



D.2018.10.03.2.3

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

Séance du 03 Octobre 2018

2 – RESEAU STRUCTURANT

2.3 – TELEPHERIQUE URBAIN SUD : Approbation du Dossier d'Enquête publique préalable à la déclaration d'intérêt général du projet, à la mise en compatibilité du PLU et PLUI-H de Toulouse et à la détermination des parcelles à frapper de servitude de survol

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

	PRESENTS	POUVOIR	ABSENTS EXCUSES
TOULOUSE METROPOLE			
ANDRÉ Gérard		X (M. Aujoulat)	
AUJOULAT Michel	X		
BRIAND Sacha		X (M. Trautmann)	
CARNEIRO Grégoire		X (M. Chollet)	
CHOLLET François	X		
DEL BORRELLO Marc	X		
GRASS Francis	X		
KELLER Bernard	X		
LAGLEIZE Jean-Luc		X (Mme Marti)	
LATTES Jean-Michel	X		
MARTI Marthe	X		
MOUDENC Jean-Luc	X		
TRAUTMANN Pierre	X		
TRAVAIL-MICHELET Karine		X (M. Grass)	
SICOVAL			
AREVALO Henri	X		
LAFON Arnaud	X	X (M. Arévalo à/c du point 4.1)	
SITPRT			
BACOU Denis	X		
GUYOT Philippe		X (M. Bacou)	
MURETAIN AGGLO			
ROUCHON Adeline	X		
SUAUD Thierry	X		

Exposé de Monsieur le Président :

Synthèse des principales étapes du projet :

Par délibération D.2012.07.12.6.1 du 12 juillet 2012, le Comité Syndical valide le programme de l'opération « Liaison UPS – Oncopole par mode téléporté ».

Par délibération D.2012.10.3.7.3 du 3 octobre 2012, le Comité Syndical confie par mandat la maîtrise d'ouvrage à Tisséo Ingénierie (SMAT) de cette opération.

Par délibération D.2015.10.14.2.2 du 14 octobre 2015, le Comité Syndical approuve l'actualisation du programme du Téléphérique Urbain Sud pour ouvrir sur les modes possibles sans se limiter au système 3S initialement prévu et s'engager sur un coût global d'opération en intégrant au plus tôt les contraintes d'exploitation et de maintenance ultérieure afin de minimiser les coûts de fonctionnement.

Par une délibération D.2015.10.14.2.3 du 14 octobre 2015, le Comité Syndical définit les modalités de la concertation conformément aux dispositions de l'article L103-1 et suivant du code de l'urbanisme (ancien article L300-2 du Code de l'Urbanisme).

Une procédure de concertation est alors engagée par Tisséo Collectivités du au 20 novembre 2015

Par délibération D.2015.12.18.1.2 du 18 décembre 2015, le Comité Syndical en approuve le bilan. Il rend compte des actions de concertation menées, de la participation du public, et surtout conclue quant aux enseignements de cette concertation à prendre en compte pour la suite de l'opération.

Les principaux enseignements sont ainsi identifiés :

- Un projet qui suscite l'intérêt de la population et des institutionnels riverains ;
- Des orientations privilégiées en matière de positionnement des stations, répondant à un objectif de desserte optimisée :
 - o A l'Oncopole, l'emplacement le plus proche de l'entrée de l'IUCT ;
 - o Au CHU de Rangueil, le positionnement le plus proche de l'accueil des visiteurs ;
 - o A UPS, le secteur situé à l'entrée de l'Université offrant une bonne intermodalité.

Concernant la station UPS, le bilan fait état d'une insertion particulièrement délicate sur le site et de la volonté de poursuivre la concertation, au regard notamment des questionnements soulevés par la Communauté éducative du lycée Bellevue.

Par ce bilan, Tisséo Collectivités décide de poursuivre les échanges avec les différentes parties prenantes au projet ainsi que les études en intégrant les éléments issus de cette concertation.

Tisséo Ingénierie engage alors, en début d'année 2016, la procédure négociée visant à l'attribution du marché principal de Conception Réalisation Maintenance.

Cette procédure négociée implique notamment :

- La définition d'un programme technique et fonctionnel à respecter par les différents candidats, dont notamment la définition préalable d'un positionnement de référence pour chacune des stations ;
- Un haut niveau de confidentialité incompatible avec la continuité de la concertation (durant la procédure) avec le public et les acteurs institutionnels concernés.

Le choix se porte sur le projet proposé par ce groupement selon la technologie « 3S », dont les atouts fondamentaux permettant de répondre pour grande partie aux interrogations et inquiétudes notamment soulevées lors de la concertation :

- Attractivité de la ligne (efficacité transport, accessibilité, confort, sécurité) ;

- Confort des voyageurs : des cabines de 35 places environ, spacieuses et confortables, accessibles pour les Personnes à Mobilité Réduite, permettant d'embarquer aisément avec un vélo, offrant une bonne stabilité au vent (effets de balancement faibles) ;
- Disponibilité : fonctionnement maintenu pour des vents soufflant jusqu'à 108 km/h, permettant d'assurer une disponibilité globale de l'installation à 99,3%.
- Sécurité en cas d'incident : des dispositifs de rapatriement des cabines en stations en toutes circonstances déjà validés par les services de l'Etat en France, permettant d'éviter tout recours, quelle que soit la panne rencontrée, à une évacuation verticale des voyageurs.
- Atténuation des impacts du projet :
 - Faible nombre de pylônes (5 au lieu de 20) :
 - Absence de pylône dans la Réserve Naturelle Régionale;
 - Pylônes éloignés des bâtiments du lycée Bellevue et du CHU Rangueil ;
 - Hauteurs de survol plus importantes permettant de limiter l'abattage d'arbres et diminuer la gêne visuelle.
 - Faible impact sonore : niveaux de bruit faibles au niveau des pylônes, non perceptibles dans un environnement urbain.

