



D.2016.10.19.4.4

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

Séance du 19 Octobre 2016

4 - STRATEGIE MOBILITES**4.4 - PROJET TOULOUSE EURO SUD-OUEST : APPROBATION DU PROTOCOLE D'ACCORD DU PROJET D'INTERET MAJEUR (PIM).**

L'an deux mille seize, le dix-neuf octobre 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	X (M.Briand à partir de 13h35)	
CHOLLET François	X		
DEL BORRELLO Marc	X		
GRASS Francis	X	X (M. Lattes à partir de 12h07)	
KELLER Bernard		X (M. Moudenc)	
LAGLEIZE Jean-Luc		X (Mme Marti)	
LATTES Jean-Michel	X		
MARTI Marthe	X		
MOUDENC Jean-Luc	X		
TRAUTMANN Pierre	X		
TRAVAIL-MICHELET Karine	X		
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU SICOVAL			
AREVALO Henri	X		
LAFON Arnaud	X		
SITPRT			
BACOU Denis	X		
LERY Sébastien	X	X (M. Bacou à partir de 13h42)	
MURETAIN AGGLO			
ROUCHON Adeline	X		
SUAUD Thierry	X		

1 – Contexte

L'Etat, le Conseil Régional Occitanie, le Conseil départemental de la Haute-Garonne, SNCF Réseau, SNCF Mobilités, Toulouse Métropole et le SMTC – Tisséo élaborent ensemble depuis 2009, le projet de transport et d'aménagement urbain, Toulouse Euro SudOuest, à travers un dispositif de gouvernance spécifique, structuré par une convention d'études partenariales.

Le Projet d'Intérêt Majeur, régi par les articles L. 350 - 1 à 7 du Code de l'urbanisme, a été créé par la loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (Loi «ALUR »), afin d'apporter une réponse à des projets complexes nécessitant un degré important de coordination entre acteurs publics, ainsi qu'une visibilité accrue auprès des partenaires privés.

Compte tenu des multiples enjeux de Toulouse Euro SudOuest, amélioration de l'intermodalité, développement ferroviaire et aménagement urbain, ce nouveau cadre contractuel proposé par le PIM est une opportunité de renforcer l'organisation partenariale et de l'adapter aux enjeux de long terme.

Aussi, le Comité de Pilotage du 5 octobre 2015 a validé le principe d'un Projet d'Intérêt Majeur pour Toulouse Euro SudOuest et les termes d'un protocole d'accord préalable à l'élaboration du projet lui-même.

2- Le projet d'Intérêt Majeur (PIM)

La contractualisation d'un Projet d'Intérêt Majeur permettra, la mise en œuvre du projet d'aménagement urbain et du PEM de Toulouse Matabiau, dans la continuité des acquis de la phase d'études :

- en organisant les conditions d'études et de réalisation du projet,
- en optimisant les procédures qui se rattachent à chacune des opérations qui composent le futur Projet d'Intérêt Majeur,
- en définissant un cadre financier donnant, aux maîtres d'ouvrage et aux financeurs, de la visibilité sur les participations à mobiliser.

3- Le protocole d'accord

Le protocole a pour objet de définir les principes directeurs du futur contrat de Projet d'Intérêt Majeur, dans une logique la plus intégratrice possible, tant sur les plans de la programmation, de la planification réglementaire, que sur le plan financier.

Il vise à préciser les conditions d'élaboration du futur contrat, dans le respect d'un calendrier compatible avec les échéances du projet et s'attache à préciser le contenu, la programmation et les conditions de mise en œuvre de la phase transitoire du projet Toulouse Euro SudOuest (2016-2020).

Enfin, il formalise l'engagement des partenaires à travailler collectivement à l'élaboration du contrat de Projet d'Intérêt Majeur et permettra d'organiser, au printemps 2018, l'enquête publique unique du Projet d'Intérêt Majeur Toulouse Euro SudOuest, en vue d'une signature du contrat, fin 2018, dès l'obtention de la Déclaration d'Utilité Publique.

il est donc proposé aux membres du Comité Syndical d'approuver le protocole d'accord relatif au Projet d'Intérêt Majeur Toulouse Euro SudOuest.

*
* *

Accusé de réception en préfecture 031-253100986-20161025-20161019-4-4D- DE Date de télétransmission : 25/10/2016 Date de réception préfecture : 25/10/2016
--

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

ARTICLE 1 : APPROUVE le protocole d'accord du Projet d'Intérêt Majeur.

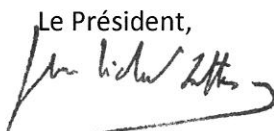
ARTICLE 2 : AUTORISE Monsieur le Président à signer le protocole.

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 stylized flourish at the end.

Jean-Michel LATTES



PROTOCOLE D'ACCORD RELATIF AU PROJET D'INTERET MAJEUR DE TOULOUSE EUROSUDOUEST

Entre :

- **L'Etat**, représenté par M. le Préfet de la Région Occitanie, Monsieur Pascal Mailhos,
- **La SNCF**, représentée par Monsieur Benoit Quignon, Directeur Général de SNCF Immobilier,
- **SNCF Réseau**, représentée par son Directeur Territorial Midi Pyrénées, Monsieur Pierre Boutier,
- **SNCF Mobilités**, représentée par son Directeur Régional Languedoc Roussillon Midi Pyrénées, Monsieur Jacques Rascol,
- **SNCF Gares & Connexions**, représentée par son Directeur, Monsieur Patrick Ropert.
- **Le Conseil Régional Occitanie**, représentée par sa Présidente Madame Carole Delga,
- **Le Conseil départemental de la Haute-Garonne**, représenté par son Président, Monsieur George Méric,
- **Le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération toulousaine**, représenté par son Président, Monsieur Jean-Michel Lattes,
- **La Métropole de Toulouse**, représentée par son Président, Monsieur Jean-Luc Moudenc,
- **La SPLA Europolia**, représentée par son Directeur Général, Monsieur Alain Garès.

SOMMAIRE

Préambule	3
Article I – Objet du protocole	5
Article II – Objectifs de Toulouse EuroSudOuest.....	6
2.1. L'amélioration de l'offre de transport et du système ferroviaire	6
2.2. Le développement du Pôle d'Echanges Multimodal de Toulouse EuroSudOuest.....	7
2.3. L'opération d'aménagement de Toulouse EuroSudOuest.	10
Article III – Les objectifs et conditions d'élaboration du contrat de Projet d'Intérêt Majeur de Toulouse EuroSudOuest	13
3.1. Le bilan de la convention d'études partenariales 2009 – 2015.....	13
3.2. Les objectifs du Projet d'Intérêt Majeur.....	14
3.2.1. Une organisation intégrée de la multi-maîtrise d'ouvrage.....	15
3.2.2. L'optimisation des procédures.....	15
3.2.3. La lisibilité des financements du projet.....	16
3.2.4. Le périmètre.....	18
3.3. Les conditions d'élaboration du contrat de PIM et les prochaines étapes.....	18
3.3.1. L'élaboration du contrat de Projet d'Intérêt Majeur.	18
3.3.2. Le processus réglementaire.....	19
Article IV – La gouvernance du contrat de Projet d'Intérêt Majeur Toulouse EuroSudOuest	20
Article V – La phase transitoire (2016 – 2020) de Toulouse EuroSudOuest	21
Article VI – Annexes.....	24

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161025-20161019-4-4D-
DE
Date de télétransmission : 25/10/2016
Date de réception préfecture : 25/10/2016

Préambule

Les nombreux projets d'aménagement urbain et d'équipements ferroviaires envisagés dans le secteur de la gare de Matabiau ont conduit dès l'origine, les partenaires de Toulouse EuroSudOuest à mettre en place une convention d'études pluriannuelle portant à la fois sur les aspects de développement ferroviaire, d'amélioration de l'intermodalité et d'aménagement urbain et basée sur une gouvernance partagée.

Dès 2011, et la présentation des résultats des premières études, les partenaires ont souhaité engager une réflexion sur les suites opérationnelles avec un double objectif :

- d'une part, maintenir les acquis de la gouvernance initiée en 2007,
- d'autre part, mettre en place un pilotage technique, juridique et financier adapté aux enjeux de long terme (20 ans) et de multi-maîtrise d'ouvrage.

L'Etat a ainsi, pris l'initiative d'étudier l'opportunité de créer une Opération d'Intérêt National au sens du code de l'urbanisme. Missionné en octobre 2011, le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) a présenté ses conclusions lors du Comité de Pilotage de mars 2012 sous la forme de 2 scénarios :

- la mise en place d'une Opération d'Intérêt National associée à la création d'un Etablissement Public d'Aménagement prenant en charge la mise en œuvre du projet urbain de Toulouse EuroSudOuest,
- le développement d'un partenariat opérationnel spécifique dans la continuité du dispositif de la convention d'études.

Le Comité de Pilotage a préféré conforter la dynamique existante et s'orienter vers un partenariat spécifique. Cette décision est liée à la qualité de la gouvernance locale mais aussi à la particularité de Toulouse EuroSudOuest qui, bien qu'il inclut une dimension urbaine importante, associe de façon très étroite, et dans un système foncier très contraint, développement ferroviaire, amélioration de l'intermodalité et aménagement urbain,

Cette position du Comité de Pilotage a trouvé très rapidement un prolongement dans l'ouverture faite par Madame Cécile Duflot, Ministre de l'Egalité des Territoires et du Logement, en décembre 2012, appelant à étudier la possibilité de « *mettre en place, autour du projet Matabiau, un partenariat de type contractuel entre tous les acteurs publics intéressés, inspiré des Contrats de développement territoriaux institués par la loi du Grand Paris* » (cf. annexes)

Les partenaires ont tout de suite perçu l'intérêt de ce type de contractualisation associant création ou développement des infrastructures de transport et aménagement urbain. Néanmoins, l'absence de cadre juridique dédié pouvait limiter l'efficacité d'un tel dispositif, la mise en œuvre de Toulouse EuroSudOuest ne permettant pas de dépasser une juxtaposition d'opérations portées par différents maîtres d'ouvrage.

