Tisséo Collectivités
Signature électronique de
Jean-Michel LATTES
Signature Electronique
Le 11 février 2025

D.2025.02.05.1.1.1

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

Séance du 5 Février 2025

1 – LIGNE C – LIGNE AEROPORT – CONNEXION LIGNE B

1.1 – MARCHES - CONVENTIONS

1.1.1 – Ligne C – PEM – LABEGE LA CADENE – Approbation de l'Avant-Projet

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

	PRÉSENTS	POUVOIR	ABSENTS-EXCUSÉS
TOULOUSE METROPOLE			
ANDRÉ Gérard	X		
BOLZAN Jean-Jacques	X		
BRIAND Sacha	X		
CARLES Joseph	X		
CARNEIRO Grégoire	X		
CHOLLET François		X (M. Jop)	
GRASS Francis	X		
JOP Serge	X		
LATTES Jean-Michel	X		
MOUDENC Jean-Luc		X (M. Lattes)	
OCHOA Nina	X		
TERRAIL-NOVES Vincent	X		
TRAUTMANN Pierre	X		
TRAVAL-MICHELET Karine	X		
SICOVAL			
CHERUBIN Laurent		X (M. Lubac)	
LUBAC Christophe	X		
CC DES COTEAUX BELLEVUE			
SEMPERBONI Patrice	X		
CC LE GRAND OUEST TOULOUSAIN			
GUYOT Philippe	X		
MURETAIN AGGLO			
SUAUD Thierry	X		
TERRISSE Jean-Marc	X		

Exposé de Monsieur le Président :

- Par délibération n° D.2017.07.05.1.1 du 5 juillet 2017, le Comité Syndical de Tisséo Collectivités (SMTC) a approuvé le programme de l'opération Toulouse Aerospace Express – 3ème ligne de métro. Le chapitre 6 du livre III du programme est consacré aux pôles d'échanges et indique les fonctions à assurer à chacune des stations en matière d'intermodalité.
- Par délibération n° D.2017.07.05.1.2 du 5 juillet 2017, le Comité Syndical de Tisséo Collectivités (SMTC) a confié, par mandat de maîtrise d'ouvrage à Tisséo Ingénierie (SMAT), la réalisation de la 3ème ligne de métro et les opérations connexes, dont les études des pôles d'échanges (P+R, gare bus, vélos, zone de pose-dépose,etc…) jusqu'au stade Avant-Projet.
- Par délibération n°D.2017.12.13.1.1 du 13 décembre 2017, le Comité Syndical de Tisséo Collectivités (SMTC) a précisé la configuration des pôles d'échanges de la 3ème ligne de métro et le dimensionnement et la spatialisation des différents équipements des pôles d'échanges le long de la 3ème ligne de métro. Par ailleurs, le programme a été complété par l'intégration de parcs silos sur 3 pôles d'échange métro/train : Colomiers gare, La Vache et Labège La Cadène.
- Par délibération n° D.2018.07.11.2.1 du 11 juillet 2018, le Comité Syndical de Tisséo Collectivités (SMTC) approuvait la modification du programme de l'opération, à l'issue des études des alternatives menées à la suite du compte-rendu du Débat Public.
- Par délibération n° D.2019.02.06.1.3 du 6 février 2019, le Comité Syndical de Tisséo Collectivités (SMTC) a approuvé les ajustements de programme de l'opération.
- Par délibération n° D.2019.11.27.1.1 du 27 novembre 2019, a approuvé la déclaration de projet, et a déclaré d'intérêt général l'opération Toulouse Aerospace Express (3ème Ligne de Métro et Ligne Aéroport Express) et a décidé d'en poursuivre la réalisation.
- Par arrêté préfectoral en date du 7 février 2020, Monsieur le Préfet de la Haute-Garonne a déclaré d'utilité publique et urgents les travaux de réalisation de l'opération Toulouse Aerospace Express (3ème Ligne de Métro et Ligne Aéroport Express).
- Par délibération n° D.2021.06.02.1.1.1 du 2 juin 2021, le Comité Syndical de Tisséo Collectivités a approuvé les études d'Avant-Projet de la 3ème ligne de métro.
- Par délibération n°D.2021.12.15.1.17 du 15 décembre 2021, le Comité Syndical de Tisséo Collectivités (SMTC) ajoute par avenant au mandat initial, la conception et la réalisation des pôles d'échanges multimodaux de Colomiers Gare, Sept Deniers, La Vache et La Cadène.
- Par délibération n°D.2022.04.13.1.1.7 du 13 avril 2022, le Comité Syndical de Tisséo Collectivités (SMTC) a validé l'organisation de la consultation et les modalités d'un concours restreint de maîtrise d'œuvre pour le PEM LA CADENE.
- Par arrêté préfectoral en date du 16 avril 2022, Monsieur le Préfet de la Haute-Garonne a délivré l'autorisation environnementale de la 3eme ligne et métro et Ligne Aéroport Express.
- Par délibération n° D.2023.02.08.1.1.1 du 8 février 2023, le Comité Syndical a approuvé la nouvelle enveloppe financière prévisionnelle de l'opération 3ème ligne de métro qui a été arrêtée à un montant de 3,151 milliards € HT (valeur janvier 2017).