Début 2017, Tisséo Ingénierie poursuit, sur la base de ce projet retenu, la concertation du public et des différentes parties prenantes (Lycée Bellevue, UPS, Rectorat, Région Occitanie, Services de l'Etat ainsi que l'Architecte des Bâtiments de France, CHU...). Cette concertation met en exergue des difficultés concernant les positions de référence retenues pour les stations UPS (cristallisation de l'opposition de la Communauté Educative) et Oncopole (réserve émise par les services de l'Etat dans le cadre de l'instruction du Dossier de Définition de Sécurité, notamment par rapport au garage atelier et au Plan de Prévention des Risques d'Inondation).

Tisséo Ingénierie engage alors des études complémentaires dans l'objectif de rechercher des alternatives permettant de répondre aux différents questionnements soulevés.

L'analyse comparative menée permet de dégager un consensus pour une implantation de la station UPS à l'Est de la route de Narbonne, côté Campus Universitaire, au contact direct de la gare bus Tisséo et de la station de métro. En effet, ce positionnement, en plus d'offrir de très bonnes conditions d'intermodalité et d'accessibilité, permet de répondre aux principales interrogations de la Communauté Educative du lycée Bellevue en matière de sécurité, de bruit, de survol des salles de classe...).

Parallèlement, une solution consistant à déplacer le garage atelier au contact de la station UPS est alors envisagée, permettant de répondre aux contraintes liées au Plan de Prévention des Risques d'Inondation.

Ainsi par délibération D.2017.11.11.2.3 du 22 novembre 2017, Tisseo Collectivités a présenté un point d'information sur l'avancement du projet du Téléphérique Urbain Sud et des concertations menées avec l'ensemble des parties prenantes (le CHU, l'Oncopole, les Services de l'Etat, l'ABF, la Communauté Educative du Lycée Bellevue, la Région, le Rectorat, l'Université Paul Sabatier...) et confirmé ainsi l'intention de poursuivre les études et de constituer le dossier d'enquête publique sur la base de cette nouvelle configuration.

Approbation du dossier d'enquête publique :

Une première version du dossier d'enquête publique a été envoyée le 03/10/2018 à la Préfecture pour consultation administrative préalable des services de l'Etat.

Accusé de réception en Préfecture
031-253100986-20181003-20181003-2-3D-DE
Date de télétransmission : 03/10/2018
Date de réception préfecture : 03/10/2018

Par délibération D.2018.10.03.2.1 du 3 octobre 2018, le programme ainsi que le coût et planning de l'opération ont été actualisés afin de prendre en compte les évolutions du projet.

Les études de conception du projet ont donc permis la constitution du Dossier d'Enquête Publique préalable à la déclaration d'intérêt général du projet, à la mise en compatibilité du PLU et PLUI-H de Toulouse et à la détermination des parcelles à frapper de servitude de survol conformément aux articles L123.2 et suivants et R123.1 et suivants du code de l'environnement, aux articles L153-54 et suivants et R153-14 du code de l'urbanisme, aux articles L1251.3 et suivants et R1251.1 et suivants du code des transports renvoyant vers les articles L131-1 et R131-1 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Ainsi, conformément à la législation en vigueur, le dossier d'enquête publique se compose des pièces suivantes :

- Préambule : Présentation du projet et de l'organisation du dossier d'enquête publique
- Pièce A : Informations juridiques et administratives
- Pièce B : Plan de situation
- Pièce C : Plan Général des Travaux
- Pièce D : Notice explicative et caractéristiques principales des ouvrages
- Pièce E : Étude d'impact sur l'environnement
- Pièce F : Évaluation des incidences Natura 2000
- Pièce G : Appréciation sommaire des dépenses
- Pièce H : Évaluation socio-économique
- Pièce I : Dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Toulouse
- Pièce J : Dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal tenant lieu de Programme Local de l'Habitat (PLUI-H) de Toulouse
- Pièce K : Enquête parcellaire relative à la mise en place de la servitude de survol

Il est donc proposé au Comité Syndical de Tisséo Collectivités de :

- approuver le présent dossier d'enquête publique de l'opération Téléphérique Urbain Sud ;
- autoriser Tisséo Ingénierie à saisir le Préfet en vue de l'organisation de l'enquête publique ;
- procéder aux saisines réglementaires et à l'organisation de l'examen conjoint des mesures de mise en compatibilité ;
- et plus généralement à faire toutes démarches qui seraient nécessaires à l'organisation de l'enquête publique préalable à la déclaration d'intérêt général via une déclaration de projet ainsi qu'à l'enquête parcellaire en vue de l'instauration des servitudes de survol.

