

**Assemblée Plénière du CESER Occitanie / Pyrénées-Méditerranée
24 novembre 2016**

**CONTRIBUTION AU DEBAT PUBLIC
SUR LE PROJET DE TROISIEME LIGNE DE METRO
DE LA GRANDE AGGLOMERATION TOULOUSAIN**

Avis adopté

Rapporteur : **Monsieur Denis-René VALVERDE**

**Conseil Economique, Social et Environnemental Régional
Occitanie / Pyrénées-Méditerranée**

SOMMAIRE

EXTRAIT DU DISCOURS INTRODUCTIF
DE MONSIEUR JEAN-LOUIS CHAUZY,
PRESIDENT DU CESER OCCITANIE

AVIS
CONTRIBUTION AU DEBAT PUBLIC
SUR LE PROJET DE TROISIEME LIGNE DE METRO
DE LA GRANDE AGGLOMERATION TOULOUSAIN

**EXTRAIT DU DISCOURS INTRODUCTIF
DE MONSIEUR JEAN-LOUIS CHAUZY, PRÉSIDENT DU CESER
OCCITANIE / PYRENEES-MEDITERRANEE**

Madame la Représentante de la Présidente de Région, Marie-Thérèse MERCIER
Mesdames les Conseillères, Messieurs les Conseillers,
Mesdames, Messieurs,

Nous nous retrouvons aujourd'hui à la Faculté d'Economie de Montpellier pour la 4^{ème} séance officielle de notre assemblée, et la dernière de l'année. Elle sera consacrée au débat du projet d'Orientations Budgétaires 2017 de la Région Occitanie et au projet de contribution au débat public sur la 3^{ème} ligne de métro de la grande agglomération toulousaine.

(...)

Le projet de contribution au débat public sur la 3^{ème} ligne de métro de la grande agglomération toulousaine

C'est dans cet esprit de construction d'une grande région, d'un aménagement équilibré du territoire que le CESER a décidé lors de la réunion de Bureau du 3 octobre 2016 de contribuer au débat public sur le projet de 3^{ème} ligne de métro de l'agglomération toulousaine dénommée Toulouse Aerospace Express, que nous débattons cet après-midi.

Le rapporteur du projet d'avis est Denis-René VALVERDE. Je remercie le Président Jean-François AGRAIN et les conseillers de la Commission « Aménagement du territoire », ainsi que le chargé de mission pour l'élaboration de ce travail.

Cette contribution vise notamment à exprimer un point de vue régional, soucieux de la qualité du réseau de transport collectif de l'agglomération, mais aussi de la facilité d'accès à ce réseau à partir de l'extérieur.

Ce projet de 3^{ème} ligne de métro est porté par le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération toulousaine, SMTC-Tisséo. Il s'agit en effet de débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques d'un projet de métro de 28 kilomètres, soit autant que les deux lignes de métro actuelles, qui, de Colomiers Gare et des usines d'Airbus au nord-ouest reliera, par les faubourgs nord et est de Toulouse, le quartier Matabiau-Marengo, Montaudran et le site d'Airbus Defence & Space, Labège Innopole et Labège Gare au sud-est. Avec 21 stations et un trajet à 60% souterrain, le coût de ce projet est évalué à 2,13 milliards d'euros. Il pourrait même être de 2,24 milliards d'euros si l'option de desserte directe de l'aéroport de Toulouse-Blagnac était retenue.

Elément central de la stratégie portée par le Projet Mobilités 2020-2025-2030 valant révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la grande agglomération toulousaine, le TAE est soumis, sans alternative, au débat public alors que le PDU censé le cadrer et sur lequel il appuie d'ailleurs largement son argumentaire, reste en phase de définition.

Le CESER considère le projet de 3^{ème} ligne de métro comme un élément majeur de réponse à la nécessité d'adaptation permanente du système de transport collectif d'une agglomération en plein développement. De fait, le CESER soutient la pertinence de ce projet dont il espère toutefois qu'au-delà de sa connexion avec la ligne B au sud-est de l'agglomération, il finira par intégrer la desserte directe de l'aéroport de Toulouse-Blagnac. Il relève d'ailleurs que la conjonction des volontés intercommunales, départementale et régionale pour réaliser ce projet dans son ensemble (de Labège-gare à Colomiers-gare) est une opportunité à saisir sans attendre.

Mais quelles que soient ses qualités, notamment en matière d'interconnexion, ce projet de 3^{ème} ligne de métro ne saurait répondre à tous les problèmes de déplacements de la grande agglomération toulousaine. Certains déplacements, surtout les plus éloignés du cœur de l'agglomération n'en bénéficieront que de manière indirecte et peut-être peu sensible. Il est donc indispensable que sa réalisation soit accompagnée, voire pour partie précédée, d'une action plus globale de maîtrise des déplacements ainsi que de développement et de maillage du réseau intermodal de transport en commun dans le cadre du PDU.

Enfin l'innovation technologique doit être prévue dans le métro du 21^{ème} siècle dans tous ses aspects : information, interconnexion, éclairage, matériaux...dans une ville interconnectée.

Proposer un modèle de financement à l'image de celui du Grand Paris Express avec des ressources financières dédiées et durables. C'est un enjeu du projet de contrat qui se négocie entre les métropoles et le Gouvernement. Il faut pour y parvenir une modification législative à la loi de juin 2010.

C'est une bonne contribution du CESER proposée par la commission Aménagement du Territoire dans l'urgence intégrant une approche globale des enjeux de la mobilité et de l'intermodalité dans la grande agglomération toulousaine, pour ce qu'il faut réaliser par anticipation et les complémentarités à la 3^{ème} ligne du métro de Labège à l'Aéroport. Nous devons aussi demander un effort de cohérence à la SNCF, aux collectivités concernées par le contournement ferroviaire des villes de Nîmes et de Montpellier qui représentent une population de plus de 800 000 habitants, les voies seront achevées...mais pas la gare, c'est une erreur, ailleurs on veut la gare mais pas la voie. Il faut achever la gare de Manduel et de la Mogère ! et avoir enfin une vision prospective des enjeux démographiques de l'aménagement urbain et de la création de richesse !

**CONTRIBUTION AU DEBAT PUBLIC
SUR LE PROJET DE TROISIEME LIGNE DE METRO
DE LA GRANDE AGGLOMERATION TOULOUSAIN**

Avis adopté

Suffrage exprimés : 193

Pour : 188

Contre 5

Rapporteur : **Monsieur Denis-René VALVERDE**

**Conseil Economique, Social et Environnemental Régional
Occitanie / Pyrénées-Méditerranée**

Cette Contribution a été élaborée par la Commission « Aménagement du Territoire » du CESER, présidée par Jean-François AGRAIN. Elle adresse ses remerciements aux personnes qui ont bien voulu alimenter sa réflexion :

Monsieur Jean-Michel EVIN,
Directeur Général des Services de SMTC TISSEO
et Monsieur Vincent GEORJON,
Directeur Général Adjoint,
Responsable du service « Toulouse Aerospace Express » de SMTC TISSEO

TABLE DES MATIERES

Introduction	1
1) Une approche intégrée de l'aménagement et du développement de la grande agglomération toulousaine	3
2) Le pari de la performance de transport	4
3) Les vertus du maillage	5
4) Une opportunité pour l'emploi et l'économie régionale	7
5) Les limites d'un projet-phare.....	8
6) Le défi du financement.....	10
Conclusion	13
EXPLICATIONS DE VOTE	15
ANNEXES	27
GLOSSAIRE	53

INTRODUCTION

Depuis 1995, la loi¹ prévoit que tous les projets d'aménagement ou d'équipement qui, par leur nature, leurs caractéristiques techniques ou leur coût prévisionnel, tel qu'il peut être évalué lors de la phase d'élaboration, répondent à des critères ou excèdent des seuils fixés par décret en Conseil d'Etat² doivent donner lieu à une saisine de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP). C'est ainsi que cette dernière a été saisie par le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération toulousaine, SMTC-Tisséo, du projet de troisième ligne de métro dénommée Toulouse Aerospace Express (TAE)³ et qu'au regard « des enjeux sociaux et économiques, de l'impact du projet en matière d'aménagement du territoire et d'environnement, et considérant que ce projet contribue à la réalisation de grands objectifs nationaux en matière de transition énergétique et d'aménagement global du territoire métropolitain », elle a décidé qu'il convenait d'organiser un débat public, sous l'égide d'une commission particulière, du 12 septembre au 17 décembre 2016.

Il s'agit en effet de débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques d'un projet de métro de 28 kilomètres, soit autant que les deux lignes de métro actuelles, qui, de Colomiers Gare et des usines d'Airbus au nord-ouest reliera, par les faubourgs nord et est de Toulouse, le quartier Matabiau-Marengo, Montaudran et le site d'Airbus Défense & Space, Labège Innopole et Labège Gare au sud-est. Avec 21 stations et un trajet à 60% souterrain, le coût de ce projet est évalué à 2,13 milliards d'euros. Il pourrait même être de 2,24 milliards d'euros si l'option de desserte directe de l'aéroport de Toulouse-Blagnac était retenue.

Compte tenu de l'importance de ce projet pour l'offre de transports, et le développement économique de la métropole toulousaine mais aussi pour la région Occitanie toute entière eu égard à l'accès aux équipements et services métropolitains (gare, aéroport, hôpitaux, universités, équipements culturels et sportifs...), le Bureau du CESER a décidé lors de sa réunion du 3 octobre dernier de contribuer au débat public, notamment pour exprimer un point de vue régional, soucieux de la qualité du réseau de transports collectifs de l'agglomération mais aussi de la facilité d'accès à ce réseau à partir de l'extérieur.

¹ Loi n° 95-101 du 2 février 1995, relative à la protection de l'environnement, dite loi Barnier

² La CNDP est par exemple saisie de droit des projets d'infrastructure de transport dont le coût prévisionnel d'investissement est supérieur à 300 millions d'euros ou la longueur supérieur à 40 km.

³ Voir en annexe 1 – <https://metroligne3toulouse.debatpublic.fr/documents-du-syndicat-mixte-transports-commun-tisseo>

Elément central de la stratégie portée par le Projet Mobilités 2020-2025-2030 valant révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la grande agglomération toulousaine, le TAE est soumis, sans alternative, au débat public alors que le PDU censé le cadrer et sur lequel il appuie d'ailleurs largement son argumentaire, reste en phase de définition¹. La logique aurait sans doute voulu que la révision du PDU fut achevée avant que le principal projet en découlant puisse être débattu et finalisé en toute connaissance de cause. Ce n'est pas le cas.

Dans un contexte où il est donc très difficile de distinguer clairement ce qui relève du débat public sur la 3^{ème} ligne de métro de ce qui a trait à la révision du PDU, le CESER s'est tout d'abord attaché à une analyse critique du projet TAE lui-même à partir de ses ambitions (1- Une approche intégrée de l'aménagement et du développement de la grande agglomération toulousaine), de son choix modal (2 - Le pari de la performance de transport), de son itinéraire (3 – Les vertus du maillage) et de ses conditions de réalisation (4 – Une opportunité pour l'emploi et l'économie régionale), pour ensuite resituer ce projet au regard de la problématique des transports de l'agglomération (5 – Les limites d'un projet-phare) et du financement des politiques dans ce domaine (6 – Le défi du financement).

¹ Arrêté le 19 octobre 2016 le projet de PDU peut encore être modifié à l'issue de son examen par les personnes publiques associées, dont le CESER Occitanie (prévu fin 2016/début 2017), voire ultérieurement pour prendre en compte les résultats de l'enquête publique annoncée pour l'été 2017.

1) UNE APPROCHE INTEGREE DE L'AMENAGEMENT ET DU DEVELOPPEMENT DE LA GRANDE AGGLOMERATION TOULOUSAINE

Le projet de 3^{ème} ligne de métro soumis au débat public a été conçu en fonction d'une triple ambition :

- desservir et relier les principales zones économiques de la grande agglomération toulousaine ;
- répondre de manière efficace et capacitaire à l'accroissement des besoins de déplacement et privilégier la desserte de secteurs à fort potentiel de renouvellement urbain ;
- contribuer à un maillage du réseau de transport en commun améliorant la desserte urbaine sur un territoire élargi.

Il s'agit donc pour lui, non seulement d'offrir une alternative crédible à la voiture pour capter une large part des nouveaux déplacements, en particulier des déplacements domicile-travail, attendus à l'échelle de la grande agglomération, mais aussi de contribuer à un projet de territoire, celui du renouvellement urbain de tout ou partie des quartiers desservis et enfin de conforter le maillage du réseau de transport collectif à grande échelle.

Le CESER apprécie la volonté d'articulation des problématiques de développement économique, d'urbanisme et de transport dont témoigne cette conjugaison d'objectifs.

A cet égard, il relève en particulier l'intérêt de mieux articuler, dans le temps et dans l'espace, projets de transports et projets d'urbanisme pour qu'enfin les transports publics n'en soient plus réduits à courir après l'urbanisation. Cette troisième ligne qui s'inscrit dans le long terme doit en effet permettre d'anticiper l'aménagement futur de l'agglomération et de structurer en son cœur les grandes urbanisations à venir, sans avoir comme corollaire l'éloignement de la ville des ménages à revenus modestes du fait d'un renchérissement du foncier. Cette ambition doit être préparée singulièrement en renforçant la maîtrise publique du foncier et en harmonisant les PLU concernés. Il reste cependant à préciser le projet de territoire.

D'un point de vue plus régional, le CESER tient aussi à souligner l'importance majeure du maillage du réseau de transport en commun et d'interconnexions efficaces avec les liaisons à longue distance, régionales, nationales voire internationales.

2) LE PARI DE LA PERFORMANCE DE TRANSPORT

Au regard du cahier des charges rappelé précédemment, le choix du métro comme mode de transport paraît inéluctable. Le souci avancé d'apporter une réponse capacitaire aux nouveaux besoins de déplacements de la grande agglomération toulousaine annihile de fait tout débat sur le mode de transport. Pour une fréquentation de 200 000 voyageurs par jour sur une seule liaison, le métro n'a en effet pas d'alternative en milieu urbain.

