



D.2017.07.05.6.22

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

Séance du 5 Juillet 2017

6 – PROJETS TERRITORIALISES**6-22 – Etude d'aménagement du pôle d'échanges multimodal des Arènes**

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

	PRESENTS	POUVOIR	ABSENTS EXCUSES
TOULOUSE METROPOLE			
ANDRÉ Gérard	X		
AUJOLAT Michel	X		
BRIAND Sacha		X (M. Trautmann jusqu'au point 1.1)	Absent-Excusé à/c du point 1.2
CARNEIRO Grégoire	X		
CHOLLET François	x		Empêché d'assister temporairement à la séance sans donner pouvoir après le point 1.5
DEL BORRELLO Marc	X		
GRASS Francis	X		
KELLER Bernard	X		
LAGLEIZE Jean-Luc		X (Mme Marti)	
LATTES Jean-Michel	X		
MARTI Marthe	X		
MOUDENC Jean-Luc	X		
TRAUTMANN Pierre	X	X (M. Carneiro à/c du point 1.2)	
TRAVAIL-MICHELET Karine	X		
AREVALO Henri	X		
LAFON Arnaud	X	X (M. Aujoulat à/c du point 1.2)	
BACOU Denis	X	X (M. Guyot à/c du point 2.1)	
GUYOT Philippe	X		

SMTC

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

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20170712-20170705-6-22D-
DE
Date de télétransmission : 12/07/2017
Date de réception préfecture : 12/07/2017

Le pôle d'échanges des Arènes est un des pôles majeurs de l'agglomération où convergent train, métro, tramway, bus, voitures en rabattement. Situé dans un environnement urbain dense, en proximité du centre et d'équipements publics, il souffre de dysfonctionnements liés à des conflits d'usage, à une superposition de fonctions pas toujours bien organisées, à un déficit de lien avec les quartiers.

Objectifs de l'étude

L'objectif de l'étude est de :

- compléter le diagnostic fonctionnel et urbain en concertation avec les différents partenaires, en intégrant une vision prospective du rôle de ce pôle,
- étudier plusieurs scénarios d'aménagement du pôle, les évaluer selon différents critères et proposer un scénario préférentiel,
- approfondir le scénario retenu et faire des propositions de phasage de sa mise en œuvre.

Modalités de réalisation de l'étude :

L'étude sera réalisée par la SMAT, dans le cadre d'un contrat de quasi régie qui reste à finaliser. Sa durée est de 7 mois à compter de septembre 2017 et son montant est estimé à 78 750 euros.

Il est proposé au Comité Syndical d'approuver le lancement de l'étude, son budget et ses modalités de réalisation.

Le Comité Syndical :
Entendu l'exposé de Monsieur le Président,
Après en avoir délibéré et à l'unanimité des suffrages exprimés :
Les Administrateurs de la SMAT n'ont pas pris part au vote [MM. Lattes, Grass, Mme Traval-Michelet, M. Lafon (pouvoir)]

ARTICLE 1 : APPROUVE le lancement de l'étude, son budget et ses modalités de réalisation.

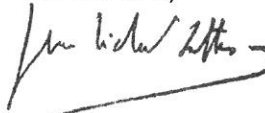
ARTICLE 2 : DIT que les dépenses sont inscrites aux budgets du SMTC.

ARTICLE 3 : DIT que la présente délibération sera transmise à Monsieur le Préfet pour contrôle de légalité.

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

Pour extrait conforme,

Le Président,



Jean-Michel LATTES

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20170712-20170705-6-22D-
DE
Date de télétransmission : 12/07/2017
Date de réception préfecture : 12/07/2017

PROPOSITION SMAT POUR UNE ETUDE D'AMENAGEMENT DU POLE D'ECHANGES MULTIMODAL DES ARENES

Juin 2017

1 CONSTAT

Le PEM des Arènes est constitué respectivement :

- d'une station majeure de la ligne A du métro,
- d'un arrêt tram T1 et T2 conséquent,
- d'une gare ferroviaire avec une desserte TER vers Colomiers et le Gers, gare de diffusion des usagers du train dans l'agglomération
- et d'une desserte en bus (dont deux lignes Linéo) en passage ou en terminus en croissance forte.

Une intermodalité déficiente : en réalité les différents modes de transport sont peu connectés entre eux, ni avec les autres modes de transport (pas de lisibilité pour la dépose minute, questionnement sur l'utilisation des parkings, places spécifiques d'accès délicat, cheminement piéton, accès et parking vélo, ...).

En complément des fonctionnalités à assurer au sein du pôle d'échanges, sur un plan urbain, le PEM n'est pas maillé avec le tissu urbain de proximité comme il se devrait, et de ce fait n'interagit pas avec la ville :

- la résidence limitrophe Cristal s'est entièrement clôturée pour éviter le stationnement ventouse sur son emprise,
- le lycée de la communication est également entièrement clôturé avec des parkings intérieurs et tourne le dos à la gare,
- l'accès piéton aux résidences des Chalets est malaisé côté Est,
- le lien avec le cœur de quartier (place Male) s'effectue par un couloir étroit entre deux clôtures résidentielles ou par un trottoir étroit côté boulevard Koenigs,
- l'accès par Négogousse et 11 novembre est une impasse non valorisée,
- les trajets piétons pour se rendre à la gare SNCF ou vers l'avenue de Lombez ne sont pas à la hauteur d'un vrai pôle d'échanges,
- ...