Le Comité Syndical :

Entendu l'exposé de Monsieur le Président,

Après en avoir délibéré et à l'unanimité des votants :

ARTICLE 1 : APPROUVE le dossier d'enquête publique de l'opération Téléphérique Urbain Sud.

ARTICLE 2 : AUTORISE Tisséo Ingénierie à procéder aux ajustements nécessaires compte tenu de la poursuite des études et consultations en cours.

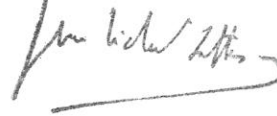
ARTICLE 3 : AUTORISE Tisséo Ingénierie à engager les démarches nécessaires auprès du Préfet pour le lancement de l'enquête publique préalable à la déclaration d'intérêt général du projet, à la mise en compatibilité du PLU et PLUI-H de Toulouse et à la détermination des parcelles à frapper de servitude de survol.

ARTICLE 4 : DIT que la présente délibération sera transmise à Monsieur le Préfet pour contrôle de légalité.

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

Pour extrait conforme,

Le Président,



Jean-Michel LATTES



TELEPHERIQUE URBAIN SUD

DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE ENVIRONNEMENTALE UNIQUE

PREAMBULE : PRESENTATION DU PROJET ET DE L'ORGANISATION DU DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE



OCTOBRE 2018

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20181003-20181003-2-3D-
DE
Date de télétransmission : 03/10/2018
Date de réception préfecture : 03/10/2018

SOMMAIRE

1. PRESENTATION DU PROJET DU TELEPHERIQUE URBAIN SUD DE TOULOUSE4

1.1. INTRODUCTION ET LOCALISATION DU PROJET4

1.2. OBJECTIF DU PROJET.....7

1.3. CARACTERISTIQUES GENERALES DU PROJET SOUMIS A L’ENQUETE – PRESENTATION SYNTHETIQUE
8

2. LES GRANDES ETAPES DU PROJET19

3. ORGANISATION DE L’ENQUETE ENVIRONNEMENTALE UNIQUE.....20

3.1. LA DECLARATION D’INTERET GENERAL DE L’OPERATION.....20

3.2. LA DETERMINATION DES PARCELLES A FRAPPER DE SERVITUDES DE SURVOL20

3.3. LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU/PLUIH20

4. LISTE DES PIECES DU DOSSIER D’ENQUETE ENVIRONNEMENTALE UNIQUE21

1. PRESENTATION DU PROJET DU TELEPHERIQUE URBAIN SUD DE TOULOUSE

1.1. INTRODUCTION ET LOCALISATION DU PROJET

Le présent dossier d'enquête environnementale unique concerne la réalisation du Téléphérique Urbain Sud de Toulouse dont la Maîtrise d'ouvrage est assurée par Tisséo Collectivités (Syndicat Mixte des Transports en Commun - SMTc), qui a confié la maîtrise d'ouvrage déléguée à Tisséo Ingénierie (Société de la Mobilité de l'Agglomération Toulousaine) pour la réalisation de cette infrastructure par convention de mandat.

L'opération Téléphérique Urbain Sud (TUS) a pour objectif la création en 2020 d'un transport par câble de 3 kilomètres de long, franchissant la Garonne entre l'Oncopole et l'Université Paul Sabatier.

Le projet de téléphérique basé sur la technologie 3S (3 câbles : 2 câbles porteurs et 1 câble tracteur) comprend :

- Trois stations : Oncopole, CHU Rangueil, UPS.
- Cinq pylônes : un en rive gauche (70,5 mètres de haut) et quatre en rive droite (entre 30 et 63,5 mètres de haut)
- Des opérations d'accompagnement notamment un parking relais à la station Oncopole disposant d'un parking-vélo et de places dédiées à l'autopartage, des liaisons adaptées pour les modes doux, ...

La description du projet est réalisée dans les paragraphes qui suivent.

Ci-après le tracé retenu du projet où apparaissent les pylônes et les stations du téléphérique :