La logique capacitaire qui lie indéfectiblement le projet TAE et le métro ne saurait cependant occulter les qualités propres de l'un et de l'autre. En ce qui concerne le métro, le CESER tient notamment à relever les caractères qui en fondent la capacité et en déterminent l'attractivité :

- une vitesse commerciale (jusqu'à 40 km/h) permettant des temps de parcours compétitifs,
- une fréquence de passage de rames élevée afin de limiter les temps d'attente et de correspondance des voyageurs,
- la fiabilité et la régularité d'un transport en site propre,
- la possibilité d'insertion (aérienne ou souterraine) en tout milieu urbain, y compris le plus dense.

De fait, le succès des lignes A et B du métro ne se dément pas et témoigne de la pertinence de ce système de transport en zone urbaine dense. Le CESER appelle néanmoins le maître d'ouvrage à être particulièrement attentif aux questions de confort et d'accessibilité non seulement en ce qui concerne le matériel roulant mais également les stations. En matière d'accessibilité, il est indispensable que les équipements déterminants comme par exemple les ascenseurs soient systématiquement doublés afin d'assurer la continuité du service en cas de panne ou d'entretien. Ces équipements doivent par ailleurs être de grande capacité pour répondre à l'augmentation des personnes à mobilité réduite et permettre l'accès des vélos, comme cela se fait dans certains métros et dans les TER.

Le métro est enfin un mode de transport dont l'offre évolutive ménage grandement l'avenir. Il reste toutefois à en assumer le coût sans annihiler toute autre possibilité d'investissement.

3) LES VERTUS DU MAILLAGE

Le projet de troisième ligne de métro s'inscrit dans une ambition globale de développement du réseau structurant à l'échelle de la grande agglomération toulousaine, voire au-delà, l'objectif étant non seulement de mailler le réseau urbain (lignes A et B du métro, lignes de tram T1 et T2, lignes Linéo, ceinture sud...) et de le connecter au réseau ferroviaire mais aussi d'offrir des possibilités de rabattement en aménageant des parcs-relais implantés aux extrémités de la 3^{ème} ligne de métro ainsi que des pôles d'échanges multimodaux afin d'optimiser les conditions de correspondance et de limiter les contraintes liées aux changements de modes de transport.

Le projet TAE prend ainsi le parti d'un tracé tangentant le centre ville et assurant des relations de périphérie à périphérie entre les faubourgs nord et est de Toulouse ainsi que celui de la multiplication des interconnexions avec les réseaux existants (métro, tram, Linéo, ferroviaire, VélôToulouse...). Le CESER Occitanie approuve ces choix.

Il considère en effet qu'un tracé qui ne ramène pas tous les trafics dans l'hyper-centre de Toulouse et dessert des quartiers certes moins denses mais en pleine évolution est non seulement porteur d'un projet urbain particulièrement intéressant mais aussi d'un premier maillage, même très imparfait, des principaux vecteurs de trafic que constituent les lignes de métro. Pour conforter ce maillage, il souligne d'ailleurs l'intérêt de réaliser la liaison ligne B-TAE par le prolongement sud de la ligne B jusqu'à l'INPT et se félicite des dernières décisions en ce sens du SMTC-Tisséo.

Dans cette même logique de maillage, le CESER se réjouit que le projet de 3^{ème} ligne de métro envisage de valoriser un maximum d'occasions de connexion entre les différents réseaux de transport en commun, et singulièrement avec le réseau ferroviaire.

Le CESER souligne l'importance de coordonner le maillage de l'ensemble des moyens de transport, concernant notamment le cadencement, et qui tient compte des horaires décalés des salariés. En effet, le tracé concerne le déplacement de 400.000 personnes dont 48% des emplois de la métropole. (Source document projet TAE SMTC-Tisséo 12 juillet 2016)

S'agissant du développement de l'intermodalité, le CESER qui soutient de longue date l'intérêt d'une liaison directe entre la gare Matabiau et l'aéroport de Toulouse-Blagnac, s'étonne par contre que le projet de 3^{ème} ligne de métro ne prévoit pour l'heure la desserte directe de l'aéroport que de manière optionnelle.

L'aéroport de Toulouse-Blagnac est certes desservi par le tram T2 depuis avril 2015, mais ce dernier, qui s'inscrit avant tout dans une logique de desserte urbaine et de zones d'activité, n'offre pas le service souhaitable, notamment pour les personnes extérieures à l'agglomération toulousaine.

*Contribution au débat public sur le projet de troisième ligne de métro
de la grande agglomération toulousaine*

De fait, le CESER soutient de longue date la nécessité d'une liaison directe par transport collectif entre la gare Matabiau et l'aéroport. Si la 3^{ème} ligne de métro est décidée, le CESER considère donc qu'il est indispensable qu'elle desserve directement l'aéroport.

Dans cette hypothèse, le CESER invite donc le maître d'ouvrage à rechercher avec le gestionnaire de l'aéroport toute solution utile pour réunir le financement nécessaire à la réalisation de cette desserte.

Si la 3^{ème} ligne de métro se réalise et quel que soit alors son tracé, le CESER tient à relever l'importance qui doit être accordée à une bonne accessibilité des stations ou pôles d'échanges aux PMR et aux vélos ainsi qu'à des cheminements et des équipements adaptés, efficaces, fiables et sûrs jusque dans les rames pour les personnes à mobilité réduite et pour la qualité de vie de tous.

Enfin, le CESER souligne que ce projet, et au-delà le maillage des infrastructures de transport en commun qu'il appelle de ses vœux, doit parfaitement respecter la trame verte et bleue définie à l'échelle de la grande agglomération pour préserver la biodiversité.

4) UNE OPPORTUNITE POUR L'EMPLOI ET L'ECONOMIE REGIONALE

Hors Ile de France, la 3^{ème} ligne de métro constituerait le plus gros investissement en matière de transports collectifs à l'échelle nationale et l'un des plus importants en Europe. C'est dire qu'au-delà de son importance pour les déplacements à l'échelle de la grande agglomération toulousaine, ce projet serait aussi un générateur important d'activité économique et d'emploi dont les acteurs régionaux doivent pouvoir tirer profit.

Dans ce sens, le CESER qui n'ignore pas les règles de fonctionnement des marchés, invite le maître d'ouvrage à valoriser pleinement les possibilités existantes pour faciliter l'accès à la commande publique des entreprises locales, et notamment les plus petites. Au-delà des outils développés dans le cadre de la charte des marchés publics¹ dont il est signataire, SMTC-Tissééo pourrait d'ailleurs, pour éviter le dumping social, développer des clauses de mieux-disant social et/ou des clauses environnementales.

Le CESER souhaite que ce chantier soit également performant dans le domaine social singulièrement en ce qui concerne l'information, voire l'aide aux riverains d'une part et la gestion des ressources humaines liées au chantier d'autre part.

Dans ce dernier champ, le CESER propose ainsi qu'à l'instar de ce qu'a déjà réalisé l'Association Régionale des Chantiers Importants (ARCI) sur d'autres chantiers en Midi-Pyrénées, une démarche d'accompagnement des ressources humaines nécessaires, sous forme d'études prévisionnelles, d'aide à l'emploi, à la formation et à l'insertion ou encore d'aide au reclassement après chantier, soit mise en œuvre lors de la réalisation de la 3^{ème} ligne de métro.

A cet égard, le CESER prend acte avec satisfaction du fait que le SMTC-Tissééo intègre dans chaque marché public de travaux, une clause d'insertion sociale favorisant le retour vers l'emploi des personnes rencontrant des difficultés particulières d'insertion comme les demandeurs et demandeuses d'emploi de longue durée, les bénéficiaires de minima sociaux, les jeunes de moins de 26 ans sans qualification ou sans expérience.

S'agissant de la réalisation des travaux utiles, le CESER attire l'attention du maître d'ouvrage sur les précautions à prendre quant à l'évacuation et à la réutilisation des terres et gravats d'extraction et l'invite en premier lieu à veiller à la traçabilité de ces matériaux.

¹ Avances sur les marchés, délais de paiement raccourcis, simplification des démarches, Information, Allotissement...

5) LES LIMITES D'UN PROJET-PHARE

Aussi utile et performant soit-il, le projet de 3^{ème} ligne de métro ne saurait répondre à lui seul à l'ensemble des besoins de déplacements de la grande agglomération. Personne d'ailleurs ne saurait le lui demander. Ce projet a évidemment certaines limites et, s'il se réalise, nombreux seront, dans la grande agglomération, les déplacements pour lesquels il n'aura qu'un intérêt très indirect, voire marginal.

A l'échelle de la grande agglomération toulousaine, ce projet ne saurait de fait être considéré indépendamment de la stratégie de planification des déplacements dont il est la clef. Sans lui cette stratégie ne tient certes pas, mais lui-même n'a pas de véritable pertinence indépendamment du « Projet Mobilités 2020-2025-2030 » et en particulier de ses volets relatifs aux transports en commun et au développement de l'intermodalité.

La pleine valorisation de la 3^{ème} ligne de métro dépendra en effet très fortement de la qualité et du bon fonctionnement du réseau de transport collectif auquel elle prendra part et de la judicieuse interconnexion de ce dernier avec les modes de déplacements doux (aménagement piétons, parcs à vélos ...) et l'automobile (parkings relais...).

A cet égard, le CESER d'Occitanie souhaite que ce projet n'hypothèque pas l'avenir de tous les autres projets et avance la nécessité de conforter significativement le maillage territorial du réseau de transport collectif de la grande agglomération toulousaine et, pour ce faire :

- d'accélérer la réalisation des actions prévues en ce sens dans le cadre du Projet Mobilités 2020-2025-2030 (doublement de la capacité de la ligne A du métro, développement du réseau de tramway, réalisation de la ceinture sud, en particulier du Téléphérique Urbain Sud, développement du réseau LINEO, création et développement de pôles d'échanges intermodaux...);
- de compléter le Projet Mobilités 2020-2025-2030 par l'achèvement de certaines actions programmées dans le cadre de l'actuel PDU mais qui resteraient à réaliser en 2020, par exemple la réalisation des lignes programmées en BHNS ;
- d'engager de nouvelles actions notamment pour augmenter les capacités et accélérer les circulations du réseau de tramway (augmentation du cadencement, révision du plan de circulation...), mais aussi pour promouvoir l'intermodalité avec le mode ferroviaire et valoriser le TER comme outil de desserte urbaine (restructuration de la plate-forme ferroviaire de Toulouse, réalisation d'un contournement ferroviaire, aménagements de pôles d'échanges, valorisation des gares et points d'arrêt...).

Parallèlement à cette action première en matière de transport collectif, le CESER, comme il l'a déjà exprimé dans sa récente contribution aux Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité, soutient également l'intérêt d'une action visant à la maîtrise des flux automobile, notamment par la promotion résolue du covoiturage (aires de covoiturage, centrales de mise en relation...).

De tous ces points de vue, l'analyse du projet de 3^{ème} ligne de métro renvoie inmanquablement à celle du Projet Mobilités 2020-2025-2030, non sans quelque ambiguïté compte tenu de la concomitance des débats dont l'un et l'autre font l'objet.

Plus fondamentalement, la pertinence d'une telle stratégie de planification des déplacements passe non seulement par une coopération accrue entre les différentes AOT intervenant sur ce territoire, mais surtout par la plus parfaite coordination avec la politique d'urbanisme, ce qui suppose en amont la définition d'un véritable projet de territoire pour la grande agglomération. L'actuelle révision du SCOT en est sans doute l'occasion.

6) LE DEFI DU FINANCEMENT

Aujourd'hui, tous les acteurs du développement de la grande agglomération toulousaine semblent fort heureusement s'accorder pour considérer que la grande agglomération toulousaine a besoin d'un plan de déplacement ambitieux. Il est vrai qu'avec 15000 habitants et 7000 emplois de plus par an et l'extension continue de l'urbanisation, la grande agglomération toulousaine qui connaît déjà de graves difficultés de déplacements, risque à terme l'engorgement.

Cela étant, si une certaine ambition est clairement partagée, son niveau est largement affaire de financement. La question spécifique du financement du projet de métro réputé le plus important en France après celui du Grand Paris n'est évidemment pas non plus sans enjeu.

En l'état, le dossier du maître d'ouvrage ne précise pas le plan de financement particulier de la 3^{ème} ligne de métro et ne fournit des informations en matière de financement qu'en ce qui concerne le Projet Mobilités 2020-2025-2030 dans son ensemble. Là encore, il est donc bien difficile de distinguer la problématique de la 3^{ème} ligne de métro de celle du PDU. Cette distinction n'aurait d'ailleurs pas grand sens. La difficulté à la réaliser illustre bien cependant une des limites du Débat Public en cours.

Quoi qu'il en soit, le maître d'ouvrage, SMTC-Tisséo avance que le financement du Projet Mobilités 2020-2025-2030 arrêté le 19 octobre est bouclé à 90%. Cela représente évidemment une certaine garantie de bonne fin si on considère que ce projet n'en est encore qu'au stade du débat. Mais a contrario, cela signifie qu'il faut encore financer les 10% restants, soit de l'ordre de 380 millions d'euros hors branche aéroport du TAE, ce qui n'est certainement pas une mince affaire compte tenu des efforts déjà prévus sur ce projet. Ne faut-il pas d'ailleurs envisager de mobiliser un financement encore plus élevé en raison d'un projet plus ambitieux ?

Pour cette recherche de financements, le CESER n'approuverait pas l'éventuel montage d'un Partenariat Public Privé (PPP), dont la formule n'est sans doute pas adaptée à ce type d'investissement. La tarification lui semble par contre pouvoir apporter un élément de réponse mais celui-ci restera en toute hypothèse relativement limité d'autant que les transports collectifs doivent rester accessibles à tous et qu'il est par ailleurs indispensable de maintenir des tarifications sociales. En matière de tarification, le CESER souhaite d'ailleurs que le titre de transport unique soit désormais offert à tous les usagers pratiquant l'intermodalité et non seulement aux abonnés.

Pour revenir au financement, le CESER considère qu'en l'état, l'emprunt est la formule qui offre les meilleures perspectives d'autant que les possibilités de financement actuellement offertes sont particulièrement intéressantes, la durée d'emprunt constituant la variable d'ajustement. Pour de tels investissements inscrits dans le très long terme, un emprunt à 40 ou 50 ans paraît effectivement tout à fait envisageable.

Mais peut-être est-il possible, moyennant une autorisation législative, que des solutions du type de celles utilisées pour le financement du Grand Paris Express¹ soient transposées à Toulouse, permettant, à partir de ressources nouvelles, d'investir durablement pour les infrastructures, le matériel, les aménagements des stations et des gares... Le CESER propose d'en explorer l'éventualité.

