



Toulouse EuroSudOuest



Les projets ferroviaires et leurs impacts

2014

Réalisation
du Plan Rail
Midi-Pyrénées

Des TER plus
nombreux

2017

LGV
Tours-Bordeaux

Toulouse-Paris
en 4 heures

2024

LGV
Bordeaux-Toulouse
4 voies entre Saint-
Jory et Matabiau

Toulouse-Paris
en 3 heures
Saint-Jory/Matabiau:
1 train tous les ¼
d'heures

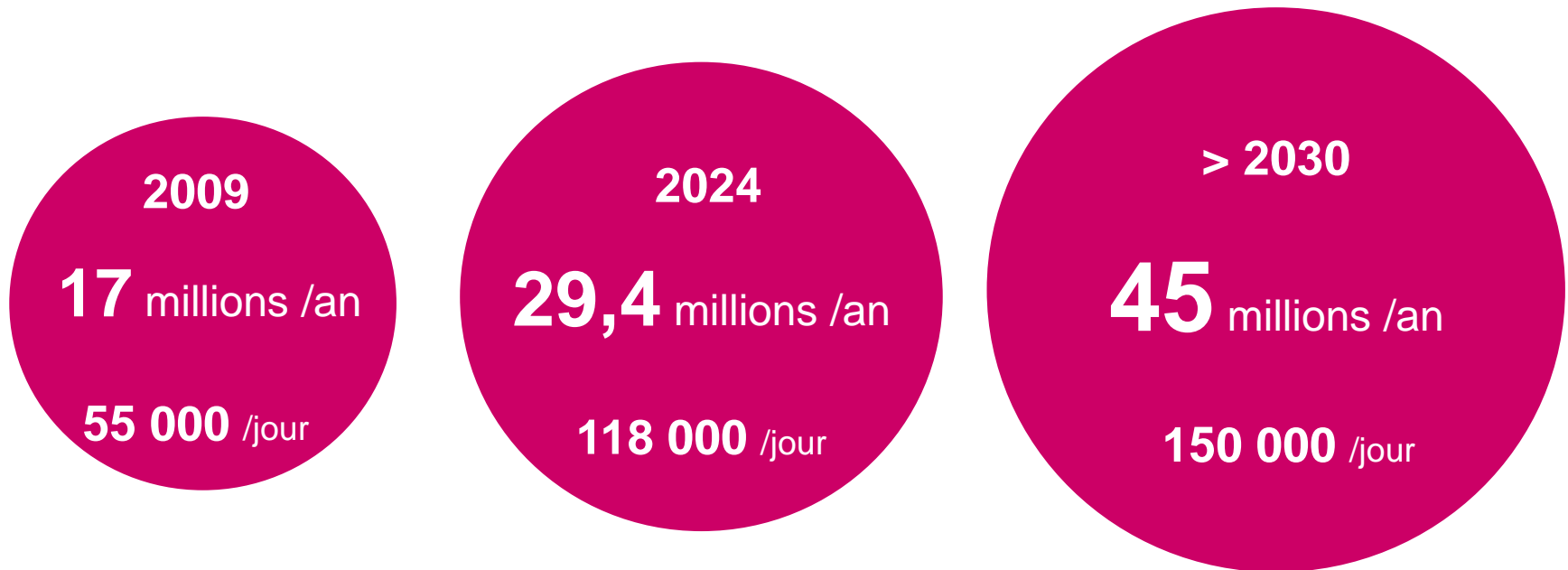
> 2030

Liaison
Toulouse-Narbonne
4 voies entre
Montaudran et
Villefranche

Toulouse-Narbonne
en 1 heure
Montaudran/
Villefranche: 1 train
tous les ¼ d'heures



Les conséquences pour le PEM de Matabiau



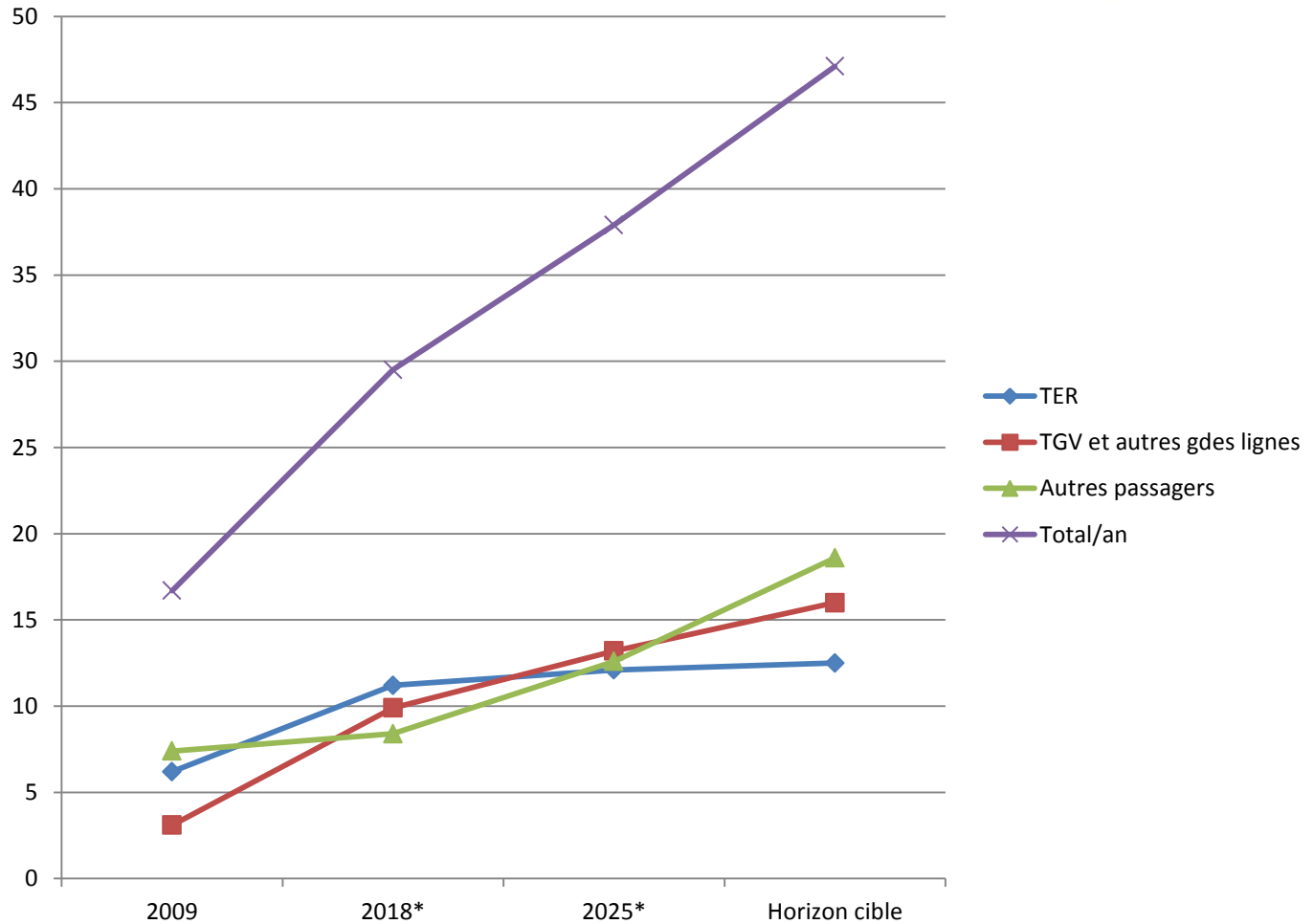
Actualisation en cours pour évaluer les nouveaux flux générés par le projet
Toulouse Aerospace Express

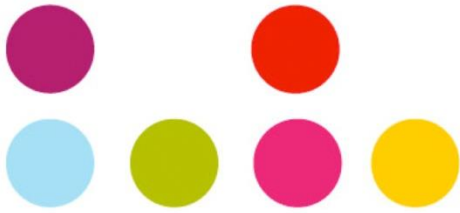




La fréquentation du PEM (Pôle d'Echanges Multimodal)

En millions de
passagers/an





La convention d'études partenariale



Toulouse EuroSudOuest : un projet partenarial

Une
convention
d'études
partenariale

Signée par 7 acteurs
institutionnels :
**Etat, Région,
Département, RFF,
SNCF, Toulouse
Métropole, Tisséo**

Un comité
de pilotage
partenarial

Composé des 7
acteurs, il valide
chaque phase d'étude

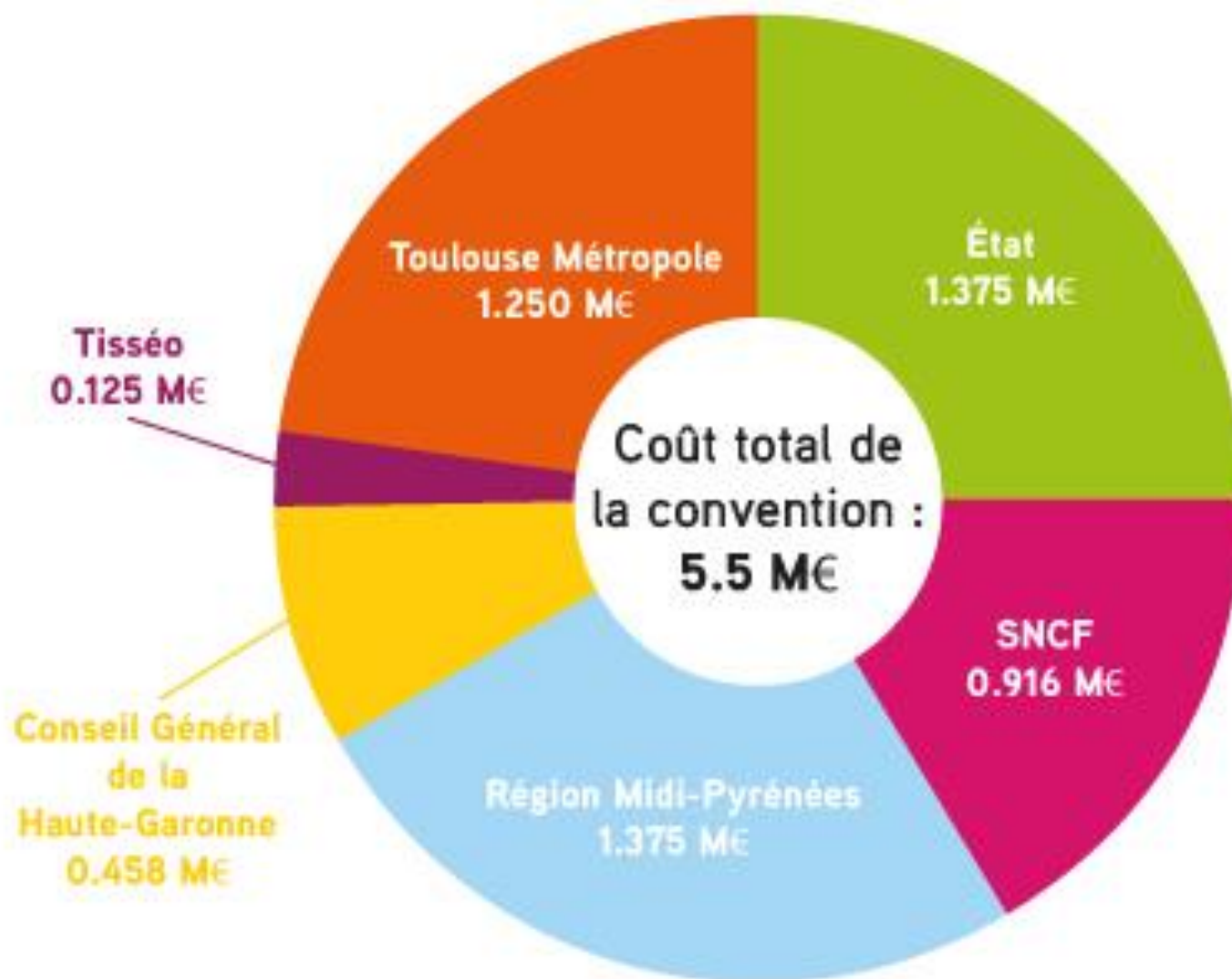
Un
programme
d'études
pluriannuel
2010 - 2014

Il regroupe les
différentes études
nécessaires à la
définition du projet



Le financement de la convention d'études partenariale

La convention d'études partenariale signée par l'ensemble des partenaires porte sur un montant de 5.5M€.