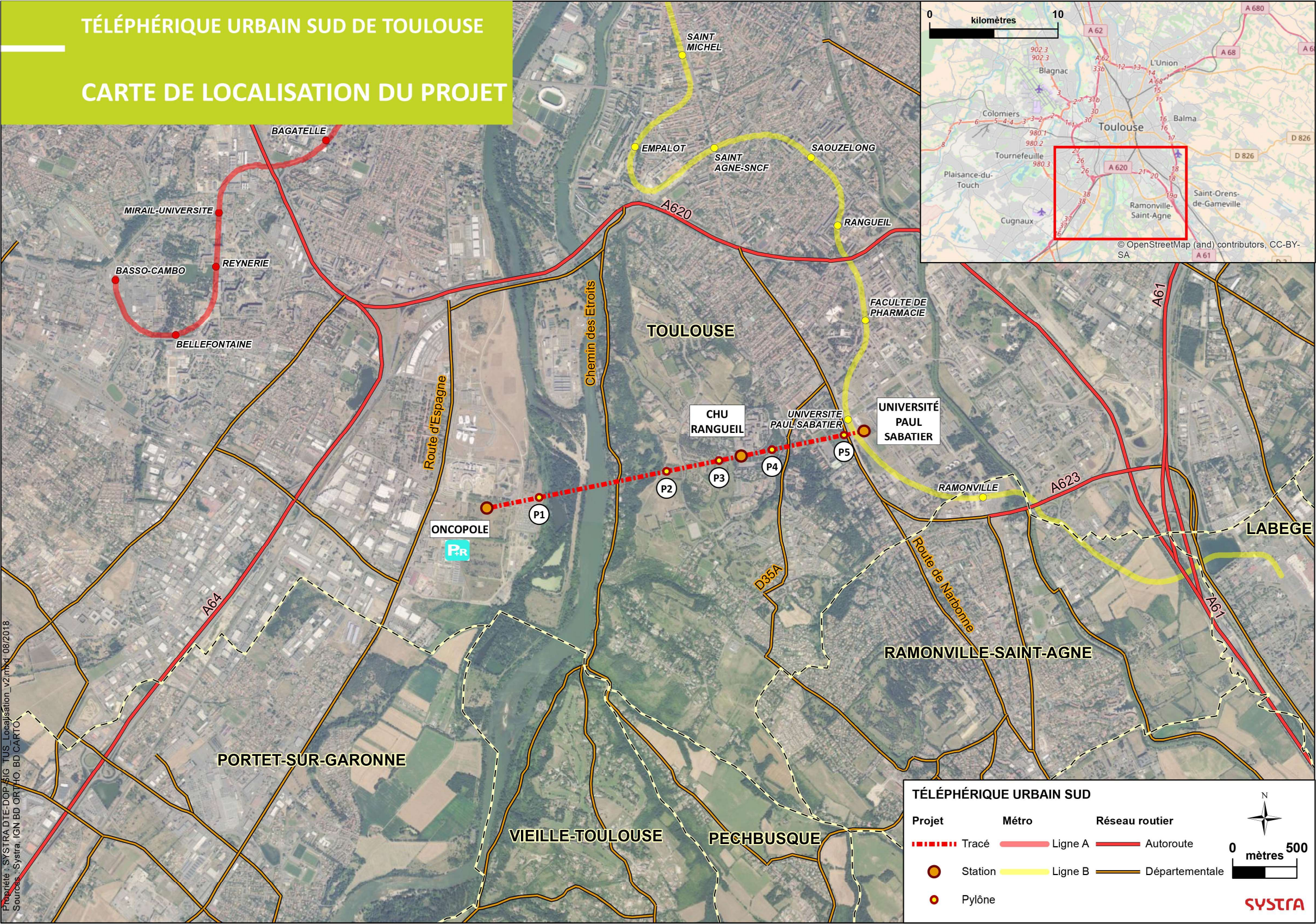


Figure 1 : Plan de situation du projet au 1/25000 (source : Groupement POMA, 2018)

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20181003-20181003-2-3D-
DE
Date de télétransmission : 03/10/2018
Date de réception préfecture : 03/10/2018