Dans tous les cas, le CESER considère que le maintien de Tisséo en régie publique est un élément de garantie pour le financement et pour les salariés de la régie.

¹ Voir en annexe 2 : la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris et en particulier ses TITRES I, II et III

CONCLUSION

Pour une agglomération en plein développement, comme celle de Toulouse, l'adaptation de son système de transport, notamment de son offre de transports collectifs, est une nécessité permanente. Le projet de 3^{ème} ligne de métro de la grande agglomération est un élément majeur de réponse à cette nécessité. Le CESER Occitanie soutient la pertinence de ce projet dont il espère toutefois qu'au-delà de sa connexion avec la ligne B à l'INPT, il finira par intégrer la desserte directe de l'aéroport de Toulouse-Blagnac. Il relève d'ailleurs que la conjonction des volontés intercommunales, départementale et régionale pour réaliser ce projet dans son ensemble (de Labège-gare à Colomiers-gare) est une opportunité à saisir sans attendre.

Mais quelles que soient ses qualités, notamment en matière d'interconnexion, ce projet de 3^{ème} ligne de métro ne saurait répondre à tous les problèmes de déplacements de la grande agglomération toulousaine. Certains déplacements, surtout les plus éloignés du cœur de l'agglomération n'en bénéficieront que de manière indirecte et peut-être peu sensible. Il est donc indispensable que sa réalisation soit accompagnée, voire pour partie précédée, d'une action plus globale de maîtrise des déplacements ainsi que de développement et de maillage du réseau intermodale de transport en commun dans le cadre du PDU qui, en retour lui bénéficiera.

EXPLICATIONS DE VOTE



EXPLICATIONS DE VOTE

1^{ème} COLLEGE

M. Henry SALLANABE pour la Confédération Paysanne

2^{ème} COLLEGE

M. Xavier PETRACHI pour le Groupe C.G.T.

M. Christian TERRANCLE pour les Groupes SOLIDAIRES et FSU

Mme Eliane TEYSSIE pour le Groupe FORCE OUVRIERE

Suffrages exprimés : 193

Pour : 188

Contre : 5

Avis adopté

Intervention de Monsieur Xavier PETRACHI

au nom du groupe CGT

Monsieur le Président du CESER,
Mesdames et Messieurs les Conseillers, Chers collègues,
Mesdames, Messieurs,

En préambule, la CGT tient à souligner le succès du débat public sur la 3^{ème} ligne de métro. Les échanges sur le transport se sont vite transformés en débat sur les aménagements à venir de la région toulousaine. La CGT souhaite que l'ensemble des suggestions puissent être étudiées par la SMTC-Tisséo afin de répondre aux interrogations des usagers.

Pour la CGT, apporter une réponse aux besoins de transport en développant les transports en commun et l'intermodalité est une bonne chose. A ce titre, il est indispensable de ne pas regarder ce projet sous le seul angle de la ligne de métro mais bien sur l'impact global en termes de transport pour Toulouse et sa région. A ce titre l'interconnexion avec le réseau ferroviaire est indispensable.

Le projet y répond, tout comme desservir les pôles économiques majeurs de la métropole toulousaine par transport collectif répond à une attente des salariés des secteurs concernés. Mais la CGT s'interroge sur les salariés et habitants éloignés du tracé de cette nouvelle ligne, et qui pourraient devenir les parents pauvres des accès aux transports collectifs.

En effet, répondre aux besoins immédiats des salariés sur l'ensemble de la région en termes de transport, d'éducation, de culture, d'industrie et de services publics de qualité et de proximité est une priorité.

L'attractivité de nos territoires et de nos métiers doit être valorisée partout en Occitanie. La CGT ne pourra concevoir que l'effort financier important prévu pour la 3^{ème} ligne de métro puisse hypothéquer l'avenir d'autres projets structurants nécessaires, notamment les réponses à apporter à la problématique des « pénétrantes » dans Toulouse qui reste un sujet majeur pour la métropole Toulousaine. Y répondre donnera encore plus de sens au bien-fondé de cette ligne et de son tracé.

Afin de favoriser la fréquentation de cette nouvelle ligne, des aménagements de parkings et d'accès par les pôles d'échanges multi-modaux doivent accompagner la création de cette ligne de métro.

Dans le même sens, les horaires de la 3^{ème} ligne doivent se caler avec les horaires décalés pratiqués dans les entreprises et être adaptés aux usages de la vie toulousaine.

La CGT partage la réflexion du CESER concernant la tarification unique qui soit offerte aux usagers pratiquant l'intermodalité.

Par ailleurs, la CGT revendique la mise en œuvre d'une tarification incitative pour les salariés, notamment en utilisant les possibilités données par les PDE (Plan de Déplacement Entreprise) : l'exemple de l'accord passé au sein d'Airbus sur le site de St Eloi prenant en compte 100% du coût de l'abonnement par l'employeur est à suivre.

La CGT partage l'avis du CESER concernant les enjeux du financement. L'avis précise que le CESER n'approuverait pas un éventuel Partenariat Public-Privé (PPP) qui a montré ses limites dans des projets précédents.

Par ailleurs, la CGT considère que le maintien de Tisséo en régie publique est une garantie pour le financement du projet, tout en répondant à des craintes de privatisation exprimées par les salariés de la régie.

La CGT votera cet avis.

Intervention de Monsieur Christian TERRANCLE

au nom des groupes SOLIDAIRES ET FSU

Monsieur le Président du CESER,
Mesdames et Messieurs les Conseillers, Chers collègues,
Mesdames, Messieurs,

Nous souhaitons d'abord remercier Stéphanie Gogneau et Jean Guy Mazzia pour l'attention qu'ils portent à nos conditions matérielles tout autant qu'à l'avancée de nos travaux. La subtilité de l'écriture permet de trouver nombre de points, à quelques exceptions notables près, que nous pourrions partager dans les quelques pages de ce projet d'avis. Mais il lui manque une conclusion en rapport avec une bonne partie des développements. Parce que nous sommes au CESER et qu'au nom d'un consensus qui le définit, on ne tire pas la conclusion qui s'imposerait à savoir indiquer qu'en l'état, et pour rester dans une tonalité « Ceserienne », « cette 3^{ème} ligne du métro n'est pas pertinente ».

Le projet d'avis le dit en introduction : « ... La logique aurait sans doute voulu que la révision du PDU fût achevée avant que le principal projet en découlant puisse être débattu et finalisé en toute connaissance de cause. Ce n'est pas le cas. ». Le CESER n'en tire pas la conclusion qui s'impose, à savoir que le débat démocratique et citoyen s'en trouve tronqué et que ce devrait être, pour nous qui représentons la société civile, une ligne rouge indépassable.

Ce même projet le dit aussi : « ... En l'état le dossier du maître d'ouvrage ne précise pas le plan de financement particulier de la 3^{ème} ligne de métro... ». Une bonne part des représentants de la société civile ici présents n'ont de cesse de fustiger les déficits publics, le poids des contributions et le supposé coût des services publics. Le CESER, s'il exprime son désaccord sur les Partenariats Publics Privés, ne tire pas la conclusion qui s'impose sur le financement, à savoir que l'argent public ne devrait être engagé sur ce projet qu'à la condition d'en connaître toutes les modalités et que son utilité publique en soit démontrée.

Si on lie ces deux questions fondamentales, comme le titrent nos camarades de la CGT 31 dans leur contribution au débat public, on doit se poser cette question : « 3^{ème} ligne du métro, vampirisation du PDU ? ». Nous partageons leur analyse et leurs conclusions sur le sujet : « ... tous les investissements sont justifiés à condition qu'ils répondent aux besoins de l'intérêt général et que les financements suivent et ne se fassent pas concurrence... ». Le CESER, soucieux de cet intérêt général et qui a manifestement perçu ces dangers, n'en tire pas la conclusion qui s'impose, à savoir que les choses devraient se faire dans le bon ordre et dans l'intérêt des populations et des finances publiques.

En revanche, le projet de contribution exprime sur un point important des positions parfaitement contestables et nous avons en commission tenté de l'expliquer. Partager la nécessité des connexions, particulièrement avec le réseau ferré, n'est pas contestable en soi. Mais dire que cette ligne est une connexion « de périphérie à périphérie » n'est pas juste parce que c'est avant tout une 3^{ème} ligne de métro dans la ville. Reprendre, en les approuvant les affirmations du porteur de projet sur « l'approche intégrée de l'aménagement et du développement de la grande agglomération toulousaine » est une erreur de jugement et une méconnaissance de la réalité urbaine et périurbaine.

Cette 3^{ème} ligne règle bien peu des difficultés de déplacement actuelles et tourne résolument le dos aux réalités de demain. Au demeurant le texte en fixe, en toute contradiction, les limites quelques pages plus tard. Mais le CESER n'en tire pas la conclusion qui s'impose à savoir que l'utilité publique de ce projet n'est pas avérée de ce point de vue.

Au chapitre social et environnemental les effets de cette 3^{ème} ligne ne sont pas mesurés :

- la captation territoriale et financière de ce projet ignore l'ensemble de l'agglomération et les projets alternatifs comme ceux de l'Autate (association des usagers des transports)
- stoppe toute idée de développement de Tram et/ou trajets en sites propres qui, malgré les critiques que l'on peut leur attribuer, sont des solutions alternatives crédibles
- risque de déstructurer le réseau de surface, entre autres par la sous-traitance de nombreuses lignes pour essayer de faire des économies non avérées,
- pourrait provoquer l'arrêt du développement des lignes de bus, notamment Linéo, et avoir des effets majeurs sur les emplois dans les transports en commun.

In fine notre constat c'est que la politique de l'aménagement du territoire est, de fait, imposée par des « concentrateurs économiques » qui cherchent à tout prix à réduire leurs coûts, quel qu'en soit celui qu'auront à payer les citoyennes et les citoyens notamment les plus fragiles d'entre eux. Et on demande ensuite aux mêmes de financer, au prix de leur fatigue, de leur temps de travail et autour du travail, de leur vie familiale et de leurs impôts locaux, les conséquences de ces choix strictement économiques.

Alors Non, cette ligne de métro n'est pas celle de la grande agglomération Toulousaine, des connexions de la région Occitanie, des populations rejetées toujours plus loin de la « ville centre », des salarié-es embouteillé-es dans leurs voitures ou les transports collectifs. C'est une troisième ligne pour Toulouse et une partie de son élite économique et sociale, notamment celle d'Airbus Industries. Son nom dit tout :

« Toulouse Aerospace Express » une ligne dont le paradoxe ou le mépris comme on voudra, de cette industrie et de ceux qui la vénèrent, est poussé jusqu'à ne pas permettre aux usagers de rejoindre les avions qu'elle produit et qu'elle vend.

Autant de raisons pour Solidaires et la FSU de voter contre ce projet d'avis du CESER qui fait une part de constats justes mais n'ose pas en tirer la conclusion qui s'imposerait.

Intervention de Madame Eliane TEYSSIE

au nom du groupe FORCE OUVRIERE

Monsieur le Président du CESER,
Mesdames et Messieurs les Présidents de Commissions,
Monsieur le rapporteur,
Mesdames et Messieurs,

Comment s'opposer à un projet tel que la 3^{ème} ligne de métro sur l'agglomération toulousaine ?

Certes, sa construction va sans doute modifier la ville et ses alentours. Mais à coup sûr, la circulation dans l'agglomération va continuer à s'amplifier dans les années à venir, mettant en péril, à moins de traiter rapidement le problème, les conditions de vie dans l'agglomération.

Cette troisième ligne va pouvoir répondre en partie à cette problématique, notamment parce que seul le métro possède la capacité de transporter 200 000 voyageurs à 40km/h avec une fréquence de rames élevée.

En outre, sa construction va être une réelle opportunité de créations d'emploi.

Toutefois, dans ce projet d'avis, le CESER souligne les limites du projet. En effet, cette troisième ligne ne pourra pas répondre seule à tous les besoins de déplacements dans l'agglomération toulousaine. La mise en place de liaisons supplémentaires sera nécessaire dans l'avenir.

Le CESER soulève aussi plusieurs questions et fait des propositions que FORCE OUVRIERE partage :

- Tout d'abord, la question du tracé. SMTC-Tisséo ne saurait faire l'économie de la desserte de l'aéroport de Toulouse-Blagnac par cette ligne si elle veut réellement assurer une bonne interconnexion entre les différents modes de transport.
- Celle des parkings relais : il faudra les prévoir suffisamment importants pour anticiper l'afflux de véhicules de demain.
- Celle de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite : il faudra s'attacher à l'améliorer par rapport à l'existant.
- Mais aussi la question de son financement. Le CESER propose un amortissement plus long, et encourage la recherche d'autres financements.

Cependant, pour inciter le plus grand nombre à emprunter les transports en commun, le prix du billet d'accès devrait être le plus faible possible.

Pour FORCE OUVRIERE, il ne devrait pas être inclus dans le calcul de l'amortissement du coût de la construction des lignes, la rentabilité de telles infrastructures, à l'instar du métro parisien, se faisant sur le très long terme par le nombre des utilisateurs mais aussi au regard des impacts bénéfiques sur l'environnement.

FORCE OUVRIERE partage les propositions et les analyses du CESER de ce projet d'avis.

Le groupe FORCE OUVRIERE votera donc ce projet d'avis.

Intervention de Monsieur Henri SALLANABE

au nom de la CONFEDERATION PAYSANNE

Monsieur le Président du CESER,
Mesdames et Messieurs les Conseillers, Chers collègues,
Mesdames, Messieurs,

Qu'une métropole comme Toulouse veuille s'équiper d'un moyen de transport collectif nous semble être une bonne solution qui répond aux besoins des usagers, au développement de la ville et propose une alternative à la voiture.

Le choix du métro paraît aussi être la bonne solution tant par sa capacité de transport que par sa vitesse et sa faible empreinte écologique.

Si son tracé ne résoudra pas l'ensemble du problème toulousain, il reliera néanmoins les principales zones économiques de la grande agglomération toulousaine.

La desserte de l'aéroport qui n'est pas prévue dans le projet initial nous semble très importante dans la perspective de la liaison directe entre la gare Matabiau et l'aéroport Toulouse Blagnac sachant que le Tram T2 s'arrête au Palais de Justice.

