

I.2017.03.29.4.1

4 - RESEAU STRUCTURANT

4.1 – Connexion Ligne B / Toulouse Aerospace Express à la station INPT de Labège – Point d'Information

La Conférence des Exécutifs (réunie le 22 juin, puis le 4 octobre 2016) a validé les grands objectifs du projet de Connexion Ligne B avec Toulouse Aerospace Express, au niveau de la station de l'INPT sur Labège Innopole.

La délibération cadre du CS du 19 octobre dernier a permis de définir un peu plus précisément la solution de base et ses caractéristiques à étudier, dans le but de disposer d'un dossier de choix préalable à l'élaboration d'un programme d'opération.

Un groupe de travail, constitué des techniciens du SICOVAL, du Conseil Départemental de Haute-Garonne, de l'AUAT, de la SMAT et du SMTC a été mis en place pour analyser ce projet et plus particulièrement :

- **la faisabilité technique et le coût associé** de cette solution de base, en la comparant à des variantes techniques pour en évaluer sa pertinence ;
- **son impact en termes de trafic** et l'analyse de l'intérêt de ce projet combiné avec le projet TAE.

Ce groupe de travail a été élargi aux représentants de Toulouse Métropole et du Conseil Régional Occitanie.

L'objet de la présente est d'informer les membres du Comité Syndical sur l'avancement de ces études, dans la perspective d'adopter le programme d'opération de ce projet lors du Comité Syndical du 5 juillet 2017. La même information a été faite lors de la Conférence des Exécutifs qui s'est tenu le 17 mars dernier.

L'analyse technique

L'étude technique réalisée s'est appuyée sur les compétences techniques de SIEMENS et du groupement ALGOE / ARCADIS (ce dernier ayant assuré le rôle de maître d'œuvre sur le projet Prolongement de la Ligne B).

Le premier enseignement que l'on peut tirer de cette étude, est que la solution de base, en voie unique entre la station Ramonville et la station INPT, pourrait effectivement être mise en œuvre pour un montant estimé à **179 M€**, cohérent avec l'enveloppe cible de 180 M€.

Toutefois, l'analyse de cette solution de base a apporté un certain nombre d'enseignements qu'il nous paraît utile de souligner pour faire le choix de la solution à mettre en œuvre :

- tout d'abord, la mise en place d'un tronçon en voie unique, nécessite un certain nombre **d'aménagements assez conséquents sur la station de Ramonville** (station à rallonger de 9 m pour permettre la gestion sur un même quai de 2 rames de 26 mètres), pour assurer la gestion et l'insertion des rames dans le carrousel de la Ligne B ;
- la distance à parcourir en voie unique (2,5 km) impacte lourdement la fréquence de desserte des 2 nouvelles stations (Parc Technologique du Canal et INPT). Nous avons estimé qu'en période de pointe, ce serait de l'ordre d'**1 rame sur 7 qui pourrait emprunter le tronçon en voie unique**, ce qui donnerait une fréquence moyenne de desserte en heure de pointe du soir de l'ordre de 10'30 ;
- compte tenu de la fréquence de desserte, la capacité utile de ce tronçon a été estimée (projection à 2030) à 65%, et même à 77% sur le tronçon le plus chargé. Dans ces conditions, **la saturation des rames sur ce tronçon serait assez élevée**, rapidement après la mise en service ;
- enfin, cette hypothèse est **coûteuse du point de vue des travaux qu'il faudrait réaliser dans le cas où il serait souhaité, à termes, d'exploiter la ligne B à 52 mètres**. En effet, dans ce cas, la station Ramonville, déjà rallongée de 9 mètres, devrait l'être de 52 mètres supplémentaires, pour ainsi permettre la gestion sur un même quai de 2 rames de 52 mètres. Le coût de ces travaux a été évalué à 30 M€, auquel il faudrait ajouter une enveloppe de 70 M€, dans le cas où il serait question de passer le nouveau tronçon en double voie.