C'est pourquoi, le législateur a créé le Projet d'Intérêt Majeur (PIM), dans la loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (dite « Loi ALUR »), en complément des Opérations d'Intérêt National et des dispositions spécifiques au Grand Paris.

Le Projet d'Intérêt Majeur (L. 350 -1 à 7 du Code de l'urbanisme) est une contractualisation à vocation opérationnelle permettant une coopération « public-public » (État, communes, EPCI, Conseil départemental, Conseil régional...) pour la réalisation de projets structurants.

Accusé de réception en préfecture 031-253100986-20161025-20161019-4-4D- DE Date de télétransmission : 25/10/2016 Date de réception préfecture : 25/10/2016
--

Le Comité de Pilotage d'octobre 2015, a, en application des dispositions inscrites dans la loi ALUR, et au vu des objectifs et avantages de ce nouveau cadre, validé l'engagement du travail de contractualisation du Projet d'Intérêt Majeur de Toulouse EuroSudOuest.

L'objectif des partenaires est de signer le Projet d'intérêt Majeur fin 2018 à l'issue d'une enquête publique unique permettant de déclarer à la fois l'intérêt majeur de ce projet et son intérêt public.

Nota : les plans et les schémas présentés dans ce document sont donnés à titre indicatif.

Accusé de réception en préfecture 031-253100986-20161025-20161019-4-4D- DE Date de télétransmission : 25/10/2016 Date de réception préfecture : 25/10/2016
--

Article I – Objet du protocole

Le Comité de Pilotage d'octobre 2015 a souhaité mettre en place un protocole d'accord préalable au Projet d'Intérêt Majeur avec trois objectifs :

- d'une part, préciser le contenu, la programmation et les conditions de mise en œuvre d'une phase transitoire de Toulouse EuroSudOuest (2016-2020), qui inclut des opérations qui sont distinctes du futur contrat de Projet d'Intérêt Majeur,
- d'autre part, définir les objectifs du futur contrat de Projet d'Intérêt Majeur dans une logique la plus intégratrice possible et ses conditions d'élaboration,
- enfin, inscrire le futur contrat de Projet d'Intérêt Majeur dans la gouvernance et le partenariat mis en place par la convention cadre d'études partenariales qui garantit la cohérence des décisions à l'échelle globale de Toulouse EuroSudOuest.

Par ailleurs, en complément du présent protocole, les partenaires s'engagent à définir les conditions de mise en œuvre techniques et financières pour les opérations et études relevant de la phase transitoire :

- en mettant en place un cadre financier ad hoc pour les phases PRO et REA des opérations constitutives de la phase transitoire,
- en prolongeant la convention cadre d'études partenariales sur une nouvelle période 2016-2020, afin de programmer et financer des études pré-opérationnelles.

Ainsi, une première convention financière portera sur une phase transitoire décrite à l'article V (phases PRO et REA), telle que validée lors du Comité de Pilotage d'octobre.

Par ailleurs, le présent protocole a également vocation à préparer les prochaines étapes d'élaboration du contrat de Projet d'Intérêt Majeur de manière à s'inscrire dans les objectifs du Comité de Pilotage d'octobre 2015.

A cet effet, les partenaires s'engagent à travailler collectivement à la formalisation du contrat de Projet d'Intérêt Majeur, conformément aux objectifs et conditions d'élaboration définis aux articles 3.2 et 3.3 des présentes. Il s'agit essentiellement, pour respecter les échéances définies par le Comité de Pilotage d'octobre 2015 ;

- d'arrêter la programmation du futur contrat de Projet d'Intérêt Majeur (les opérations « Pimables ») à l'automne 2016 de manière à engager l'étude d'impact avant la fin de l'année,
- d'organiser l'enquête publique unique du contrat de Projet d'Intérêt Majeur au printemps 2018 pour arrêter et signer le contrat fin 2018.

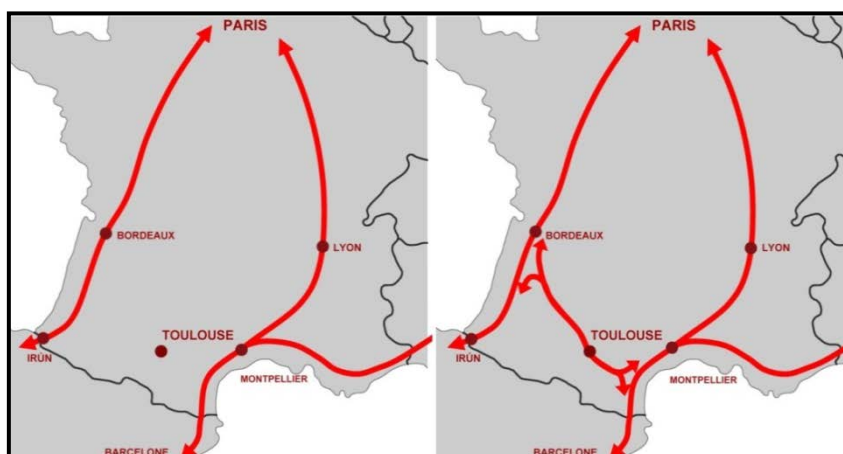
Enfin, les partenaires conviennent d'assurer le suivi technique et politique des engagements relevant du présent protocole, dans le cadre des instances partenariales de Toulouse EuroSudOuest, telles que définies dans la convention cadre d'études partenariale et confortées par le protocole d'accord.

Accusé de réception en préfecture 031-253100986-20161025-20161019-4-4D- DE Date de télétransmission : 25/10/2016 Date de réception préfecture : 25/10/2016
--

Article II – Objectifs de Toulouse EuroSudOuest

2.1. Le développement des capacités en gare de Toulouse Matabiau.

Les Grands Projets ferroviaires du Sud-Ouest (GPSO) redessinent la carte des transports à l'échelle de l'euro-région Occitanie. L'ouverture de la Ligne à Grande Vitesse Sud-Europe Atlantique (SEA) constitue la première étape d'une stratégie ambitieuse de positionnement à l'échelle européenne de la métropole toulousaine. Située dans les flux ouest – est, de l'Atlantique à la Méditerranée, elle permet l'amélioration des temps de parcours et la création d'un réseau nouveau de grande vitesse, tout en donnant l'occasion à la métropole toulousaine de multiplier les relations avec l'euro-région et la méditerranée, afin de faire valoir ses atouts et de jouer un rôle clef dans cette configuration nouvelle.



Carte 1 : Les lignes LGV existantes et futures.
Source : SNCF, Europolia.

La gare de Toulouse Matabiau, sixième gare française¹ est au centre d'une étoile ferroviaire et joue un rôle central dans la desserte régionale et nationale. L'augmentation constante de la fréquentation, le développement d'une offre ferroviaire à l'échelle de la Région, de la France et de l'Europe, impliquent une augmentation des capacités de la gare de Toulouse Matabiau : amélioration du confort des voyageurs sur les quais et dans les circulations verticales et souterraines, optimisation de l'exploitation par blocs.

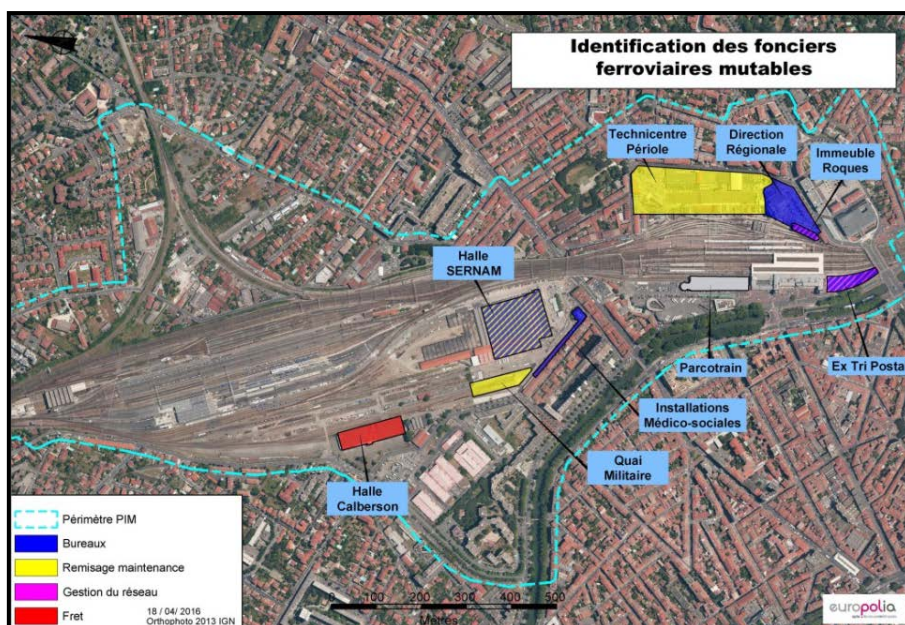
Le contenu et les conditions de réorganisation de la gare de Toulouse Matabiau font l'objet, dans le cadre de la convention d'études de Toulouse EuroSudOuest, d'un Plan Guide Ferroviaire et d'études préliminaires pour l'élargissement des quais et l'augmentation du nombre de voies d'une part, et le redéploiement du remisage des TER du quart nord est d'autre part.

La réorganisation du système ferroviaire de Toulouse Matabiau s'accompagnera d'un programme de libération de fonciers ferroviaires.