Ce projet de métro sera aussi avec ses 2,15 milliards d'euro d'investissement une bouffée d'oxygène pour de nombreux corps de métier du bâtiment ce qui donnera à la métropole une attractivité supplémentaire qui une fois de plus va concentrer en un même lieu une grande partie des activités et donc des emplois de la région.

Il ne faut pas opposer le développement de la métropole avec celui des autres départements mais force est de constater que le mouvement qui n'est pas propre à la région puisqu'il est mondial, est à la concentration dans les métropoles et son corollaire qui est la désertification des campagnes et des petites villes .

On nous annonce avec, une vision linéaire presque inexorable, pour soutenir ce projet, que la population de Toulouse augmente de 15000 habitants tous les ans ; C'est tous les 15 ans l'équivalent de la population de mon département des Hautes Pyrénées qui s'installe dans la Métropole .

La dernière usine ferroviaire de Bagnères de Bigorre CAF qui emploie 85 salariés, qui a réalisé le tram de Lyon et de Saint-Etienne demande pour se développer (créer à terme 300 emplois) la réouverture de la ligne Tarbes-Bagnères de Bigorre pour réaliser les essais et transporter les trams, son coût est estimé à 50 millions d'euros.

Seule une volonté politique forte pourra mener à bien un tel projet qui serait un signe fort de la volonté de rééquilibrer notre territoire indispensable pour répondre à la désespérance qui commence à poindre dans nos campagnes et qu'on pourrait retrouver dans les résultats des prochaines échéances électorales.

Bien sûr le projet de Bagnères de Bigorre n'est qu'un exemple mais chaque fois que l'on investit un euro dans les métropoles on devrait se poser la question : que fait-on pour le reste du territoire qui ne peut pas se contenter d'attendre que les richesses de la ville viennent irradier nos campagnes.

La confédération paysanne qui plaide pour une agriculture de proximité avec des paysans nombreux bien répartis sur le territoire sait que son avenir est intimement lié à un développement harmonieux du territoire sinon l'agriculture industrielle et son corollaire, la disparition des paysans et les problèmes environnementaux, restera seule pour nourrir de grandes mégapoles.

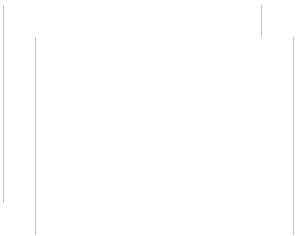
Bien sûr l'époque est à la concentration mais à l'instar de l'homme révolté d'Albert Camus nous pouvons dire non et chercher des pistes alternatives.

C'est peut-être dans le développement de nos départements ruraux que les solutions sont à chercher et non dans la fuite en avant vers des cités tentaculaires où on a du mal à se loger, à circuler, à respirer, et où la gentrification repousse les populations les moins aisées vers les périphéries de plus en plus éloignées.

C'est avec vigilance et soucieux de l'équilibre des territoires que nous accueillons ce projet.

La Confédération Paysanne votera cet avis.

ANNEXES



Annexe 1 : <https://metroligne3toulouse.debatpublic.fr/documents-du-syndicat-mixte-transport-commun-tisseo>

TOULOUSE
AEROSPACE
EXPRESS

DÉBAT PUBLIC
Du 12 septembre au 17 décembre 2016

La 3^{ème} ligne
de métro
de la grande
agglomération
toulousaine

COLOMIERS > BLAGNAC >
TOULOUSE > LABÈGE

SMTC
tisséo

SYNTHÈSE DU DOSSIER DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Les défis du développement et de l'attractivité de la grande agglomération toulousaine

Une forte identité entre Atlantique et Méditerranée

Une situation géographique d'exception

- ⊗ Au cœur de l'« Euro-Région » sud-ouest, en réseau avec Bordeaux, Montpellier, ou encore Bilbao, Saragosse ou Barcelone,
- ⊗ Connectée aux principales métropoles françaises et européennes par son aéroport Toulouse-Blagnac : 4^{ème} aéroport de France avec ses 7,5 millions de passagers en 2015,
- ⊗ À 1h05 de Bordeaux et 3h10 de Paris, grâce à la LGV (Ligne à Grande Vitesse) à l'horizon 2024.

Une évolution démographique exemplaire en France

- ⊗ 1 million d'habitants répartis sur 101 communes,
- ⊗ 15 000 habitants supplémentaires par an (entre 2004 et 2013).

Une croissance économique malgré la crise de 2008

- ⊗ 150 000 emplois créés depuis 20 ans,
- ⊗ 420 000 emplois privés, 100 000 emplois publics,
- ⊗ Berceau de l'industrie aéronautique et spatiale européenne : 70 000 emplois.

Un territoire urbain très étalé

- ⊗ Un habitat fortement développé en périphérie, selon le modèle toulousain depuis 50 ans à la recherche du lien « ville-nature »,
- ⊗ Des zones d'emploi situées en dehors du centre-ville de Toulouse, le long des principales voies routières.

Le constat

- ⊗ Des zones d'emploi encore peu desservies en transport, notamment le pôle Aerospace Valley (70 000 emplois),
- ⊗ Des infrastructures de transport (périphérique, voies rapides, métro ligne A...) de plus en plus saturées (3,8 millions de déplacements réalisés par jour, tous modes confondus, dans la grande agglomération toulousaine),
- ⊗ Seuls 8% des déplacements entre les lieux de domicile et de travail sont réalisés en transport en commun, la grande majorité étant réalisée en voiture, en heures de pointe, avec des temps de parcours de plus en plus longs,
- ⊗ Des risques sur la santé avec le dépassement régulier des valeurs limites des particules fines.

L'action du SMTC-Tisséo

Pour limiter les phénomènes de congestion et de pollution atmosphérique, pour participer à maintenir la vitalité économique et la qualité de vie de notre territoire, le SMTC-Tisséo engage une politique de transports ambitieuse avec le « Projet Mobilités 2020-2025-2030 », qui répondra aux besoins de 500 000 déplacements supplémentaires par jour à horizon 10 ans, grâce :

- ⊗ au maillage des territoires,
- ⊗ à des temps de parcours attractifs,
- ⊗ à des capacités de transport suffisantes (+ 250 000 voyages / jour)
- ⊗ aux connexions performantes aux réseaux routier et ferroviaire et à l'aéroport.

Réseau structurant horizon 2025



Le SMTC-Tisséo (Syndicat Mixte des Transports en Commun) est l'autorité organisatrice des transports urbains de la grande agglomération toulousaine. Composé de quatre intercommunalités, il définit la politique de développement et d'investissement des transports.

D'ici 10 ans, du fait de la croissance démographique attendue : 500 000 déplacements supplémentaires seront réalisés par jour, soit l'équivalent de la fréquentation quotidienne du réseau Tisséo en 2015.

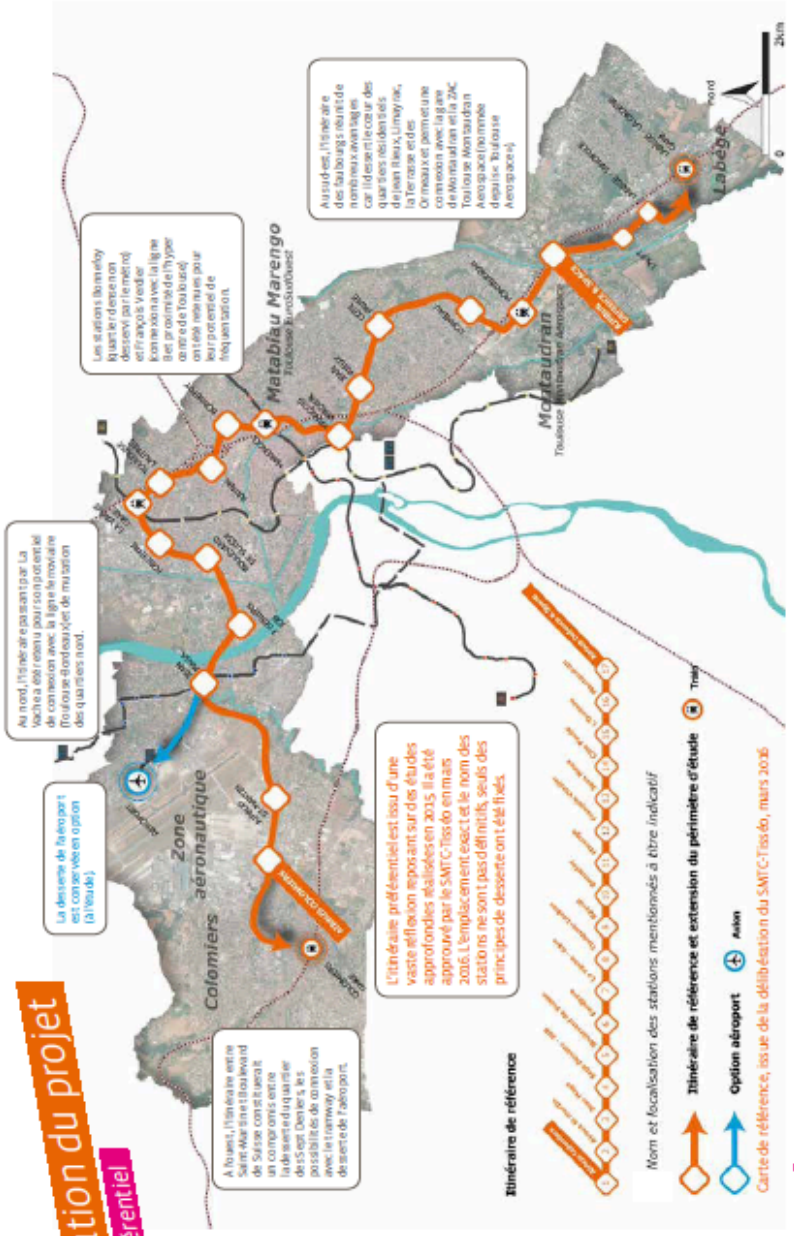
Contribution au débat public sur le projet de troisième ligne de métro de la grande agglomération toulousaine

Comment avons-nous élaboré cet itinéraire ?

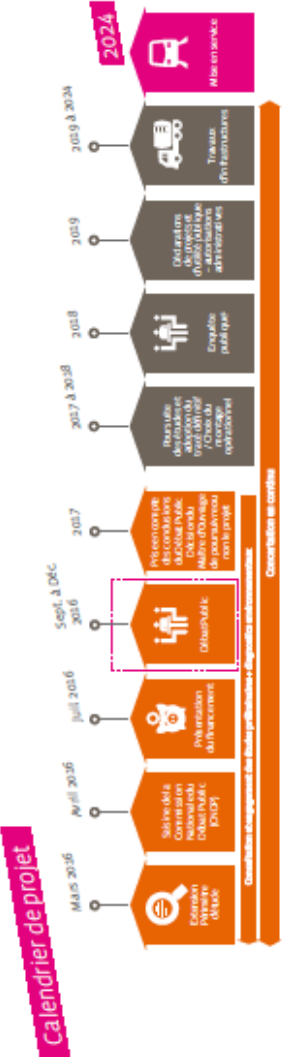
- De février à mai 2015 :
 - définition du corridor étudié pour répondre aux orientations stratégiques du « Projet Mobilis 2030 » ;
 - descente de trois pôles économiques majeurs ;
 - descente de centralités urbaines ;
 - nécessité d'améliorer l'accessibilité de la grande agglomération.

- De mai à octobre 2015 :
 - définition de 4 fuseaux pour déterminer les enjeux du projet et permettre une étude comparative des différents tracés possibles ;
 - « dérivés » : zones, les plus denses non desservies par les transports en commun ;
 - « dérivés » : zones proches au développement urbain ;
 - « dérivés » en développement : zones proches au développement de nouvelles zones d'habitat et/ou de qualification urbaine ;
 - « dérivés » : points de connexion optimale aux infrastructures de transport et aux réseaux routiers structurants.

- D'octobre 2015 à février 2016 :
 - définition de l'itinéraire préférentiel ;
 - présentation au débat public ;
 - identification de points de passages majeurs (Colomiers, sites Airbus, Matabiau/Marengo, sites Airbus, Matabiau, Labège) ;
 - une analyse multicritères des variantes de tracé ;
 - 12 critères techniques, d'analyse urbaine et d'analyse de transport.



Des études préliminaires sont actuellement en cours : elles permettront de fixer les grandes caractéristiques du projet, de figer le tracé et la localisation des stations, de préciser les enjeux environnementaux, de planifier plus précisément le déroulé des travaux. Afin de faire partager l'ambition du projet de 3ème ligne de métro, le débat public s'appuiera sur une étroite imbrication entre études techniques et points de vue, retours d'expérience des usagers. Dans un processus d'ajustement progressif, les éléments issus des études viendront alimenter le débat public et le retour des usagers viendra enrichir, élargir, améliorer les études en cours.



Les défis du développement et de l'attractivité de la grande agglomération toulousaine

Une forte identité entre Atlantique et Méditerranée

Une situation géographique d'exception

- ⊗ Au cœur de l'« Euro-Région » sud-ouest, en réseau avec Bordeaux, Montpellier, ou encore Bilbao, Saragosse ou Barcelone,
- ⊗ Connectée aux principales métropoles françaises et européennes par son aéroport Toulouse-Blagnac : 4^{ème} aéroport de France avec ses 7,5 millions de passagers en 2015,
- ⊗ À 1h05 de Bordeaux et 3h10 de Paris, grâce à la LGV (Ligne à Grande Vitesse) à l'horizon 2024.

Une évolution démographique exemplaire en France

- ⊗ 1 million d'habitants répartis sur 101 communes,
- ⊗ 15 000 habitants supplémentaires par an (entre 2004 et 2013).

Une croissance économique malgré la crise de 2008

- ⊗ 150 000 emplois créés depuis 20 ans,
- ⊗ 420 000 emplois privés, 100 000 emplois publics,
- ⊗ Berceau de l'industrie aéronautique et spatiale européenne : 70 000 emplois.

Un territoire urbain très étalé

- ⊗ Un habitat fortement développé en périphérie, selon le modèle toulousain depuis 50 ans à la recherche du lien « ville-nature »,
- ⊗ Des zones d'emploi situées en dehors du centre-ville de Toulouse, le long des principales voies routières.