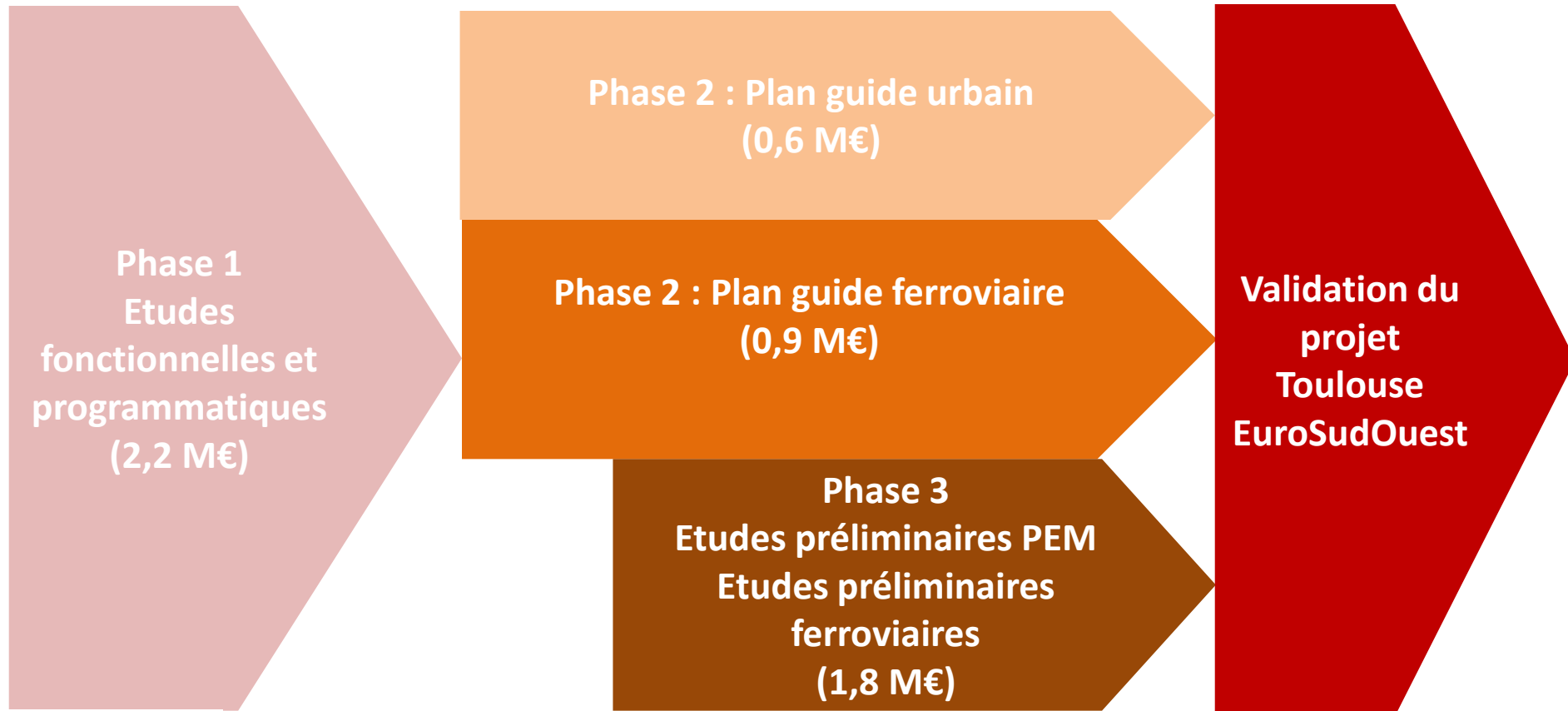
La convention d'études partenariale

Mars 2012

Janv. 2013

Juin 2013

Eté 2015



Phase 1
Etudes
fonctionnelles et
programmatiques
(2,2 M€)

Phase 2 : Plan guide urbain
(0,6 M€)

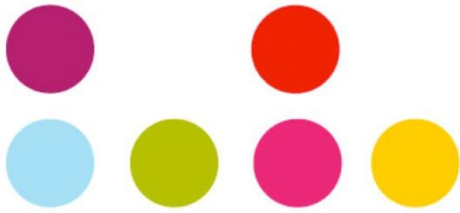
Phase 2 : Plan guide ferroviaire
(0,9 M€)

Phase 3
Etudes préliminaires PEM
Etudes préliminaires
ferroviaires
(1,8 M€)