Il devient donc urgent de restructurer le Pôle d'échanges multimodal des Arènes pour en améliorer l'usage du point de vue transport, et de façon plus globale, en recherchant une vision d'ensemble et d'intégration urbaine avec les différentes centralités du quartier.

2 OBJECTIFS DE L'ETUDE

« Faire de la 2^{ème} gare de l'agglomération un pôle d'échanges multimodal performant, attractif, plaisant, lisible, d'une circulation facile, évolutif sur les modes de transport de demain et ouvert sur les principales centralités du quartier. »

Il s'agit de proposer dans un délai relativement court, d'une part un projet concerté et évolutif de restructuration du PEM des Arènes et d'intégration urbaine dans le quartier, et d'autre part d'en étudier les modalités budgétaires et d'asseoir un calendrier de réalisation réaliste.

3 MISSION DU TITULAIRE

La mission du titulaire se décompose en deux phases :

- 1^{ère} phase : prise en compte et synthèse des éléments d'analyse existants, organisation de rencontres avec les principaux acteurs afin d'élaborer un cahier des requêtes et propositions comprenant un volet « diagnostic » et un volet « orientations » (sous forme de scénarii), proposition d'un périmètre d'étude ;
- 2^{ème} phase : étude d'approfondissement du scénario retenu, rapport final

Les deux phases sont consécutives, la deuxième phase ne pouvant débuter qu'après approbation du livrable de la première phase.

3.1 1^{ère} Phase

Dès le démarrage des prestations, il sera mis en place la démarche suivante :

- Analyse des études antérieures,
- Organisation de rencontres avec les principaux acteurs (transport/aménagement urbain, élus/techniciens, ...),
- Visites sur le terrain pour bien appréhender l'ensemble de la problématique,
- Consolidation du diagnostic,
-
- Elaboration de propositions d'évolution du pôle d'échanges multimodal sous forme de scénarii, visant une amélioration des principales fonctionnalités transport et des connexions avec les secteurs avoisinants ; propositions basées entre autres sur les requêtes exprimées lors des rencontres avec les acteurs identifiés au début de l'étude.

- Rédaction d'un cahier de propositions : présentation des scénarii et des éléments dimensionnant (techniques, budgétaires, planning), périmètre des études approfondies à suivre.

La durée de réalisation cette phase est estimée à 3 mois.

3.2 2^{ème} Phase

Cette phase doit permettre de consolider le scénario retenu en réalisant les études de faisabilité nécessaires sur le périmètre identifié :

- Etudes détaillées des fonctionnalités existantes et améliorations à proposer :
 - Stationnement, zone de pose et dépose, co-voiturage, gare bus, ...
 - Lisibilité des espaces, marquage des zones, signalétiques, ...
 - Mise en valeur des espaces et des commerces, ...
- Analyse des cheminements piétons à l'intérieur du pôle d'échanges (inter-modalité) et en connexion avec les principales zones d'activités et quartiers mitoyens,

Pour ce faire et sur la base d'un travail collaboratif (groupes de travail par domaine de compétence), la SMAT proposera une démarche structurée autour des éléments suivants :

1. Des interfaces urbaines à recomposer.
 - a. Réduire les coupures,
 - b. Établir des continuités des cheminements,
 - c. Mettre en lien les sous-ensembles qui composent le pôle d'échanges sur ce territoire.
2. Des lieux de centralité à renforcer.
 - a. Réorganiser le pôle intermodal en lien avec les centralités avoisinantes,
 - b. Développer des axes programmatiques générateurs de continuité des modes actifs,
 - c. Développer une centralité autour des commerces de proximité,
3. Une accessibilité à réorganiser
 - a. Compléter l'offre en intégrant les nouveaux modes alternatifs (co-voiturage, Pose – Dépose, ...)
 - b. Reconfigurer les interfaces entre le réseau transport urbain, la halte SNCF et le réseau viaire urbain,
 - c. Améliorer la lisibilité et les cheminements du pôle d'échanges.

Différentes solutions concrètes seront développées et présentées en réunion d'avancement ; leur faisabilité et opportunité sera évaluée, servant de base à l'échange collectif et au choix définitif.

Le rapport final présentera la proposition retenue selon les axes suivants :

- Accessibilités piétonnes et cycles vers le pôle d'échanges,
- Organisation de l'intermodalité,
- Recomposition et simplification des usages,
- Maillage avec le quartier et gestion du stationnement.

Pour chacun des axes un phasage du projet en trois temporalités (court, moyen et long terme) sera décliné. Ce phasage servira de base pour établir un budget prévisionnel des investissements à réaliser.

La durée de réalisation de cette phase est estimée à 4 mois.

4 BUDGET ET DELAIS DE LA MISSION

Date de démarrage de la mission : septembre 2017

Les délais de cette étude sont :

Phase 1 : 3 mois

Phase 2 : 4 mois, à compter de la validation par le SMTC du cahier des propositions de la phase 1.

Budget : 78.750 euros HT

Phase 1 : 30.000 euros HT (40 jours de prestation SMAT)

Phase 2 : 48.750 euros HT (65 jours de prestation SMAT)

Forfait taux journalier SMAT : 750 euros HT.