Le constat

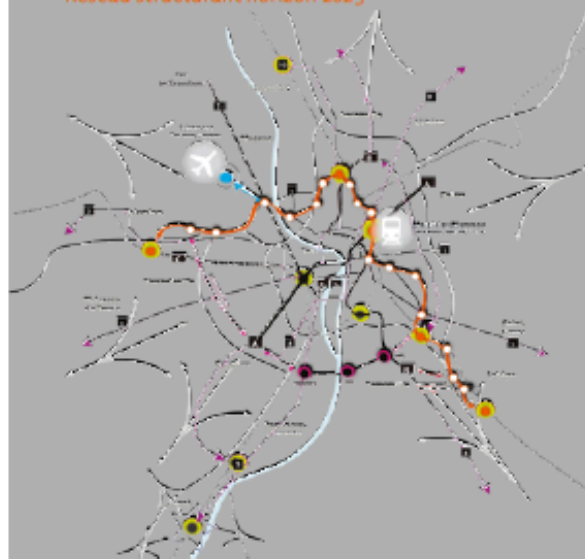
- ⊗ Des zones d'emploi encore peu desservies en transport, notamment le pôle Aerospace Valley (70 000 emplois),
- ⊗ Des infrastructures de transport (périphérique, voies rapides, métro ligne A...) de plus en plus saturées (3,8 millions de déplacements réalisés par jour, tous modes confondus, dans la grande agglomération toulousaine),
- ⊗ Seuls 8% des déplacements entre les lieux de domicile et de travail sont réalisés en transport en commun, la grande majorité étant réalisée en voiture, en heures de pointe, avec des temps de parcours de plus en plus longs,
- ⊗ Des risques sur la santé avec le dépassement régulier des valeurs limites des particules fines.

L'action du SMTC-Tisséo

Pour limiter les phénomènes de congestion et de pollution atmosphérique, pour participer à maintenir la vitalité économique et la qualité de vie de notre territoire, le SMTC-Tisséo engage une politique de transports ambitieuse avec le « Projet Mobilités 2020-2025-2030 », qui répondra aux besoins de 500 000 déplacements supplémentaires par jour à horizon 10 ans, grâce :

- ⊗ au maillage des territoires,
- ⊗ à des temps de parcours attractifs,
- ⊗ à des capacités de transport suffisantes (+ 250 000 voyages / jour)
- ⊗ aux connexions performantes aux réseaux routier et ferroviaire et à l'aéroport.

Réseau structurant horizon 2025



Le SMTC-Tisséo (Syndicat Mixte des Transports en Commun) est l'autorité organisatrice des transports urbains de la grande agglomération toulousaine. Composé de quatre intercommunalités, il définit la politique de développement et d'investissement des transports.

D'ici 10 ans, du fait de la croissance démographique attendue : 500 000 déplacements supplémentaires seront réalisés par jour, soit l'équivalent de la fréquentation quotidienne du réseau Tisséo en 2015.

Qu'apporterait le projet ?

UNE CONNEXION OPTIMALE

- > avec la gare Matabiau et l'aéroport Toulouse Blagnac,
- > avec les gares de Colomiers, de Montaudran, Labège et de La Vache-Gare,
- > avec le réseau structurant métro/tram/Linéo dont la connexion avec la ligne B via la station Ramonville (à l'étude),
- > avec le réseau routier grâce aux parcs-relais,
- > avec les pôles d'échanges multimodaux : points de rendez-vous ou de stationnement de covoiturage, correspondances avec les lignes interurbaines et/ou les lignes d'autocar de longue distance,
- > avec le vélo grâce au traitement des cheminements, signalétique et stationnements.

UNE OFFRE DE SERVICES AMÉLIORÉE

- ⊗ Un mode de transport + rapide et + fiable



	Aujourd'hui		Demain
	Voiture	Transport en commun	Réseau 2025/2030 avec la 3 ^{ème} ligne de métro
Airbus Colomiers > Gare Matabiau	35 min	40 min	20 min
Labège InnoPôle > Gare Matabiau	25 min	40 min	20 min

- ⊗ L'innovation au service des voyageurs

Bénéficiant des dernières innovations en matière d'équipements, d'isolation thermique ou encore d'éclairage, la 3^{ème} ligne de métro offrira un niveau de confort supérieur aux rames et stations actuelles ; l'expérience voyageur en sera améliorée.

UN PROJET GLOBAL EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT

- ⊗ Les bénéfices pour le territoire

Baisse de la circulation	20 millions de déplacements de véhicules évités / an
Réduction des émissions de GES	39 000 tonnes équivalent CO ₂ évitées / an
Réduction de la consommation d'énergie	17 millions de litres de carburant économisés / an

D'ici 2030, le nombre de personnes exposées à des dépassements de seuils de polluants atmosphériques devrait être divisé par 100.

- ⊗ Les enjeux environnementaux du projet :

- > Valoriser le cadre de vie quotidien des habitants
- > Préserver et valoriser le patrimoine bâti, paysager et la ressource en eau
- > Protéger la biodiversité locale et maintenir de la nature en ville
- > Apaiser l'environnement sonore
- > Adopter une démarche de conception «éco-responsable» de la phase d'études à la phase chantier et exploitation.

UN ACCÈS + FACILE À TOUS LES TERRITOIRES

- ⊗ Des itinéraires plus rapides pour permettre :
 - > un meilleur accès aux emplois,
 - > des gains de temps au départ de tous les secteurs résidentiels,
 - > une mise en réseau des équipements collectifs (santé, enseignement, loisirs, culture)

En 2025, avec la 3^{ème} ligne, la moitié de la population de la grande agglomération toulousaine sera à moins de 10 minutes à pied d'une station ou arrêt de notre réseau structurant (soit 507 000 personnes contre 300 000 aujourd'hui).

VERS UNE MEILLEURE « QUALITÉ DE VILLE »

- ⊗ La 3^{ème} ligne de métro s'inscrit également dans une démarche de projet territorial en participant :
 - > à la maîtrise de l'étalement urbain,
 - > au développement diversifié des quartiers (accueillant emplois, habitants et services),
 - > à l'amélioration de la qualité de vie des espaces desservis.

Autour de la 3^{ème} ligne de métro, le périmètre d'étude pourrait être en mesure d'accueillir jusqu'à 150 000 habitants supplémentaires. Au-delà des projets urbains tels que Toulouse Aerospace (Montaudran), Labège InnoMétro, Toulouse Euro SudOuest, la 3^{ème} ligne de métro permettrait de valoriser les différents tissus urbains traversés.

Pilotage

Un comité de pilotage partenarial

Dès 2015, le SMTC-Tisséo a mis en place un comité de pilotage partenarial, regroupant l'Etat, la Région, le Conseil Départemental, Toulouse Métropole, le SICOVAL et les autres collectivités membres du SMTC, la SNCF, l'Aéroport Toulouse Blagnac, Airbus, la CCI, le CESER, Toulouse School of Economics. Ce comité propose les grandes étapes décisionnelles soumises à l'instance délibérante du SMTC-Tisséo.

Une équipe pluridisciplinaire au service du projet

Le SMTC-Tisséo a mis en place une organisation spécifique, pluridisciplinaire, favorisant les circuits courts d'information, regroupant des personnels du SMTC-Tisséo, de Toulouse Métropole, du SICOVAL, de la SMAT, de l'agence d'urbanisme (AUAT) et complétée par divers bureaux d'études spécialisés.

Financement

Le financement est étudié à travers un exercice de prospective financière intégrant les coûts et recettes du SMTC-Tisséo en investissement et en fonctionnement. L'ensemble du programme d'investissement du « Projet Mobilités 2020-2025-2030 » du SMTC-Tisséo représente un programme global de 3,8 milliards d'euros (hors option de branche vers l'aéroport estimée à 110 millions d'euros) :

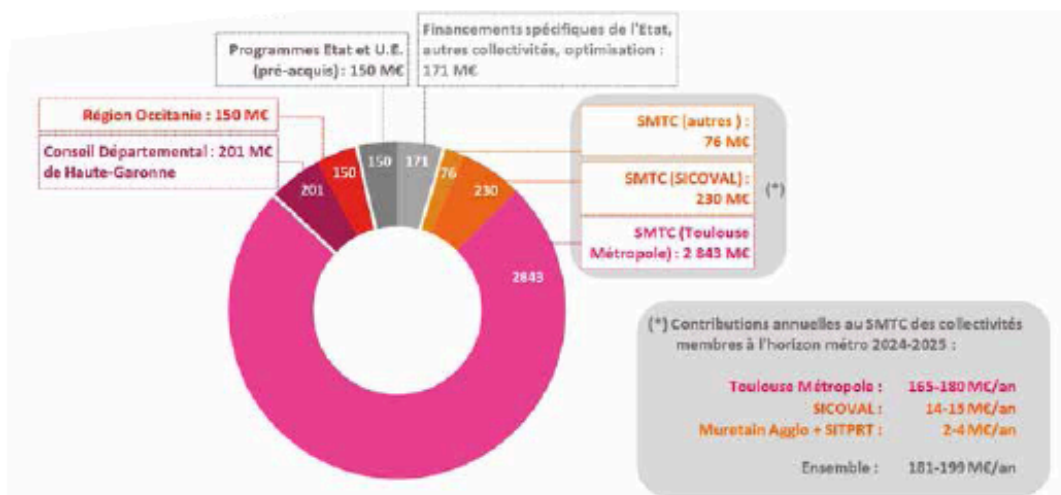
- Un programme de base d'environ 1,5 milliard d'euros, (100 M€ par an en moyenne sur 15 ans), composé pour moitié par des investissements de renouvellement

et de modernisation du patrimoine nécessaire à l'exploitation du réseau, et pour moitié des projets de développement du réseau (doublement de la capacité de la ligne A, réseau de surface, téléphérique urbain sud, programme Linéo, pôles d'échanges et parcs relais...),

- Le coût d'investissement du projet de la 3^{ème} ligne de métro est estimé à 2,128 milliards d'euros² en valeur janvier 2016 (dont 1,720 milliard d'euros pour la section Airbus Colomiers - Airbus Defence & Space),

- Sa connexion avec la ligne B est estimée à 180 millions d'euros.

Extrait du dossier de presse du 25 juillet 2016 : le financement du programme d'investissement



Il s'agit d'un coût d'opération global, intégrant l'infrastructure, les systèmes, le matériel roulant et le centre de remisage et de maintenance, mais aussi les acquisitions foncières, les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre. Ce coût sera précisé au fur et à mesure de l'avancement des études, intégrant les pistes d'optimisation dans le cadre d'une démarche dite de « coût objectif ».

Ambition du SMTC - Tisséo en termes de participation du public

Les étapes de consultation et d'information du public :

Une concertation déjà engagée depuis un an

Le SMTC-Tisséo mène depuis un an une concertation dans le cadre du « Projet Mobilités 2020-2025-2030 » (la révision de son Plan de Déplacements Urbains), dont la 3^{ème} ligne de métro fait partie. Cette concertation a été et sera l'opportunité de s'exprimer sur l'ensemble des problématiques de transport de la grande agglomération toulousaine, pour tous les publics concernés, dont le projet de la 3^{ème} ligne de métro.

Par ailleurs, le projet de 3^{ème} ligne a fait l'objet d'un processus décisionnel concerté. En effet, l'itinéraire préférentiel est issu d'échanges et de dialogue avec les membres du comité de pilotage.

PROJET MOBILITÉS 2020-2025-2030 (SEPTEMBRE 2015 ET MAI/JUIN 2016)

- > Diffusion support 4 pages
- > Dossier de présentation du projet

- > Réunions publiques
- > Permanences
- > Exposition itinérante
- > Site d'informations et de contributions

3^{EME} LIGNE DE MÉTRO (JUILLET, DÉC 2015 ET FÉVRIER 2016)

- > Dispositif presse
- > Diffusion support 6 pages

Une 3^{ème} ligne de métro, un projet ambitieux

Le SMTC-Tisséo a saisi la Commission Nationale du Débat Public, au regard des enjeux socio-économiques majeurs de la 3^{ème} ligne de métro et de son coût de réalisation. Le projet de la 3^{ème} ligne de métro est l'un des projets les plus ambitieux de France (hors région parisienne), revêtant un caractère national au vu des enjeux en matière d'aménagement du territoire et d'environnement.

Les enjeux du débat public

Le SMTC-Tisséo sera attentif aux éléments issus du débat public, qui viendront enrichir et alimenter les études en cours.

Ce débat public doit permettre au public de s'informer sur le projet de 3^{ème} ligne de métro (pourquoi ? comment ? apports ?...) et de s'exprimer. Les réflexions issues du débat seront précieuses pour le SMTC quant à l'expérience des futurs usagers de la 3^{ème} ligne.

Au-delà de l'actuel débat public, le SMTC-Tisséo souhaite poursuivre le dialogue constructif avec l'ensemble des parties prenantes (citoyens et acteurs du territoire).

Contribution au débat public sur le projet de troisième ligne de métro
de la grande agglomération toulousaine

Chiffres-clés de la 3^{ème} ligne de métro

28 km d'infrastructures
(30 km avec l'option aéroport)
Une vingtaine de stations prévues
Un niveau de fréquentation estimé
entre 200 000 et 220 000 voyageurs / jour

CONNEXIONS DIRECTES AVEC :

- > Gare LGV Matabiau en 2024 : 1h05 de Bordeaux / 3h10 de Paris
- > 4 gares ferroviaires : Colomiers, La Vache, Montaudran, Labège
- > La « Ceinture Sud » dont le premier maillon sera le futur téléphérique urbain sud
- > 2 lignes métro (A et B)
- > 2 lignes de tram (T1 et T2)
- > Les lignes Linéo
- > Station Ramonville via la connexion ligne B - 3^{ème} ligne (à l'étude)

DÈS CONNEXIONS NATIONALES ET INTERNATIONALES :

- > Desserte de la gare Matabiau dont le positionnement national et européen se voit renforcé avec la réalisation de la LGV Bordeaux-Toulouse
- > Desserte de l'aéroport (options à l'étude)

DE NOMBREUSES DESSERTES :

- > **de pôles économiques**
(zone aéronautique nord-ouest, Toulouse Euro SudOuest, Montaudran, Airbus Defence and Space, Labège Innopole)
- > **de quartiers existants**
(Sept Deniers, La Vache / Faubourgs Nord, Bonnefoy, Faubourgs Est et Colomiers)
- > **de grands secteurs urbains en devenir**
(Fondeyre, Toulouse Euro SudOuest, Montaudran, Labège Innométro)

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES :

- > **100 %** en site propre
- > **60 %** en tunnel
- > Vitesse commerciale : jusqu'à **40 Km/h**

TEMPS DE PARCOURS RÉDUITS ET COMPÉTITIFS :
Airbus Colomiers, Labège Innopole et Aéroport à 20 min de Matabiau

Pour rester informé sur la 3^{ème} ligne de métro et sur le débat public

- ☉ smtc-tisseo.fr, le site officiel du SMTC
- ☉ metroligne3toulouse.debatpublic.fr, le site du débat public pour retrouver toutes les dates des réunions publiques, du débat mobile...