Validation du
projet
Toulouse
EuroSudOuest

Déc. 2009

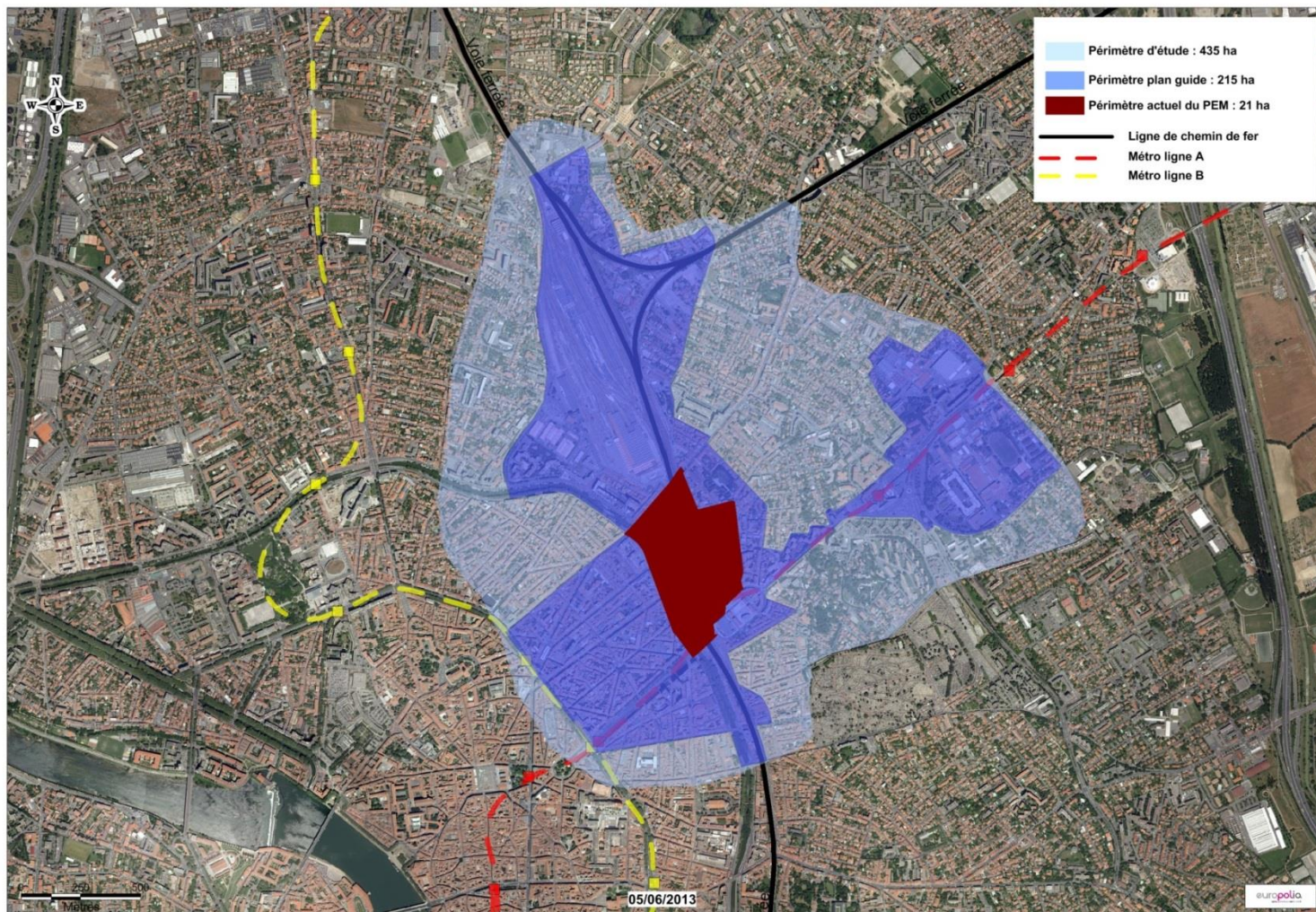
Fin 2015



Les acquis des étapes antérieures



Les périmètres d'études





Des territoires aux identités différentes

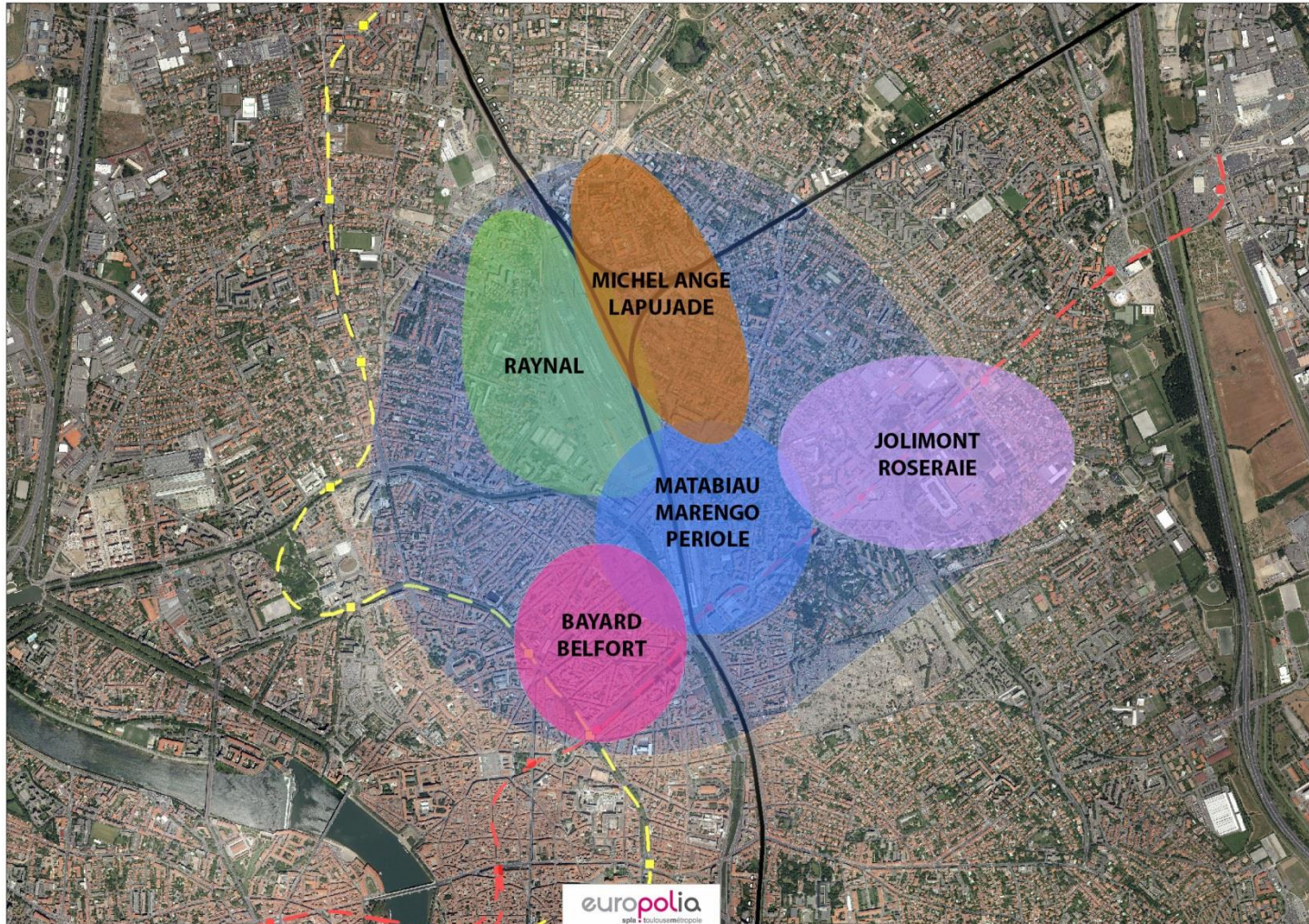




Schéma Directeur Périole

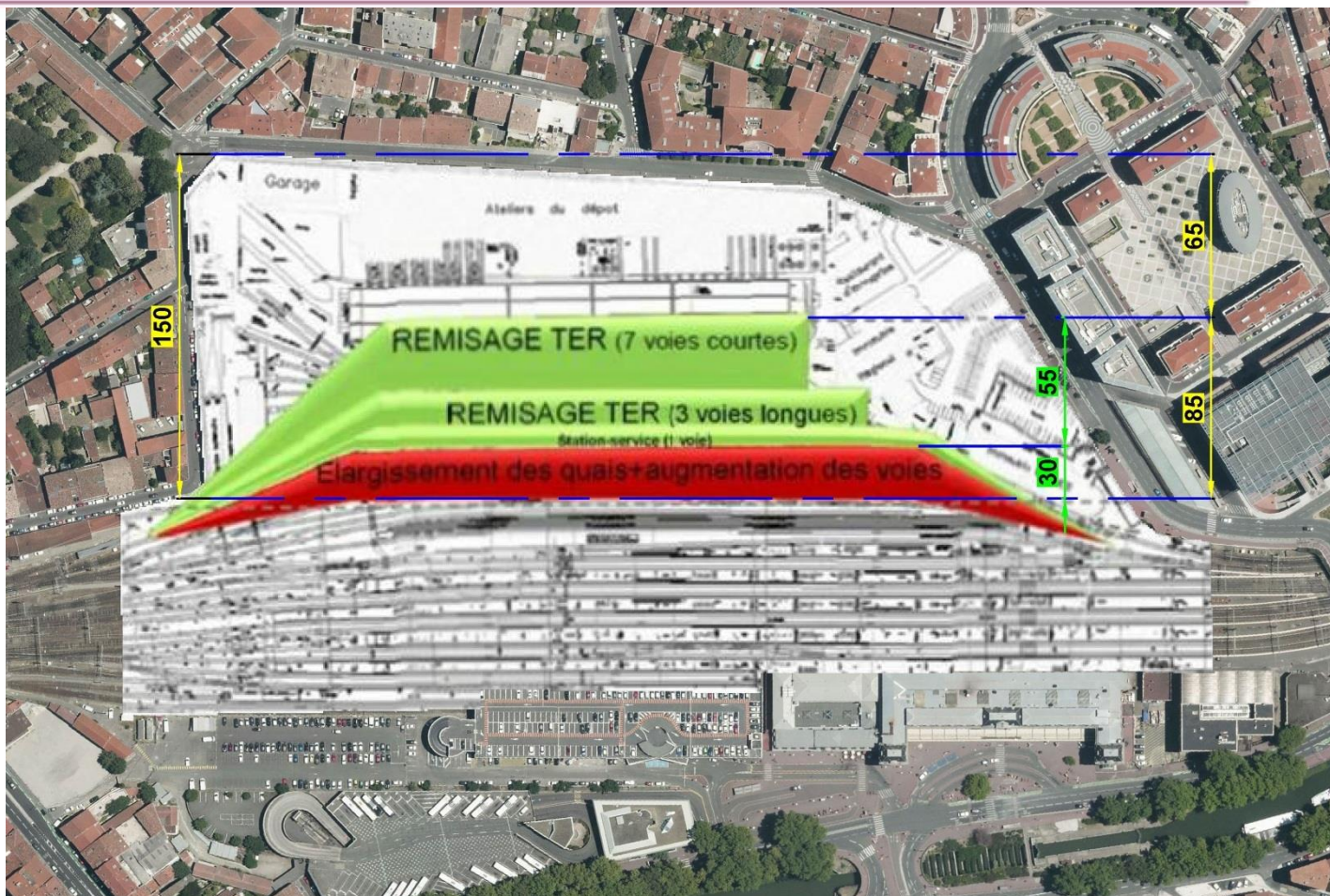


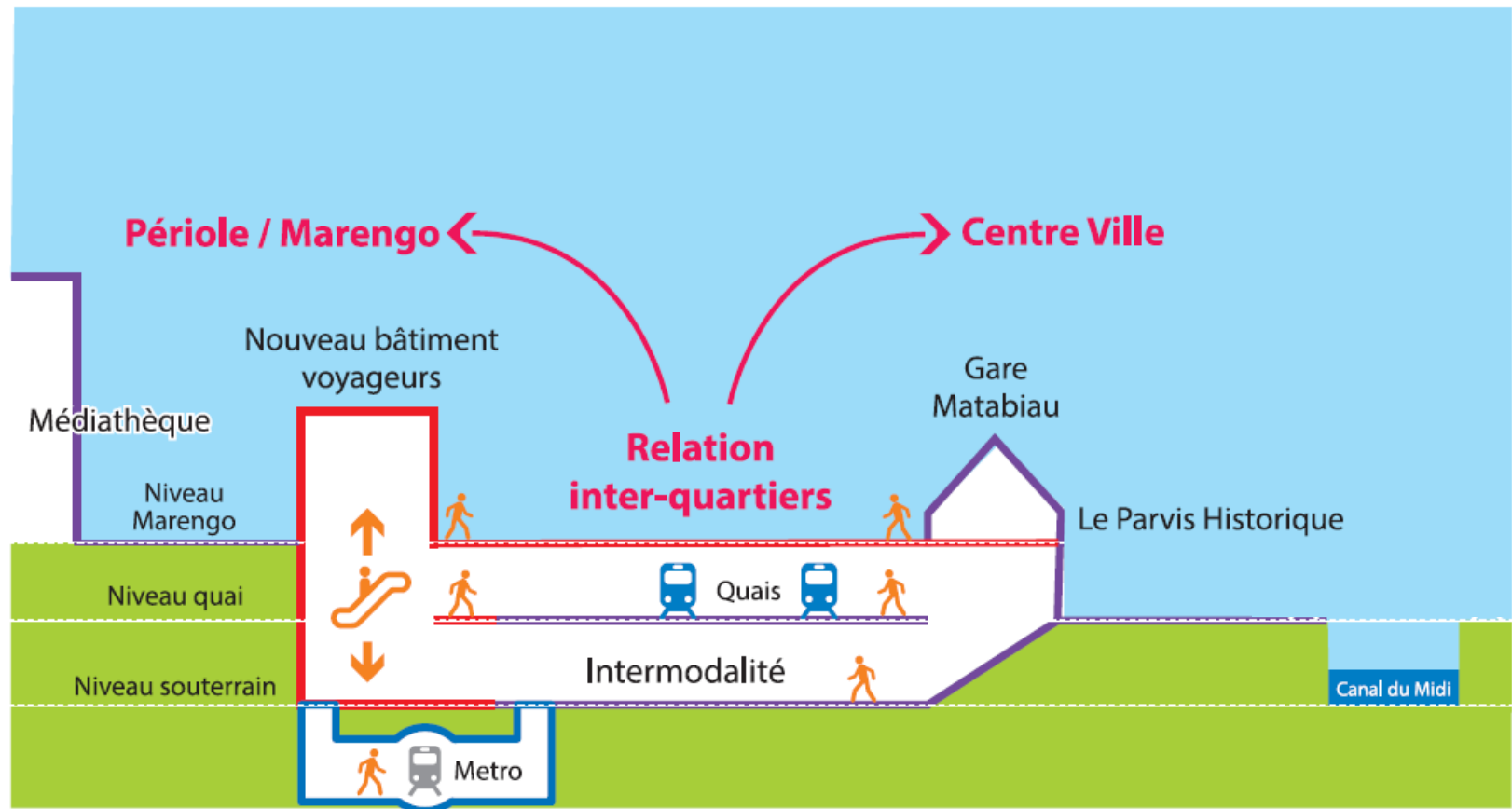


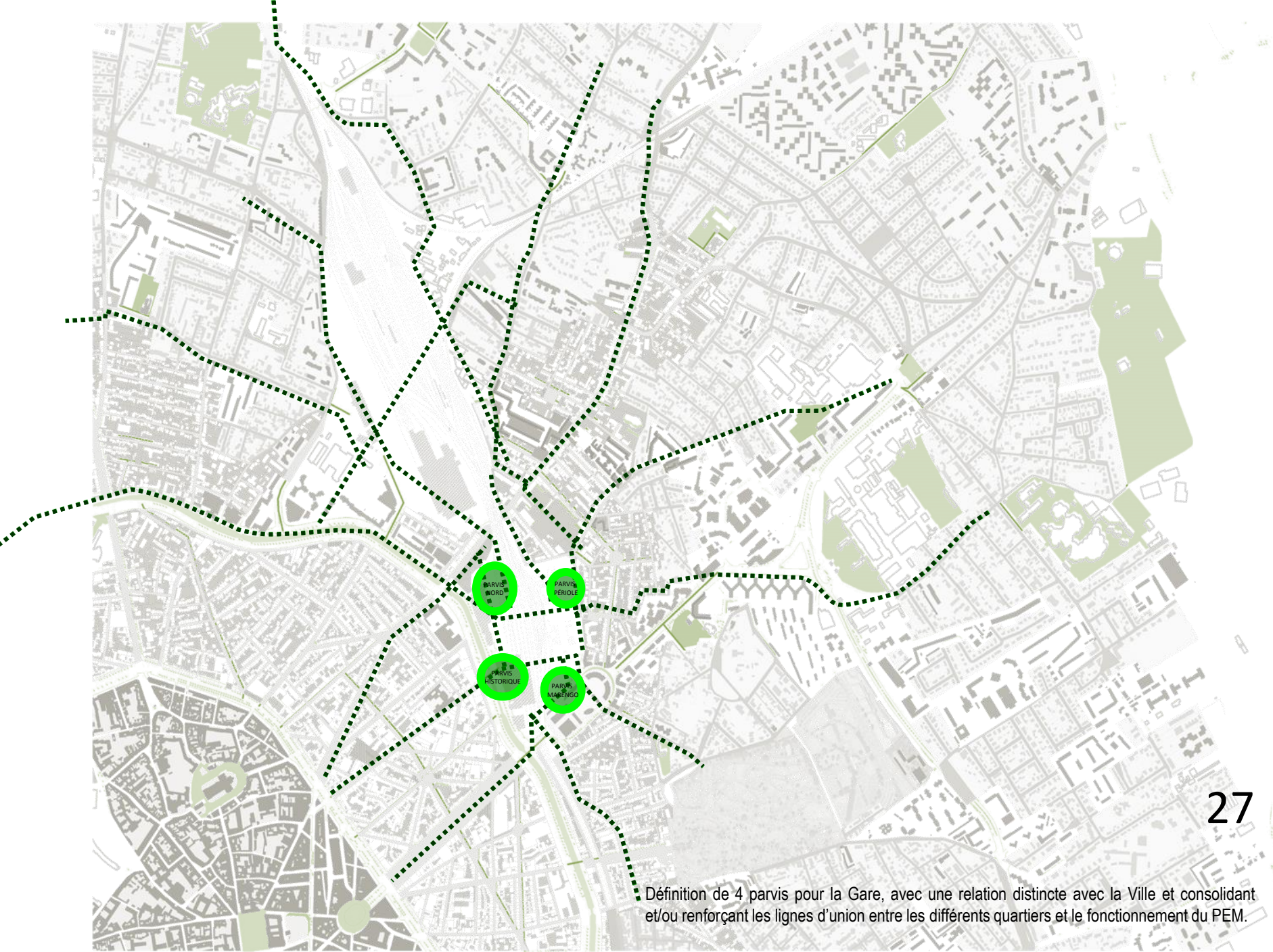
Schéma Directeur Raynal





Un pôle d'échanges multimodal sur 3 niveaux

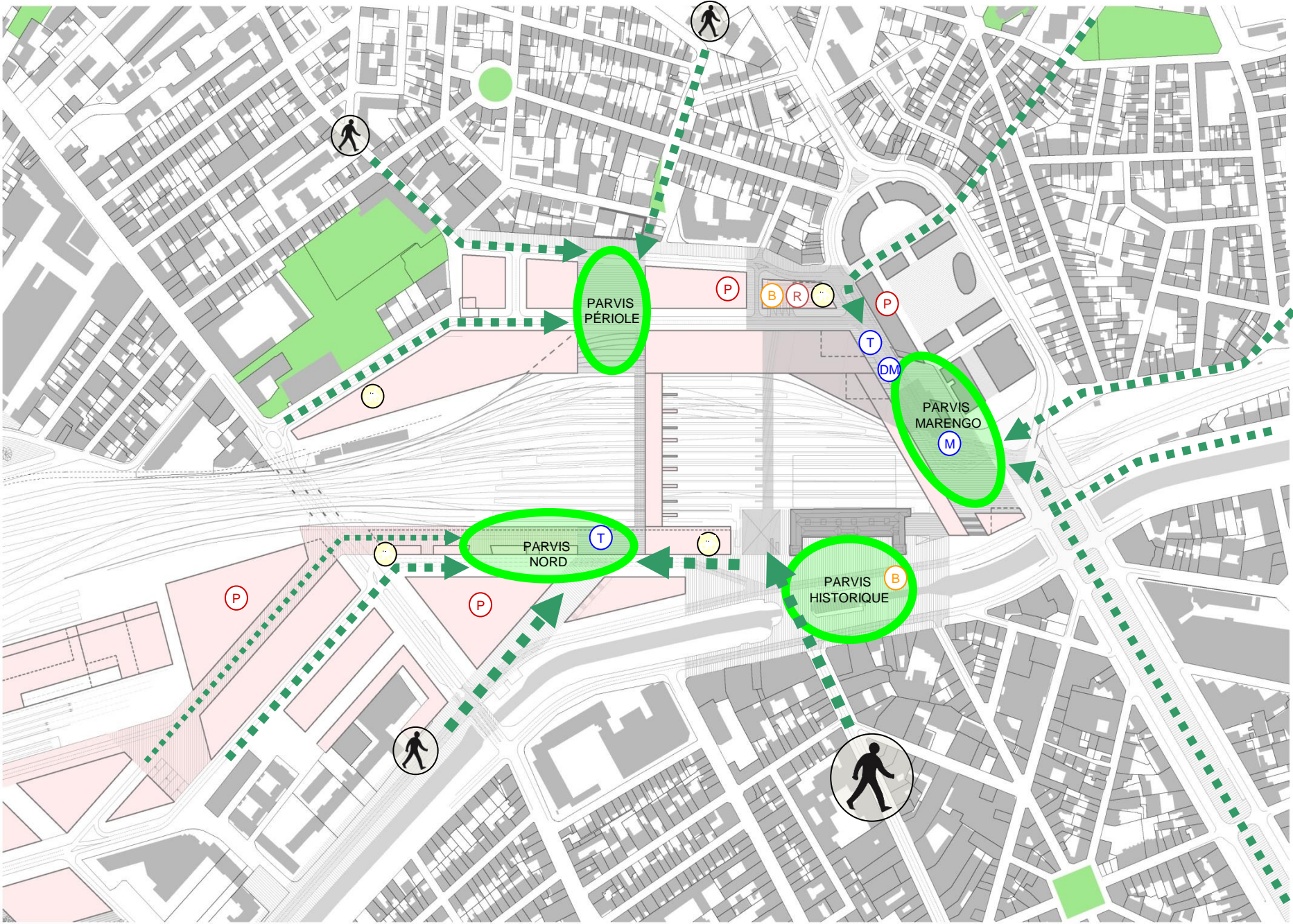


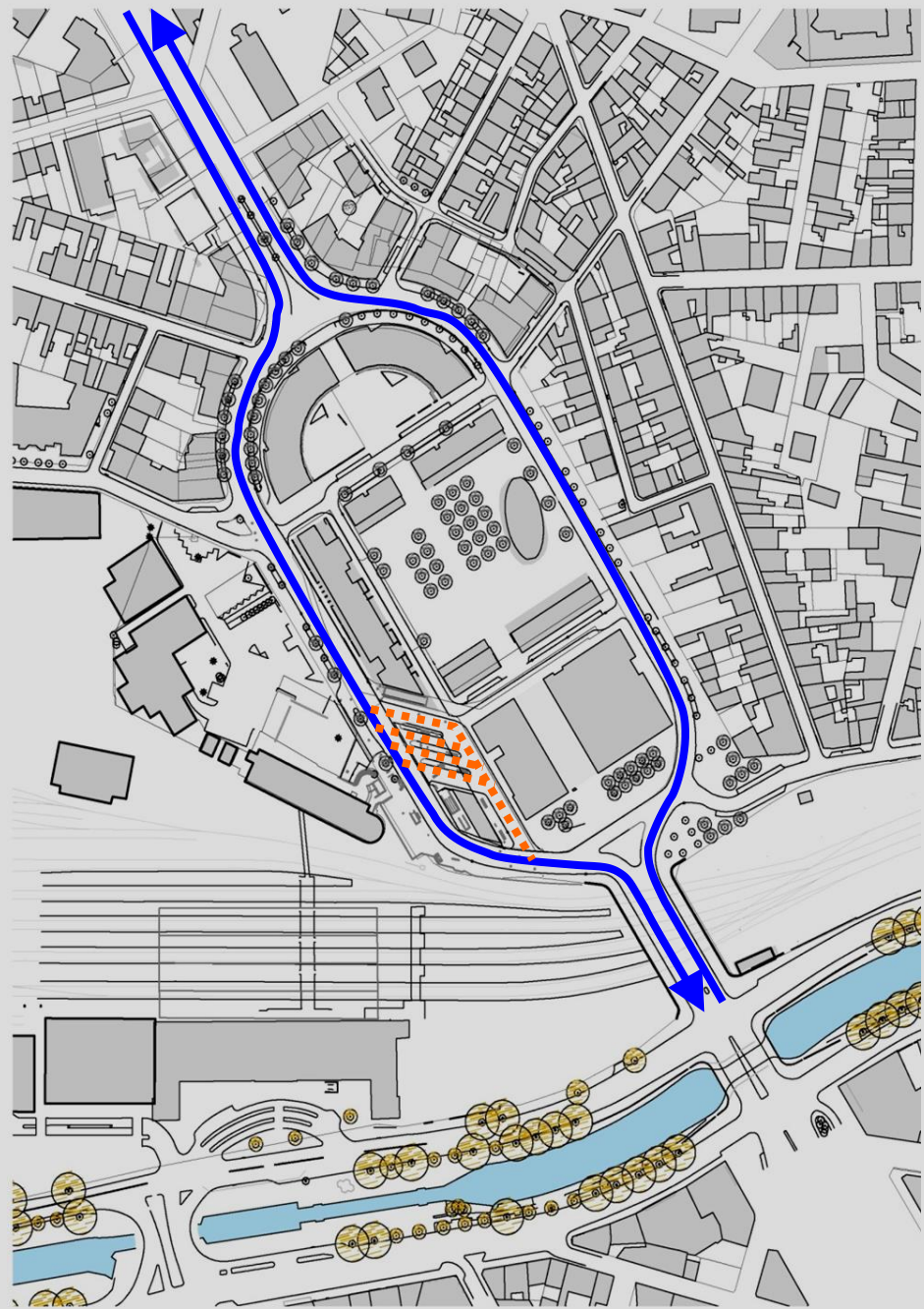


Définition de 4 parvis pour la Gare, avec une relation distincte avec la Ville et consolidant et/ou renforçant les lignes d'union entre les différents quartiers et le fonctionnement du PEM.