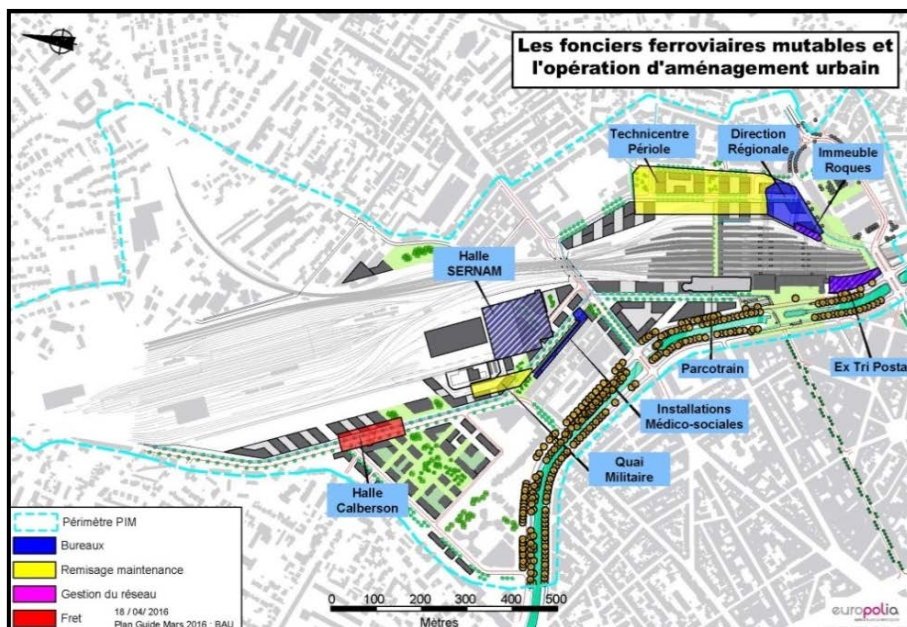
Dans le respect de la préservation des fonctionnalités ferroviaires actuelles et futures, les emprises foncières ferroviaires représentent les principales opportunités d'engendrer sur le territoire de nouveaux projets de développement urbain.

¹ Hors gares parisiennes.

Leurs libérations s'accompagnent d'une modernisation des infrastructures existantes et de la création de nouvelles permettant le redéploiement de certaines activités ferroviaires et le maintien d'une exploitation optimale de la gare au regard des perspectives de développement à venir se traduisant par un doublement de sa fréquentation annuelle (passage de 9 à 18 millions de voyageurs). L'identification des fonciers mutables permet d'envisager la réalisation d'un projet urbain confortant le rôle de centralité du territoire de projets.



Carte 2 : Identification des fonciers ferroviaires mutables
Source : SNCF, Europolia.



Carte 3 : Les fonciers ferroviaires mutables et l'opération d'aménagement urbain*.
Source : SNCF, Europolia.

* Version du Plan Guide Urbain basée sur l'hypothèse de transfert de la gare routière. Pour mémoire, deux hypothèses sont à l'étude : maintien ou transfert.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161025-20161019-4-4D-
DE
Date de télétransmission : 25/10/2016
Date de réception préfecture : 25/10/2016

2.2. Le développement du Pôle d'Echanges Multimodal de Toulouse Matabiau.

La gare de Toulouse-Matabiau accueille aujourd'hui 50 000 voyageurs par jour parmi lesquels 88% accèdent en transport en commun ou à pied au pôle d'échanges. Après 2030, ce seront environ 150 000 voyageurs par jour en gare de Toulouse. Pour prendre en compte l'ensemble des échanges dans une démarche de qualité et ainsi permettre l'amélioration de l'offre de transport en direction des usagers, la gare de Toulouse-Matabiau doit s'inscrire dans la dynamique des grandes gares européennes.

Le Pôle d'Echanges, lieu d'interconnexions entre les différents modes de transport de voyageurs, doit permettre de faciliter les parcours des usagers et d'offrir une meilleure lisibilité de ces parcours, en organisant l'imbrication des différents modes par des aménagements et des services. Cette imbrication de multiples modes de transport et de déplacement fait du Pôle d'Echanges Multimodal un objet complexe qui entremêle plusieurs maîtres d'ouvrage.

Le développement du Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) fera de Toulouse-Matabiau une grande gare multimodale contemporaine inscrite dans le réseau européen à travers :

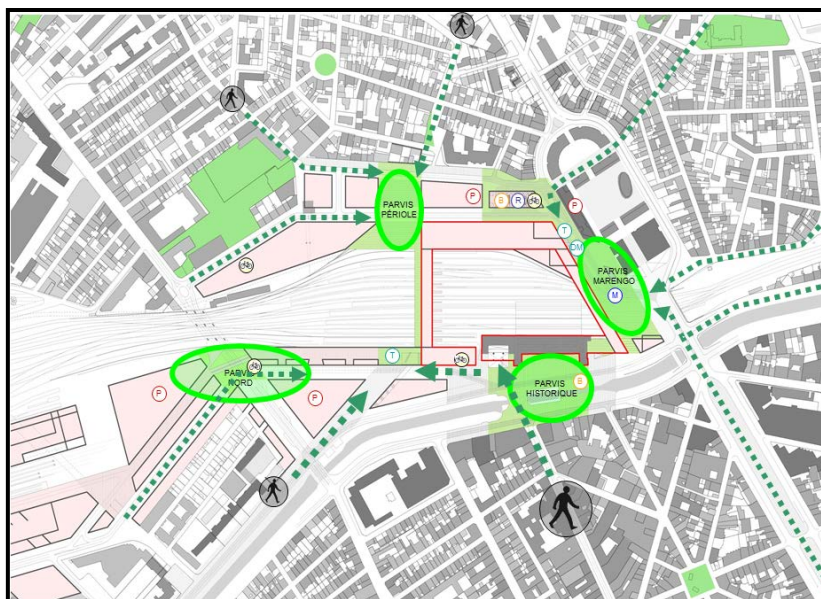
- L'amélioration des accès à la gare et des liaisons entre les quartiers :

Toulouse EuroSudOuest a vocation à mettre en valeur les espaces publics existants et développer une nouvelle offre en direction des habitants présents et futurs ainsi qu'aux usagers du PEM. Ainsi, le projet prévoit le réaménagement du parvis Canal en redéfinissant ses fonctions et leur répartition dans l'espace. Espace désorganisé et sans réelle interface avec la gare, le parvis Canal, où les divers modes de transport sont représentés, doit permettre l'ouverture aux piétons afin que l'usager retrouve sa place au sein d'un pôle d'échanges dont l'organisation devra lui paraître claire. Requalifié en continuité des aménagements de la rue Bayard, il favorisera le lien entre le pôle d'échanges et le centre historique dans un objectif d'extension de ce dernier. De plus, le projet de réaménagement prévoit une requalification du Canal du Midi afin de permettre la mise en valeur du Canal et de créer des continuités douces et de l'activité de loisirs.

Le PEM se verra renforcé par la création de trois nouveaux parvis : Marengo, Périole et Lyon. Ces aménagements amélioreront les liens entre la gare, le centre-ville et les quartiers environnants grâce à de nouveaux espaces publics de qualité. Ces parvis ouvriront véritablement la gare sur la ville et s'adapteront aux besoins des usagers en matière de mobilité par une nouvelle hiérarchie dans l'organisation de ces espaces.

Afin d'accompagner au mieux la mise en valeur des espaces publics et l'amélioration des liaisons entre les quartiers, Toulouse EuroSudOuest prévoit la requalification du Bâtiment Voyageurs en lien avec le développement de l'intermodalité, de l'offre de services et de commerces. Offrant ainsi une condition supplémentaire à la mise en valeur du parvis Canal, le Bâtiment Voyageurs représente aussi la porte d'entrée physique de l'agglomération dont la requalification est un vecteur essentiel d'attractivité du pôle d'échanges et de l'image de la métropole.

Accusé de réception en préfecture 031-253100986-20161025-20161019-4-4D- DE Date de télétransmission : 25/10/2016 Date de réception préfecture : 25/10/2016
--



Carte 4 : L'ouverture de la gare sur la ville : les quatre parvis du PEM de Toulouse-Matabiau
Source : Dossier de concertation sur le Plan Guide urbain*, Europolia, 2016.

* Version du Plan Guide Urbain basée sur l'hypothèse de transfert de la gare routière. Pour mémoire, deux hypothèses sont à l'étude : maintien ou transfert.

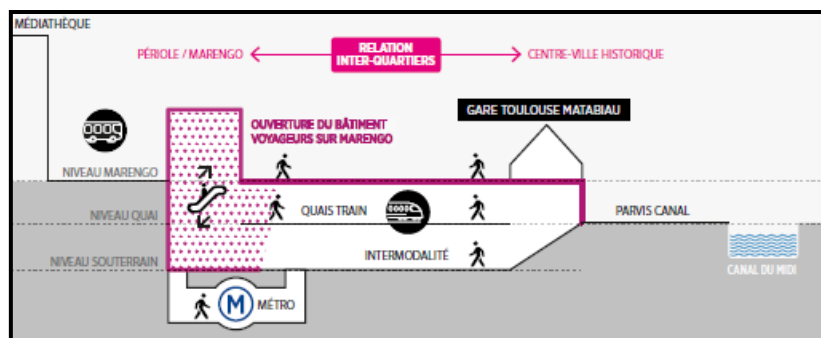
- L'organisation du Pôle d'Echanges Multimodal visant à améliorer l'intermodalité :

Le PEM organise dans un même lieu les échanges entre les différents modes de transport (TGV, Intercités, TER, Métro, Bus) et les déplacements individuels et doux (voitures, piétons, deux-roues). Orientées vers les pratiques des usagers, les ouvertures du Bâtiment Voyageurs sur Marengo et du parvis multimodal, ainsi que l'extension des espaces d'échanges ont pour but de faciliter au maximum, en recherchant à la fois confort et efficacité, l'accès aux différents modes de transports et les échanges entre eux.

La nouvelle ligne de métro Toulouse Aerospace Express, en complément des stations des lignes A et B existantes sur le territoire de projets, facilitera les liens entre les espaces structurants de la métropole toulousaine en confortant l'offre intermodale du PEM de Toulouse – Matabiau par une connexion avec la ligne A du métro et l'ensemble des modes de transport à proximité.