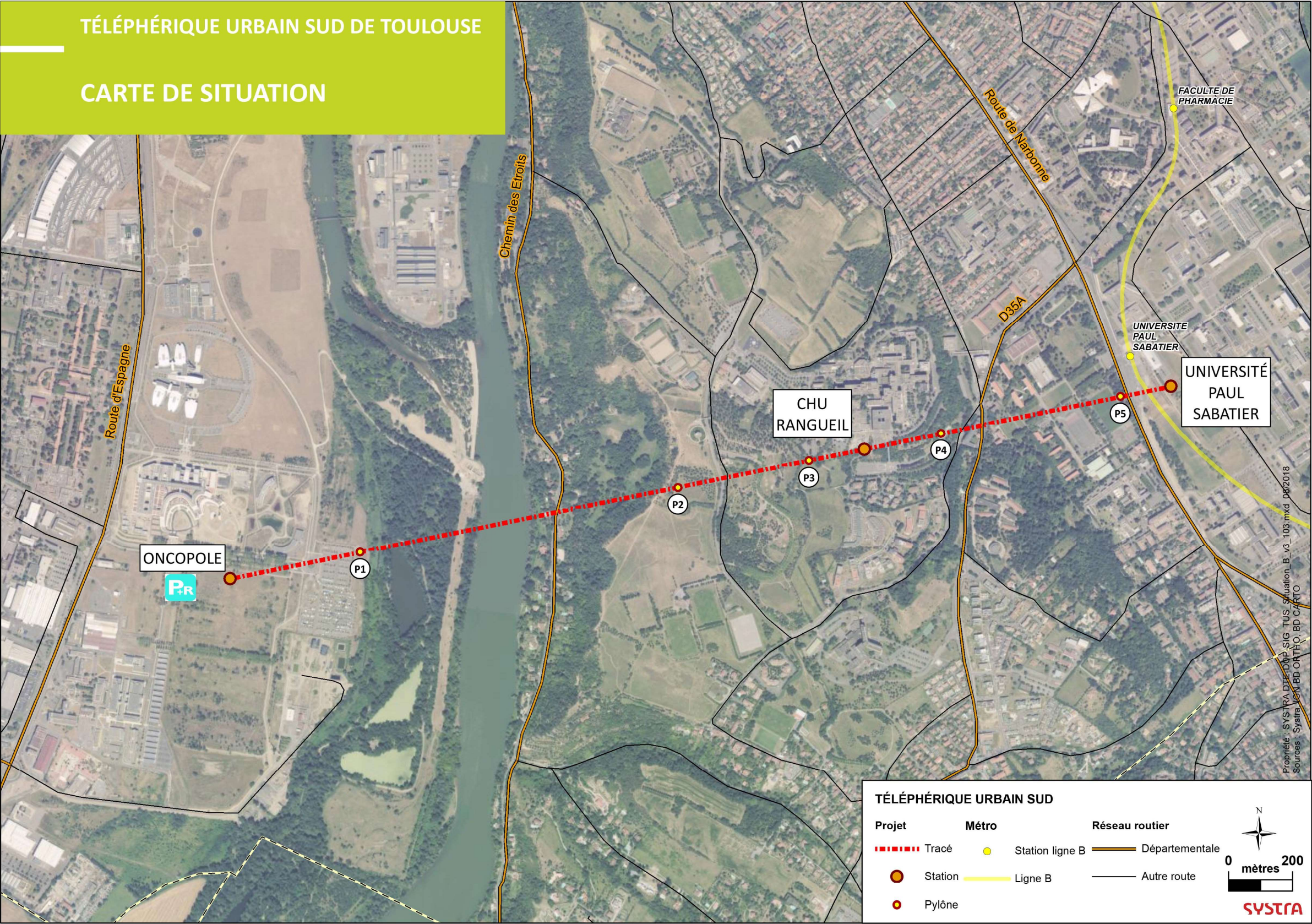


Figure 2 : Plan de situation du projet au 1/10000 (source : Groupement POMA, 2018)

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20181003-20181003-2-3D-DE
Date de télétransmission : 03/10/2018
Date de réception préfecture : 03/10/2018

1.2. OBJECTIF DU PROJET

Le Téléphérique Urbain Sud constitue le premier maillon du projet de Ceinture Sud, se développant sur un corridor du nord-ouest au sud-est couvrant un tiers des emplois du Périmètre de Transport Urbain (165 000 emplois), accueillant notamment des activités à haute valeur ajoutée (aéronautique, spatial, santé, etc...), qui participent au rayonnement économique de l'agglomération toulousaine.

Il a pour objectif principal d'améliorer l'accessibilité du sud de l'agglomération toulousaine, en maillant le réseau de transport (en complément de ses composantes radiales : métro et réseau Linéo) et en développant les déplacements inter-quadrants sur la zone.

Particulièrement, ce maillon imaginé par la solution du transport par câble permettant de s'affranchir de deux obstacles naturels d'importance que sont la Garonne et la colline de Pech David, consiste à relier efficacement :

- le Centre Hospitalier Universitaire de Rangueil, proposant ainsi une desserte améliorée de cet équipement public majeur de l'agglomération ;
- l'Oncopole, offrant une nouvelle solution d'accessibilité à ce site, en relation directe avec la ville, et contribuant ainsi au renforcement de sa dimension internationale (*en cohérence avec l'avis du CESER de Midi-Pyrénées du 16 octobre 2015 au sujet de la vocation internationale de l'Oncopole de Toulouse*)
- le campus de l'Université Paul Sabatier et la ligne B du métro, une des principales artères du réseau structurant.

Il contribuera par ailleurs, par la simplification des déplacements entre ces sites, à renforcer leurs synergies existantes dans le domaine de la santé et de la recherche sur le cancer.

L'objectif de maillage du réseau se traduit également par le renforcement des pôles intermodaux, en créant des connexions avec :

- la ligne B de métro et le réseau bus à la station Université Paul Sabatier,
- le réseau bus dont le Lineo 5 et un nouveau parking relais de 500 places au niveau de la station Oncopole.

En termes de niveau de service, ce projet de transport par câble, en site propre, doit garantir à l'utilisateur un confort, une accessibilité, une disponibilité, une fréquence comparable à ceux du métro de l'agglomération toulousaine, un temps de parcours entre l'Oncopole et l'Université Paul Sabatier inférieur à 10 minutes (à l'heure de pointe).

Il est dimensionné pour pouvoir accueillir 1500 personnes par heure et par sens (pouvant être porté à 2000 à terme), avec une fréquence à sa mise en service d'une cabine toutes les 1'30 min (à l'heure de pointe) et avec une amplitude horaire de fonctionnement identique à celle du métro soit 5h30 - minuit.

Plus généralement, le Téléphérique Urbain Sud, par le franchissement d'une coupure urbaine majeure qui s'est traduite dans l'organisation des territoires qui se sont développés de manière indépendante

depuis les 50 dernières années, crée donc, au propre comme au figuré, un « lien » entre deux secteurs de développement de la grande agglomération séparés par des contraintes géographiques fortes, et constitue, au-delà même de l'insertion dans le projet de développement du réseau de transport, un élément fort d'aménagement du territoire.

En ce sens, il est un élément essentiel, à la fois de manière symbolique et en terme d'efficacité, du projet, de la grande agglomération toulousaine.

Il tend par ailleurs à apporter des effets favorables en réponse aux enjeux de durabilité :

- en participant à la lutte contre le changement climatique : réduction de l'empreinte carbone ;
- en respectant le paysage et le cadre de vie environnant ;
- en considérant les enjeux liés à la biodiversité.

