentiel doit être apportée et validée. Le niveau de validation est fonction du niveau d'exigence impacté. Tout au long du projet, ce référentiel d'exigence sera nourri par de nouvelles exigences qui devront être compatibles entres elles et avec le niveau d'exigence supérieur. Dès septembre 2016, un nouveau niveau d'exigence découlant des études préliminaires viendra enrichir et amender les 9 exigences présentées :



C'est le niveau 1 qui est présenté ici, avec des exigences utilisées pour analyser les scénarios qui renvoient à ce stade à des enjeux stratégiques et politiques.

- 1. la desserte d'invariants,
- 2. la dimension métropolitaine,
- 3. la connexion aux territoires,
- 4. la cohérence avec le projet territorial,
- 5. la performance technique de la desserte,
- 6. le niveau de fréquentation attendu,
- 7. la possibilité de connexions nationales et internationales,
- 8. le coût,
- 9. les délais de réalisation.

3.1 La desserte des invariants

3 invariants de desserte ont été assignés à l'origine du projet au vu des enjeux de la stratégie de mobilités :

- Matabiau et le projet Toulouse Euro Sud Ouest,
- La zone aéronautique au nord-ouest,
- Le secteur de Montaudran-Airbus Defence&Space

L'itinéraire de référence validé répond à la desserte de ces invariants :

Matabiau / Toulouse Euro Sud Ouest:

Une station d'interconnexion est prévue à la gare Matabiau, en interface notamment avec le système ferroviaire et la ligne A du métro. Une deuxième station doit desservir le projet Toulouse EuroSudOuest, dans le secteur de Raynal. Entre ces deux stations, la desserte du faubourg Bonnefoy complète le dispositif.

La zone aéronautique nord-ouest

L'itinéraire de référence privilégie une desserte de la zone aéronautique complémentaire de la desserte tramway existante. Une station d'interconnexion avec les tramways T1 et T2 est localisée au niveau du carrefour Maga. Ce dispositif permet d'envisager une amélioration de la desserte Envol à partir d'hypothèses de renforcement de l'offre sur la branche T2 du tramway.

Au-delà de l'interconnexion, Toulouse Aerospace Express améliore le niveau de desserte des secteurs d'activités existants et en développement sur Blagnac.

L'itinéraire complète la desserte de la zone aéroportuaire à partir de deux stations prévues à l'ouest des pistes de l'aéroport permettant une bonne accessibilité des sites industriels non desservis aujourd'hui : stations Airbus Saint-Martin et Airbus Colomiers.

La vision à terme envisage une extension de l'itinéraire vers Colomiers et une interconnexion ferroviaire qui permettra d'améliorer la desserte de la zone aéroportuaire pour les actifs venant depuis l'ouest de l'agglomération.

Une option continue d'être analysée pour desservir l'aéroport « en direct ». Cet itinéraire ne desservirait plus le secteur de Maga. Il conserve par contre les mêmes hypothèses de desserte des sites industriels de Saint-Martin et de Colomiers.

Montaudran

L'itinéraire de référence propose une desserte du secteur de Montaudran à partir de deux stations :

- Une station « nord » à l'interface du projet urbain de Toulouse Montaudran Aerospace, de la Zac Saint Exupéry, de la voie ferrée (possibilité de connexion intermodale), de la Zone Industrielle de Montaudran qui possède un fort potentiel de renouvellement urbain,
- Une station « sud », permettant une desserte de la partie sud du projet de Toulouse Montaudran Aerospace, de sites d'activités majeurs dont Airbus Defence and Space, d'une partie de la future Zac Malepère.

3.2 . La dimension Métropolitaine du projet et sa connexion territoriale

Toulouse Aerospace Express répond à un enjeu de desserte de niveau métropolitain. Le projet doit bénéficier à un territoire élargi.

L'itinéraire de référence permet de connecter les pôles métropolitains (gare, aéroport, secteurs d'activités majeurs, projets urbains métropolitains...). Il propose une articulation vers la première couronne toulousaine (vers Colomiers et Labège). Les connexions multiples avec le réseau structurant (train, métro, tramway) permettent d'améliorer l'offre de transport pour un territoire élargi.

3.3 . La connexion aux territoires

La fonction de maillage de Toulouse Aerospace Express est importante dans le choix de l'itinéraire. Celui-ci propose de nombreuses articulations vers les territoires périphériques, notamment avec des ouvertures vers l'ouest (Colomiers), le nord (à partir de La Vache et Fondeyre) et le sud-est (Malepère, Labège). Ses connexions aux deux lignes de métro existantes (station Marengo pour la ligne A, stations La Vache et François Verdier pour la ligne B), au réseau tramway (secteur de Maga ou aéroport en option) et à l'offre ferroviaire multiplient les opportunités pour de nombreux territoires pour lesquels Toulouse Aerospace Express permettra de réduire les temps de parcours et d'améliorer l'accessibilité vers certains sites métropolitains stratégiques.

La connexion aux territoires sera également développée par les autres composantes du réseau structurant (Linéo et Ceinture Sud), l'optimisation du réseau bus mais aussi par son articulation avec les services d'écomobilité et de modes actifs, ainsi que son articulation avec le réseau de voirie, notamment par les parcs relais. Cette connexion sera définie par le Plan de Mobilités 2025-2030.

3.4. La cohérence avec le projet territorial

L'itinéraire de référence retenu dessert les grands projets en cours (Toulouse EuroSudOuest, Toulouse Montaudran Aerospace, Malepère...). Il privilégie également certains territoires caractérisés par un fort potentiel de mutabilité (territoires nord notamment, boulevard de Suisse, secteur de Fondeyre...). La vision à terme du projet doit également permettre d'accompagner les phénomènes de mutation / densification des secteurs périphériques (Colomiers, Labège...).

Le projet Toulouse Aerospace Express doit permettre l'accueil de nouvelles populations dans le cadre d'une cohérence urbanisme / mobilité. Il est intégré à une démarche urbaine globale visant à la mise en œuvre d'un modèle urbain attractif et de qualité dont les caractéristiques doivent permettre de mieux répondre aux enjeux de croissance de la demande de mobilité aux différentes échelles : déplacements métropolitains, ville des proximités...

3.5. La performance technique de la desserte

Les hypothèses retenues s'appuient sur un niveau de performance optimisé qui permettront régularité et attractivité du service :

 Une insertion protégée, le plus souvent enterrée offrant des gages de régularité et de temps de parcours

- Des interstations longues
- Un matériel performant et capacitaire...

Les études techniques préciseront ces choix à la fois sur les aspects techniques (matériel et infrastructures) que sur les hypothèses d'offre (fréquences...).

3.6. Le niveau de fréquentation attendu

Les études de trafic menées à partir de l'itinéraire de référence confirment un niveau de fréquentation attendue élevé. Le trafic attendu sur l'itinéraire de référence de Toulouse Aerospace Express est estimé à plus de 150.000 voyageurs / jour à sa mise en service auxquels il convient d'ajouter la fréquentation attendue dans le cadre d'une desserte de Labège en métro, selon les différentes hypothèses étudiées.