- Par délibération n°D.2023.04.05.2.1.1 du 05 avril 2023, le Comité Syndical de Tisséo Collectivités (SMTC) autorisait TISSEO Ingénierie à signer le marché de maîtrise d'œuvre complète N° M3 2022 15643 M, avec le groupement SEQUENCES/ARCADIS/ STRATES Ouvrages d'art/WOODSTOCK.

A - Rappel des principaux éléments du programme approuvé en mars 2017

Le projet du pôle d'échanges multimodal (PEM) de Labège La Cadène est situé au terminus de la ligne C à Labège. Il consiste en la réalisation d'un pôle d'échanges multimodal composé d'un bâtiment P+R, d'une aire de dépose-reprise covoiturage, d'une gare bus et son local exploitation, de locaux vélos ainsi que des arceaux vélos en libre service, des liaisons modes actifs pour relier ces différentes infrastructures des aménagements paysagers sur une surface estimée de 2.2 ha, ainsi que d'une passerelle modes actifs de franchissement des voies ferrées pour relier le bâtiment P+R à la station de métro .

Ci-dessous, le détail des principales fonctionnalités du projet :

Fonctionnalités VL	P+R en silo de 1000 places Aire de dépose reprise covoiturage de 20 places 2 emplacements taxis
BUS	Gare bus en régulation dynamique composée de - 2 quais de reprise - 1 quai de dépose - 8 emplacements de régulation - 2 emplacements de cars interurbains Un local technique exploitation de 100 m² utile *(Hors emprise PEM) :* - *2 quais de dépose/reprise à proximité de la station métro (à réaliser par ENOVA)* - *2 quais de dépose/reprise à proximité du PEM côté RD16 (quais existants)*
Vélos	Deux locaux vélos à accès réglementés de 50 places chacun, tous deux extensibles à +50 places. 50 places des stationnements, soit 25 arceaux vélos en libre accès.
Passerelle	Une passerelle accessible 24h/24 7j/7 Connectée au niveau quai de sortie de la station de métro Accessible aux PMR et cycles grâce à des ascenseurs surdimensionnés à ses extrémités Largeur utile 7m avec dissociation des flux.

B – Esquisse

Le marché de maîtrise d'œuvre a été notifié le 02 juin 2023 et a débuté par la réalisation de la phase Esquisse pour une durée d'un mois.

Cette première phase avait pour objectif de venir compléter et préciser les livrables fournis dans le cadre du concours et de permettre au maître d'œuvre de confirmer l'inscription du projet proposé dans l'enveloppe financière fixée à 25,9 Millions d'euros.

C – Etudes Avant-Projet

Les études d'Avant-Projet ont débuté le 8 septembre 2023 avec dans un premier temps la phase d'Avant-Projet Sommaire jusqu'au mois de mars 2024 ; puis ensuite la phase d'Avant-Projet Définitif qui s'est terminée en novembre 2024.

Les études devaient essentiellement permettre :

- D'arrêter en volumes, plans, coupes et façades les dimensions de l'ouvrage, ainsi que son aspect,
- De déterminer les surfaces détaillées de tous les éléments du programme,
- De définir les principes constructifs et dispositifs pour le bon fonctionnement de l'ouvrage,
- De préciser les besoins techniques pour l'exploitation future des différents ouvrages,
- D'identifier et définir les interfaces avec les abords à l'opération et les autres opérations connexes (Projet de la Halte Ferroviaire, ZAC Enova, …),
- D'établir l'estimation prévisionnelle du coût des travaux,
- De permettre au maître de l'ouvrage d'arrêter définitivement le programme, et le budget d'opération.