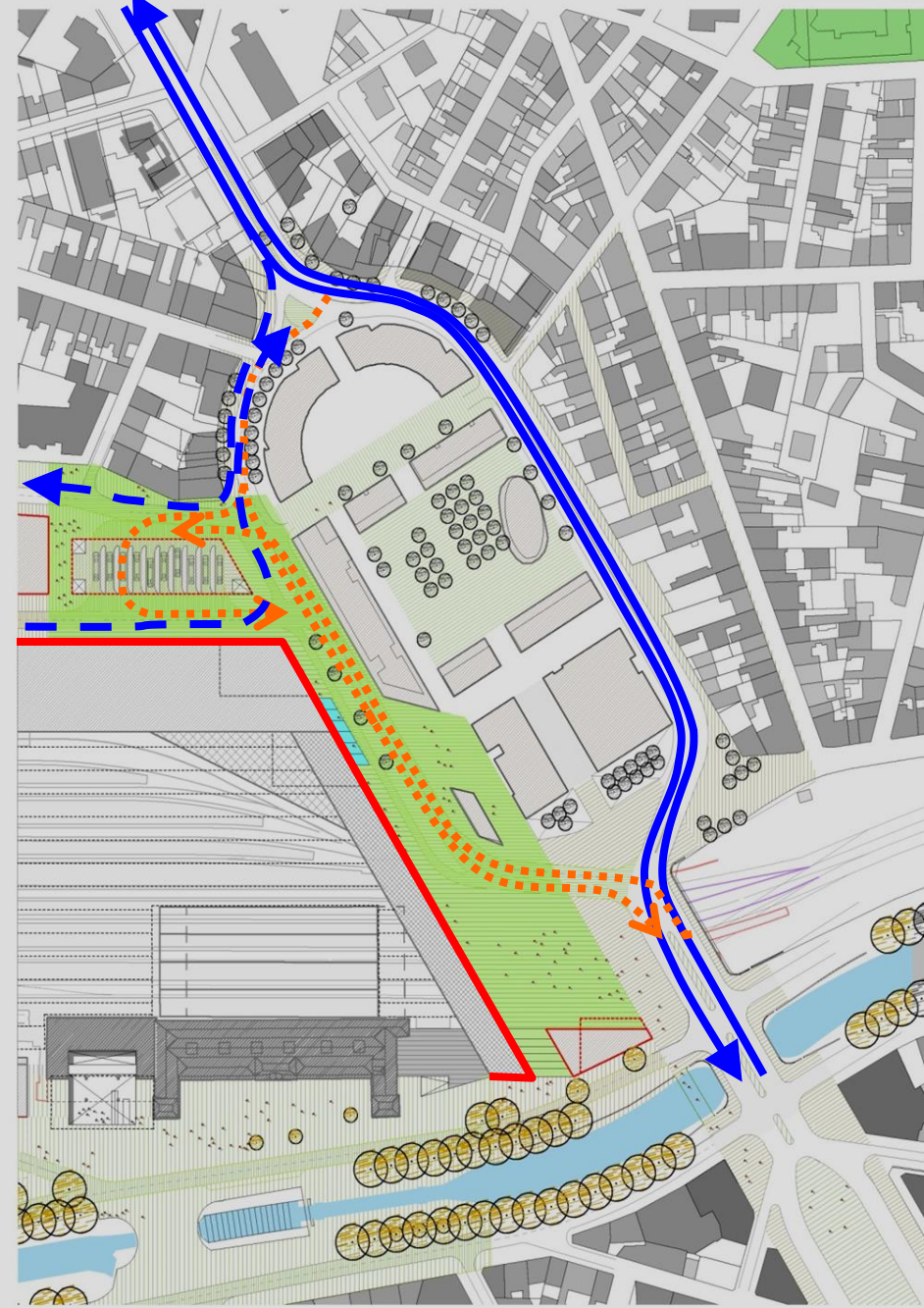
Ⓟ Stationnement privé
Ⓟ Stationnement PEM