L'objectif de 200.000 voyageurs/jours pourra être rapidement atteint en lien avec les choix retenus et l'activation des leviers portés par la stratégie de mobilité :

- Développement du reste du réseau structurant,
- Politiques de mobilité en cohérence : organisation des voiries, politique de stationnement,
- Cohérence urbanisme/mobilité : ambition portée sur le développement et le renouvellement des territoires desservis par l'itinéraire de Toulouse Aerospace Express.

3.7. Connexions nationales et internationales

L'itinéraire de référence dessert la gare Matabiau dont le positionnement national et européen se voit renforcé avec la réalisation de la LGV Bordeaux-Toulouse et un renforcement des services attendu à moyen terme vers l'arc méditerranéen.

Il privilégie également une amélioration de la desserte de l'aéroport, soit à partir d'une connexion avec l'offre de tramway, soit par un itinéraire direct en option.

3.8. Le coût

L'objectif cible de coût est compris entre 1,5 et 1,7 milliard d'euros pour l'itinéraire de référence. Les études en cours sur l'insertion et le système permettent de confirmer l'objectif et l'enveloppe est estimée à 1,722 milliard d'euros + ou- 7% d'aléas en coût d'investissement.

3.9. Les délais de réalisation

Le calendrier proposé en lien avec l'itinéraire de référence respecte un objectif de réalisation de l'infrastructure en 2024.

or all and the property of a superior to each between hypothesis of the order of th

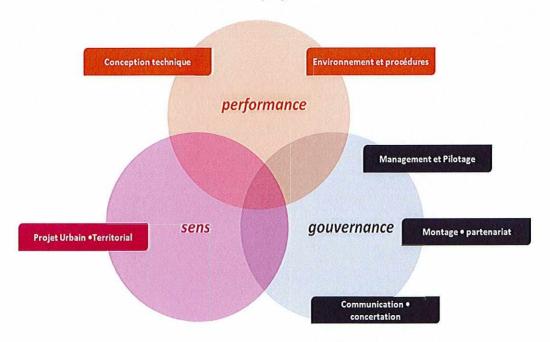
4. Le programme d'actions

Les études réalisées et celles à mener de 2016 à 2018 sont organisées selon 3 grands axes de travail :

- « Faire Sens » visant à intégrer Toulouse Aerospace Express dans un projet territorial à grande échelle,
- **« Faire Performance »** avec une conception technique innovante intégrant les considérations environnementales et l'application des procédures administratives,
- « Faire Gouvernance », c'est-à-dire piloter le projet Toulouse Aerospace Express par des instances et des méthodes adaptées aux enjeux, objectifs et dimensions du projet, définir le mode de réalisation le plus adapté et associer les partenaires du projet et les citoyens.

Ces 3 axes se déclinent en 6 grands volets d'activité :

- La conception technique de l'infrastructure et des systèmes,
- Les procédures administratives et environnementales,
- Le projet urbain à l'échelle de la station, du quartier et du territoire,
- Le management et le pilotage du projet dans son ensemble,
- Le choix du montage adéquat pour réaliser ce projet et les partenariats à consolider ou créer,
- La communication et la concertation du projet.



Ces 6 activités sont déclinées en plan d'action feuille de route avec les grandes étapes à réaliser sur les années 2016-2017 :

Management et pilotage :

- Finaliser le plan de management de projet, un des outils garant du référentiel d'exigence,
- Finaliser l'organisation de l'équipe dédiée et des interfaces,
- o Mettre en place les instances de pilotage et décisionnelles du projet,
- o Décliner le référentiel des exigences en fonction de l'avancement des études.

Montage et partenariat :

- Construire un protocole partenarial définissant les principes directeurs des contributions des partenaires du projet,
- Etudier puis valider le mode de réalisation adapté à la réalisation du projet,
- Rechercher des solutions de financement innovantes (optimisation des leviers existants),
- Solliciter les financements des partenaires du projet, y compris au niveau national et européen,
- Réaliser une étude de potentiel foncier et des espaces mutables le long du projet afin de valoriser ces terrains,
- Définir le plan de financement.

Communication et Concertation :

- o Finaliser le plan de communication et de concertation pour le projet,
- o Impliquer les partenaires dans la concertation volontaire,
- Saisir la Commission Nationale du Débat Public (contrainte règlementaire),
- o Appliquer le plan de communication et de concertation.

Projet urbain – territorial :

- o Fixer l'ambition urbaine à l'échelle de la ligne,
- o Réaliser des études urbaines et de mobilité autour des stations,
- o Réaliser des études « intensités et formes urbaines » au droit de chaque station,
- o intégrer l'évolution des documents de planification.

Conception technique de l'infrastructure et des systèmes :

- o Lancer et piloter les études préliminaires techniques,
- o Lancer des études techniques d'un niveau plus détaillé une fois les études préliminaires réalisées (à déterminer en fonction du montage contractuel envisagé).

Procédures administratives et environnementales :

- o Réaliser les études socio-économiques,
- Réaliser les études de trafic,
- o Réaliser les inventaires faunes flores, pollution, bruit, qualité de l'air,
- Anticiper la procédure d'archéologie préventive.

5. Le mode projet : une condition de réussite

Le projet Toulouse Aerospace Express est exceptionnel de par sa dimension, son ambition, son objectif de délai et sa complexité avec un nombre important d'interfaces. Afin de mener à bien ce projet, le SMTC-Tisséo a décidé de mettre en place une organisation spécifique travaillant en « mode projet » en intégrant des forces vives pour piloter et mener à bien les 6 activités ainsi que pour respecter le référentiel d'exigences. Cette équipe opérationnelle, dédiée sera basée dans les locaux du SMTC.

La direction de projet (SMTC-Tisséo), sera entourée pour manager et piloter le projet par la SMAT, Toulouse Métropole, l'Agence d'Urbanisme et d'Aménagement Toulouse aire urbaine (AUAT), et des assistants à maîtrise d'ouvrage en management de projet, montage contractuel et concertation. Le

* * * * *

dimensionnement de l'équipe (variant de 11 à 13 équivalents temps plein) s'est fait sur une analyse des tâches par activité à réaliser sur les années 2016-2017.

Cette équipe projet a travaillé dès l'année 2015 pour organiser des instances de pilotage à l'échelle de l'équipe projet pour les années 2016-2017. Ces instances (réunions techniques, réunions de coordination, revues de projet, points réguliers et points bilatéraux avec Toulouse Métropole) ont pour objectif de définir les actions à mener et de prendre les décisions au niveau de pilotage le plus pertinent, dans le respect du principe de subsidiarité.

Des instances décisionnelles (comités syndicaux, comités de pilotage partenariaux) réunissant les élus responsables du projet mais également les partenaires se sont également mises en place en 2015 et se réuniront régulièrement en 2016-2017 pour assurer un pilotage stratégique et politique continu du projet.