D'autres outils favorisant l'information et la concertation continue et régulière seront développés en fonction de l'avancement du projet.

PARTICIPEZ !

toulouse métropole | Siéval | Le Muretain | sitprt | TOULOUSE AEROSPACIAL EXPRESS | SMTC tisseo

Septembre 2016

Annexe 2

Extrait de la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris
TITRES I, II et III

TITRE IER

ELABORATION ET OUTILS DE MISE EN ŒUVRE DU RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS

Article 2

I.— Le réseau de transport public du Grand Paris est constitué des infrastructures affectées au transport public urbain de voyageurs, au moyen d'un métro automatique de grande capacité en rocade qui, en participant au désenclavement de certains territoires, relie le centre de l'agglomération parisienne, les principaux pôles urbains, scientifiques, technologiques, économiques, sportifs et culturels de la région d'Ile-de-France, le réseau ferroviaire à grande vitesse et les aéroports internationaux, et qui contribue à l'objectif de développement d'intérêt national fixé par l'article 1er.

Le financement par l'Etat de ce nouveau réseau de transport est indépendant de sa contribution aux contrats de projets conclus avec la région d'Ile-de-France permettant la création, l'amélioration et la modernisation des réseaux de transport public. Ces mesures permettent de renforcer en priorité la qualité du service rendu par les réseaux de transport public, en particulier dans le cœur de l'agglomération parisienne, notamment en termes de sécurité, de fréquence et de ponctualité. La réalisation de ce nouveau réseau de transport est coordonnée avec les mesures de création, d'amélioration et de modernisation du réseau existant en Ile-de-France.

Le Gouvernement remet au Parlement, au plus tard le 31 décembre 2013, un rapport évaluant l'état d'application de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. Il fait notamment mention des capitaux nécessaires à la finalisation du projet de réseau de transport public du Grand Paris.

II. — Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, respectueux des enjeux liés au développement durable, en décrit les principales caractéristiques et mentionne :

- les prévisions en matière de niveau de service, d'accessibilité, de mode d'exploitation, de tracé et de position des gares ;
- les possibilités de connexion au réseau ferroviaire à grande vitesse qui comprend notamment la ligne reliant Paris aux régions Haute-Normandie et Basse-Normandie ;
- les possibilités de connexion aux autres réseaux de transport public urbain en Ile-de-France à la date d'élaboration du schéma d'ensemble ;
- les possibilités de raccordement par ligne à grande vitesse de la liaison par train à grande vitesse Roissy—Charles-de-Gaulle—Chessy—Marne-la-Vallée, prolongée jusqu'à l'aéroport d'Orly ;
- l'offre de transport public complémentaire du nouveau réseau disponible à partir de ses gares

— la prise en compte de l'intermodalité, de sorte que, sans préjudice des compétences du Syndicat des transports d'Ile-de-France ainsi que de celles des collectivités territoriales concernées, soient indiquées les dispositions à prendre en compte afin de permettre le développement d'une offre tarifaire combinant le transport public et le stationnement des véhicules légers autour des gares.

Les infrastructures du réseau du Grand Paris intègrent des dispositifs destinés à permettre le déploiement d'un réseau de communication électronique à très haut débit. Le schéma d'ensemble est approuvé par un décret en Conseil d'Etat auquel est annexée la déclaration prévue par le 2° du I de l'article L. 122-10 du code de l'environnement.

A compter de leur approbation respective, la compatibilité entre le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris et le plan de déplacements urbains de la région d'Ile-de-France est assurée dans les conditions de l'article 28-4 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.

III. — La mise en place d'un réseau à haut niveau de performance prioritairement affecté au fret ferroviaire entre les grands ports maritimes du Havre et de Rouen, qui constituent la façade maritime du Grand Paris, et le port de Paris est un objectif d'intérêt national.

Au plus tard douze mois après la promulgation de la présente loi, le Gouvernement présente au Parlement un rapport sur la mise en place de ce réseau.

Ce rapport présente également les possibilités de construire de nouvelles installations portuaires le long de la Seine afin de permettre une meilleure desserte du Grand Paris.

IV. — Sans préjudice des indemnités qui viendraient, le cas échéant, à être dues au délégataire au titre des stipulations du contrat de délégation de service public, rédigées dans le respect des principes généraux du droit applicables à ces contrats, la construction de la liaison ferroviaire express directe dédiée au transport des voyageurs entre l'aéroport de Roissy - Charles-de-Gaulle et Paris, prévue par le V de l'article 22 de la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports, ne donne lieu à aucune subvention de l'Etat.

Article 3

I.— Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris visé au II de l'article 2 est établi après avis des collectivités territoriales et de leurs établissements publics de coopération intercommunale, s'ils sont compétents en matière d'urbanisme ou d'aménagement, de l'association des maires d'Ile-de-France, du syndicat mixte « Paris-Métropole », du Syndicat des transports d'Ile-de-France et de l'atelier international du Grand Paris.

Le public est également associé au processus d'élaboration de ce schéma. A cette fin, un débat public est organisé par la Commission nationale du débat public, conformément au présent article. Ce débat est lancé dans un délai de quatre mois suivant la promulgation de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. La Commission nationale du débat public met en place une commission particulière dont le nombre des membres ne peut être supérieur à douze. L'établissement public « Société du Grand Paris » assume la charge matérielle et financière du débat, à l'exception du coût des expertises complémentaires, à la charge de la Commission nationale du débat public qui peut en demander le remboursement à cet établissement public.

Le débat public porte sur l'opportunité, les objectifs et les principales caractéristiques du projet de réseau de transport public du Grand Paris.

II. — Le dossier destiné au public est établi par l'établissement public « Société du Grand Paris ». Il comporte tous les éléments nécessaires à l'information du public, notamment :

- les objectifs et les principales caractéristiques du projet de réseau de transport public du Grand Paris définies au II de l'article 2 de la présente loi ;
- l'exposé des enjeux socio-économiques, y compris au regard du rayonnement international de la région d'Ile-de-France et de la France ;
- l'estimation du coût et les modes de financement envisagés ;
- les prévisions de trafic ;
- l'analyse des incidences sur l'aménagement du territoire ;
- le rapport environnemental et l'avis de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable prévus par les articles L. 122-6 et L. 122-7 du code de l'environnement.

L'établissement public « Société du Grand Paris » transmet le projet de dossier à la Commission nationale du débat public qui, par une décision rendue dans un délai de quinze jours, constate que le dossier est complet ou indique les éléments qu'il convient d'y ajouter dans un délai qu'elle prescrit dans la limite d'un mois.

III. — Dès publication de la décision prévue au dernier alinéa du II ou réception des éléments complémentaires demandés ou du refus motivé de l'établissement public « Société du Grand Paris » de transmettre ces éléments, et au plus tard un mois avant le début du débat public, la Commission nationale du débat public publie le dossier en indiquant, le cas échéant, les éléments complémentaires demandés ou le refus motivé de transmettre ces éléments, les modalités et le calendrier du débat.

A compter de la publication du dossier, la région et le Syndicat des transports d'Ile-de-France, les départements d'Ile-de-France, les communes et établissements publics de coopération intercommunale d'Ile-de-France, s'ils sont compétents en matière d'urbanisme ou d'aménagement, l'Association des maires d'Ile-de-France, le syndicat mixte « Paris-Métropole » ainsi que l'atelier international du Grand Paris disposent d'un délai de quatre mois pour faire connaître leur avis à la Commission nationale du débat public. A l'expiration de ce délai, leur avis est réputé favorable.

IV. — Le président du tribunal administratif de Paris ou le membre du tribunal délégué par lui à cette fin peut désigner cinq observateurs parmi les personnes inscrites sur les listes d'aptitude aux fonctions de commissaire-enquêteur prévues par l'article L. 123-4 du code de l'environnement. Ces observateurs peuvent assister de plein droit aux réunions de la commission particulière prévue au I du présent article. Ils sont astreints à un devoir de réserve vis-à-vis du projet objet du débat public pendant toute la durée de ce débat.

La durée du débat public est de quatre mois.

V. — Dans un délai de deux mois à compter de la date de clôture du débat public, le président de la Commission nationale du débat public en publie le compte rendu et le bilan, auxquels sont joints les avis exprimés par les personnes visées au second alinéa du III. Il en fait rapport aux commissions permanentes compétentes des assemblées parlementaires.

Dans un délai de deux mois suivant la publication de ce bilan, l'établissement public « Société du Grand Paris », par un acte motivé qui est publié, indique les conséquences

qu'il tire de ce bilan pour le schéma d'ensemble qui a fait l'objet du débat public. Cet acte fait notamment état des modalités de prise en compte des avis exprimés par les personnes visées au second alinéa du III. Il précise le schéma d'ensemble retenu et les modifications éventuellement apportées ainsi que les conditions prévues pour sa mise en œuvre. Le président du conseil de surveillance de l'établissement public « Société du Grand Paris » fait rapport aux commissions permanentes compétentes des assemblées parlementaires des conditions dans lesquelles l'acte prévu au présent alinéa a été élaboré, notamment la façon dont il a été tenu compte du débat public.

VI. — Aucune irrégularité au regard des I à V ne peut être invoquée après l'expiration du délai de recours contentieux contre l'acte mentionné au second alinéa du V.

VII. — La première phrase du premier alinéa de l'article L. 121-2 du code de l'environnement est complétée par les mots : « ainsi qu'au schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris auquel est applicable la procédure de débat public prévue par l'article 3 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ».

VIII. — L'article L. 300-2 du code de l'urbanisme n'est pas applicable aux projets ayant fait l'objet du débat public organisé en application du présent article.

IX. — La procédure de débat public engagée sur le fondement de l'article L. 121-8 du code de l'environnement portant sur un projet de rocade par métro automatique en Ile-de-France, dénommé « Arc express », et les dispositions du présent article sont coordonnées selon les modalités du présent IX.

La Commission nationale du débat public lance conjointement la procédure de débat public relative au schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris et celle relative à « Arc express » visée au premier alinéa.

Afin de mieux informer le public, la Commission nationale du débat public intègre aux dossiers respectifs de ces débats les éléments techniques et financiers des deux projets.

X. — Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application du présent article.

Article 4

Les projets d'infrastructures qui mettent en œuvre le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris sont déclarés d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat et constituent, à compter de la date de publication de ce décret, un projet d'intérêt général au sens des articles L. 121-2 et L. 121-9 du code de l'urbanisme.

La déclaration d'utilité publique est prononcée conformément au chapitre Ier du titre Ier du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et l'enquête précédant la déclaration d'utilité publique est réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement.

Cette enquête est ouverte par arrêté du représentant de l'Etat dans la région ou le département dans un délai de dix ans à compter de la date de publication du décret en Conseil d'Etat approuvant le schéma d'ensemble prévu par le II de l'article 2 de la présente loi.

La commission d'enquête prévue à l'article L. 123-4 du code de l'environnement peut comprendre un ou plusieurs membres ayant été désignés comme observateurs en application du IV de l'article 3 de la présente loi.

Le dossier d'enquête publique comprend une évaluation économique, sociale, environnementale et financière établie conformément aux dispositions de l'article 14 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée relatives aux grands projets d'infrastructures de transport, l'étude d'impact et l'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement, prévus par l'article L. 122-1 du code de l'environnement, et le bilan du débat public défini à l'article 3 de la présente loi.

Article 5

I.— La première phrase du premier alinéa du I de l'article L. 13-15 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique est complétée par les mots : « ou, dans le cas des projets ou programmes soumis au débat public prévu par l'article L. 121-8 du code de l'environnement ou par l'article 3 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, au jour de la mise à disposition du public du dossier de ce débat ».

II. — La procédure prévue à l'article L. 15-9 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique peut être appliquée en vue de la prise de possession immédiate, par le titulaire de la déclaration d'utilité publique, de terrains bâtis ou non bâtis nécessaires à l'exécution des travaux des projets d'infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris, dans les conditions prévues par cet article.

Les décrets en Conseil d'Etat pris en application du même article L. 15-9 sont publiés dans un délai de cinq ans à compter de la date de publication du décret en Conseil d'Etat déclarant d'utilité publique le projet d'infrastructures.

Article 6

I. — Le code de l'urbanisme est ainsi modifié :

1° Le a de l'article L. 213-4 est ainsi rédigé :

« a) La date de référence prévue à l'article L. 13-15 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique est :

« — pour les biens compris dans le périmètre d'une zone d'aménagement différé :

« i) la date de publication de l'acte délimitant le périmètre provisoire de la zone d'aménagement différé lorsque le bien est situé dans un tel périmètre ou lorsque l'acte créant la zone est publié dans le délai de validité d'un périmètre provisoire ;

« ii) la date de publication de l'acte créant la zone d'aménagement différé si un périmètre provisoire de zone d'aménagement différé n'a pas été délimité ;

« iii) dans tous les cas, la date du dernier renouvellement de l'acte créant la zone d'aménagement différé ;

« — pour les biens non compris dans une telle zone, la date à laquelle est devenu opposable aux tiers le plus récent des actes rendant public, approuvant, révisant ou modifiant le plan d'occupation des sols, ou approuvant, révisant ou modifiant le plan local d'urbanisme et délimitant la zone dans laquelle est situé le bien ; »

2° A l'article L. 212-2 et au dernier alinéa de l'article L. 212-2-1, les mots : « quatorze ans » sont remplacés par les mots : « six ans renouvelable ».

II. — Les zones d'aménagement différé créées avant l'entrée en vigueur de la présente loi prennent fin six ans après cette entrée en vigueur ou, si ce délai est plus court, au terme du délai de quatorze ans prévu à l'article L. 212-2 du même code dans sa rédaction antérieure à la présente loi.

TITRE II

ETABLISSEMENT PUBLIC « SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS »

Article 7

I.— Il est créé un établissement public de l'Etat à caractère industriel et commercial dénommé « Société du Grand Paris ».