L'ensemble des aménagements et requalifications prévus dans le cadre des opérations menées pour développer le PEM participeront à améliorer le fonctionnement interne de la gare dans l'objectif de favoriser les échanges entre les modes de transport, à faciliter les liens entre les quartiers environnants, la gare et le centre historique et à fabriquer une nouvelle image du quartier et de la Métropole.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161025-20161019-4-4D-
DE
Date de télétransmission : 25/10/2016
Date de réception préfecture : 25/10/2016



Coupe du Pôle d'Echanges Multimodal de Toulouse – Matabiau

2.3. L'opération d'aménagement urbain de Toulouse EuroSudOuest.

Centre urbain positionné au cœur de l'agglomération toulousaine et des flux de transport, Toulouse EuroSudOuest sera doté d'un ensemble de fonctions et d'aménités qui en feront un quartier à vivre ouvert sur la Métropole, respectueux des principes de développement durable et soucieux de préserver dans un centre urbain une mixité sociale et fonctionnelle.

Une grande partie de ces composantes ainsi que les études, les acquisitions foncières et les travaux de l'opération d'aménagement urbain seront mis en œuvre à travers une ou plusieurs opérations d'aménagement (Article L-300.1 du code de l'urbanisme) confiée(s) par Toulouse Métropole à Europolia.

L'opération d'aménagement urbain de Toulouse EuroSudOuest répond aux enjeux d'une métropole moderne et européenne à travers :

- **La prise en compte des composantes environnementales et durables :**

Toulouse EuroSudOuest ne peut qu'être exemplaire en termes de qualité environnementale, aussi bien dans sa conception d'ensemble que dans chacune des réalisations qui le composeront progressivement. Au-delà de la nature même du projet, qui met les transports en commun au cœur d'une ville plus compacte, et qui rassemble donc les conditions essentielles d'un développement durable, sa mise en œuvre devra venir renforcer ce caractère. Il s'agira, bien sûr, de veiller à la performance énergétique de chaque nouveau bâtiment, à la place des espaces verts, aux qualités d'accessibilité du projet et à l'indispensable mixité sociale mais aussi le déploiement de réseaux d'énergie innovants (smart grids), de démarches de mutualisation des usages (stationnement en particulier) et d'économie circulaire.

- **Le prolongement et l'extension du centre-ville historique :**

Il s'agit, à travers une opération d'aménagement, de donner au centre-ville de Toulouse la dimension d'un véritable centre-ville de métropole européenne. Toulouse EuroSudOuest, en continuité avec le centre-ville historique, représente pour celui-ci un changement d'échelle : c'est non seulement sa dimension physique qui est agrandie, mais aussi sa dimension économique, en lui donnant la possibilité d'accueillir les fonctions (services publics et privés, commerces, entreprises) qui en feront l'un des moteurs essentiels du développement de la Métropole et de la Région

Dans le même temps, il importe de conserver et de renforcer tout ce qui fait la vitalité d'un vrai centre urbain, avec sa diversité d'habitat et d'activités, sa mixité sociale et fonctionnelle ainsi que ses équipements publics.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161025-20161019-4-4D-
DE
Date de télétransmission : 25/10/2016
Date de réception préfecture : 25/10/2016

Enfin, la nouvelle dimension donnée au centre-ville s'affirme comme une jonction entre la ville historique et la ville récente au Nord par de nouveaux liens inter-quartiers et entre les compositions urbaines.

- **Un positionnement économique stratégique en adéquation avec les ambitions européennes de la métropole :**

Toulouse EuroSudOuest se donne l'objectif de créer un pôle tertiaire en cœur de ville et à proximité directe des flux du PEM de Toulouse Matabiau, profitant de son attrait et de son accessibilité. Il s'agit de rééquilibrer le développement historique des activités économiques en périphérie toulousaine et, ainsi, de proposer une nouvelle offre économique au cœur de la Métropole avec environ 300 000 m² de bureaux et d'activités tertiaires.

Ce nouveau pôle tertiaire, en réponse à un manque de surfaces de bureaux dans le centre-ville, sera connecté à l'ensemble des pôles économiques métropolitains par une offre en transport en commun existante et améliorée (mise à 52 mètres du métro ligne A, développement des lignes de bus) ainsi que par la création de la troisième ligne de métro. Cette offre économique nouvelle sera reliée aux flux métropolitains, mais aussi aux flux régionaux, nationaux et européens par son positionnement au plus proche de la gare, de ses fonctions et de ses connexions.

- **Une nouvelle offre de logements :**

Toulouse EuroSudOuest produira une offre de logements diversifiés et adaptés aux enjeux métropolitains. La réalisation d'environ 2 000 nouveaux logements en cœur d'agglomération, en favorisant la mixité sociale, répond aux attentes des habitants présents et futurs ainsi qu'aux enjeux engendrés par la croissance démographique. Positionnée au plus près des transports en commun et des aménités du centre-ville, l'offre de logements respecte la mise en œuvre des objectifs de cohérence urbanisme – transports affichés dans les documents de planification stratégique.

Dans les quartiers constitués, Toulouse EuroSudOuest s'attache notamment à limiter les effets de gentrification potentiels engendrés par le renouvellement urbain. Ainsi, il doit permettre le maintien des grands équilibres du territoire en proposant une offre adaptée de nouveaux logements rendue possible par la poursuite de la stratégie foncière urbaine.

Cette nouvelle offre de logements s'inscrira en cohérence avec les documents d'urbanisme en vigueur et dans le respect des dispositions législatives relatives à la loi de mobilisation du foncier public. Le Comité Régional de l'Habitat et de l'Hébergement se verra présenter pour avis l'offre de production en logement de l'opération d'aménagement de Toulouse EuroSudOuest.

- **Le renforcement commercial du centre-ville de Toulouse :**

En complément de l'offre de logements et de bureaux, Toulouse EuroSudOuest proposera une offre de commerces, de services et de loisirs qui complétera le projet urbain et répondra à la fois à des besoins existants et aux nouveaux besoins créés par le projet.

L'opération d'aménagement urbain constitue une extension du centre-ville historique de Toulouse. De la même façon, l'offre commerciale et de services, qui devrait représenter une surface de plancher totale de 40 à 50 000 m², s'attachera à renforcer l'attractivité du centre actuel, en recherchant la complémentarité avec l'offre commerciale existante et l'offre commerciale destinée aux flux de voyageurs. Des « liaisons commerciales » seront facilitées pour concrétiser cette nouvelle dimension du centre-ville : commerces rue Bayard, parcours marchands dans les quartiers vers la gare, développement de commerces et de services accompagnant la requalification des allées Jean-Jaurès ...

Accusé de réception en préfecture 031-253100986-20161025-20161019-4-4D- DE Date de télétransmission : 25/10/2016 Date de réception préfecture : 25/10/2016
--

Le positionnement des commerces sur trois registres (commerces de gare, de proximité et de destination) répondra aux besoins multiples des habitants et salariés du centre de l'agglomération qui trouveront une offre alternative aux commerces de périphérie.



Carte 5 : Le projet urbain de Toulouse EuroSudOuest*
Source : Europolia, 2016.

* Version du Plan Guide Urbain basée sur l'hypothèse de transfert de la gare routière. Pour mémoire, deux hypothèses sont à l'étude : maintien ou transfert.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161025-20161019-4-4D-
DE
Date de télétransmission : 25/10/2016
Date de réception préfecture : 25/10/2016

Article III – Les objectifs et conditions d'élaboration du contrat de Projet d'Intérêt Majeur de Toulouse EuroSudOuest

3.1. Le bilan de la convention d'études partenariales 2009 – 2015

La convention-cadre d'études partenariales, signée en décembre 2009 et modifiée par avenants en janvier et décembre 2013, puis en 2015 pour prendre en compte les évolutions de Toulouse EuroSudOuest, a organisé la phase d'études en trois temps :

- **Temps 1** : les études de programmation sur la période 2009 - 2012 avec l'objectif de définir précisément les fonctionnalités des différents projets ferroviaires, urbains et multimodaux.
- **Temps 2** : les études pré-opérationnelles sur la période 2013 - 2016 visant à l'élaboration d'un plan guide pour la conception et la mise en œuvre de projets urbains et d'un plan guide ferroviaire.
- **Temps 3** : Les études préliminaires sur la période 2013 - 2015 portant sur le Pôle d'Echanges Multimodal de Toulouse-Matabiau et les études préliminaires ferroviaires.

La convention d'études a aussi défini un cadre de référence partagé par l'ensemble des partenaires, pour le pilotage technique et politique de Toulouse EuroSudOuest. Cette gouvernance s'organise autour de 3 instances partenariales que sont :

- Le Comité de Pilotage qui assure la coordination globale et le pilotage d'ensemble de la convention d'études.
- Le Comité Technique qui constitue le premier niveau d'orientation et de validation des études.
- La Coordination Technique Partenariale qui assure un lieu d'échanges technique, opérationnel, de suivi et de travail entre les partenaires.

En phase d'études, ces instances de pilotage jouent un rôle d'ensembliser des différentes études menées par les partenaires dans un objectif d'intégration, de cohérence et de gestion des interfaces entre le ferroviaire d'une part, le PEM et l'urbain qui composeront le PIM, d'autre part.

Il s'avère donc naturel que la gouvernance du futur contrat de Projet d'Intérêt Majeur de Toulouse EuroSudOuest s'inscrive dans ce cadre.

L'ensemble des études réalisées au sein de la convention d'études partenariales porte sur un montant d'investissement de 5.5 millions d'euros.