Les conditions de réussite pour réaliser ce projet ambitieux sont étroitement liées à la mise en place des grandes composantes d'organisation suivantes :

- Une gouvernance du projet bien définie permettant de tenir les délais de validation en mettant en place des instances de pilotage et décisionnelles,
- Une gouvernance qui appuie le projet auprès de l'Etat,
- L'organisation des interfaces avec les partenaires du projet, en particulier ceux participant d'ores au comité de pilotage partenarial,
- L'organisation des interfaces internes au sein des structures participant à la co-production dans les 6 domaines d'activité,
- Une équipe dédiée et impliquée dès début 2016 afin de piloter les 6 activités,
- Des délais de passation de marchés optimisés et des validations efficaces,
- Un programme clair pour le commencement des études techniques de niveau Avant-projet (AVP),
- Une gouvernance assurant une gestion efficace et maitrisée des interfaces et des partenaires du projet.

Le montant global des études et actions à mener sera défini pour une inscription au budget primitif 2016.

En conclusion, il est proposé de définir le projet Toulouse Aerospace Express et son organisation selon ces propositions.

Le Comité Syndical:

Entendu l'exposé de Monsieur le Président, Après en avoir délibéré et à l'unanimité des suffrages exprimés :

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

Abstentions: MM. Arévalo, Lafon.

* j = 1

Vu le code général des collectivités territoriales,

Vu le code des transports,

Vu la délibération D.2015.02.04.1.1 relative au Plan de Déplacements Urbains de la Grande Agglomération Toulousaine et à la stratégie mobilités 2020.2025.2030,

VU la délibération D.2015.02.04.2.1. relative à l'engagement des études du réseau structurant 2020-2025 et de son interface avec les territoires,

ARTICLE 1: DEFINIT le projet TOULOUSE AEROSPACE EXPRESS selon l'itinéraire de référence, options et ses trois dimensions (performance, ambition territoriale et gouvernance) décrits par le document de présentation joint en annexe 1;

ARTICLE 2: APPROUVE le référentiel d'exigences de premier niveau du projet défini en annexe 2;

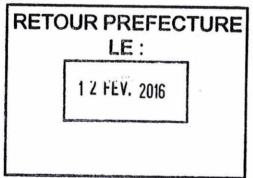
ARTICLE 3: DEFINIT l'organisation du projet selon ses trois dimensions principales et 6 volets d'activités suivants :

- « GOUVERNANCE » : management -pilotage, définition du montage et des partenariats, communication et concertation,
- « SENS » : définition du projet urbain et territorial associé au projet,
- « PERFORMANCE » : Conception technique, mise en œuvre des procédures administratives et environnementales :

ARTICLE 4 : AUTORISE le Président à engager le programme d'action présenté ci-dessus et décliné selon les 6 volets d'activité ;

ARTICLE 5 : DIT que les crédits nécessaires seront inscrits aux budgets 2016 et suivants ;

ARTICLE 6 : DIT que la présente délibération sera notifiée à Monsieur le Préfet pour contrôle de légalité.



Ainsi fait et délibéré les jour, mois et an que dessus,

Pour extrait conforme,

Le Président,

Jean-Michel LATTES

ANNEXE 1 à la délibération du 10 février 2016

PRESENTATION DE L'ITINERAIRE DE REFERENCE

(document présenté en séance du 18 décembre 2015)

Annexe 2 à la délibération du 10 février 2016

TOULOUSE AEROSPACE EXPRESS REFERENTIEL D'EXIGENCES DE PREMIER NIVEAU

1. La desserte des invariants

3 invariants de desserte ont été assignés à l'origine du projet :

- Matabiau et le projet Toulouse Euro Sud Ouest,
- La zone aéronautique nord-ouest,
- Le secteur de Montaudran

L'itinéraire de référence validé répond à la desserte de ces invariants :

Matabiau / Toulouse Euro Sud Ouest :

Une station d'interconnexion est prévue à la gare Matabiau, en interface notamment avec le système ferroviaire et la ligne A du métro. Une deuxième station doit desservir le projet Toulouse EuroSudOuest, dans le secteur de Raynal. Entre ces deux stations, la desserte du faubourg Bonnefoy complète le dispositif.

La zone aéronautique nord-ouest

L'itinéraire de référence privilégie une desserte de la zone aéronautique complémentaire de la desserte tramway existante. Une station d'interconnexion avec les tramways T1 et T2 est localisée au niveau du carrefour Maga. Ce dispositif permet d'envisager une amélioration de la desserte Envol à partir d'hypothèses de renforcement de l'offre sur la branche T2 du tramway.

Au-delà de l'interconnexion, Toulouse Aerospace Express améliore le niveau de desserte des secteurs d'activités existants et en développement sur Blagnac.

L'itinéraire complète la desserte de la zone aéroportuaire à partir de deux stations prévues à l'ouest des pistes de l'aéroport permettant une bonne accessibilité des sites industriels non desservis aujourd'hui : stations Airbus Saint-Martin et Airbus Colomiers.

La vision à terme envisage une extension de l'itinéraire vers Colomiers et une interconnexion ferroviaire qui permettra d'améliorer la desserte de la zone aéroportuaire pour les actifs venant depuis l'ouest de l'agglomération.

Une option continue d'être analysée pour desservir l'aéroport « en direct ». Cet itinéraire ne desservirait plus le secteur de Maga. Il conserve par contre les mêmes hypothèses de desserte des sites industriels de Saint-Martin et de Colomiers.

and the second

Montaudran

L'itinéraire de référence propose une desserte du secteur de Montaudran à partir de deux stations :

- Une station « nord » à l'interface du projet urbain de Toulouse Montaudran Aerospace, de la Zac Saint Exupéry, de la voie ferrée (possibilité de connexion intermodale), de la Zone Industrielle de Montaudran qui possède un fort potentiel de renouvellement urbain,
- Une station « sud », permettant une desserte de la partie sud du projet de Toulouse Montaudran Aerospace, de sites d'activités majeurs dont Airbus Defence and Space, d'une partie de la future Zac Malepère.

2. La dimension Métropolitaine du projet et sa connexion territoriale

Toulouse Aerospace Express répond à un enjeu de desserte de niveau métropolitain. Le projet doit bénéficier à un territoire élargi.

L'itinéraire de référence permet de connecter les pôles métropolitains (gare, aéroport, secteurs d'activités majeurs, projets urbains métropolitains...). Il propose une articulation vers la première couronne toulousaine (vers Colomiers et Labège). Les connexions multiples avec le réseau structurant (train, métro, tramway) permettent d'améliorer l'offre de transport pour un territoire élargi.