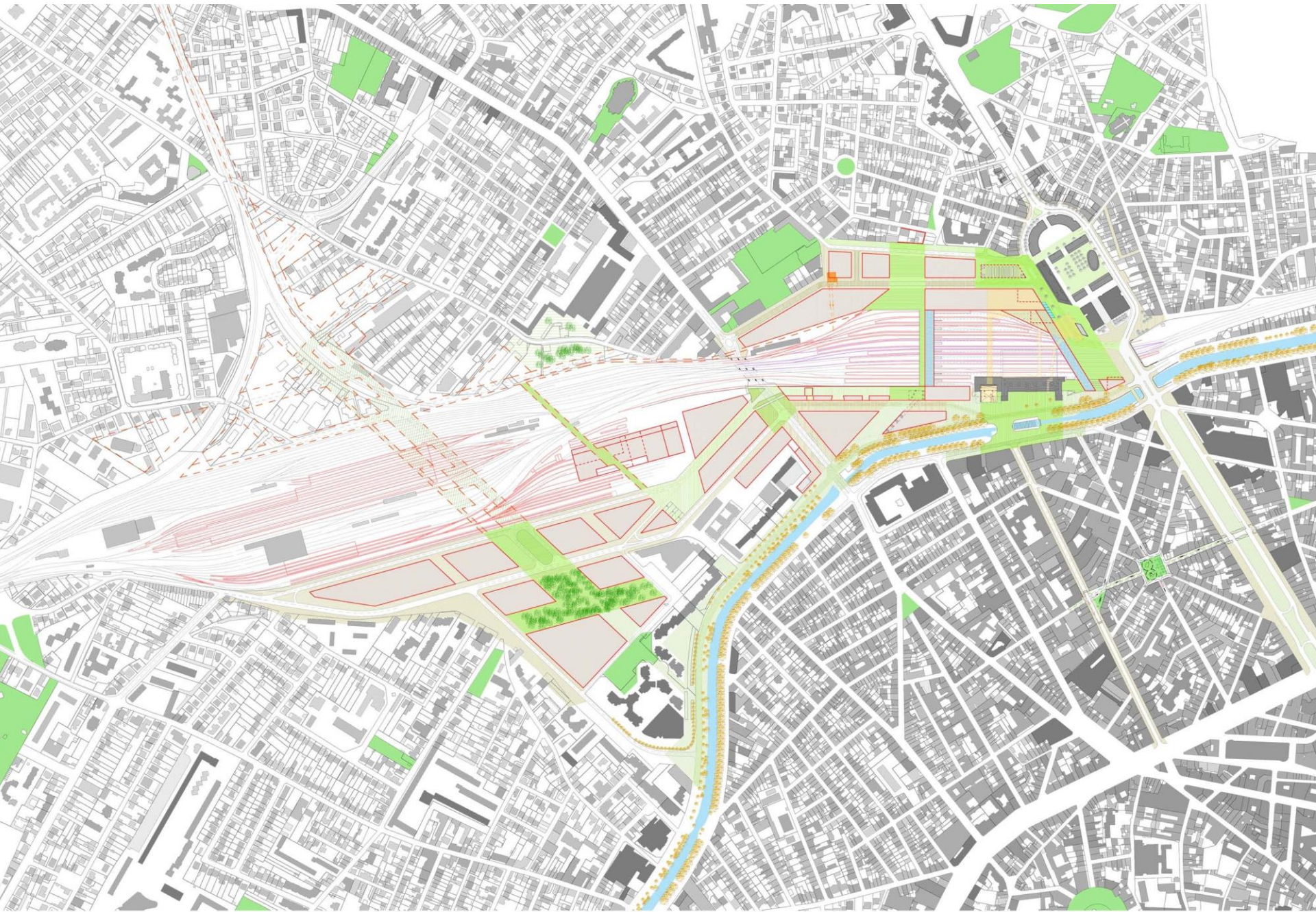


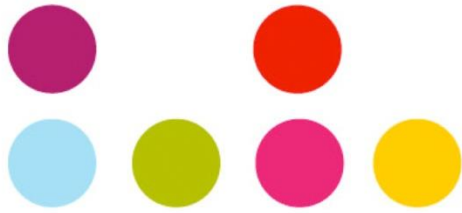


ACTUEL



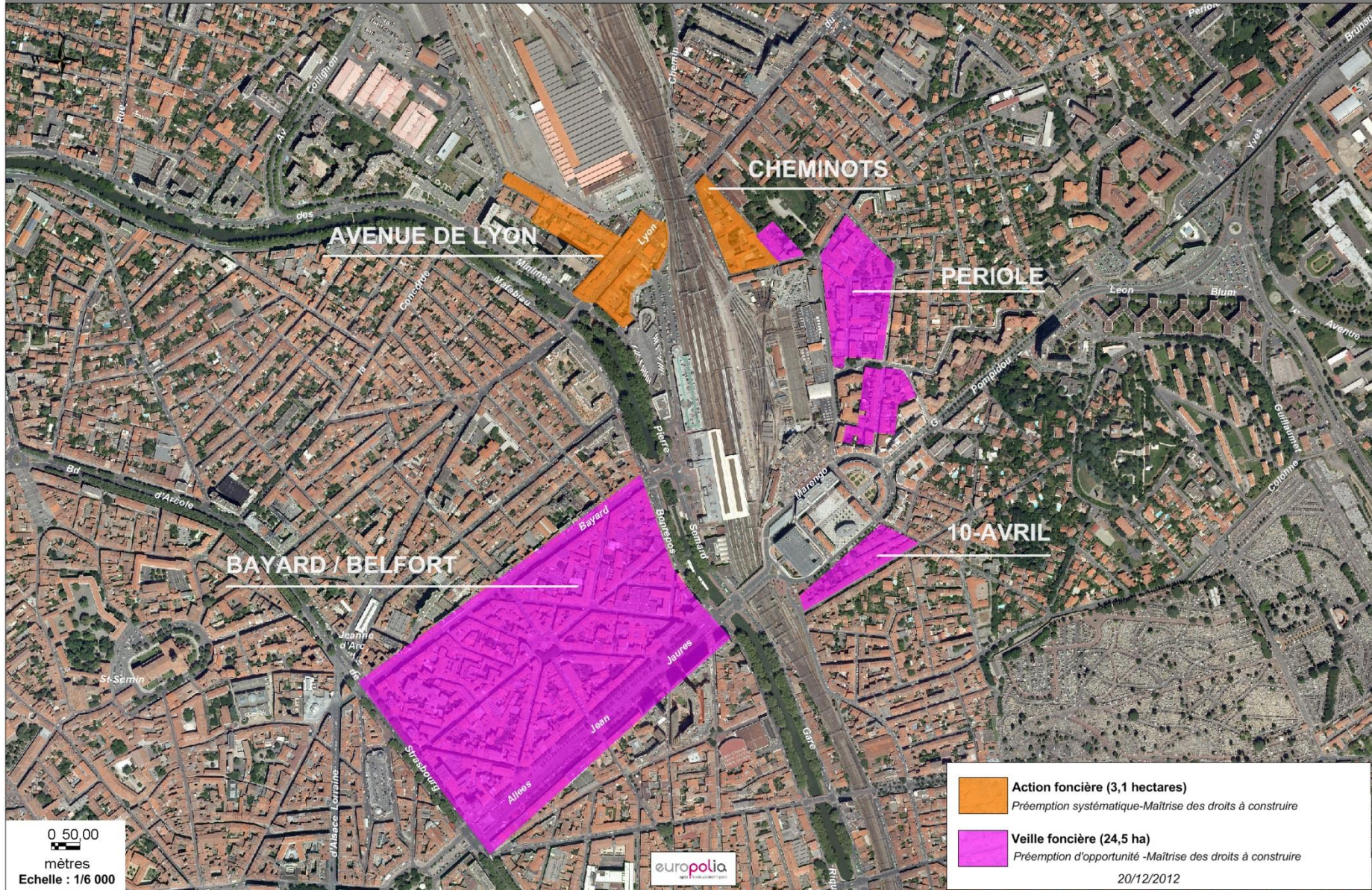
PROPOSÉ



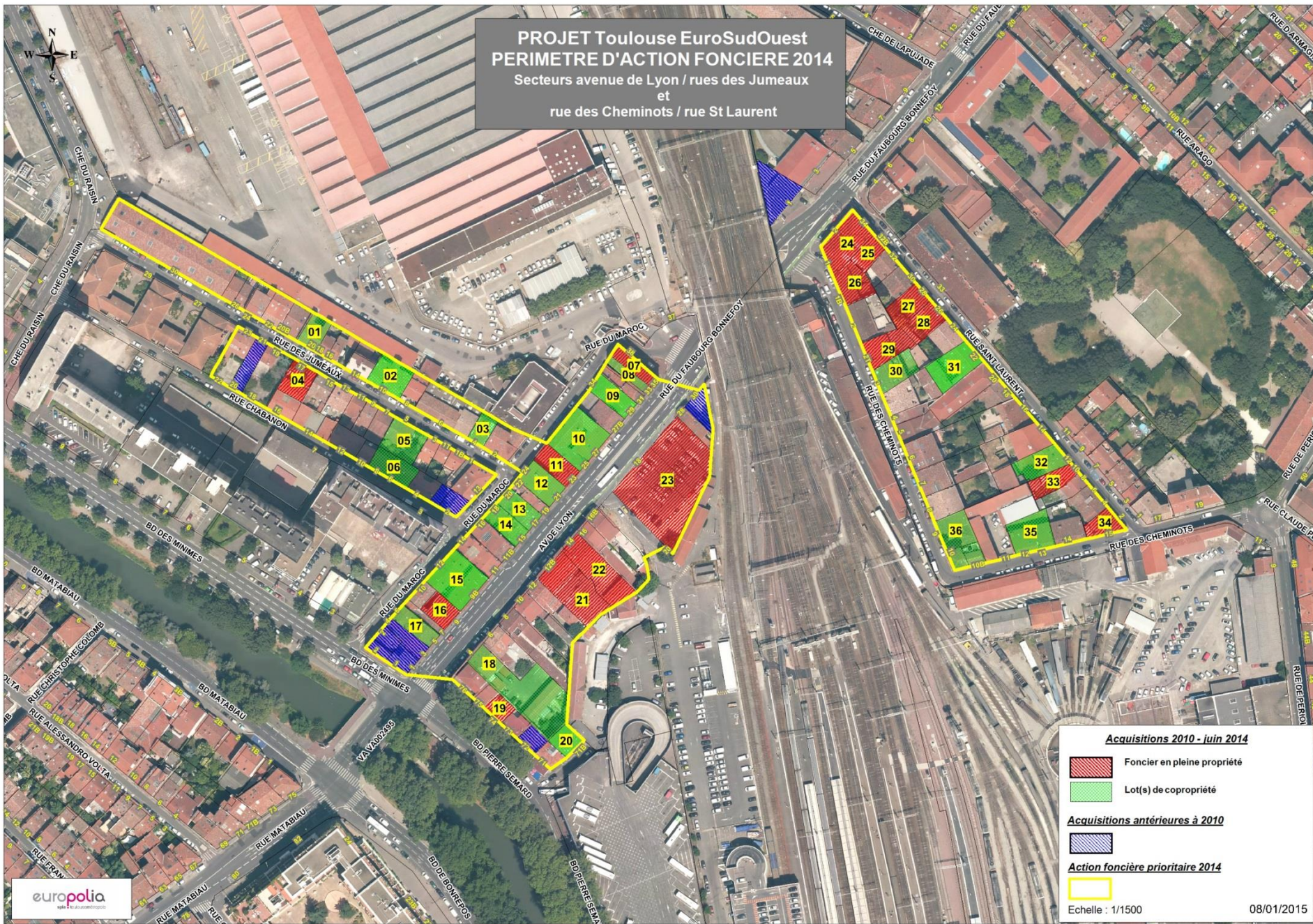


L'action foncière et le renouvellement urbain

Projet Urbain Toulouse EuroSudOuest Stratégie foncière - Actualisation 2013



PROJET Toulouse EuroSudOuest
PERIMETRE D'ACTION FONCIERE 2014
 Secteurs avenue de Lyon / rues des Jumeaux
 et
 rue des Cheminots / rue St Laurent



Acquisitions 2010 - juin 2014

- Foncier en pleine propriété
- Lot(s) de copropriété

Acquisitions antérieures à 2010



Action foncière prioritaire 2014

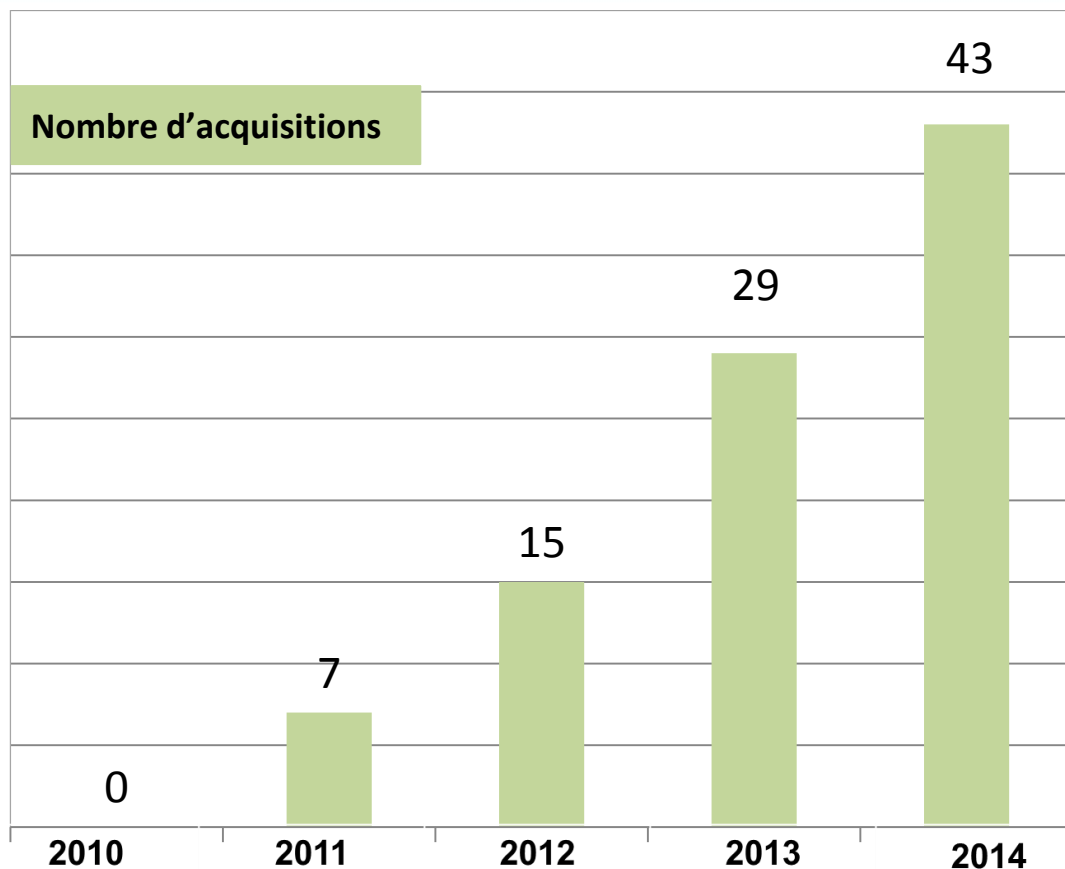


Echelle : 1/1500

08/01/2015

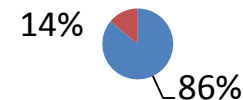


Bilan quantitatif et financier (2010 – 2014)



■ Prémption
■ Amiable

2011



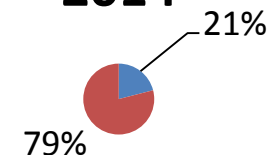
2012



2013



2014



95 acquisitions dont 83 au sein du Périmètre d'Action Foncière Prioritaire

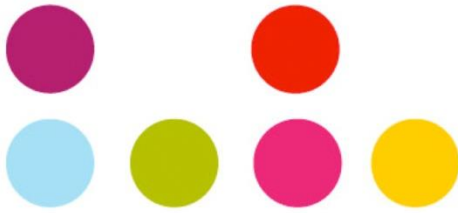


Bilan quantitatif et financier (2010 – 2014)

- **Montant total des acquisitions: 29 445 369 € (hors frais notariés)**
- **Intervention au sein des deux secteurs d'Action Foncière Prioritaire :
Cheminots Saint Laurent et Lyon Jumeaux**

Périmètre d'Action Foncière Prioritaire	
Nombre total de parcelles	121
Position foncière	61 parcelles soit 50 %
Nature des biens	18 immeubles entiers
	132 lots dépendant de 24 Copropriétés





La mise en œuvre du projet



Le phasage du projet

- Programme d'études sur le contenu technique et financier de Toulouse EuroSudOuest (ferroviaire, urbain et PEM) : terminé fin 2015
- Horizon de réalisation d'un Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) complet et fonctionnel : 2030
- Un phasage opérationnel pour **une mise en œuvre par étape du projet** :
 - 2016 / 2020 : phase 1
 - 2020 / 2024 : phase 2
 - Au-delà de 2024 : phase 3



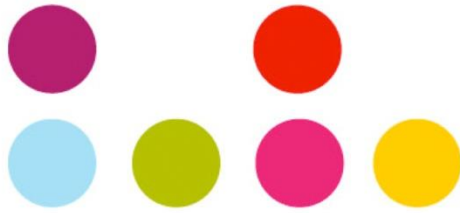


Phase 1 – 2016 / 2020

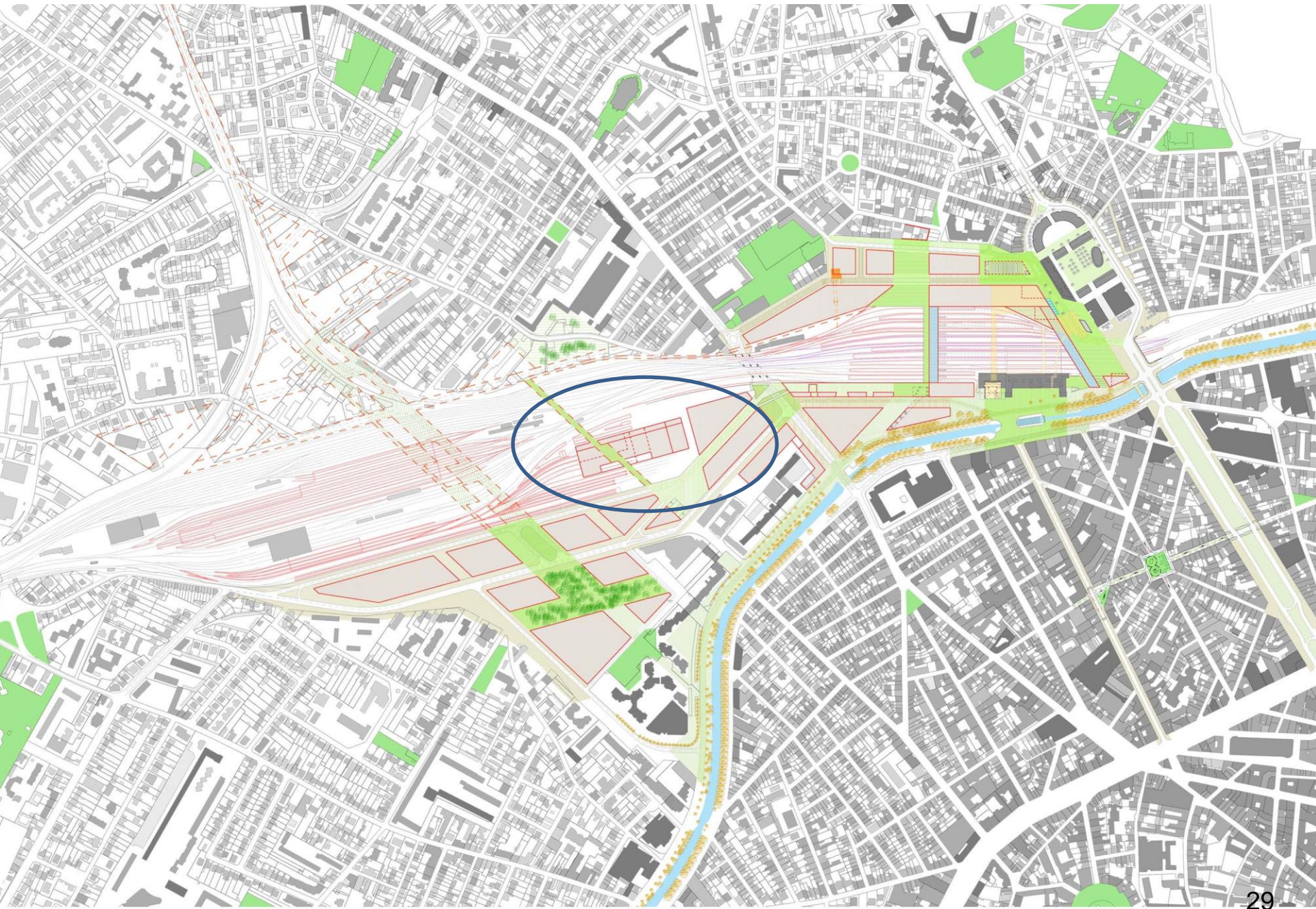
Une première étape du projet, dans le même calendrier que la mise en service de Tours-Bordeaux, la montée en capacité de la ligne A du métro, la mise en service de nouveaux matériels TER,... et le CPER :

- Améliorer l'accessibilité et le fonctionnement du PEM de Toulouse Matabiau (aménagements compatibles avec le projet global du PEM)
- Requalifier les liaisons avec le centre ville
- Réaliser les projets ferroviaires de court terme (Commande Centralisée du Réseau, Etablissement Régional de Maintenance)
- Aménager les fonciers ferroviaires mutables à court terme
- Préparer la phase 2 : libérer les principaux espaces ferroviaires de Périole et Marengo (Technicentre de Périole et Direction Régionale)