Le projet de téléphérique permet ainsi de surmonter les difficultés topographiques pour répondre au mieux à la demande de déplacements sur le sud de l'agglomération ; un moyen de transport efficace, économique et bien intégré au réseau existant, respectueux de l'environnement et mettant en valeur un site naturel et reliant des pôles d'activités forts.

1.3. CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DU PROJET SOUMIS À L'ENQUÊTE – PRESENTATION SYNTHETIQUE

1.3.1. SYSTEME DE TRANSPORT - TECHNOLOGIE 3S

Les avantages / bénéfices de la solution 3S retenues sont nombreux :

- Des cabines de grande taille plus confortables ;
- Une facilité de maintenance ;
- Une plus grande portée entre les pylônes ;
- Une meilleure stabilité au vent ;
- Des dispositifs de rapatriement des cabines en stations en toutes circonstances de panne ;
- De plus faibles nuisances sonores en ligne ;
- Cinq pylônes uniquement (contre 20 pour une technologie monocâble) donc :
 - Des impacts au sol réduits ;
 - L'absence de pylône sur la berge de la Garonne (ballastières, zones naturelles sensibles) ;
 - Une hauteur de survol plus importante limitant l'abattage d'arbres et le défrichage,
 - Un impact visuel réduit (covisibilité).

Le système proposé pour le Téléphérique Urbain Sud répond par ailleurs aux exigences fonctionnelles et aux objectifs de performance suivants :

- Débit de 1 500 personnes / heure / sens à la mise en service (possibilité de l'étendre à 2 000 personnes / heure / sens à terme, par le simple ajout de cabines)
- Fréquence de passage des cabines inférieure à 1 '30 min à l'heure de pointe à sa mise en service
- Temps de parcours inférieur à 10 minutes à l'heure de pointe
- Arrêt des cabines en stations pour permettre l'embarquement des voyageurs
- Possibilité d'emporter son vélo à l'intérieur des cabines

Le téléphérique débrayable se compose d'un câble tracteur et de deux câbles porteurs. Le câble tracteur tourne toujours dans le même sens et les véhicules sont équipés d'attaches débrayables leur permettant de contourner la station à vitesse réduite à la manière des télécabines.

Les cabines de téléphérique offriront une capacité d'accueil de 34 personnes.

Le design extérieur des cabines sera proposé en cohérence avec les designs des autres éléments constituant le projet, dont notamment l'écriture architecturale retenue pour les stations.

Les aménagements intérieurs des cabines seront conçus de manière à répondre aux principales exigences suivantes : accessibilité optimale, possibilité d'emporter et de stationner son vélo, approximativement la moitié des places assises.



Figure 3 : Exemple de design extérieur des cabines (source : Groupement POMA, 2018)

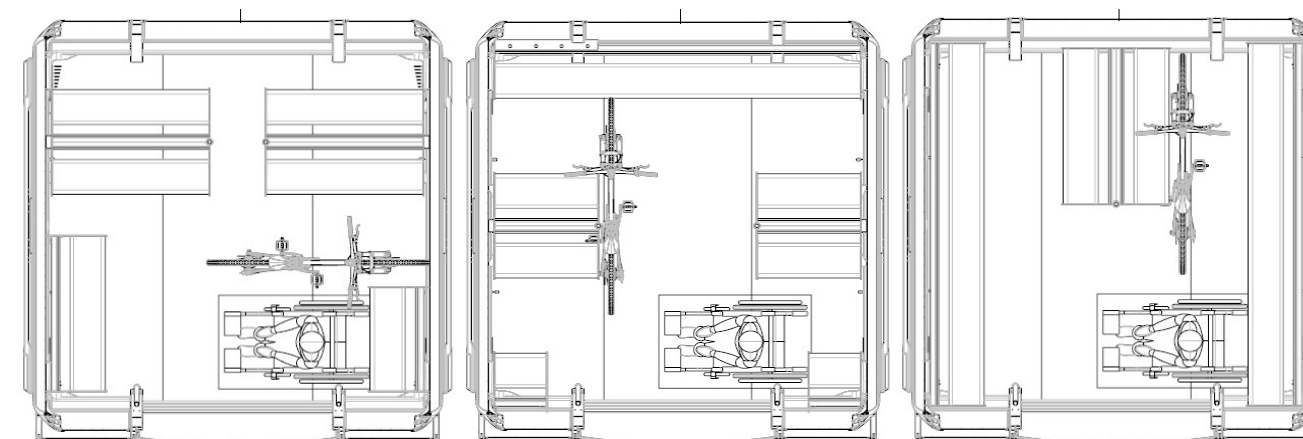


Figure 4 : Exemples d'aménagements intérieurs de cabines (source : Groupement POMA, 2017)

Les cabines se décomposent en constituant comme suit :

- Cabine,
- Suspente,
- Chariot,
- Moyen de communication.