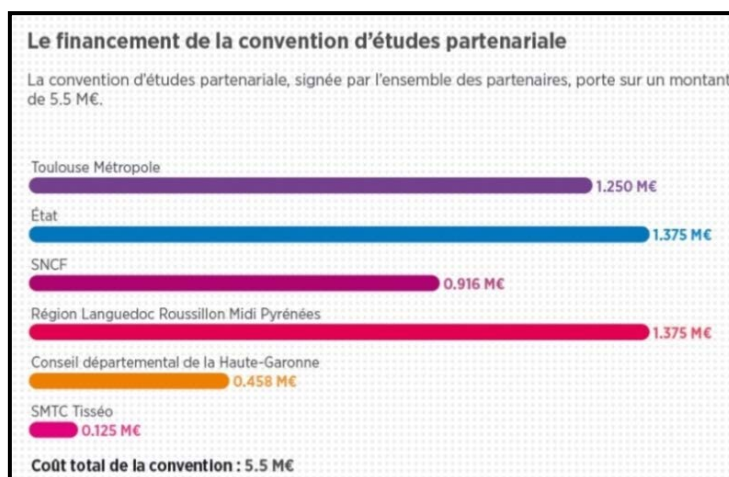


Schéma 1 : Répartition des financements de la convention d'études partenariales

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161025-20161019-4-4D-
DE
Date de télétransmission : 25/10/2016
Date de réception préfecture : 25/10/2016

La première phase d'études a abouti en mars 2012 à l'adoption par le Comité de Pilotage, du Schéma Directeur du Pôle d'Echanges Multimodal de Toulouse Matabiau et au Schéma Directeur ferroviaire.

Un groupement de commandes incluant SNCF Gares & Connexions, le Conseil Départemental, SMTC-Tisséo et Toulouse Métropole a été créé pour réaliser en commun des études préliminaires en vue de compléter cette première approche.

Les études préliminaires ferroviaires, même si elles participent d'un processus de pilotage moins intégré, s'inscrivent, elles aussi, dans une démarche coordonnée avec une mission de synthèse rattachée aux études préliminaires d'élargissement des quais et d'augmentation du nombre de voies.

L'engagement en 2013, des études du plan guide urbain et du plan guide ferroviaire a permis aux partenaires de franchir une nouvelle étape en travaillant à la mise en forme, dans le temps et dans l'espace, des résultats des études de programmation.

Les deux premières phases du plan guide urbain (diagnostic et fondamentaux) ont d'ores et déjà été présentées dans les instances de gouvernance de Toulouse EuroSudOuest. Le contenu complet du plan guide urbain sera présenté pour validation au Comité de Pilotage du 8 juillet 2016.

Les études du plan guide ferroviaire seront présentées aux partenaires en octobre 2016. Elles seront suivies d'une phase de validation interne à SNCF dont le calendrier sera à préciser.

Il sera alors nécessaire de mettre en cohérence l'ensemble des plans guides urbain, PEM et ferroviaire, notamment concernant les zones géographiques en interface.

La convention cadre d'études partenariales sera prorogée, sous forme d'avenant, sur une nouvelle période 2016-2020, afin d'une part, d'assurer le suivi et le financement de la phase d'études y afférent, et d'autre part, de consacrer le mode de gouvernance défini dans ladite convention, en tant que dispositif de gouvernance commun à l'ensemble des opérations en lien avec Toulouse EuroSudOuest.

3.2. Les objectifs du Projet d'Intérêt Majeur.

La signature d'un Projet d'Intérêt Majeur doit permettre la mise en œuvre du projet d'aménagement urbain et du PEM de Toulouse Matabiau dans la continuité des acquis de la phase d'études :

- d'une part, en organisant les conditions d'études et de réalisation d'un projet complexe,
- d'autre part, en optimisant les procédures qui se rattachent à chacune des opérations qui composent le futur Projet d'Intérêt Majeur. Ce processus d'optimisation des procédures à l'échelle du PIM s'inscrit pleinement dans les évolutions en cours en matière de droit de l'environnement,
- enfin, en définissant un cadre financier donnant, aux maîtres d'ouvrage et aux financeurs, de la visibilité sur les participations à mobiliser.

Parmi l'ensemble des opérations envisagées à l'issue de la convention d'études partenariales 2009 – 2015, certaines ont émergé comme un tout constitutif d'un même projet. Ce sont celles-ci qui constituent le PIM.

Accusé de réception en préfecture 031-253100986-20161025-20161019-4-4D- DE Date de télétransmission : 25/10/2016 Date de réception préfecture : 25/10/2016
--

En revanche, de par leur nature, d'autres opérations n'ont pas eu vocation à intégrer le PIM. Il s'agit notamment des opérations strictement ferroviaires, et celles de la « phase transitoire ».

Néanmoins, les partenaires, soucieux de gérer au mieux les interfaces entre les opérations ferroviaires, urbaines et multimodales, ont souhaité conserver un partenariat fortement structuré en inscrivant le pilotage du futur contrat de Projet d'Intérêt Majeur et des futures opérations ferroviaires dans le cadre des instances partenariales mises en place par la convention cadre en 2009.

3.2.1. Une organisation adaptée à la complexité du projet.

La réalisation du projet urbain et du PEM de Toulouse Matabiau s'inscrit dans un environnement très complexe marqué par l'absence de foncier disponible, un PEM en exploitation et une forte imbrication des différents modes de transports à l'intérieur d'un espace limité.

La gestion de cette complexité doit se faire de façon optimale pour l'usager du Pôle d'Echanges Multimodal et l'habitant, qui recherchent un système de transports performant et un espace urbain fluide et confortable indépendamment des périmètres de compétence et des domanialités.

Le contrat de PIM va permettre aux maîtres d'ouvrage et aux financeurs de définir une programmation des opérations cohérente et d'organiser le processus d'études et de réalisation en conséquence. L'objectif est d'arriver à améliorer très vite le fonctionnement de la ville et du PEM de Toulouse Matabiau.

Par ailleurs, en réunissant dans une même démarche, les acteurs de l'aménagement urbain et de l'intermodalité, le contrat de PIM représente une opportunité pour programmer la réalisation du projet urbain, au plus près du projet de transport. Cet enjeu est d'autant plus fort, que sur la durée du PIM, les fonciers ferroviaires et urbains qui seront libérés, bénéficieront d'une desserte par la 3^{ème} ligne de métro – Toulouse Aerospace Express.

Enfin, le contrat de PIM est porteur d'une stratégie foncière conçue et mise en œuvre à l'échelle de son périmètre en y intégrant, outre un calendrier prévisionnel de libération, l'ensemble des sujets à traiter qu'ils relèvent du contenu des reconstitutions préalables, de la dépollution, des dévoiement de réseaux, des montages immobiliers et financiers.

3.2.2. L'optimisation des procédures.

En 2015, un recensement des procédures a été conduit à la fois à l'échelle globale du projet Toulouse EuroSudOuest mais aussi à l'échelle plus fine des opérations.

En plus des dispositions réglementaires propres à chaque opération, neuf motifs d'enquêtes publiques ont été identifiés à l'échelle du projet :

- Mise en compatibilité PLU / SCoT
- Etude d'impact / Evaluation environnementale
- Cas par cas (programmes pouvant relever du Code de l'environnement)
- Déclaration d'Utilité Publique (DUP)
- Parcellaire – Expropriation
- Permis de construire / Permis d'aménager
- Classement / Déclassement de voiries
- Autorisation Loi sur l'eau
- Autorisation ICPE

Accusé de réception en préfecture 031-253100986-20161025-20161019-4-4D- DE Date de télétransmission : 25/10/2016 Date de réception préfecture : 25/10/2016
--

Pour les partenaires, une gestion au cas par cas de chaque procédure génère des risques juridiques et calendaires. La gestion des procédures doit donc se concevoir et se mettre en œuvre de façon globale.

Ce principe va dans le sens de l'évolution du droit de l'environnement et d'une approche de l'évaluation environnementale « par projet » en lieu et place de l'actuelle évaluation « par procédure », qui est traduite dans les projets d'ordonnance qui seront pris en application de l'article 106 de la loi du 6 août 2013 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques.

Le Projet d'Intérêt Majeur permet d'organiser la coordination des acteurs pour anticiper et mettre en œuvre les dispositions prévues par la future ordonnance sur « l'évaluation environnementale des plans, programmes et projets » soumise à l'avis du Conseil National de la Transition Énergétique (CNTE) le 16 février dernier. Ce texte, issu de la transposition de la directive européenne 2014/52/UE dans le droit français, conduit à appréhender globalement les impacts d'un projet, quelles que soient les maîtrises d'ouvrages en présence.

Cette approche est en conséquence radicalement différente de l'approche actuelle, pour laquelle l'évaluation environnementale est associée aux autorisations sollicitées par les maîtres d'ouvrage selon les éléments de projet.

Par ailleurs, l'évaluation environnementale devient également un processus, depuis « l'amont » matérialisé par la concertation publique sur le projet, jusqu'à « l'aval », constitué par l'enquête publique.

Le contrat de Projet d'Intérêt Majeur permet de s'inscrire dans cette nouvelle approche de l'évaluation environnementale. Il assure la coordination des partenaires en vue :

- de porter le processus d'évaluation environnementale depuis la concertation jusqu'à l'enquête publique unique,
- de produire une étude d'impact unique, cette étude d'impact valant par ailleurs étude d'impact pour les objets constitués en son sein, dès lors que leur niveau de définition est suffisamment précis au moment de l'enquête publique.

Cette dimension apportée par le Projet d'Intérêt Majeur comme support à l'évolution du droit de l'environnement et de l'utilité publique participe également à l'amélioration de la participation du public aux décisions publiques, qui est là encore une des évolutions prochaines du droit français (projet d'ordonnance sur la « démocratisation du dialogue environnemental » soumis au CNTE le 16 février dernier).

En complément des effets juridiques directs du Projet d'Intérêt Majeur, il existe une opportunité pour les partenaires du PIM, à définir et mettre en place une planification réglementaire, couvrant l'ensemble des motifs d'enquête publique de celui-ci pour essayer de les regrouper autour d'une procédure d'enquête publique unique, qui pourrait se dérouler mi-2018 et porter a minima sur les motifs suivants : Déclaration d'Utilité Publique (DUP), parcellaire – expropriation, permis de construire – permis d'aménager, classement – déclassement de voiries.