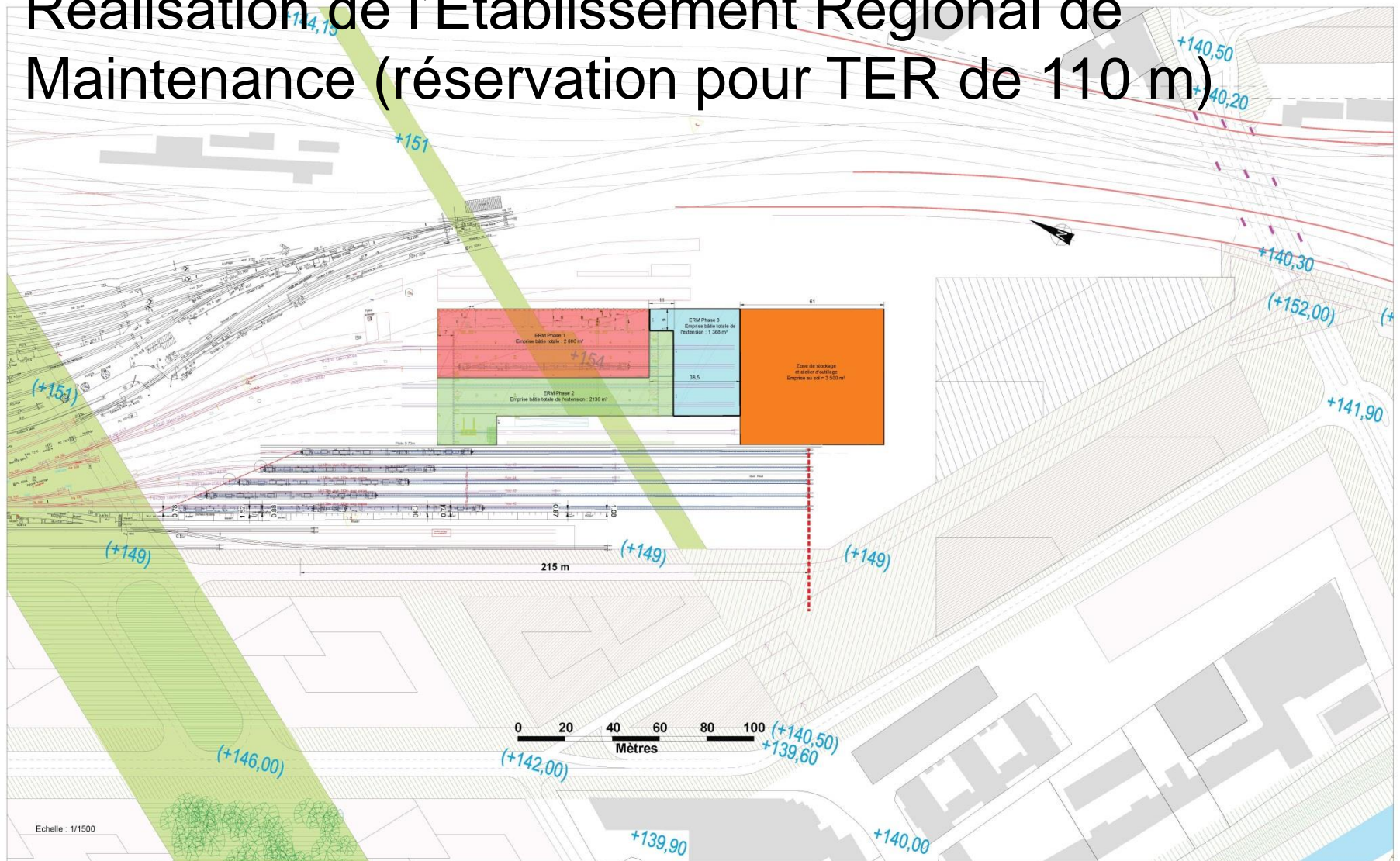




Phase 1 – Développement ferroviaire



Réalisation de l'Etablissement Régional de Maintenance (réservation pour TER de 110 m)



Echelle : 1/1500



**ATELIERS
REGIOLIS et REGIO2N**
Hypothèse d'extension, voies
à 200 mètres associées à la
création d'une zone de
stockage de 3500m²

Secteur : Raynal
Simulation ERM 215 mètres
avec voies sur fosses

Date : 27/10/2014
Format : A3

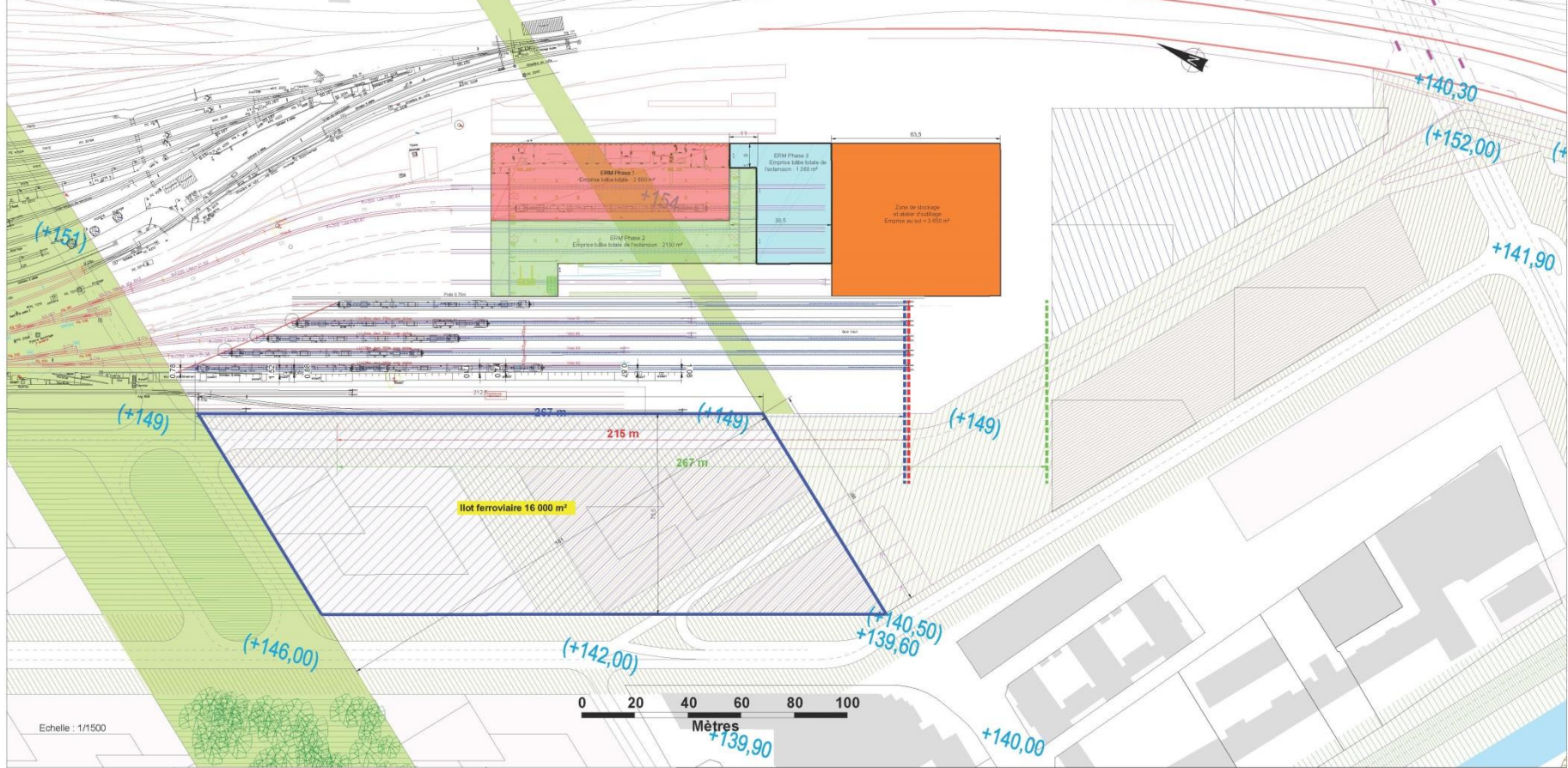
europolia

- Atelier Regiolis phase 1 (2600m²)
- Extension atelier Regio2N (2130 m²)
- Réserve pour extension future à 110m (1 368 m²)
- Stockage et atelier outillage, emprise totale de 3 500 m²

Légende

- voirie
- bâti existant
- « limite d'emprise nécessaire pour positionner des voies accueillant des matériels de 200m, en remisage ou en maintenance de niveau 2

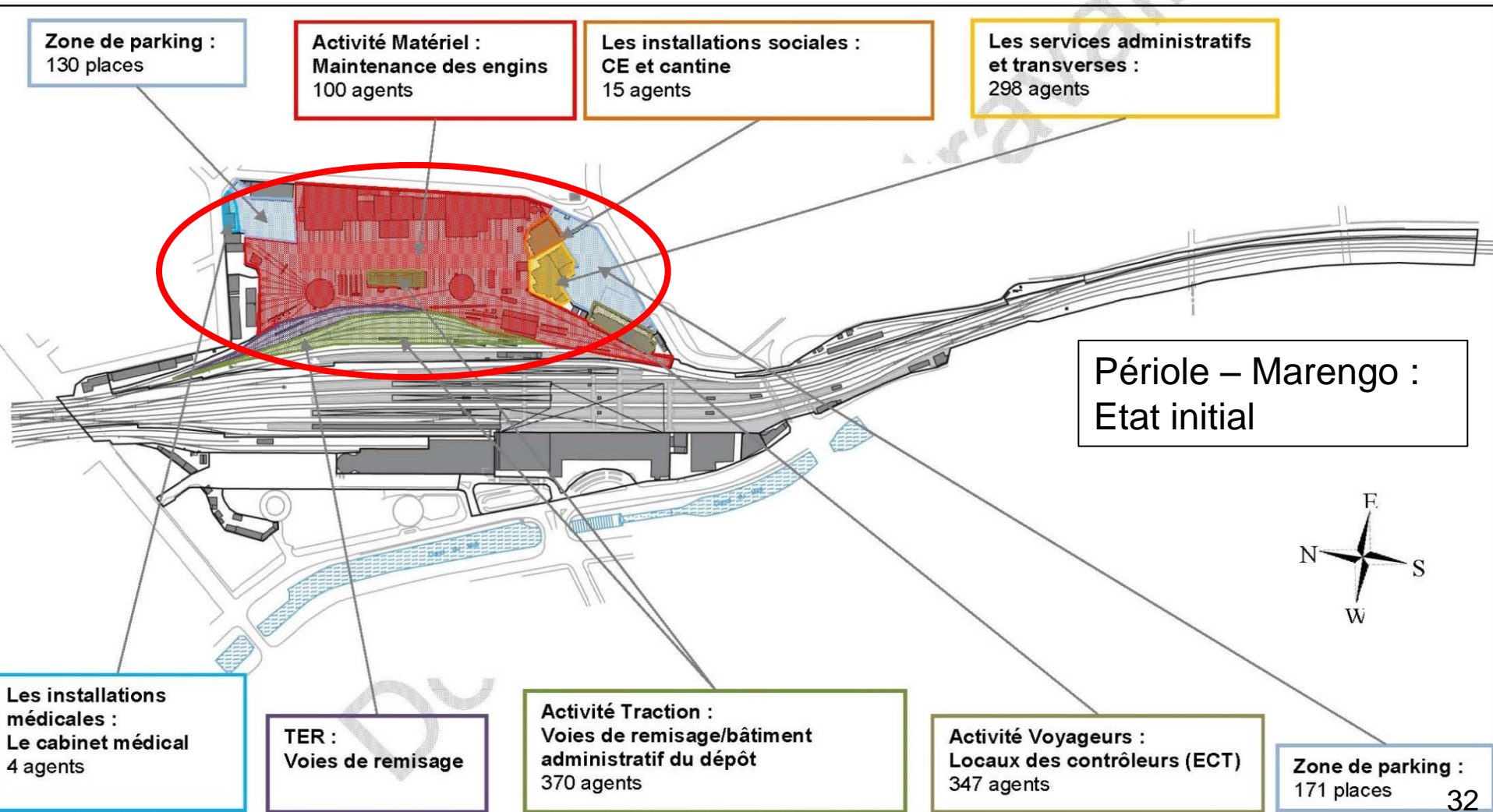
Implantation de la Commande Centralisée du Réseau dans un « îlot ferroviaire » en gare basse de Raynal (CCR + programme immobilier tertiaire)

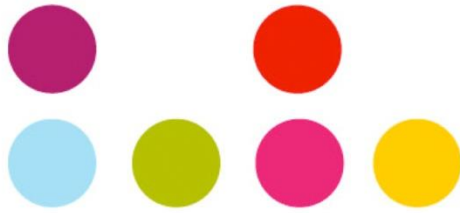


<p>ILOT FERROVIAIRE</p>	<p>Secteur : Raynal</p> <p>Echelle 1 / 1500 Format : A3</p> <p>Date : 17/12/2014</p> <p></p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ilot ferroviaire 16 000 m² 	<p>Légende</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Atelier Regiojis phase 1 (2600m²) ■ Extension atelier Regio2N (2130 m²) ■ Réserve pour extension future à 110 m (5420 m²) ■ Stockage et atelier outillage, emprise totale de 3 650 m² ■ Bâti initial 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Limite d'emprise nécessaire pour accueillir des matériels de 200m sur l'ensemble des voies extérieures ■ Limite d'emprise nécessaire pour accueillir trois matériels de 83 m sur la voie extérieure la plus à l'Ouest (linéaire de 267 m) ■ Limite d'emprise nécessaire pour accueillir trois matériels de 83 m sur l'ensemble des voies extérieures (linéaire de 267 m)
--------------------------------	--	---	--	--



Libération des installations de Périole – Marengo en vue de la phase 2 (PEM, remisage TER quart nord-est, quais et voies)