3. La connexion aux territoires

La fonction de maillage de Toulouse Aerospace Express est importante dans le choix de l'itinéraire. Celui-ci propose de nombreuses articulations vers les territoires périphériques, notamment avec des ouvertures vers l'ouest (Colomiers), le nord (à partir de La Vache et Fondeyre) et le sud-est (Malepère, Labège). Ses connexions aux deux lignes de métro existantes (station Marengo pour la ligne A, stations La Vache et François Verdier pour la ligne B), au réseau tramway (secteur de Maga ou aéroport en option) et à l'offre ferroviaire multiplient les opportunités pour de nombreux territoires pour lesquels Toulouse Aerospace Express permettra de réduire les temps de parcours et d'améliorer l'accessibilité vers certains sites métropolitains stratégiques.

La connexion aux territoires sera également développée par les autres composantes du réseau structurant (Linéo et Ceinture Sud), l'optimisation du réseau bus mais aussi par son articulation avec les services d'écomobilité et de modes actifs, ainsi que son articulation avec le réseau de voirie, notamment par les parcs relais. Cette connexion sera définie par le Plan de Mobilités 2025-2030.

4. La cohérence avec le projet territorial

L'itinéraire de référence retenu dessert les grands projets en cours (Toulouse EuroSudOuest, Toulouse Montaudran Aerospace, Malepère...). Il privilégie également certains territoires caractérisés par un fort potentiel de mutabilité (territoires nord notamment, boulevard de Suisse, secteur de Fondeyre...). La vision à terme du projet doit également permettre d'accompagner les phénomènes de mutation / densification des secteurs périphériques (Colomiers, Labège...).

Le projet Toulouse Aerospace Express doit permettre l'accueil de nouvelles populations dans le cadre d'une cohérence urbanisme / mobilité. Il est intégré à une démarche urbaine globale visant à la mise en œuvre d'un modèle urbain attractif et de qualité dont les caractéristiques doivent permettre de

mieux répondre aux enjeux de croissance de la demande de mobilité aux différentes échelles : déplacements métropolitains, ville des proximités...

5. La performance technique de la desserte

Les hypothèses retenues s'appuient sur un niveau de performance optimisé qui permettront régularité et attractivité du service :

- Une insertion protégée, le plus souvent enterrée offrant des gages de régularité et de temps de parcours,
- Des interstations longues ,

, , t, , ,

Un matériel performant et capacitaire.

Les études techniques préciseront ces choix à la fois sur les aspects techniques (matériel et infrastructures) que sur les hypothèses d'offre (fréquences...).

6. Le niveau de fréquentation attendu

Les études de trafic menées à partir de l'itinéraire de référence confirment un niveau de fréquentation attendue élevé. Le trafic attendu sur l'itinéraire de référence de Toulouse Aerospace Express est estimé à plus de 150.000 voyageurs / jour à sa mise en service auxquels il convient d'ajouter la fréquentation attendue dans le cadre d'une desserte de Labège en métro, selon les différentes hypothèses étudiées.

L'objectif de 200.000 voyageurs/jours pourra être rapidement atteint en lien avec les choix retenus et l'activation des leviers portés par la stratégie de mobilité :

- Développement du reste du réseau structurant,
- Politiques de mobilité en cohérence : organisation des voiries, politique de stationnement,
- Cohérence urbanisme/mobilité : ambition portée sur le développement et le renouvellement des territoires desservis par l'itinéraire de Toulouse Aerospace Express.

7. Connexions nationales et internationales

L'itinéraire de référence dessert la gare Matabiau dont le positionnement national et européen se voit renforcé avec la réalisation de la LGV Bordeaux-Toulouse et un renforcement des services attendu à moyen terme vers l'arc méditerranéen.

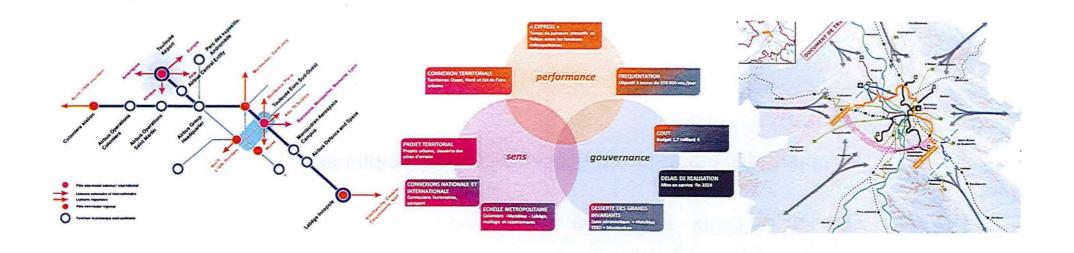
Il privilégie également une amélioration de la desserte de l'aéroport, soit à partir d'une connexion avec l'offre de tramway, soit par un itinéraire direct en option.

8. Le coût

Le coût d'investissement est estimé à 1,72 milliard d'euros, en Euros valeur 2015 et avec + ou- 7% d'aléas.

9. Les délais de réalisation

Le calendrier proposé en lien avec l'itinéraire de référence respecte un objectif de réalisation de l'infrastructure en 2024.



Toulouse Aerospace Express 2015 • 2019 • 2024

PROPOSITION D'ITINERAIRE DE REFERENCE18 décembre 2015











- Les fondamentaux
 et rappels des étapes des précédents comités de pilotage
- Des principaux enjeux à un référentiel d'exigences « coût-délais-performance »
- 3. Vers une proposition d'itinéraire de référence (et ses options)
- 4. Les suites à donner









et rappel des étapes des précédents comités de pilotage











Les 3 objectifs de la stratégie globale de mobilité

- La nécessité de répondre aux enjeux de croissance démographique et de structuration du territoire, à travers une stratégie globale de mobilités intégrant notamment dans son plan d'action un réseau structurant offrant:
 - Des solutions capacitaires
 - Une meilleure articulation avec le réseau ferroviaire
 - L'optimisation des potentialités du réseau bus
- La nécessité de prendre en compte le contexte économique national.
- L'enjeu de la desserte des zones d'emploi dont les accès routiers sont saturés
- Une meilleure déclinaison par territoire afin de réunir maillage, capacité et interconnexion.

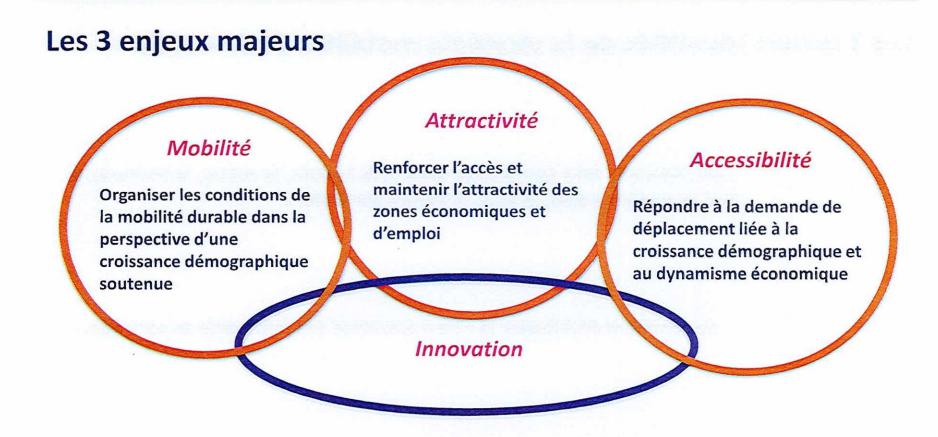












La « ville intelligente », au cœur de la démarche









Les 3 leviers identifiés de la stratégie mobilités 2025 - 2030

1

Le report modal

...ou comment faire fonctionner ensemble le train, le métro, le tramway, le bus, la marche à pied, le vélo, la voiture partagée, ...