II. — L'établissement public « Société du Grand Paris » a pour mission principale de concevoir et d'élaborer le schéma d'ensemble et les projets d'infrastructures composant le réseau de transport public du Grand Paris et d'en assurer la réalisation, qui comprend la construction des lignes, ouvrages et installations fixes, la construction et l'aménagement des gares, y compris d'interconnexion, ainsi que l'acquisition des matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures et, dans les conditions de l'article 16, leur entretien et leur renouvellement, dans les conditions prévues par la présente loi. A cette fin, l'établissement public « Société du Grand Paris » peut acquérir, au besoin par voie d'expropriation ou de préemption, les biens de toute nature, immobiliers et mobiliers, nécessaires à la création et à l'exploitation des infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris.

III. — Sans préjudice des compétences du Syndicat des transports d'Ile-de-France, l'établissement public « Société du Grand Paris » veille également au maillage cohérent du territoire par une offre de transport de surface permettant la desserte des gares du réseau de transport public du Grand Paris.

IV. — L'établissement public « Société du Grand Paris » assiste le représentant de l'Etat dans la région pour la préparation et la mise en cohérence des contrats de développement territorial prévus par l'article 21.

V. — L'établissement public « Société du Grand Paris » peut conduire des opérations d'aménagement ou de construction.

Lorsque ces opérations interviennent sur le territoire des communes signataires d'un contrat de développement territorial, l'établissement public « Société du Grand Paris » ne peut conduire de telles opérations que si ce contrat le prévoit. Dans ce cas, ce dernier prévoit également, dans le ressort territorial des établissements publics d'aménagement autres que l'établissement public « Agence foncière et technique de la région parisienne », lequel de ces établissements publics ou de l'établissement public « Société du Grand Paris » conduit ces opérations d'aménagement ou de construction.

Lorsque ces opérations interviennent sur le territoire des communes non signataires d'un contrat de développement territorial, l'établissement public « Société du Grand Paris » peut, après avis des communes et établissements publics de coopération

intercommunale compétents concernés, conduire ces opérations dans un rayon inférieur à 400 mètres autour des gares nouvelles du réseau de transport public du Grand Paris.

Pour la réalisation de sa mission d'aménagement et de construction, l'établissement public « Société du Grand Paris » exerce les compétences reconnues aux établissements publics d'aménagement.

Dans le respect des règles de publicité et de mise en concurrence prévues par le droit communautaire, des objectifs du développement durable, de la diversité des fonctions urbaines et de la mixité sociale dans l'habitat, l'établissement public « Société du Grand Paris » peut, par voie de convention, exercer sa mission d'aménagement et de construction par l'intermédiaire de toute personne privée ou publique ayant des compétences en matière d'aménagement ou de construction.

VI. — L'établissement public « Société du Grand Paris » peut se voir confier par l'Etat, les collectivités territoriales ou leurs groupements, par voie de convention, toute mission d'intérêt général présentant un caractère complémentaire ou connexe aux missions définies aux II à V.

VII. - L'établissement public « Société du Grand Paris » peut créer des filiales ou prendre des participations dans des sociétés, groupements ou organismes dont l'objet concourt à la réalisation des missions définies aux II à VI.

VIII. — Pour l'exercice de ses compétences définies aux II à VII, l'établissement public « Société du Grand Paris » peut conclure, à titre gratuit ou onéreux, des conventions de coopération ou de mandat avec des établissements publics de l'Etat. Les conventions ainsi conclues peuvent avoir pour objet la mise en œuvre des procédures de recrutement, de gestion et de rémunération de ses personnels ainsi que la mise en œuvre des procédures de passation de contrats avec des opérateurs économiques publics ou privés pour répondre à ses besoins en matière de fournitures, de travaux ou de services.

Article 8

I.— L'établissement public « Société du Grand Paris » est dirigé par un directoire qui exerce ses fonctions sous le contrôle d'un conseil de surveillance.

II. — Le directoire comprend trois membres nommés, après avis du conseil de surveillance, par un décret qui confère à l'un d'eux la qualité de président du directoire. La nomination de ce dernier ne peut intervenir qu'après son audition par les commissions permanentes compétentes de l'Assemblée nationale et du Sénat.

III. — Le conseil de surveillance est composé de représentants de l'Etat et d'élus des collectivités territoriales nommés pour une durée de cinq ans renouvelable ou pour la durée de leur mandat.

Les représentants de l'Etat constituent au moins la moitié des membres du conseil de surveillance.

Le président du conseil de surveillance est élu parmi ses membres.

IV. — L'établissement public « Société du Grand Paris » est soumis au contrôle économique et financier de l'Etat.

V. — Il est institué auprès du conseil de surveillance un comité stratégique composé des représentants des communes et des établissements publics compétents en matière d'aménagement ou d'urbanisme dont le territoire est, pour tout ou partie, situé sur

l'emprise d'un projet d'infrastructure du réseau de transport public du Grand Paris ou dans le périmètre d'un contrat de développement territorial prévu par l'article 21. Ce comité comprend également deux députés et deux sénateurs désignés par leur assemblée respective ainsi que des représentants des chambres consulaires et des organisations professionnelles et syndicales.

Ce comité est créé dans un délai de six mois à compter de la publication du décret en Conseil d'Etat prévu à l'avant-dernier alinéa du II de l'article 2 de la présente loi.

Il peut être saisi de tout sujet par le conseil de surveillance. Il peut émettre des propositions et demander que des questions soient inscrites à l'ordre du jour d'une réunion du conseil de surveillance.

VI. — Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions d'application du présent article. Il précise notamment la composition du conseil de surveillance, le nombre, les conditions et les modalités de désignation de ses membres, ainsi que les attributions et les modalités de fonctionnement du conseil de surveillance et du directoire prévues par les articles L. 225-57 à L. 225-82 et L. 225-85 à L. 225-93 du code de commerce qui sont applicables à l'établissement public « Société du Grand Paris » et les conditions dans lesquelles le commissaire du Gouvernement peut s'opposer à des décisions du directoire ainsi qu'à celles du conseil de surveillance de l'établissement public et, le cas échéant, de ses filiales. Il précise également la composition et les modalités de fonctionnement du comité stratégique.

VII. — L'annexe III de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public est complétée par un alinéa ainsi rédigé :

« Société du Grand Paris. »

VIII. — Un décret du Premier ministre nomme un préfigurateur de l'établissement public « Société du Grand Paris ». Ce préfigurateur est compétent pour saisir, au nom de cet établissement, la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable.

Le décret de nomination fixe également les conditions dans lesquelles, en application de l'article 7, le préfigurateur peut conclure tout contrat, convention ou marché nécessaire au fonctionnement de l'établissement public « Société du Grand Paris ». Les fonctions du préfigurateur cessent à compter de la publication du décret nommant le président du directoire et au plus tard le 30 septembre 2010.

Le préfigurateur rend compte au conseil de surveillance, au cours de sa première séance, des actes et décisions qu'il a pris.

Article 9

L'établissement public « Société du Grand Paris » bénéficie notamment des ressources suivantes :

1° Les dotations en capital apportées par l'Etat ;

2° Les autres dotations, subventions, avances ou participations apportées par l'Etat et les dotations, subventions, avances, fonds de concours ou participations apportés par l'Union européenne, les collectivités territoriales et leurs groupements, les établissements publics ou toute autre entité, sous forme de terrains, d'ouvrages ou d'espèces ;

3° Les emprunts sur les marchés financiers ;

4° Les participations des aménageurs et constructeurs aux coûts des gares en application des articles L. 311-4, L. 332-9 et L. 332-11-3 du code de l'urbanisme et des articles 13 et 22 de la présente loi ;

5° Les produits de la cession, de l'occupation, de l'usage ou de la location de ses biens mobiliers et immobiliers, dont les produits des baux commerciaux conclus dans les gares ;

6° Les produits des redevances domaniales dues pour l'occupation de ses biens ou ouvrages immobiliers ;

7° Les produits des redevances et produits pour services rendus ;

8° Les produits de toute autre redevance ou taxe éventuellement créée ou affectée à son profit par la loi ;

9° Les dons et legs ;

10° Tous autres concours financiers.

Article 10

Le titre III de la deuxième partie du livre Ier du code général des impôts est complété par un chapitre V ainsi rédigé :

« Chapitre V

« Taxe forfaitaire sur le produit de certaines valorisations immobilières de la région d'Ile-de-France

« Art. 1635 ter A.-I. — Il est institué une taxe forfaitaire sur le produit de la valorisation des terrains nus et des immeubles bâtis résultant, sur le territoire de la région d'Ile-de-France, des projets d'infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris défini à l'article 2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. Cette taxe est exigible pendant quinze ans à compter de la date de publication ou d'affichage de la déclaration d'utilité publique de ces projets.

« La taxe est affectée au budget de l'établissement public " Société du Grand Paris " créé par la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 précitée.

« Pour le financement de ses projets d'infrastructures, la région d'Ile-de-France peut également, sur délibération du conseil régional, instituer la taxe définie au premier alinéa sur le produit de la valorisation des terrains nus et des immeubles bâtis résultant de la réalisation d'infrastructure de transport collectif en site propre devant faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique ou, lorsque celle-ci n'est pas requise, d'une déclaration de projet. La taxe est exigible pendant quinze ans à compter de la date de publication ou d'affichage de l'une des déclarations précitées. La taxe est affectée au budget du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

« II. — La taxe s'applique aux cessions à titre onéreux des terrains nus et des immeubles bâtis, ainsi qu'aux droits relatifs à ces biens, et aux cessions de participations dans des personnes morales à prépondérance immobilière définies au I de l'article 726 représentatives de ces immeubles qui figurent dans un périmètre arrêté par l'Etat ou, lorsque la taxe est instituée sur délibération du conseil régional, par la région d'Ile-de-France. Ce périmètre ne peut s'éloigner de plus de 800 mètres d'une entrée de gare de voyageurs prévue pour le projet d'infrastructure au titre duquel la taxe a été instituée.

« Sont exclus du champ de la taxe :

« 1° La première vente en l'état futur d'achèvement et la première vente après leur achèvement d'immeubles bâtis sous réserve qu'ils n'aient pas fait l'objet d'une première vente en l'état futur d'achèvement ;

« 2° Les ventes de terrains au titre desquelles la taxe sur la cession des terrains nus devenus constructibles prévue par l'article 1529 est due ;

« 3° Les transferts de propriété opérés dans des conditions prévues par l'article L. 12-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

« 4° Les terrains et bâtiments vendus par les gestionnaires d'infrastructures de transports collectifs ferroviaires ou guidés, dès lors que les produits de ces cessions sont affectés à des travaux ou aménagements en lien direct avec la mise en œuvre du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris visé au II de l'article 2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 précitée ;

« 5° Les cessions de biens qui ont été acquis postérieurement à la mise en service de l'équipement d'infrastructure concerné ;

« 6° Les terrains et bâtiments qui sont vendus à un organisme d'habitations à loyer modéré, à une société d'économie mixte gérant des logements sociaux, à l'association mentionnée à l'article L. 313-34 du code de la construction et de l'habitation, aux sociétés civiles immobilières dont cette association détient la majorité des parts pour les logements visés au 4° de l'article L. 351-2 du même code ou à un organisme bénéficiant de l'agrément relatif à la maîtrise d'ouvrage prévu à l'article L. 365-2 dudit code ;

« 7° Les terrains et bâtiments qui sont vendus à une collectivité territoriale, à un établissement public de coopération intercommunale compétent ou à un établissement public foncier mentionné aux articles L. 321-1 et L. 324-1 du code de l'urbanisme en vue de leur cession à l'un des organismes mentionnés au 6° du présent II ; en cas de non-respect de cette condition dans un délai d'un an à compter de l'acquisition des biens, la collectivité territoriale ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent reverse à l'Etat ou à la région d'Ile-de-France, selon le cas, le montant dû au titre du I ; ce délai est porté à trois ans pour les cessions réalisées par un établissement public foncier au profit de l'un des organismes mentionnés au 6°.

« III. — La taxe est due par les personnes physiques et les sociétés ou groupements soumis à l'impôt sur le revenu ou l'impôt sur les sociétés et par les contribuables qui ne sont pas fiscalement domiciliés en France assujettis à l'impôt sur le revenu, soumis au prélèvement dans les conditions prévues par l'article 244 bis A.

« IV. — La taxe est assise sur un montant égal à 80 % de la différence entre, d'une part, le prix de cession défini à l'article 150 VA et, d'autre part, le prix d'acquisition défini à l'article 150 VB. Le prix d'acquisition ainsi que les dépenses et frais retenus en majoration de ce prix sont actualisés en fonction du dernier indice des prix à la consommation hors tabac publié par l'Institut national de la statistique et des études économiques à la date de l'acquisition du bien ou de la réalisation des dépenses.

« La plus-value calculée dans les conditions fixées au premier alinéa du présent IV est diminuée du montant de la plus-value imposée en application des articles 150 U à 150 VH.

« Le taux de la taxe est de 15 % pour l'Etat et de 15 % pour la région d'Ile-de-France lorsque la cession porte sur des biens ou droits relatifs à ces biens mentionnés au II du présent article entièrement situés à une distance de moins de 800 mètres d'une entrée de gare de voyageurs prévue pour le projet d'infrastructure au titre duquel la taxe a été instituée. Au-delà de cette distance, et lorsque la cession porte sur des biens ou droits relatifs à ces biens mentionnés au même II entièrement situés à une distance de moins de 1 200 mètres d'une entrée de gare de voyageurs prévue pour le projet

d'infrastructure au titre duquel la taxe a été instituée, le taux de la taxe est de 7,5 % pour l'Etat et de 7,5 % pour la région d'Ile-de-France. Le montant total de ces taxes ne peut excéder 5 % du prix de cession. En cas d'excédent, celui-ci s'impute, à parts égales, sur le produit de la taxe due à l'Etat et sur celui de la taxe due à la région d'Ile-de-France.

« La taxe est exigible lors de chaque cession qui intervient dans le délai mentionné au I. Elle est due par le cédant.

« V. — Une déclaration conforme à un modèle établi par l'administration est déposée lors de l'enregistrement de l'acte de cession dans les conditions prévues par l'article 150 VG. Lorsqu'aucune plus-value, calculée selon les modalités prévues au IV du présent article, n'est constatée, aucune déclaration ne doit être déposée. L'acte de cession soumis à la formalité fusionnée ou présentée à l'enregistrement précise, sous peine du refus de dépôt ou de la formalité d'enregistrement, les fondements de cette absence de taxation.