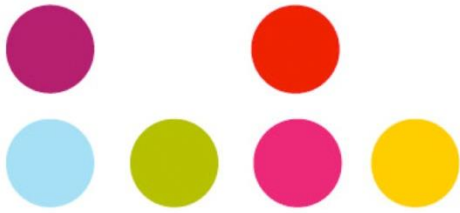
Phase 1 – Aménagement du PEM



Phase 1 – Aménagement du PEM

- 2017 – phase 1a : amélioration à très court terme du fonctionnement du PEM
 - Aménagement des espaces d'attente (hall « arrivée »)
 - Signalétique et information voyageurs
 - Heures d'ouverture et de fermeture des différents espaces
 - ...
- 2020 – phase 1b :
 - Montée en capacité de la ligne A
 - Réaménagement de la salle d'échanges (y compris accès au parking Marengo)
 - Aménagements Linéo
 - Réaménagement du hall « départ » et redistribution des espaces de vente
 - Mise en valeur de la façade du Bâtiment Voyageurs, en lien avec le réaménagement du parvis Canal

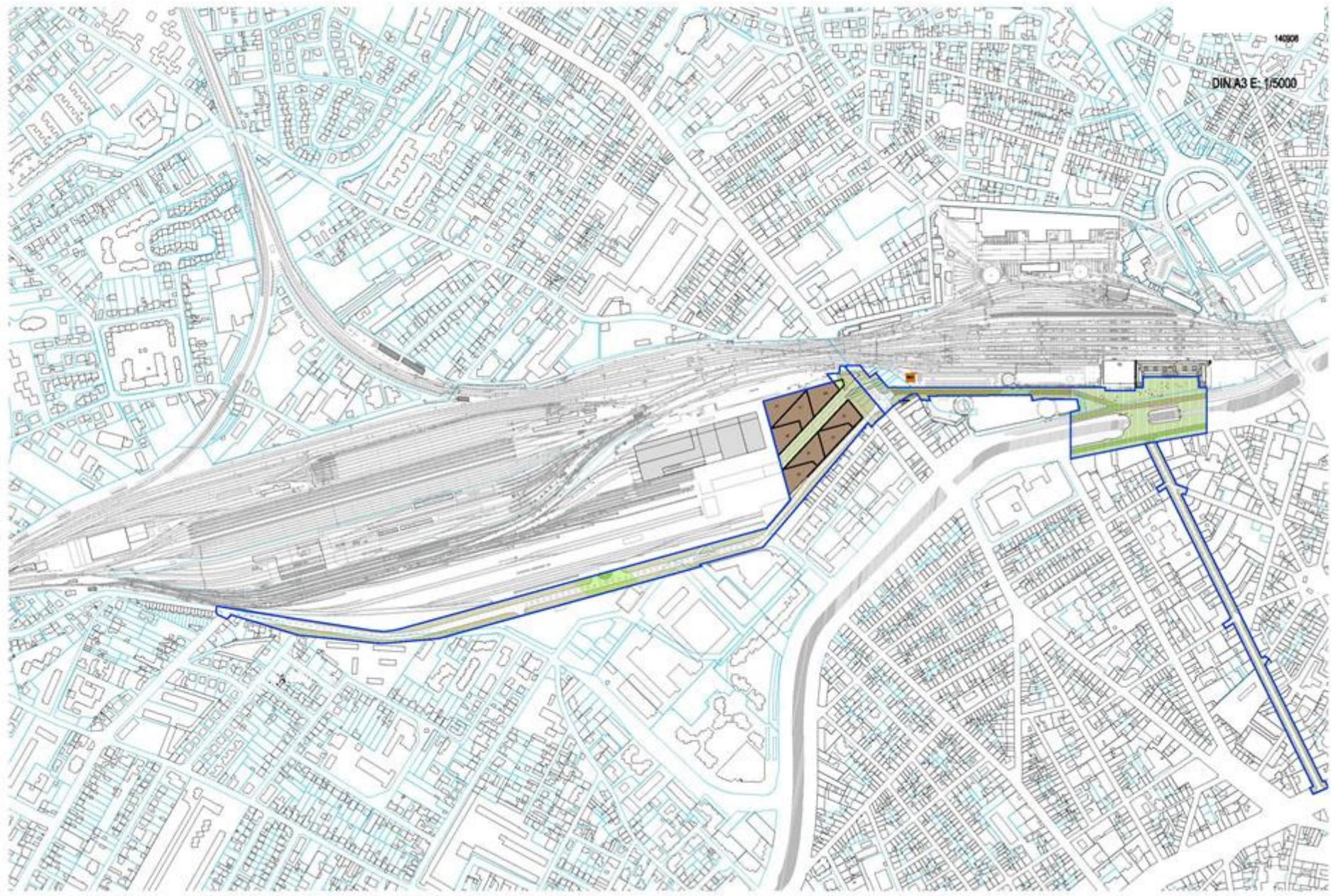


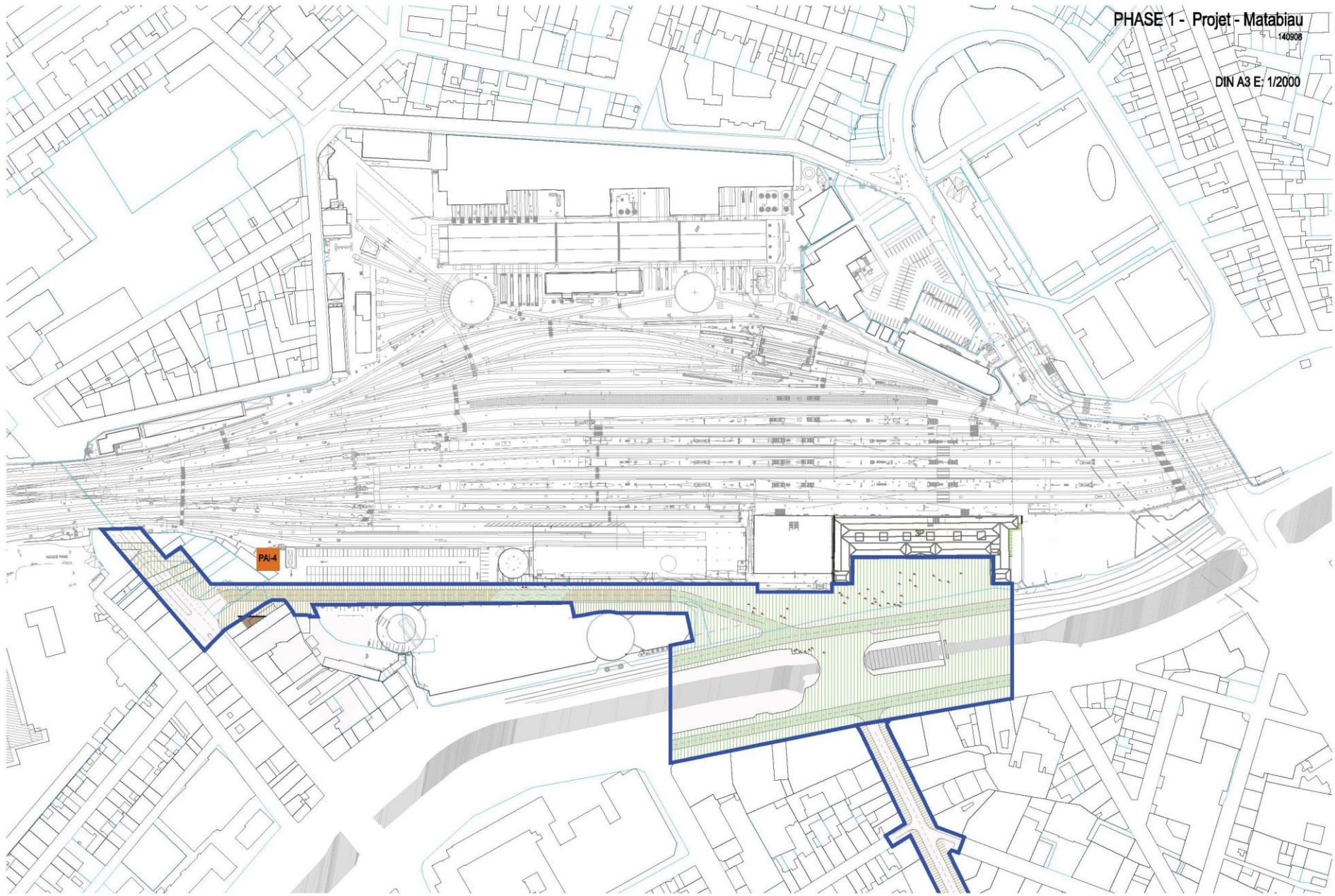


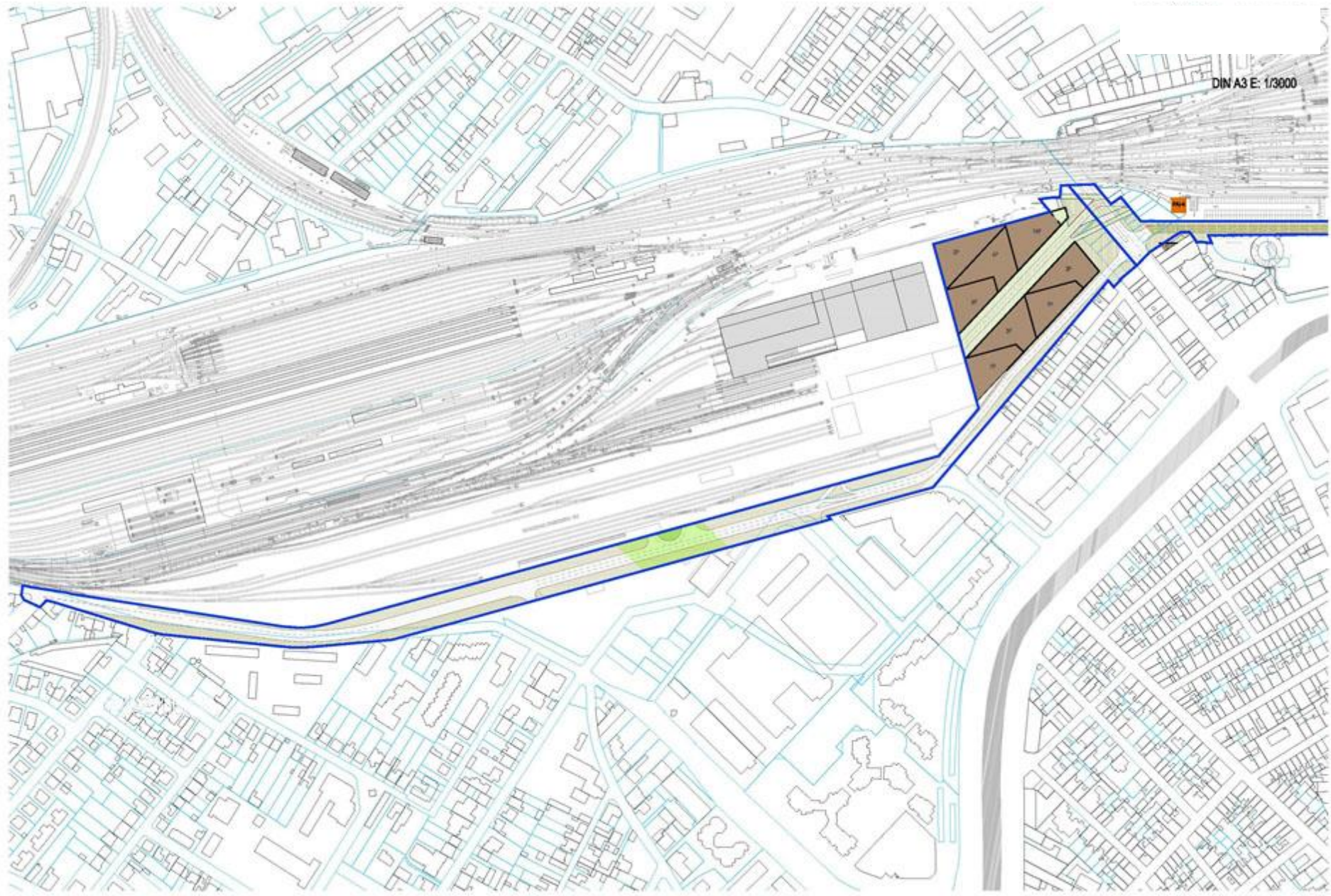
Phase 1 – Aménagement urbain

Une centralité urbaine renforcée à l'échelle de la métropole

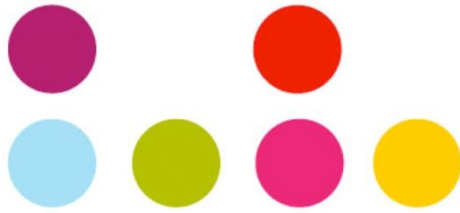






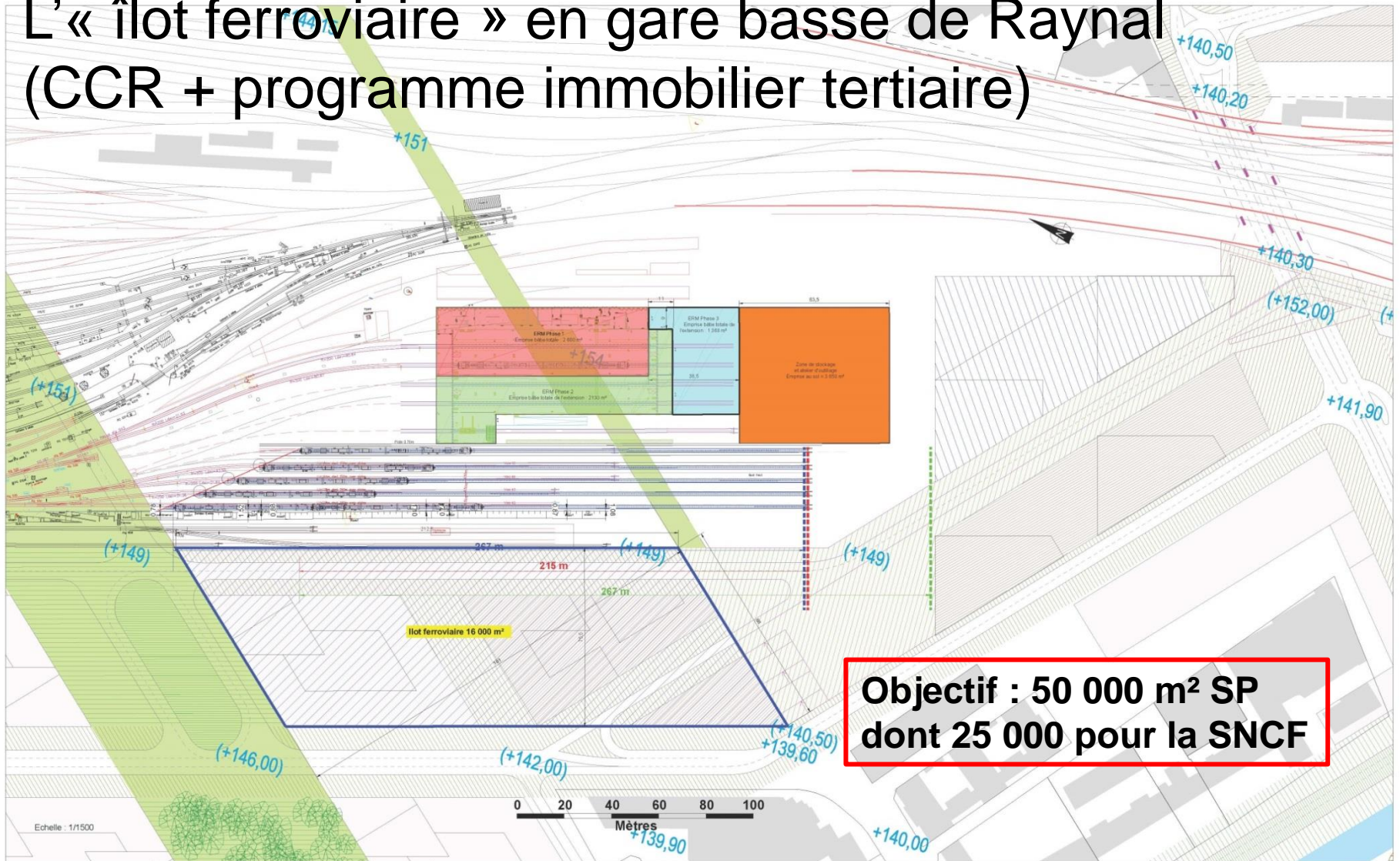


DIN A3 E: 1/3000



Phase 1 – Projet immobilier

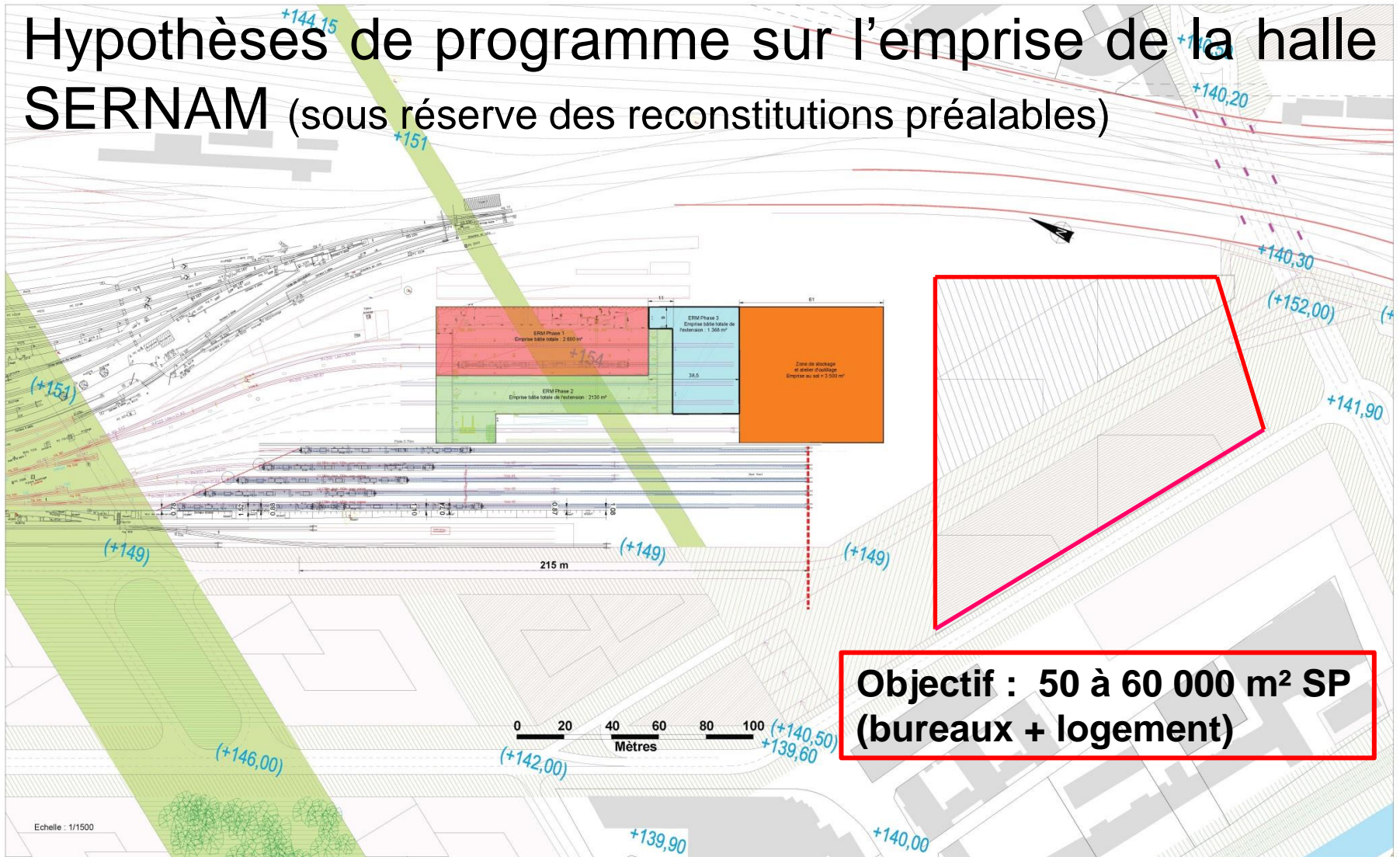
L'« îlot ferroviaire » en gare basse de Raynal (CCR + programme immobilier tertiaire)



**Objectif : 50 000 m² SP
dont 25 000 pour la SNCF**

	Secteur : Raynal Echelle 1/1500 Format : A3 Date : 17/12/2014	■ Ilot ferroviaire 16 000 m ²	■ Atelier Regiolis phase 1 (2600m ²) ■ Extension atelier Regio2N (2130 m ²) ■ Réserve pour extension future à 110 m (5420 m ²) ■ Stockage et atelier outillage, emprise totale de 3 650 m ² ■ Bâti initial	■ Limite d'emprise nécessaire pour accueillir des matériels de 200m sur l'ensemble des voies extérieures ■ Limite d'emprise nécessaire pour accueillir trois matériels de 83 m sur la voie extérieure la plus à l'Ouest (linéaire de 267 m) ■ Limite d'emprise nécessaire pour accueillir trois matériels de 83 m sur l'ensemble des voies extérieures (linéaire de 267 m)
	Echelle : 1/1500	0 20 40 60 80 100 Mètres	Légende	

Hypothèses de programme sur l'emprise de la halle SERNAM (sous réserve des reconstitutions préalables)



**Objectif : 50 à 60 000 m² SP
(bureaux + logement)**

Echelle : 1/1500



**ATELIERS
REGIOLIS et REGIO2N**
Hypothèse d'extension, voies
à 200 mètres associées à la
création d'une zone de
stockage de 3500m²

Secteur : Raynal
Simulation ERM 215 mètres
avec voies sur fosses

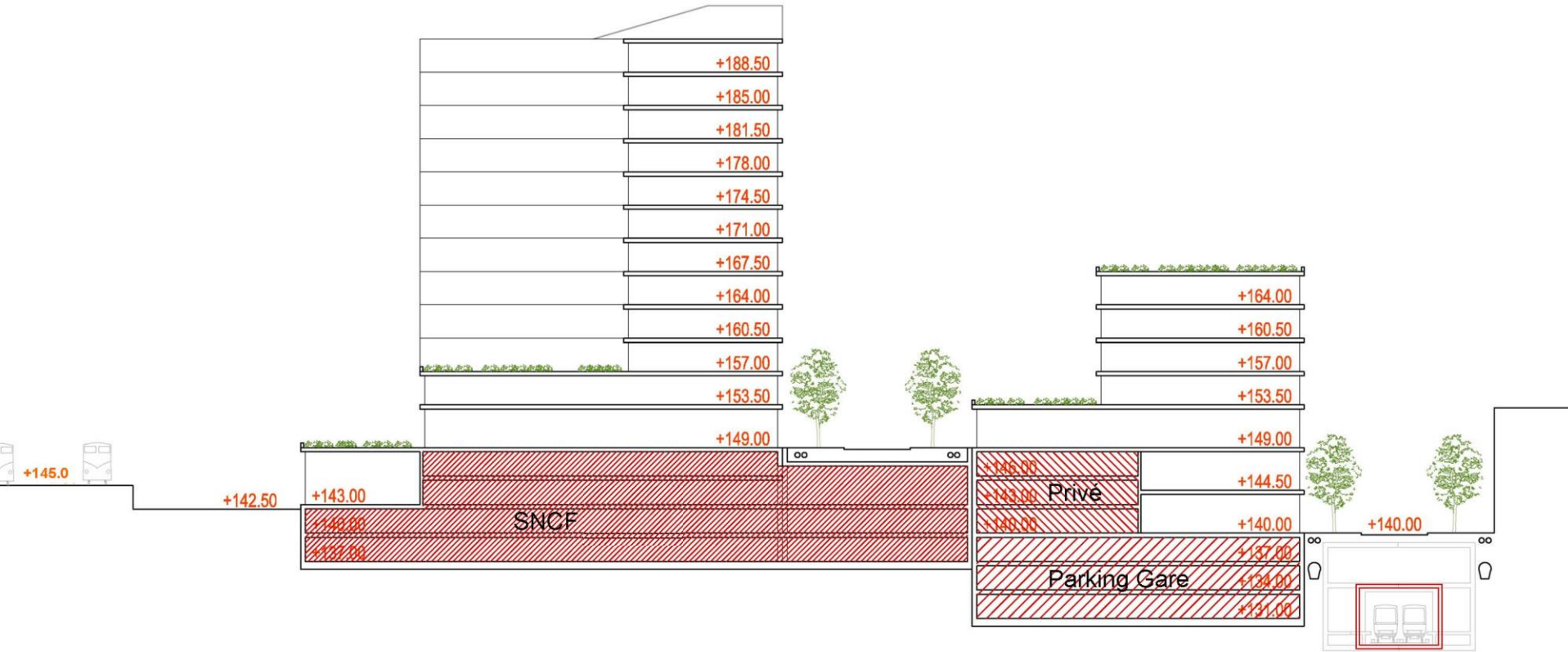
Date : 27/10/2014
Format : A3

europolia

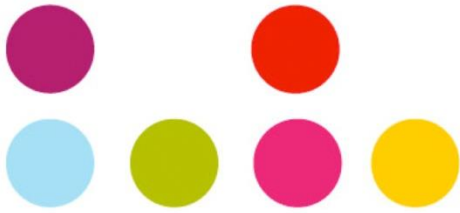
- Atelier Regiolis phase 1 (2600m²)
- Extension atelier Regio2N (2130 m²)