2

La cohérence entre urbanisme et transport

... ou comment développer la ville à proximité des transports en commun.

3

L'organisation des réseaux routiers

... ou comment mieux aménager les voiries et les stationnements.





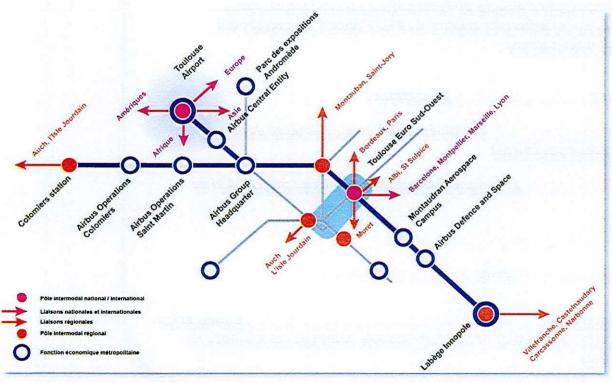




1. Les fondamentaux

La mise en relation des fonctions métropolitaines

Un projet structurant de la stratégie mobilités 2025 - 2030



- ► Toulouse pour traduire sa visibilité au niveau national
- Aerospace pour sa vocation à relier des sites économiques majeurs – 48% des emplois de la région Toulousaine concernés
- **Express**: pour une liaison rapide et capacitaire.









1. Les fondamentaux

Le cadre général du projet

Les objectifs inscrits dans la délibération de février 2015

- Doit s'inscrire dans une organisation globale de l'ensemble du réseau structurant + accessibilité du réseau depuis les différents cadrans du PTU + apport du projet pour l'amélioration des liaisons inter-cadrans
- Objectif pour fin 2015 : une analyse multicritère permettant :
 - De statuer sur le fuseau préférentiel de l'itinéraire de la ligne, intégré dans une vision globale du réseau structurant
 - Définir les objectifs prioritaires de la ligne conduisant à un fuseau préférentiel de tracé
 - Définir les opportunités d'un projet de territoire
 - Définir son enveloppe financière et les modalités de montage
- L'étude doit prendre en compte l'ensemble des solutions techniques possibles, examiner les potentialités de construction d'un projet de territoire associé, ainsi que les solutions de montage et de partenariats

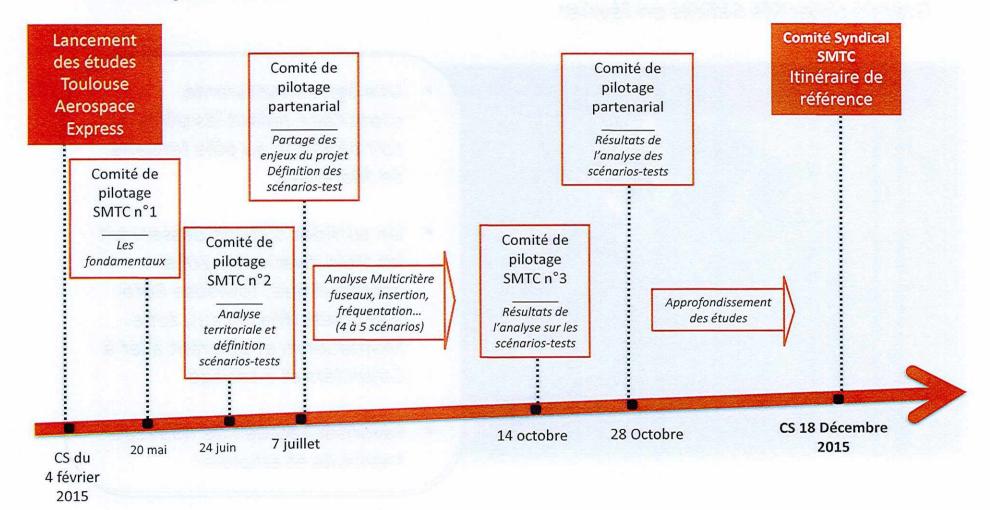








Les étapes 2015



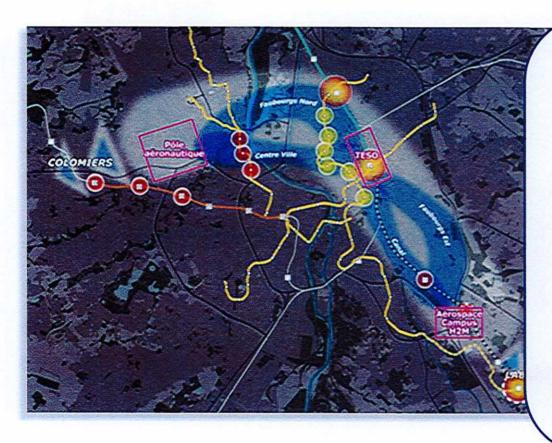








Grands objectifs définis en février



- Une ligne structurante capacitaire reliant les pôles de compétitivité au pôle tertiaire de Matabiau.
- Un corridor d'étude desservant les trois invariants, zone aéronautique, Toulouse Euro Sud Ouest (Matabiau), zone Montaudran et pouvant aller à Colomiers et à Labège
- Favoriser l'accueil de nouveaux habitants et emplois









Juin : présentation de l'analyse territoriale (7 secteurs) Secteur 5 Faubourgs Est Secteur 6 Montaudran / H2M 230 000 habitants **201 000** emplois Secteur 7 Labège / St Orens 8 000 habitants





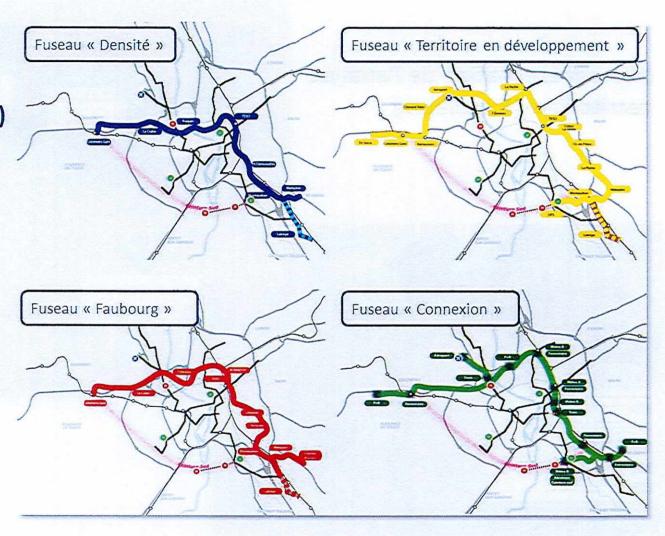






4 « fuseaux test »

- définis (juillet)
- analysés (octobre)











2. Principaux enjeux et référentiel d'exigences









Les principaux enjeux actualisés par les études et partagés dans les comités de pilotage

Une fréquentation qui justifie un projet de TC lourd

Un objectif de 200 000 voyageurs / jour qui sera atteint par l'optimisation du projet entre Colomiers et Labège.