Les autres motifs d'enquête renvoient à des niveaux d'études qui ne seront pas disponibles à cette échéance.

Les objets et les maîtrises d'ouvrage seront définis plus précisément au moment du cadrage préalable de l'étude d'impact en fonction de l'avancement des études et du niveau de définition des opérations incluses dans le futur contrat de Projet d'Intérêt Majeur.

3.2.3. La lisibilité des financements du projet.

Accusé de réception en préfecture 031-253100986-20161025-20161019-4-4D- DE Date de télétransmission : 25/10/2016 Date de réception préfecture : 25/10/2016
--

Toulouse EuroSudOuest représente un volume d'investissement public estimé à 1 milliard d'euros à l'échéance du projet (2035). Ce montant couvre l'ensemble des composantes des opérations étudiées dans le cadre de la convention d'études qu'elles soient ferroviaires, urbaines ou multimodales.

Les montants en jeu, la diversité des opérations et des maîtrises d'ouvrage et la durée du projet ne permettent pas de mettre en place un mécanisme financier unique, garantissant la réalisation d'EuroSudOuest.

Néanmoins, le Projet d'Intérêt Majeur, en fédérant, dans une même approche, ses différents partenaires publics offre la possibilité d'élaborer en commun une programmation pluriannuelle des investissements (PPI), calée au plus juste sur l'avancée opérationnelle du projet et annexée au contrat. Chaque partenaire peut ainsi se positionner sur la stratégie de mise en œuvre du projet et anticiper les besoins de financement à venir.

L'élaboration et la validation d'une PPI Toulouse EuroSudOuest, participent aussi directement à la crédibilité du PIM en identifiant un phasage opérationnel compatible avec les montants de participation publique susceptible d'être mobilisée.

Le travail sur l'ordonnancement du PIM sera à ce titre essentiel car il permettra d'identifier les différentes étapes, et les coûts qui s'y rattachent, nécessaires à la mise en œuvre de chacune de ses composantes.

La création d'une opération publique d'aménagement, à l'intérieur du périmètre du PIM, constituera, par ailleurs, un dispositif classique pour faire le lien entre les recettes générées par les développements immobiliers et le financement des espaces publics. Pour les opérations de renouvellement urbain, au sein des quartiers situés en limite du périmètre de PIM, la mise en place de Projets Urbains Partenariaux complètera utilement ce dispositif.

Le protocole foncier qui sera signé entre le groupe SNCF, Toulouse Métropole et Europolia précisera, en outre, les mécanismes de prise en charge des participations aux équipements liés à la valorisation des fonciers ferroviaires, et les mécanismes de prise en charge des libérations/reconstitutions des fonciers ferroviaires.

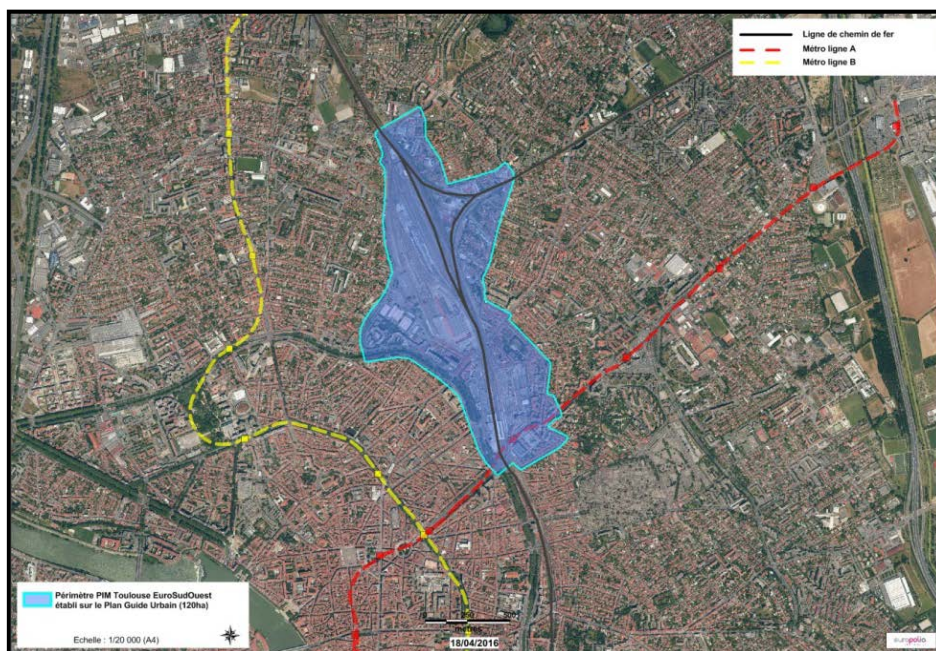
Enfin, l'un des principaux enjeux financiers du contrat de Projet d'Intérêt Majeur réside dans la définition du modèle financier du Pôle d'Echanges Multimodal de Toulouse Matabiau. L'interpénétration des fonctions, des flux et des usages est incompatible avec un montage opérationnel et financier reposant exclusivement sur l'organisation actuelle des maîtrises d'ouvrage et des domanialités.

En complément des résultats techniques et des études préliminaires qui détermineront un montant de travaux à réaliser, les partenaires du Projet d'intérêt Majeur seront donc amenés à se prononcer sur un montage associé, de manière à s'assurer de sa faisabilité financière tant en investissement qu'en fonctionnement.

Accusé de réception en préfecture 031-253100986-20161025-20161019-4-4D- DE Date de télétransmission : 25/10/2016 Date de réception préfecture : 25/10/2016
--

3.2.4. Le périmètre.

Le périmètre du Projet d'Intérêt Majeur s'établit sur le périmètre du Plan Guide Urbain, soit 120 hectares. Cependant, toutes les opérations comprises ou intervenantes dans ce périmètre n'ont pas nécessairement vocation à intégrer le contrat de PIM. Les partenaires définiront ensemble, en amont de la future étude d'impact, les opérations qui relèvent du PIM et celles qui relèvent de projets distincts.



Carte 6 : Périmètre du Projet d'Intérêt Majeur.
Réalisation : Europolia, 2016.

3.3. Les conditions d'élaboration du contrat de PIM et les prochaines étapes.

Les signataires du présent protocole s'engagent à travailler collectivement à l'élaboration du contrat de Projet d'Intérêt Majeur.

Les prochaines étapes sont répertoriées dans un planning d'élaboration du contrat de PIM en annexe du présent protocole.

3.3.1. L'élaboration du contrat de Projet d'Intérêt Majeur.

L'élaboration du contrat de PIM s'inscrira dans le partenariat issu de la phase d'études et réaffirmé dans le présent protocole. L'objectif étant d'en partager le contenu entre les partenaires de Toulouse EuroSudOuest.

Dans un premier temps d'élaboration du contrat de PIM, les partenaires définiront les fondamentaux de ce dernier, et notamment, les opérations dites « pimables » qui ont vocation à intégrer le futur contrat et les modalités de mise en œuvre du contrat.

L'identification des opérations « pimables » est une étape essentielle dans l'élaboration du contrat de PIM. Elle s'avère déterminante pour la suite du calendrier.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161025-20161019-4-4D-
DE
Date de télétransmission : 25/10/2016
Date de réception préfecture : 25/10/2016

En effet, les opérations du PIM Toulouse EuroSudOuest seront la consistance des éléments présentés à enquête publique. Il s'avèrera donc indispensable, le plus en amont possible, d'apporter aux opérations identifiées les précisions nécessaires, tant en termes de contenu que de calendrier de réalisation.

Le PIM sera décomposé en fonction de la précision et des temporalités de réalisation des différentes opérations. Les opérations les plus lointaines et ayant des niveaux de définitions inférieurs feront l'objet d'enquêtes publiques ultérieures.

Parallèlement, les partenaires devront mettre au point les conditions d'exécution du contrat de PIM et plus particulièrement les modalités de modification, de révision, de résiliation et de litige. S'agissant d'un partenariat « public – public », l'objectif est de sécuriser les engagements des partenaires, sans pour autant, en complexifier inutilement l'exécution.

Dans un deuxième temps d'élaboration, début 2017, les partenaires approfondiront et finaliseront le contrat de PIM en vue de son arrêt en Comité de Pilotage, prévu en juillet 2017. Il s'agira aussi d'arrêter précisément la programmation du projet, notamment en matière de logements, conformément aux dispositions de la loi ALUR mais aussi de dégager une stratégie financière pour les premières phases du projet.

Cette deuxième phase d'élaboration sera rendue possible par la restitution, la mise en cohérence et la validation dans les diverses instances internes des partenaires de l'ensemble des études en cours à l'échéance au 1^{er} semestre 2017(plans guides urbain et ferroviaire, études préliminaires du PEM et ferroviaire).

Après l'arrêt du projet de contrat de PIM et la finalisation de l'étude d'Impact, les partenaires engageront la première enquête publique du PIM.

3.3.2. Le processus réglementaire.

Le bilan de la première phase de concertation réglementaire sur le Plan Guide urbain a été voté le 30 juin 2016 par le Conseil Métropolitain. Il constitue un préalable à la création d'une ou plusieurs opération(s) d'aménagement pour la mise en œuvre du projet urbain.

La deuxième étape de concertation de Toulouse EuroSudOuest portera sur le PEM de Toulouse Matabiau. Son contenu et ses modalités auront été définis puis validés dans les instances de chaque maître d'ouvrage après la restitution au dernier trimestre 2016 des plans guides, des études préliminaires du PEM de Toulouse Matabiau et ferroviaire et de leurs interfaces.

Une concertation Inter-Administrative (CIA), dédiée au projet de Toulouse EuroSudOuest, a été mise en place en janvier 2016, à l'initiative du Préfet de la Haute-Garonne.

Une restitution des études de l'état initial de l'environnement lancé en janvier 2016, est prévue en assemblée plénière de la CIA en septembre 2016. L'objectif est de présenter début 2018, le premier dossier d'enquête publique au printemps 2018.