- Réserve pour extension future à 110m (1 368 m²)
- Stockage et atelier outillage, emprise totale de 3 500 m²

Légende

- voirie
- bâti existant
- « limite d'emprise nécessaire pour positionner des voies accueillant des matériels de 200m, en remisage ou en maintenance de niveau 2







Le montage opérationnel et le financement



Le cadre contractuel : un *Projet d'Intérêt Majeur*

- Un nouveau mode de contractualisation introduit par la loi ALUR en 2014 (article L350-1 à 7 du code de l'urbanisme), pour la réalisation de projets structurants dans les grandes agglomérations
- Initiative : Etat ou communes / EPCI à fiscalité propre (le PIM est soumis à Enquête Publique)
- Signataires :
 - Etat
 - Communes et EPCI à fiscalité propre
 - Régions et Départements, à leur demande
 - Etablissements publics de l'Etat et SPL à la demande des signataires précédents
- Effets juridiques : le PIM peut valoir Déclaration de Projet pour les actions et opérations d'aménagement ou les projets d'infrastructure (condition de réalisation de l'enquête publique du PIM)





Le cadre opérationnel – le contexte

- Un grand territoire opérationnel (200 hectares) très hétérogène : gare, habitat ancien dégradé (Bayard – Belfort), faubourg,
- Un projet étalé dans le temps : horizon de réalisation du projet 2030 / 2035
- Un projet qui associe développement ferroviaire, aménagement urbain et intermodalité impliquant des financements publics importants
- SNCF : principale propriétaire des fonciers mutables (gare basse de Raynal, Périole, Marengo)
- Un ordonnancement et un phasage complexe sortant du cadre « classique » des opérations d'aménagement





Le cadre opérationnel et financier

Objectif : limiter et d'optimiser les participations publiques

- Une première approche des coûts (toutes dépenses confondues) réalisée par l'équipe de maîtrise d'œuvre
- Retour d'expériences sur des projets similaires : Lyon Part-Dieu, Bordeaux Campus, New-York Hudson Yards
- L'élaboration d'un plan d'affaires incluant un phasage dans le temps des recettes (y compris participations du CPER) et des dépenses
- Une recherche d'optimisation des recettes indirectes : redevances des commerces, fiscalité de l'urbanisme, fiscalité locale, ...
- L'élaboration de scénarios opérationnels limitant les participations directes (« faire faire » plutôt que « faire ») – option retenue pour Lyon Part-Dieu
- L'hypothèse d'une société de projet pour la réalisation du PEM de Toulouse Matabiau : consolidation dans un même bilan des recettes et des dépenses