Un rôle de maillage métropolitain

Une fonction de maillage à différentes échelles : centre élargi, agglomération, territoire régional, portes d'entrée nationales.

Des performances attractives

Quels que soient les fuseaux étudiés : Airbus — Matabiau : de 15 à 20 minutes, Montaudran/Airbus Defence & Space — Matabiau : de 10 à 15 minutes

► Toulouse Euro Sud Ouest / Bonnefoy : une zone à fort potentiel

3 grands générateurs de flux testés à travers les fuseaux qui génèrent des fréquentations importantes : Matabiau, Bonnefoy, TESO/Raynal

3 hypothèses de desserte de l'aéroport

Un équipement majeur en forte expansion. Une desserte actuelle en mode lourd









Les principaux enjeux actualisés par les études et partagés dans les comités de pilotage

L'innovation technologique

Un système de métro automatique des plus performants au Monde sur les lignes A et B mais avec une conception date des années 80 ... une nécessaire prise en compte du «facteur innovation ».

Vn budget cible 1,7 milliard €uros

accessible par une insertion en surface en dehors de la partie centrale

Un calendrier ambitieux

 Dossier de choix fin 2015

 Début des travaux 2019

 Mise en service 2024









Vers un référentiel d'exigences ...

Le référentiel d'exigences du projet Toulouse Aerospace Express est constitué :

- D'un budget contenu,
- Des objectifs de performance,
- Un délai ambitieux.

Il est rendu possible par la maîtrise de l'ensemble des composantes de la feuille de route du SMTC et des interfaces « territoires » (foncier, projet urbain, accessibilité multimodale, connexions avec les autres réseaux...).

Les conditions de succès sont basées sur l'expérience de grands projets ayant des ambitions comparables de maîtrise coûts - objectifs - délais :

- le pilotage en continu du référentiel d'exigences au cœur du pilotage du projet,
- l'évaluation préalable du meilleur choix Montage & Partenariat ,
- une instance de pilotage au rythme du projet,
- une équipe projet spécifique.

Le projet Toulouse Aerospace Express sera en effet le plus grand projet d'infrastructure sous maîtrise d'ouvrage d'une collectivité territoriale, et l'un des plus grands projets de transport en France et même en Europe dans les prochaines années.









Le projet est au cœur des interfaces de l'organisation des mobilités et des territoires