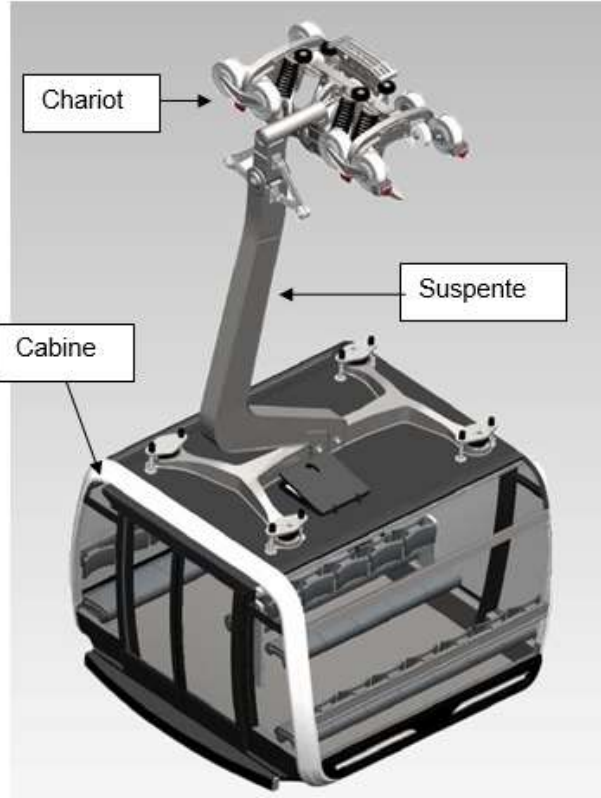


Figure 5: Détails des cabines (source : Groupement POMA, 2016)

1.3.2. STATIONS

Le principal parti pris consiste à proposer des quais ouverts en continuité avec l'espace public, offrant une lecture directe de la fonction et préservant la vue sur la danse des cabines. Ce concept de « station ouverte » permet également de proposer des parcours plus fluides, et de permettre une meilleure interaction avec le site environnant et les autres modes de déplacements.

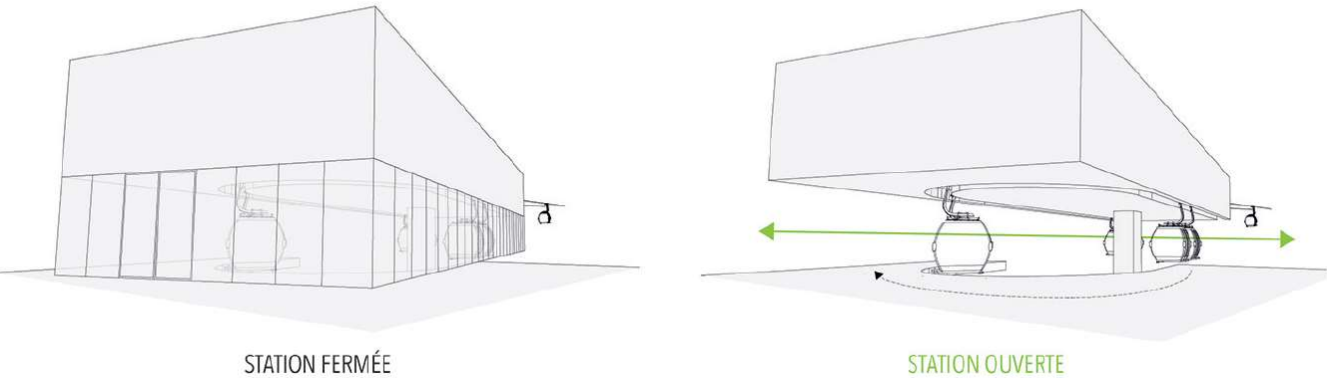


Figure 6 : Concept des stations ouvertes (source : Groupement POMA, 2016)

En matière d'intégration architecturale, le contexte a été privilégié sur la signature : construire avec le site et non pas sur le site. Ainsi, sur la base de la conception « nominale » précédemment définie, les différentes stations sont proposées afin de s'inscrire dans le paysage construit et de servir ainsi la convivialité et l'attractivité du téléphérique urbain.

La station n'existe plus en tant que bâtiment, elle devient une séquence du parcours urbain, un cadrage sur le paysage environnant, une animation participant à la qualification des lieux dans lesquels elle s'installe. Penser l'architecture comme un paysage, c'est ramener à sa juste place l'objet construit comme élément d'un tout : la station et son parcours d'approche, son environnement, les parkings, les infrastructures routières... Ainsi, l'implantation dans le site de chaque station, la position des accès et donc des distributeurs de tickets sont définis en fonction du contexte existant ou à venir et déterminent la composition générale de l'ouvrage.

En matière de design extérieur, le téléphérique doit, tout comme chacun des modes de transport, s'affirmer par une écriture qui lui est propre au travers de ses 4 éléments récurrents qui le compose : les stations, les cabines, les pylônes et les câbles. Ainsi, contrairement à la partie basse traitée en cohérence avec son contexte, le volume haut revêt lui un traitement récurrent d'une station à l'autre. Chaque station est ainsi marquée par cette enveloppe évanescence assortie d'un tympan coloré, pignon sculpté variant de teinte sous l'influence de la lumière, s'intégrant à un paysage aérien, et jouant le rôle de signal renforçant l'attractivité et la visibilité de ce nouveau mode.