A l'issu de la phase Avant-Projet Définitif, le bilan est le suivant :

Bâtiment P+R en silo

Le projet prévoit la réalisation d'un bâtiment P+R en silo, réalisé avec une structure mixte métallique béton bois, d'une capacité totale de 1000 places réparties sur le rez-de-chaussée et les 7 étages de l'ouvrage.

C'est un ouvrage catégorisé PSLV « Parking de Stationnement Largement Ventilé ».

La conception du bâtiment permet d'accueillir en son rez-de-chaussée différentes fonctionnalités :

- Une aire de dépose reprise covoiturage de 20 places dont 2 places PMR, avec prédispositions pour la mise en place ultérieure de 5 bornes de recharge,
- Le local exploitation des chauffeurs bus de 100 m²composé de bureaux, salle de repos, toilettes, local technique, situé à moins de 50 ml des stationnement bus. Le local bénéficiera d'une visibilité directe sur la gare bus et sa zone de régulation,
- Les locaux techniques lié au fonctionnement de l'ouvrage,
- Un local vélo sécurisé de 100 place au sol, ayant une évolutivité possible à 500 places au total.

Les autres niveaux du P+R sont dédiés aux stationnements soumis à contrôle d'accès. Les contrôles d'accès seront mis en place aux pieds et en sortie des rampes d'accès aux étages.

En concertation avec la Commission d'Accessibilité du Réseau Urbain, le 3ème étage concentrera l'ensemble des places PMR du P+R (hors places PMR de l'aire de dépose/reprise covoiturage située au rez de chaussée de l'ouvrage), puisque cet étage est connecté à la passerelle de franchissement des voies ferrées menant directement à la station de métro.

Des prédispositions seront mises en place pour permettre la mise en place de bornes de recharge électriques sur 200 places de stationnement réparties sur les 8 niveaux.

Par ailleurs, une forte ambition environnementale étant portée sur le projet, la structure est conçue pour faciliter la mise en place de panneaux photovoltaïques en couverture du dernier étage, sur 100 % de sa surface, bien au-delà de l'obligation réglementaire en vigueur au stade programme (30% de la surface du parking).

La supervision de cet ouvrage sera réalisée depuis le Poste de Commande Centralisé des P+R Tisséo localisé au P+R de Basso Combo.

Zone de dépose/reprise voyageurs.

Une zone a été conçue hors ouvrage P+R et au plus proche d'un parvis central modes actifs afin d'organiser la dépose/reprise voyageurs au plus proche de la Halte Ferroviaire, de la Gare Bus et de la passerelle de connexion à la station. Cette zone regroupe ainsi deux places PMR, deux places de dépose/minute, deux places en autopartage, une place exploitant pour la halte ferroviaire et une place réservée pour le transport « Mobibus ».

Gare bus et zone de régulation bus.

La gare bus est composée de deux quais de reprise pour bus articulés et d'un quai de dépose pour bus articulés allongé pour permettre la dépose de deux bus standard. Un abribus architecturé central est prévu pour abriter et accueillir les voyageurs.
4 places exploitants ont été ajoutées à l'intérieur même de la gare bus et seront prééquipées pour la pose de bornes de recharge électrique.
Les accès bus sont dissociés des accès voitures et contrôlés par des barrières à l'entrée de la gare bus.
La zone de régulation est située à l'arrière du P+R et isolée des cheminements voyageurs. Elle regroupe 8 emplacements pour la régulation bus. Deux emplacements pour le stationnement de cars interurbains sont également prévus.

Stationnement cycles.

Le projet propose une offre de stationnement cycles particulièrement ambitieuse, répartie sur les deux côtés des voies ferrées :

- Un local vélo sécurisé de 100 places au sol situé en rez-de-chaussée de l'ouvrage P+R ; avec une évolutivité possible à 500 places au total.
- Un local vélo sécurisé de 100 places au sol situé sur le parvis de la station de métro Labège Gare ; avec une évolutivité possible à 200 places au total.

Soit un total de 200 places de stationnement sécurisés à la mise en service, avec une évolutivité possible à 700 places au total.
L'offre est également complétée par 50 stationnements en libre accès au niveau du parvis du P+R.

Passerelle de franchissement des voies ferrées.