Performances du Réseau structurant Téléphérique urbain SudLinéo Linéo

Projet Mobilité

2025 • 2030

Réseau ferroviaire

Toulouse

AEROSPACE

EXPRESS

Organisation des réseaux

routiers

Capacité financière

Capacité financière

Organisation et gestion du réseau

Les territoires, aux différentes échelles



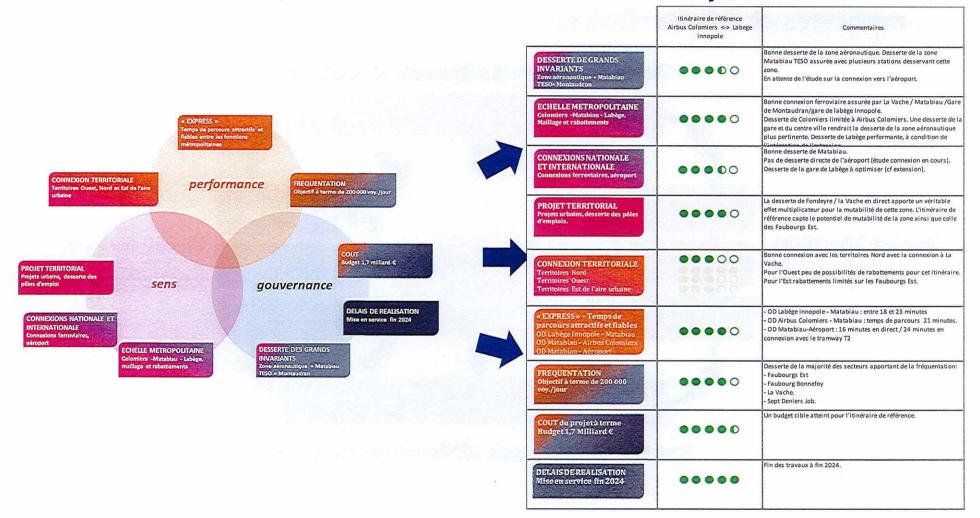








Le référentiel d'exigences décliné en critères d'analyse













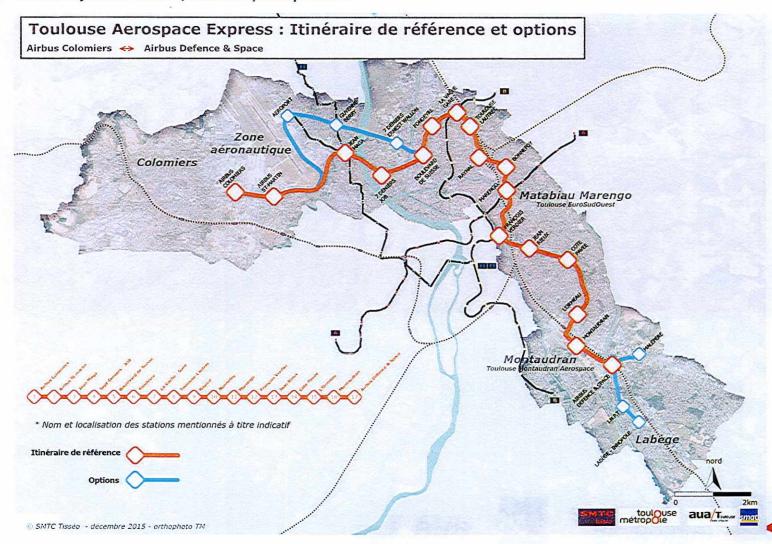






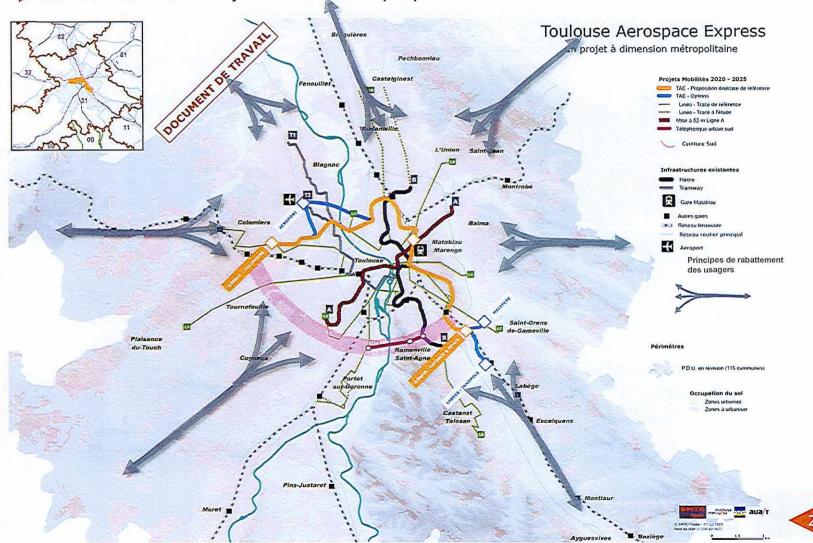
Le tracé référence « 2015 »

- Une proposition d'itinéraire, synthèse d'une analyse basée sur le référentiel d'exigences,
- → Un tracé référence « 2015 », avec des options possibles.

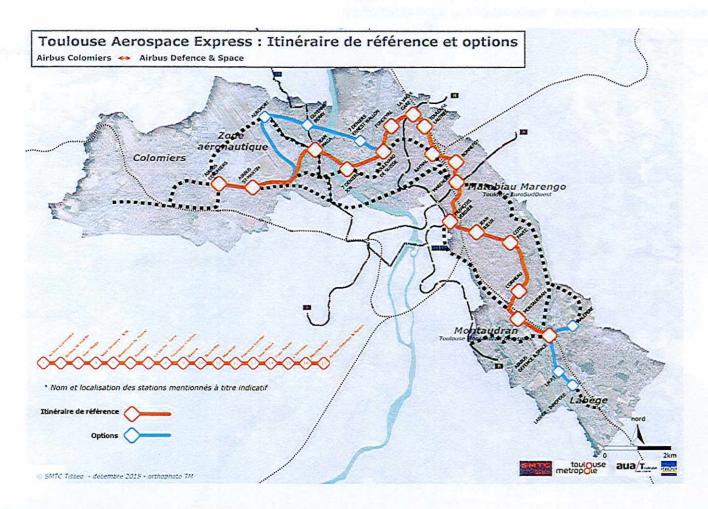


Un projet à dimension « région métropolitaine »

- → Une desserte de la future gare LGV Matabiau Marengo et un accès performant vers l'Aéroport,
- Des rabattements et des connexions favorisés pour les usagers.
- → La déclinaison des leviers du Projet Mobilités 2025-2030 (PDU)



L'itinéraire proposé à partir de l'analyse multicritère parmi les hypothèses des scénariostests





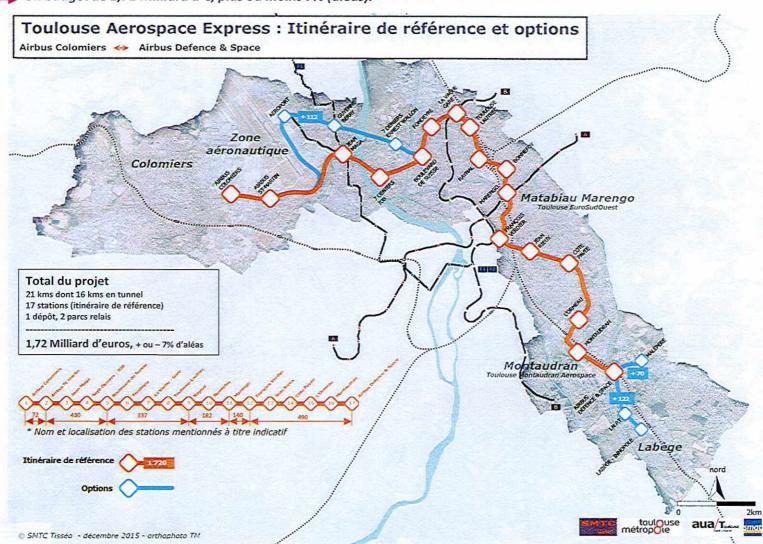






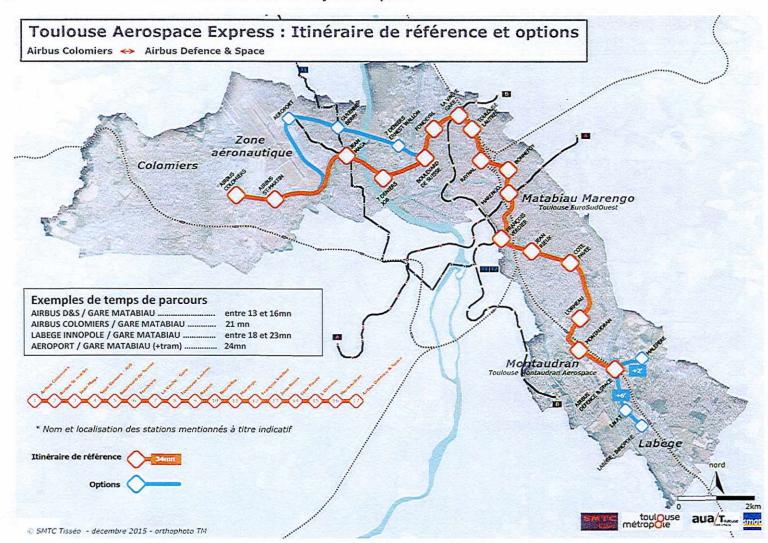
L'analyse des coûts

→ Un budget de 1,72 Milliard d'€, plus ou moins 7% (aléas).



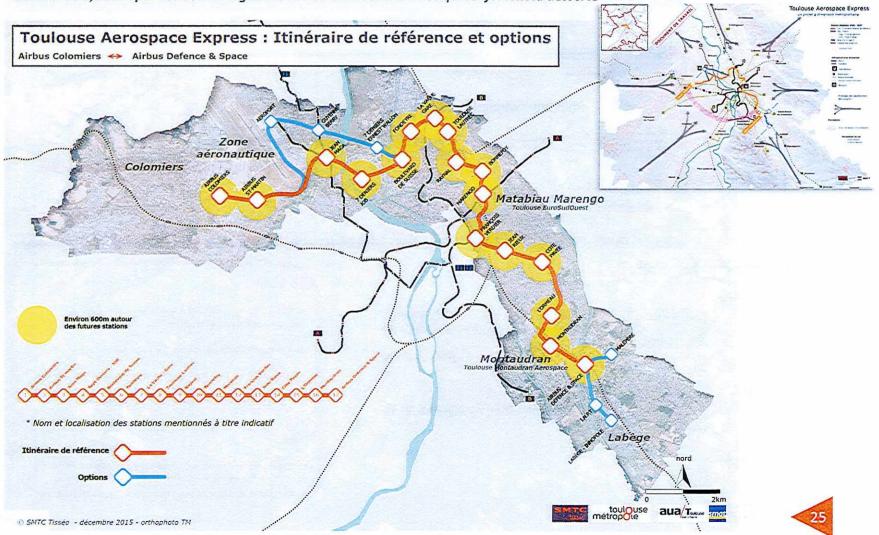
Les temps de parcours estimés

→ Entre 34 et 37mn de Airbus Colomiers à Airbus Defence & Space.