Au cours de cette étude technique, et ce afin de pouvoir comparer cette solution de base à d'autres solutions techniques, des variantes ont également été étudiées :

1. La variante en voie double jusqu'à la station INPT, avec une fréquence de desserte du tronçon de 1 rame sur 3 en heure de pointe :

Cette variante, qui correspondrait à la desserte initialement prévue dans le cadre du Prolongement de la Ligne B, a été estimée à **220 M€**. Avec cette variante, la fréquence de desserte du nouveau tronçon serait de l'ordre de 4'30. Son évolutivité pour une exploitation à 52 mètres ou une augmentation de la fréquence sur ce tronçon, serait possible (moyennant l'achat de rames supplémentaires).

2. La variante en voie double jusqu'à la station du Parc Technologique du Canal, avec une fréquence de desserte du tronçon de 1 rame sur 4 en heure de pointe :

Cette variante, qui permettrait de s'affranchir des contraintes d'aménagement (et d'évolutivité) de la station Ramonville, a été estimée à **190 M€**. La fréquence de desserte du nouveau tronçon, en heure de pointe, serait de 6 minutes. Elle permettrait de maîtriser le coût d'exploitation. L'augmentation de cette fréquence pour la desserte de la station INPT, nécessiterait cependant des travaux estimés à 30 M€ (création de la double voie). En revanche, l'exploitation à 52 mètres de la Ligne B serait possible sans avoir à réaliser de travaux complémentaires (en dehors de ceux nécessaires sur l'ensemble de la ligne B).

Enseignements tirés de l'étude de trafic

A partir des différents scénarii techniques et en intégrant l'offre associée aux fréquences de desserte de chacun de ces scénarii, une modélisation du trafic a donc été réalisée, dont les principaux résultats sont présentés dans le tableau suivant :

Scénario offre étudié	Voyageurs en PPS	Voyageurs Journée
Fréquence d'1 rame sur 7 (Base)	3 900	12 000
Fréquence d'1 rame sur 4	4 300	14 000
Fréquence d'1 rame sur 3	4 500	14 500

Il ressort de cette analyse que ce nouveau maillon permettrait d'assurer :

- **Une fonction de desserte pour le sud-est toulousain** (quartiers de Saint Michel, Saint Agne, Rangueil et Ramonville), malgré la faible attractivité de la station Parc Technologique du Canal, qui souligne d'ailleurs, la fonction de franchissement de ce tronçon (Canal du Midi, Hers, A61 et Echangeur du Palays) ;
- **Une fonction de correspondance affirmée**, dans la mesure où l'échange sur la station INPT représentera près du ¼ des échanges entre la ligne B et TAE ;
- **Une véritable complémentarité pour TAE**, dans la mesure où la sensibilité du trafic sur la ligne B, par rapport au niveau d'offre proposé (fréquence associée) est relativement faible.

Suites à donner

Compte tenu des pénalités et des contraintes d'évolutivité de la solution de base, **il est proposé de travailler sur l'élaboration du programme d'opération de la variante 2** (voie double entre les stations Ramonville et Parc Technologique du Canal – voie simple entre les stations Parc Technologique du Canal et INPT), **solution mixte qui offre le meilleurs compromis technique et financier, tout en préservant l'avenir, par rapport à l'évolution de l'offre sur l'ensemble de la ligne B.**

En complément à cette analyse, il est ressort de ces premières études, la nécessité de préciser les **modalités d'insertion de la station de l'INPT**, en fonction du projet urbain « Labège - e Nova » et du projet Toulouse Aerospace Express.

Concernant le planning de l'opération, la **livraison de ce projet pour fin 2024** est envisageable.

La rédaction du programme d'opération permettra de préciser ce planning (en intégrant toutes les contraintes techniques et administratives). Avec une **approbation du programme en juillet 2017**, une phase de concertation formalisée pourrait être organisée fin 2017, l'enquête publique devrait ainsi se tenir fin 2018 / début 2019, concomitamment à celle prévue pour TAE.

Ainsi, en complément de la rédaction du programme d'opération, **une analyse juridico-administrative** sera finalisée afin de préparer les modalités d'enquête publique et la démonstration de l'intérêt socio-économique du projet.

Enfin, le volet financier du projet « Connexion Ligne B » s'inscrit dans le travail en cours sur le financement de l'ensemble de la Stratégie de Mobilités 2020-2025-2030 (à 3,8 Mds €). Pour autant, certains partenaires ont d'ores et déjà ciblé leur aide, il s'agit notamment du Département de la Haute-Garonne (65 M€), de la Région Occitanie et de l'État (35,5 M€ à confirmer).