Elément central du PEM permettant un lien indispensable pour garantir les échanges intermodaux répartis entre l'Est et l'Ouest des voies ferrées, la passerelle de franchissement des voies ferrées a été conçue pour relier directement la station de métro (à l'ouest) au troisième étage du P+R (à l'Est) . La passerelle est dédiée aux modes actifs, sans dissociation des flux, accessible à tous par des ascenseurs surdimensionnés et traversant (pour éviter les manœuvre PMR et cycles) de part et d'autre.
D'abord conçue avec une largeur de 6,25m à l'issue de la phase Esquisse, la largeur retenue à l'issue de la phase Avant-Projet est fixée à 7m, offrant ainsi plus de confort aux modes actifs dans un secteur du territoire où il est projeté une forte densification.
La passerelle assure également le lien avec les quais ferroviaires, notamment le quai central prévu par le projet de la Halte Ferroviaire sous maîtrise d'ouvrage de la Région Occitanie.
Les liaisons verticales (escaliers et ascenseurs) depuis la passerelle pour accéder aux quais de la Halte seront conçues, réalisées et financées par SNCF Gare et Connexion, mandaté par la Région pour le pilotage de cette opération.

D – Adaptation du parti pris architectural

Le projet retenu à l'issu du concours de maîtrise d'œuvre présentait un parking P+R en silo avec des faux plafond en bois sur les étages R+3 R+4 R+5 et R+6. La présence du bois dans l'ouvrage est un parti pris architectural qui vient faire écho à la conception de la station de métro, connectée par la passerelle au pôle d'échanges.
Or, les études d'ingénierie incendie, soumises à la sous-commission départementale de sécurité, ont conduit à la préconisation de mise en place de peinture intumescente sur les poutres métalliques au contact du bois pour atténuer et retarder les effets d'un incendie sur les éléments de structure.
La mise en œuvre de peinture intumescente sur l'ensemble des étages concernés se traduit par un coût relativement important à l'investissement, mais également pour la maintenance de l'ouvrage, une reprise étant nécessaire tous les 10 à 15 ans.
Il a été donc été décidé de réduire la présence du bois dans l'ouvrage et de le maintenir uniquement au niveau du faux plafond du 3ème étage, étage de connexion avec la passerelle, par lequel la grande majorité des flux modes doux du PEM sont amenés à transiter.

E – Budget opérationnel du projet et coût prévisionnel des travaux et coût global d'opération

Le budget opérationnel du projet s'élevait à 32,8 millions d'euros (valeur projet janvier 2017) selon la décomposition suivante :

Décomposition des enveloppes budgétaires	Valeur en M€ (Valeur projet janvier 2017)
Déviation Réseaux	0,4
Travaux Préparatoires	0,9
Travaux	25,6
Frais d'ingénierie	3,8
Dépenses investissement	2,1
TOTAL budget opération	**32.8**

En intégrant l'économie en valeur projet (500 k€ en valeur janvier 2017) liée à la circonscription du bois au R+3 exclusivement, le coût prévisionnel des travaux du pôle d'échanges, tel que fixé comme engagement du maître d'œuvre à l'issue des études d'Avant-Projet est de 22,8 Millions d'euros en valeur janvier 2017, hors travaux préparatoires, à savoir 26,8 Millions d'euros en valeur décembre 2022 (valeur de référence du marché de MOE).

Le montant initial de l'opération est donc conservé à 32,8 millions d'euros (valeur janvier 2017). Une provision pour aléas de 10 % est préservée sur l'enveloppe travaux.

E - Planning prévisionnel de réalisation

Etudes de projet : Février-septembre 2025

Lancement des premières consultations de marché travaux : décembre 2025

Démarrage des travaux : Septembre 2026

Fin des travaux : novembre 2028

Mise en service prévisionnelle : Décembre 2028.

Il est donc proposé au Comité Syndical d'approuver les études d'Avant-Projet concernant la réalisation du pôle d'échanges multimodal Labège La Cadène et d'arrêter le coût des travaux à **26,8 Millions d'euros HT** (valeur décembre 2022).

……..

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

ARTICLE 1 : APPROUVE les études d'Avant-Projet concernant la réalisation du pôle d'échanges multimodal Labège La Cadène telle que présentée dans la présentation COPIL du 30 janvier 2025 annexé à la présente, pour un coût travaux de 26,8 millions d'euros HT (valeur décembre 2022).

ARTICLE 2 : **AUTORISE** la poursuite des études et le lancement des consultations de travaux.

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