« VI. — La taxe est versée lors du dépôt de la déclaration prévue au V, dans les conditions prévues par l'article 150 VG.

« VII. — La délibération du conseil régional d'Ile-de-France prévue au troisième alinéa du I est notifiée aux services fiscaux au plus tard le premier jour du deuxième mois qui suit la date à laquelle la délibération est intervenue. A défaut, la taxe n'est pas due. »

Article 11

I.— Après l'article 1599 quater A du même code, il est inséré un article 1599 quater A bis ainsi rédigé :

« Art. 1599 quater A bis.-I. — L'imposition forfaitaire mentionnée à l'article 1635-0 quinquies s'applique au matériel roulant utilisé sur les lignes de transport en commun de voyageurs mentionnées aux premier et deuxième alinéas de l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France, pour des opérations de transport de voyageurs.

« II. — L'imposition forfaitaire est due chaque année par les personnes ou organismes qui sont propriétaires au 1er janvier de l'année d'imposition de matériel roulant ayant été utilisé l'année précédente pour des opérations de transport de voyageurs sur les lignes de transport en commun de voyageurs mentionnées aux premier et deuxième alinéas dudit article 2.

« III. — Le montant de l'imposition forfaitaire est établi pour chaque matériel roulant en fonction de sa nature et de son utilisation selon le barème suivant :

CATÉGORIE de matériels roulants	TARIFS (En euros)
Métro	
Motrice et remorque	12 260
Autre matériel	
Automotrice et motrice	23 000
Remorque	4 800

« Les catégories de matériels roulants sont précisées par arrêté conjoint des ministres chargés du transport et du budget en fonction de leur capacité de traction, de captation de l'électricité, d'accueil de voyageurs et de leur performance.

« Les matériels roulants retenus pour le calcul de l'imposition sont ceux dont les personnes ou organismes sont propriétaires au 1er janvier de l'année d'imposition et qui sont destinés à être utilisés pour des opérations de transport de voyageurs sur les lignes de transport en commun de voyageurs mentionnées aux mêmes premier et deuxième alinéas de l'article 2.

« Lorsque du matériel roulant est destiné à être utilisé à la fois sur le réseau ferré national et sur les lignes de transport en commun de voyageurs mentionnées aux premier et deuxième alinéas dudit article 2, ce matériel est retenu pour le calcul de l'imposition s'il est destiné à être utilisé principalement sur ces lignes.

« IV. — Le redevable de l'imposition déclare, au plus tard le deuxième jour ouvré suivant le 1er mai de l'année d'imposition, le nombre de matériels roulants par catégorie.

« Le contrôle, le recouvrement, le contentieux, les garanties, sûretés et privilèges sont régis comme en matière de taxe foncière sur les propriétés bâties.

« V. — La composante de l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux prévue au présent article est affectée au budget de l'établissement public " Société du Grand Paris " créé par la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. Toutefois, si le décret fixant les attributions et les modalités de fonctionnement du conseil de surveillance et du directoire de cet établissement public n'est pas publié avant l'expiration d'un délai de quatre mois à compter de la date limite de dépôt de la déclaration prévue au IV, cette composante est affectée à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France afin de financer des projets d'infrastructures de transport en Ile-de-France. »

II. — 1. Au titre de 2010, le I s'applique aux matériels roulants dont les personnes ou organismes sont propriétaires au premier jour du deuxième mois suivant celui de la publication de la présente loi et qui sont destinés à être utilisés sur les lignes de transport en commun de voyageurs mentionnées aux premier et deuxième alinéas de l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France.

2. Au titre de 2010, le redevable de l'imposition déclare, au plus tard le premier jour du quatrième mois suivant celui de la date de publication de la présente loi, le nombre de matériels roulants par catégorie.

Article 12

I.— Les biens de toute nature, immobiliers et mobiliers, qui sont acquis ou réalisés par des tiers pour le compte de l'établissement public « Société du Grand Paris » en vue de la constitution du réseau de transport public du Grand Paris sont, dès leur acquisition ou achèvement, transférés en pleine propriété à cet établissement.

Il en va de même, sous réserve des dispositions des articles 18 à 20, des droits et obligations de toute nature se rattachant à ces biens.

Ces transferts sont réalisés à titre gratuit et ne donnent lieu à aucun versement, salaire ou honoraire, ni à aucune indemnité ou perception de droit ou de taxe.

Les biens qui ont été mis à disposition de tiers en vue de la constitution du réseau de transport public du Grand Paris sont, si cette mesure s'avère nécessaire, mis à disposition de l'établissement public « Société du Grand Paris » avec l'accord du propriétaire.

II. — L'Etat, les collectivités territoriales, leurs groupements et leurs établissements publics, ainsi que les sociétés dont la majorité du capital est détenue par l'Etat peuvent transférer à l'établissement public « Société du Grand Paris », sur sa demande, en pleine propriété et à titre gratuit, les biens nécessaires à l'exercice de ses missions, ou les mettre à sa disposition.

Ces transferts ne donnent lieu à aucun versement, salaire ou honoraire, ni à aucune indemnité ou perception de droit ou de taxe.

III. — Les espaces appartenant à l'établissement public « Société du Grand Paris » situés dans les gares qui sont à usage de parkings, de commerces ou de locaux d'activité, s'ils ne sont pas affectés au service public du transport, font partie du domaine privé de l'établissement.

Article 13

Une participation est mise à la charge des établissements publics d'aménagement mentionnés à l'article L. 321-1 du code de l'urbanisme dont les opérations d'aménagement et de construction bénéficient de la desserte assurée par la réalisation des infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris. Cette participation est fonction des opérations réalisées et elle est versée à l'établissement public « Société du Grand Paris ». Ses modalités sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Article 14

L'établissement public « Société du Grand Paris » est dissout après qu'il a épuisé les compétences conférées par le présent titre.

TITRE III

REALISATION ET GESTION DU RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS

Article 15

L'établissement public « Société du Grand Paris » exerce la maîtrise d'ouvrage des opérations d'investissement concernant la réalisation des infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris visé à l'article 2.

Article 16

Lorsque la réalisation d'une infrastructure relève simultanément de la compétence de plusieurs maîtres d'ouvrage, parmi lesquels l'établissement public « Société du Grand Paris », et qu'il est fait usage de la faculté, reconnue par le II de l'article 2 de la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports

avec la maîtrise d'œuvre privée, de transférer la maîtrise d'ouvrage de l'opération à l'un des maîtres d'ouvrage, il appartient à l'établissement public « Société du Grand Paris », lorsque les maîtres d'ouvrage sont exclusivement des établissements publics de l'Etat ou des entités détenues ou contrôlées par l'Etat, de désigner le maître d'ouvrage de l'opération.

Article 17

I.— Les marchés de maîtrise d'œuvre, d'études et d'assistance nécessaires à la réalisation des infrastructures et des matériels visés à l'article 7 sont conclus après publicité et mise en concurrence, en application des principes et procédures prévus par l'ordonnance n° 2005-649 du 6 juin 2005 relative aux marchés passés par certaines personnes publiques ou privées non soumises au code des marchés publics dont relève l'établissement public « Société du Grand Paris ».

II. — Par exception, des marchés peuvent être conclus selon une procédure négociée, sans publicité ni mise en concurrence, avec la Régie autonome des transports parisiens, la Société nationale des chemins de fer français ou Réseau ferré de France, si des raisons techniques tenant aux exigences essentielles de sécurité, d'interopérabilité du système ferroviaire ou à l'impératif de continuité du service public l'exigent. Une convention précise les motifs du recours à cette procédure dérogatoire et définit le contenu, les conditions et les modalités d'exécution des missions visées au présent article. Elle précise notamment, pour chaque mission, le montant et les modalités de calcul de la rémunération versée par l'établissement public « Société du Grand Paris » à son cocontractant, qui tient compte notamment de l'étendue de la mission et de son degré de complexité.

III. — De même, lorsque, pour les mêmes raisons que celles visées au II du présent article, les opérations d'investissement mentionnées à l'article 7 qui ont pour objet le développement, le prolongement ou l'extension de lignes, ouvrages ou installations existant à la date d'entrée en vigueur de la présente loi ne peuvent techniquement être confiées qu'au gestionnaire de l'infrastructure, l'établissement public « Société du Grand Paris » peut recourir à une procédure négociée, sans publicité ni mise en concurrence, pour lui confier des mandats de maîtrise d'ouvrage portant sur ces opérations.

Une convention définit le contenu, les conditions et les modalités d'exercice de ces mandats. Elle précise notamment les modalités du contrôle technique, financier et comptable exercé par l'établissement public « Société du Grand Paris » sur son cocontractant aux différentes phases de l'opération, les modalités de rémunération de ce dernier et les pénalités qui lui sont applicables en cas de méconnaissance de ses obligations, le mode de financement de l'infrastructure considérée et les conditions dans lesquelles l'approbation des avant-projets et la réception des lignes, ouvrages ou installations concernés sont subordonnées à l'accord préalable de l'établissement public.

IV. — Les rapports établis entre l'établissement public « Société du Grand Paris » et ses cocontractants au titre des II et III ne sont pas régis par la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 précitée.

Article 18

L'établissement public « Société du Grand Paris » peut décider, pour les opérations visées à l'article 7 qu'il détermine, de déléguer la maîtrise d'ouvrage. Cette délégation s'exerce, par dérogation à la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 précitée, dans les conditions prévues par le présent article.

L'établissement public « Société du Grand Paris » s'assure de la faisabilité et de l'opportunité des opérations considérées. Il en détermine la localisation, le programme, l'enveloppe financière prévisionnelle et, sans préjudice de la contribution du maître d'ouvrage délégué, en assure le financement.

Le maître d'ouvrage délégué choisit le processus selon lequel l'infrastructure et les matériels seront réalisés ou acquis, en fait assurer la maîtrise d'œuvre et conclut pour son propre compte les contrats ayant pour objet les études et l'exécution des travaux. Il assure la maîtrise d'œuvre des opérations considérées lorsque, en raison de leur spécificité technique, artistique ou pour des raisons tenant à la protection des droits d'exclusivité, le contrat de maîtrise d'œuvre ne peut être exécuté que par lui, ou lorsque ces opérations présentent un caractère d'urgence tel que tout retard serait préjudiciable à l'intérêt du projet du Grand Paris, quelles que soient les causes de ce retard, ou s'il s'agit de faire face à une situation imprévisible.

Pour chaque opération, une convention conclue entre l'établissement public « Société du Grand Paris » et le maître d'ouvrage délégué a pour objet de préciser les conditions d'organisation de la maîtrise d'ouvrage dont l'établissement public assure le suivi et le contrôle d'ensemble.

Article 19

Lorsque, pour la réalisation des infrastructures et, le cas échéant, l'acquisition des matériels mentionnés à l'article 7, l'établissement public « Société du Grand Paris » recourt à un contrat de partenariat conclu en application de l'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004 sur les contrats de partenariat, le contrat peut également porter sur l'entretien et le renouvellement des lignes, ouvrages, installations et matériels concernés, à l'exclusion de la gestion du trafic et des circulations qui sont régis par le troisième alinéa de l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France. Le contrat comporte des stipulations de nature à garantir le respect des impératifs de sécurité et de continuité du service public.

Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application du présent article, notamment la manière dont est garantie la cohérence des missions mentionnées au premier alinéa avec celles qui incombent à la Régie autonome des transports parisiens, à la Société nationale des chemins de fer français et à Réseau ferré de France, et les modalités de rémunération du cocontractant ou de perception par ce dernier des redevances liées à l'utilisation des infrastructures nouvelles.

Article 20

I.— Sans préjudice des dispositions de l'article 19, les lignes, ouvrages et installations mentionnés à l'article 7 sont, après leur réception par le maître d'ouvrage, confiés à la

Régie autonome des transports parisiens qui en assure la gestion technique dans les conditions prévues à l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 précitée. L'établissement public « Société du Grand Paris » est propriétaire de ces lignes, ouvrages et installations, ainsi que des gares, y compris d'interconnexion, qu'elle réalise, jusqu'à sa dissolution.

Après leur réception par le maître d'ouvrage, les matériels mentionnés à l'article 7 de la présente loi sont transférés en pleine propriété au Syndicat des transports d'Ile-de-France qui les met à la disposition des exploitants mentionnés au II de l'article 1er de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 précitée.

Les personnes désignées gestionnaires des lignes, ouvrages et installations dans le cadre du présent article sont subrogées aux droits et obligations de l'établissement public « Société du Grand Paris » dans la mesure nécessaire à l'exercice de leur compétence de gestionnaire d'infrastructure. Une convention entre les parties établit les droits et obligations concernés.

II. — Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application du I du présent article, notamment les conditions de rémunération de l'établissement public « Société du Grand Paris » pour l'usage ou le transfert de propriété de ses lignes, ouvrages, installations ainsi que de ses matériels.

III. — Le troisième alinéa de l'article 2 de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 précitée est ainsi modifié :

1° A la septième phrase, après le mot : « conditions », est inséré le mot : « objectives, »

2° Avant la dernière phrase, sont insérées cinq phrases ainsi rédigées :

« L'activité de gestionnaire de l'infrastructure du réseau de métro affecté au transport public urbain de voyageurs en Ile-de-France est comptablement séparée de l'activité d'exploitant de services de transport public de voyageurs. Il est tenu, pour chacune de ces activités, un bilan et un compte de résultat à compter du 1er janvier 2012. Ces documents sont certifiés annuellement. Toute subvention croisée, directe ou indirecte, entre chacune de ces activités est interdite. De même, aucune aide publique versée à une de ces activités ne peut être affectée à l'autre. »

GLOSSAIRE

GLOSSAIRE

AOT – Autorité Organisatrice des Transports

ARCI – Association Régionale des Chantiers Importants

BHNS – Bus à Haut Niveau de Service

CNDP – Commission Nationale du Débat Public

GPE – Grand Paris Express

INPT – Institut National Polytechnique de Toulouse

PDU – Plan de Déplacement Urbain

PLU – Plan Local d'Urbanisme

PMR – Personne à Mobilité Réduite

PPP – Partenariat Public Privé

SCOT – Schéma de Cohérence Territoriale

SMTC – Syndicat Mixte de Transport en Commun de l'agglomération toulousaine

TAE – Toulouse Aerospace Express

TER – Transport Express Régional