La première Déclaration d'Utilité Publique pourra ainsi être prononcée fin 2018 et permettre l'approbation du contrat de PIM en Comité de Pilotage et sa signature.

Accusé de réception en préfecture 031-253100986-20161025-20161019-4-4D- DE Date de télétransmission : 25/10/2016 Date de réception préfecture : 25/10/2016
--

Article IV – La gouvernance du contrat de Projet d'Intérêt Majeur de Toulouse EuroSudOuest

La convention-cadre, signée en 2009, a structuré dans le temps, un système de gouvernance solide associant l'ensemble des acteurs publics et portant sur l'ensemble des enjeux de Toulouse EuroSudOuest : amélioration de l'intermodalité, développement ferroviaire et aménagement urbain.

Ce système associe maîtres d'ouvrage et financeurs et s'appuie sur un Comité de Pilotage qui valide les décisions et un Comité Technique qui organise la mise en œuvre et le suivi opérationnel de Toulouse EuroSudOuest à partir des orientations fixées par le Comité de Pilotage. Il est laissé la possibilité, en fonction des sujets soulevés, d'associer au Comité de Pilotage et au Comité Technique, tout acteur, public ou privé, visés dans les opérations de Toulouse EuroSudOuest.

Il implique aussi le positionnement d'une fonction d'animation, de coordination et d'assemblage, admise par l'ensemble des partenaires, assurée par Europolia – SPLA de Toulouse Métropole, garante dans le temps et dans l'espace, des projets et du partenariat. Néanmoins, elle n'a pas vocation à se substituer aux compétences et aux responsabilités de chaque maître d'ouvrage et/ou partenaire – en phase étude comme en phase opérationnelle.

Les partenaires disposent ainsi d'un lieu d'échange et de validation partenariale, qui ne se substitue pas aux processus de validation interne propres à chaque maître d'ouvrage. Ils se proposent de conserver pour le PIM TESO cette gouvernance qui permet d'appréhender et de répondre à sa complexité et à l'imbrication des maîtres d'ouvrage, notamment au sein du PEM.

En complément, les partenaires de Toulouse EuroSudOuest conviennent, en phase opérationnelle, de maintenir un système de gouvernance partenarial « supra-projets », incluant les opérations de la phase transitoire, le PIM TESO et les opérations ferroviaires.

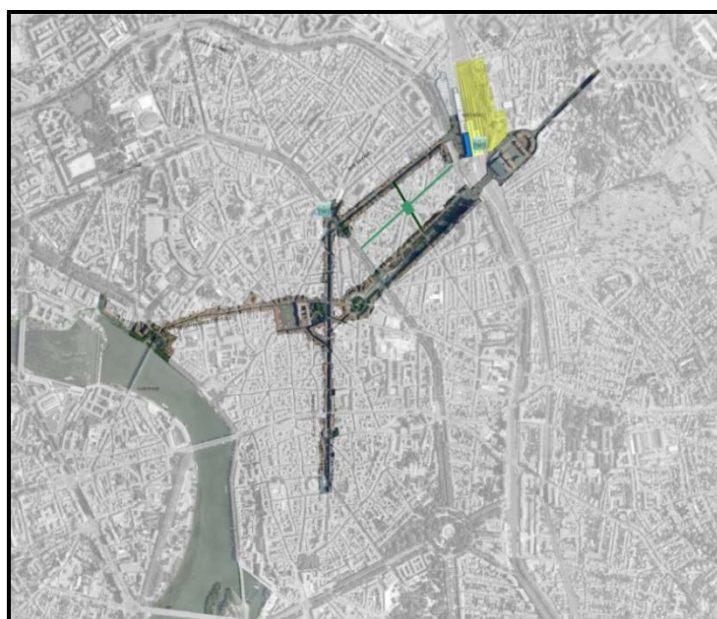
C'est pourquoi, les partenaires de Toulouse EuroSudOuest souhaitent maintenir et adapter, en phase opérationnelle, le système de gouvernance conçu et mis en place par la convention cadre signée en décembre 2009.

Accusé de réception en préfecture 031-253100986-20161025-20161019-4-4D- DE Date de télétransmission : 25/10/2016 Date de réception préfecture : 25/10/2016
--

Article V – La phase transitoire (2016 – 2020) de Toulouse EuroSudOuest

A l'issue de la convention d'études 2009 – 2015, les partenaires de Toulouse EuroSudOuest lors du Comité de Pilotage d'octobre 2015 ont décidé de mettre en place une phase transitoire, distincte du PIM et des opérations ferroviaires. Cette phase, dont la réalisation débutera début 2017, inclut des opérations, qui permettent d'améliorer à court terme, le fonctionnement du PEM actuel et de ses abords, sans une refonte en profondeur de son organisation et sans interface avec le système ferroviaire.

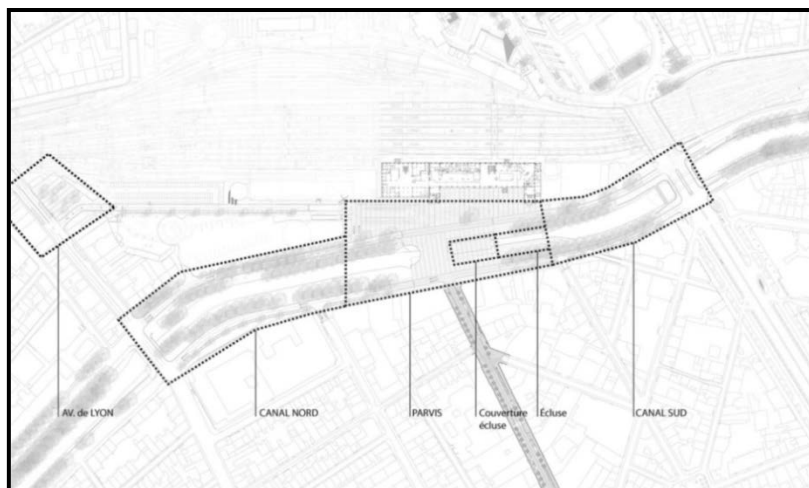
Le contenu de la phase transitoire, qui porte principalement sur les espaces publics, s'inscrit en continuité des aménagements engagés dans le centre-ville historique de Toulouse. Cette phase vient renforcer la place du PEM de Toulouse Matabiau dans l'armature urbaine et dans le système de transport de l'agglomération de Toulouse. Elle accompagne aussi, la mise en service de la LGV Tours – Bordeaux, entraînant la réduction d'une heure du temps de parcours entre Toulouse et Paris.



Carte 7 : La continuité des espaces publics avec le Pôle d'Echanges Multimodal de Toulouse-Matabiau.

Ces premières réalisations portent sur le réaménagement des espaces publics sur la séquence du pont Riquet au pont Matabiau et de façade à façade, et comprend, de plus, la reprise de l'émergence du métro et la mise en accessibilité du souterrain d'accès, l'aménagement du parvis Lyon - en lien avec la restructuration de la desserte du paratrain vers l'avenue de Lyon, les premiers aménagements du Bâtiment Voyageurs (rénovation de la marquise et de la façade du bâtiment historique) et du PEM (amélioration du fonctionnement de la salle d'échanges).

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161025-20161019-4-4D-
DE
Date de télétransmission : 25/10/2016
Date de réception préfecture : 25/10/2016



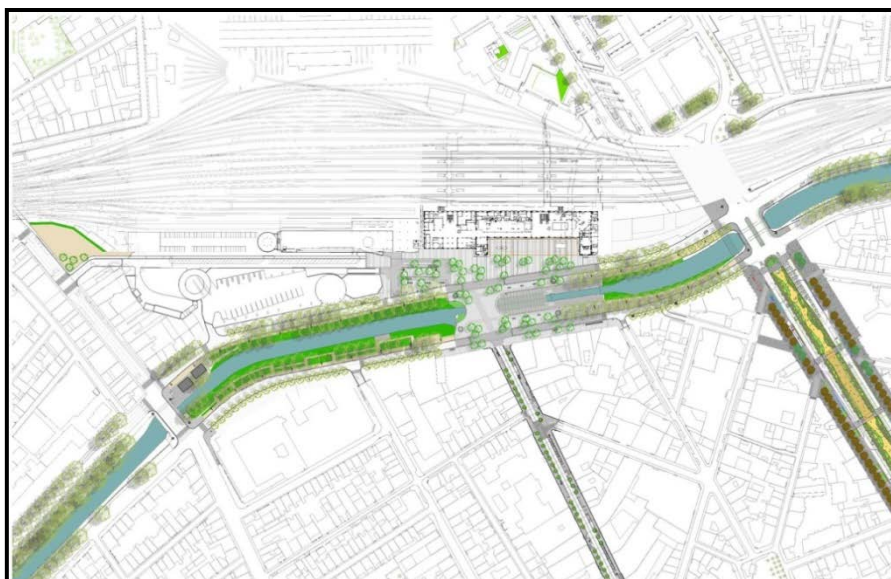
Carte 8 : Séquence d'aménagement du projet de réaménagement du parvis Canal

Le réaménagement de la séquence prévoit une nouvelle hiérarchisation des modes de transport. Les voies de communication longeant le Canal du Midi seront retraitées en continuité de la rue Bayard et organiseront la circulation en deux voies de chaque côté. Afin d'offrir une visibilité du Bâtiment Voyageurs et de l'accès au métro, et une facilité d'accès, le pont Bayard sera consacré aux modes doux avec une voie de bus en site propre. Ainsi, l'espace au sortir de la gare sera restructuré pour laisser la part majoritaire aux modes doux. La dépose-minute et les emplacements taxis s'établiront à proximité du Bâtiment Voyageurs, en lien avec la requalification de la desserte vers le parvis Lyon.

Le réaménagement des berges permettra de recomposer les continuités douces, de mettre en valeur le parc urbain linéaire que représente le Canal du Midi afin de favoriser les activités de loisirs et de tourisme.