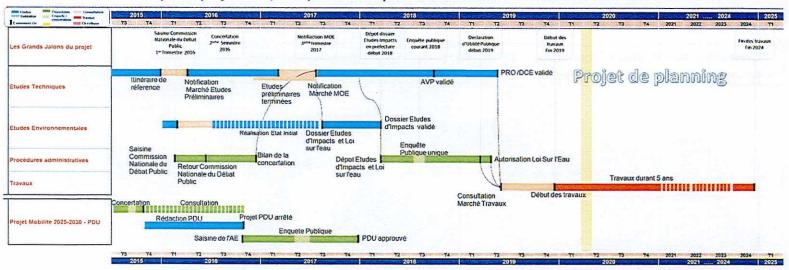
Populations desservies à l'horizon 2030 ...

- Plus de 220 000 individus (habitants, emplois, scolaires) desservis à 600m des futures stations.
- Plus de 600 000 individus desservis à l'échelle du corridor d'étude
- Au-delà, des capacités de maillage et rabattement des territoires qui renforcent la desserte



Calendrier et programme 2016

→ Le calendrier technique du projet 2015, 2019, 2024 ... Etapes charnières.



Les principales étapes

2016:

- Consultations et engagement Etudes Préliminaires et Etat initial,
- Saisine Commission Nationale du Débat Public sur la base du dossier de choix 1^{er} trimestre 2016,
- ► Concertation et/ou débat public, programme, 2ème semestre 2016.

2017:

- Choix du maître d'œuvre (si loi MOP) mi 2017 engagement des études avant-projet,
- ▶ Etude d'impact.

2018:

- Fin AVP,
- ► Enquête publique.

2019:

- ► DUP début des travaux,
- > 5 ans de travaux.

Dès 2016 ...

Les études préliminaires à engager (études techniques, environnementales et urbaines ...),

La stratégie foncière à anticiper, à organiser,

La mise au point du projet de territoire adossé à l'opération,

L'organisation des premières étapes de concertation,

Le plan de communication y compris la mobilisation des leaders d'opinion,

La définition des montages et partenariats les plus efficients (cf. ordonnance marchés publics 2015).











La gouvernance : facteur de réussite décisif

- Le dispositif politique
- L'équipe projet
- Le montage et les partenariats
 - Une gouvernance du projet clairement définie qui permet de tenir les délais de validations. Des instances de pilotage et décisionnelles mises en place dès le début de l'année 2016.
 - ▶ Une équipe dédiée dès début 2016 afin de piloter toutes les tâches et les interfaces.
 - ▶ Une gouvernance qui appuie le projet auprès de l'Etat
 - Des passations de marchés rapides.
 - Un programme le plus clair possible pour le maître d'oeuvre.
 - Une gestion des interfaces internes et externes (projets en interfaces) qui doit être maîtrisée tout au long du projet.











Les principales études à engager en 2016 et 2017

Définition technique

Etudes:

- Etudes préliminaires : conception et prédimensionnement des ouvrages et équipements, insertion, exploitation, système et matériel roulants analyse des couts ...
- Etudes MOE (si loi MOP): lancer le marché et le piloter

Etapes essentielles:

- études préliminaires
- Choix MOE si montage loi Mop
- programme

Environnement • procédures

Etudes:

- Etudes socio économiques,
- Diagnostic Faune Flore, Pollution, Bruit, Bâti / Réseaux, Topographie, Géotechnique, Hydro géotechnique

Etapes essentielles ...

- Saisine CNDP
- Débat Public / Concertation
- Archéologie préventive
- Dossier Etude d'Impact

Communication • concertation

- -Livrables communication associés au dossier de choix (dossier de presse, dossier de synthèse, plaquette ...).
- Stratégie globale de communication sur 2016-2017,
- Site internet dédié, suivi des avis,
- Implication des partenaires : assureurs, techniques, ... grandes entreprises ...

Etapes essentielles ...

- Formalisation du dossier d'accompagnement saisine CNDP,
- -réunions publiques, concertation continue

Projet Urbain • Territorial

Etudes

- Projet urbain et territorial, discours stratégique global et grands principes de traitement,
- Etudes urbaines /mobilités autour des stations
- Etudes « Intensité et formes urbaines » au droit de chaque station.

Etapes essentielles ...

- Périmètre d'étude L111-10 (sursis à statuer).



- Expertise financière et technique précisant le portage le plus efficient (loi MOP, marché de partenariat, concession),

Montage • partenariat

- Optimisation des leviers fiscaux et financiers liés au projet,
- Etude des potentiels fonciers et espaces mutables en lien avec la stratégie foncière

Etapes essentielles ...

- Evaluation préalable du mode de réalisation,
- Réponse appels à projet, Europe,
- Veille foncière







Etapes décisionnelles ...

Dès 2016 ...

Mise en place d'une instance de pilotage et d'une organisation dédiées

Les études préliminaires à engager (études techniques, environnementales et urbaines ...),

La stratégie foncière à anticiper, à organiser,

La mise au point du projet de territoire adossé à l'opération,

L'organisation des premières étapes de concertation,

Le plan de communication

La **définition des montages et partenariats** les plus efficients (cf. ordonnance marchés publics 2015).

Les premières étapes

Dès à présent :

- · Définition du budget sur les différents volets
- Avis d'Appel Public à la Concurrence pour la production des études préliminaires
- Avis d'Appel Public à la Concurrence pour l'état des lieux environnemental et technique
- Organisation: budget études, répartition SMTC-SMAT-TM-AUAT

Programmation du comité de pilotage partenarial

Délibération du CS 10 février 2016 SMTC :

- Itinéraire de référence et ses options
- Engagement les études préliminaires et les états des lieux (environnemental/bâtit/réseau/pollution...)
- Autorisation de saisir la Commission Nationale du Débat Public
- Engagement du processus d'évaluation préalable du mode de réalisation du projet (code des marchés publics)
- Réponse à l'appel à projet européen MIE

Délibérations du Conseil Communautaire 18 février 2016 :

- Instauration du périmètre d'étude L111-10 (code de l'urbanisme) sur le tracé délibéré en CS du 10/02 du SMTC
- Sollicitation de l'EPFL en vue de la création d'un périmètre d'intervention foncière associé au projet.