Ce traitement des berges redonnera au Canal toute sa valeur patrimoniale en améliorant la visibilité de la ville vers le Canal et du Canal vers la ville (traitement de la végétation), en requalifiant la maison éclusière (restaurant/brasserie), l'embarcadère et le chemin de halage.

L'élargissement du pont Bayard, par un aménagement réversible, permettra de favoriser davantage les liens entre la gare et la ville dans un objectif de lisibilité et de visibilité de la gare. Il favorisera l'émergence d'une nouvelle relation entre les pratiques liées au parvis de la gare et le Canal en permettant aux modes doux de s'établir au-dessus de ce dernier, dans un contexte sécurisé, offrant ainsi un nouveau point de vue.



Carte 9 : Projet de réaménagement du parvis Canal, du parvis Lyon et du Canal du Midi.

Document en cours de concertation

Outre, l'aménagement des espaces publics du parvis canal et des opérations d'amélioration du PEM actuel de Toulouse Matabiau, la phase transitoire inclut les premières libérations de fonciers ferroviaires mutables (ex tri-postal, halle SERNAM, Technicentre de Périole et quai militaire).

Pour permettre la réalisation de la phase transitoire et la définition des conditions financières de sa mise en œuvre, les partenaires conviennent de mettre en place des conventions financières pour les phases PRO et REA, d'une part, et de prolonger par avenant la convention cadre d'études partenariales pour la programmation et le financement des études pré-opérationnelles, d'autre part. La convention cadre d'études partenariales, ainsi modifiée, aura également vocation à assurer la gouvernance technique et politique de ladite phase.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161025-20161019-4-4D-
DE
Date de télétransmission : 25/10/2016
Date de réception préfecture : 25/10/2016

Article VI – Annexes

- Lettre de Madame la ministre du logement et de l'égalité des territoires au président de Toulouse Métropole
- Calendrier prévisionnel d'élaboration du contrat de Projet d'Intérêt Majeur

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161025-20161019-4-4D-
DE
Date de télétransmission : 25/10/2016
Date de réception préfecture : 25/10/2016

Pour l'Etat

Pascal MAILHOS
Préfet de la Région
Occitanie

Pour la SNCF

BENOIT QUIGNON
Directeur Général de SNCF Immobilier

Pour SNCF Réseau

Pierre BOUTIER
Directeur Territorial
Midi Pyrénées

Pour SNCF Mobilités

Jacques RASCOL
Directeur Régional
Languedoc Roussillon Midi Pyrénées

Pour SNCF Gares & Connexions

Patrick ROBERT
Directeur de SNCF Gares & Connexions

Pour le Conseil Régional Occitanie,

Carole DELGA
Présidente de la Région Occitanie

**Pour le Conseil départemental
De la Haute-Garonne,**

George MÉRIC
Président du Conseil départemental
de la Haute-Garonne

Pour le SMTC-Tisséo

Jean-Michel LATTES
Président SMTC-Tisséo

Pour Toulouse Métropole

Jean-Luc MOUDENC
Président de Toulouse Métropole

Pour Europolia

Alain GARÈS
Directeur Général d'Europolia

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161025-20161019-4-4D-
DE
Date de télétransmission : 25/10/2016
Date de réception préfecture : 25/10/2016

Signé le 5/11/2012
Section affaires publiques

MINISTÈRE DE L'ÉGALITÉ DES TERRITOIRES ET DU LOGEMENT

La ministre

Paris, le

Référence : CP/A12016509-D12013988
vos réf. : PC/PM-12-097 362-d

Monsieur le Président, *cher Pierre,*

Vous avez bien voulu me faire part de votre souhait de voir qualifier le projet d'aménagement urbain de la gare de Toulouse Matabiau, d'« opération d'intérêt national ».

L'arrivée, programmée en 2020, de la ligne ferroviaire à grande vitesse Bordeaux-Toulouse doit s'accompagner d'une évolution profonde de la gare de Toulouse Matabiau et des quartiers adjacents, pour permettre à l'agglomération toulousaine de bénéficier au mieux des retombées de ce projet structurant pour tout le grand sud-ouest.

Je souhaite avant tout saluer la démarche partenariale et concertée que vous avez voulue et que vous animez avec l'ensemble des acteurs publics concernés autour de ce projet. C'est la qualité de cette concertation qui a permis à l'Etat de se saisir dès l'amont des enjeux soulevés par la transformation urbaine de ce site.

Sur la suggestion du préfet de la région Midi-Pyrénées, le Gouvernement a ainsi décidé de missionner le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) sur ce projet et notamment sur l'opportunité de qualifier d'opération d'intérêt national (OIN) un périmètre à définir autour de la gare.

J'ai l'honneur de vous transmettre, ci-joint, le rapport définitif remis par les membres de cette mission. Je souscris à l'ensemble des conclusions de leur expertise, dont je retiens en particulier trois éléments.

Tout d'abord, la méthode de concertation et de réflexion que vous portez est bien adaptée aux enjeux de ce projet et devrait permettre l'émergence de solutions urbaines et techniques de qualité, dès que l'ensemble des conclusions des études commanditées auront été rendues et discutées. Telles qu'elles sont engagées, ces études et réflexions démontrent déjà le grand intérêt de tous les partenaires publics à accompagner de concert la réussite de cette opération.

...

Monsieur Pierre COHEN
Président de la Communauté d'agglomération du Grand Toulouse
Maire de Toulouse
1 place de la Légion d'honneur
BP 35821
31505 TOULOUSE CEDEX 5

En deuxième lieu, le choix pour l'État de qualifier un périmètre de projet en OIN suppose d'abord l'existence d'enjeux de développement et d'aménagement à grande échelle : création et renouvellement de logements et de bureaux, grands équipements, etc. Au-delà, l'opération doit porter un certain nombre d'objectifs qualitatifs et quantitatifs en termes de durabilité et de qualité urbaines. Je ne doute pas que vos exigences en la matière soient à la hauteur des attentes de l'État, mais il a semblé aux membres de la mission que l'état de définition actuel du programme ne permettait pas d'en mesurer exactement l'ampleur et l'ambition.

Enfin, la pratique constante pour les OIN à vocation d'aménagement veut qu'elles soient assorties de la création par l'État d'un outil partenarial à qui serait confié la conduite des opérations. Il s'agit généralement d'un établissement public d'aménagement, tel que celui créé récemment pour l'opération Bordeaux-Euratlantique. La mission conduite par le CGEDD n'a pas clairement fait ressortir l'opportunité ni la volonté des décideurs locaux qu'un tel outil soit créé autour de Matabiau.

Ces considérations me portent à croire que, si le Grand Toulouse et le Gouvernement partagent de grandes ambitions pour Toulouse Matabiau, la décision de créer une OIN serait sans doute aujourd'hui prématurée.

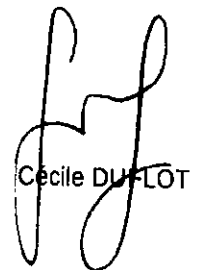
Je vous rejoins cependant quant à l'intérêt que l'État continue de s'associer étroitement à la définition et à la mise à œuvre de cette opération, selon des modalités dont le caractère innovant, sinon inédit, rendrait compte des enjeux forts qui pèsent sur ce projet du Grand Toulouse.

Sans présumer de l'issue des travaux de concertation que le ministère de l'Egalité des territoires et du Logement a entrepris autour du projet de loi relatif au logement et à l'aménagement que le Gouvernement souhaite soumettre au Parlement au printemps prochain, je souhaite que puisse être étudiée la possibilité de mettre en place, autour du projet Matabiau, un partenariat de type contractuel entre tous les acteurs publics intéressés, inspiré des contrats de développement territorial institués par la loi Grand Paris. Ce document, adapté à un autre contexte que celui de l'Île-de-France, permettrait de faire valoir la reconnaissance par l'État d'un projet de dimension au moins métropolitaine et régionale, sinon nationale.

Le préfet de Midi-Pyrénées, qui suit activement les développements du projet Matabiau, pourrait être chargé de l'élaborer avec vous, les autres collectivités et les acteurs publics impliqués. Il bénéficierait pour cela de l'aide étroite des services centraux et régionaux de mon ministère.

Je souhaite la réussite de cette opération essentielle pour renforcer le développement déjà dynamique et ambitieux de l'agglomération toulousaine. En outre, je me réjouis qu'elle fasse émerger un nouveau mode de collaboration entre l'État et les grandes collectivités sur tout le territoire national.

Je vous prie de recevoir, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.



Cécile DUFLÔT

	2016							2017												
	Juin	Juillet	Aout	Sep	Oct	Nov	Dec	Janv	Fevr	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Aout	Sep	Oct	Nov	Dec	
GOUVERNANCE		Validation protocole d'accord du PIM				Validation des opérations pimables								Arrêt du projet de PIM						
ETUDES		Restitution en COPIL du Plan Guide urbain		Rendu Etat Initial de l'Environnement	Restitution du Plan Guide ferroviaire		Lancement Etude d'Impact	Restitution des EP du PEM et du ferroviaire										Restitution de l'étude d'impact		
CIA						Cadrage étude d'impact												Cadrage dossier enquête publique		
CONCERTATION	Vote du bilan sur Plan Guide urbain							Concertation réglementaire : phase 2 volet transports												
CADRAGE PIM			Définition des fondamentaux du contrat de PIM																	
ELABORATION CONTRAT PIM								Approfondissement et finalisation du contrat de PIM												

	2018											
	Janv	Fevr	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Aout	Sep	Oct	Nov	Dec
GOUVERNANCE												Approbation du PIM
ELABORATION CONTRAT PIM								Finalisation du contrat de PIM				Signature PIM
CIA	Validation du dossier d'enquête publique											
ENQUETE PUBLIQUE	Préparation enquête publique			Ouverture enquête publique	Enquête publique	Rapport d'enquête publique						Déclaration d'Utilité Publique