1.3.2.1. Station Oncopole

Le positionnement de la station Oncopole a été défini de manière à répondre aux objectifs particuliers suivants, en cohérence avec les objectifs généraux du projet :

- Desservir au mieux l'Oncopole dont notamment les principaux équipements de la zone, à savoir l'Institut Universitaire de Cancer de Toulouse-Oncopole, les laboratoires de recherche publics et privés, le pôle de services communs, qui constitue l'adresse emblématique du campus;
- Assurer une bonne connexion au réseau de bus Tisséo et en particulier au projet de Linéo 5 Portet Toulouse Empalot ;
- Se connecter aux cheminements piétons et cycles existants ;
- Offrir la possibilité d'un prolongement ultérieur vers l'Ouest ;
- S'inscrire dans les prescriptions urbanistiques de la ZAC Oncopole.

Il est prévu la création d'une placette partant au nord de l'avenue Irène Joliot Curie qui se décolle doucement du sol pour devenir passerelle et atteindre la hauteur des quais. Elle redescend en suivant vers le sud pour rejoindre les accès au parking relais prévu en accompagnement de la station. Il s'agit d'une esplanade qui connecte le parking P + R, les quais de la station de téléphérique et l'avenue Joliot Curie, tout en offrant une promenade arborée.

Cette position des accès permet une liaison intermodale optimale avec le réseau de bus, notamment le Linéo 5.

Par ailleurs, compte-tenu du risque d'inondation sur le secteur de l'Oncopole, la station doit permettre le libre écoulement des eaux et sera donc réalisée sur pilotis.

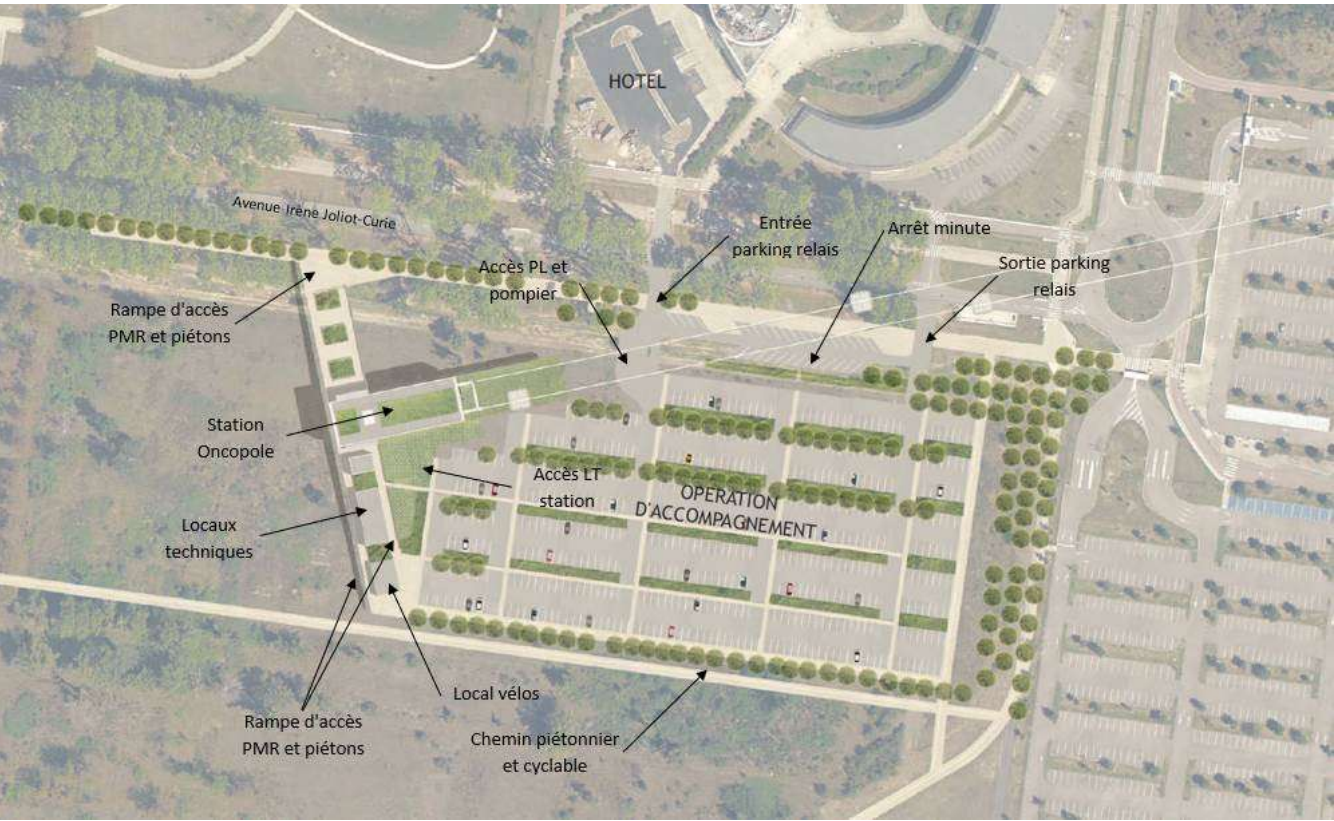


Figure 7 : Plan d'aménagement de la station Oncopole et de son parking relais (source : Groupement POMA, 2018)



Figure 8 : Détail de la station Oncopole (source : Groupement POMA, 2018)

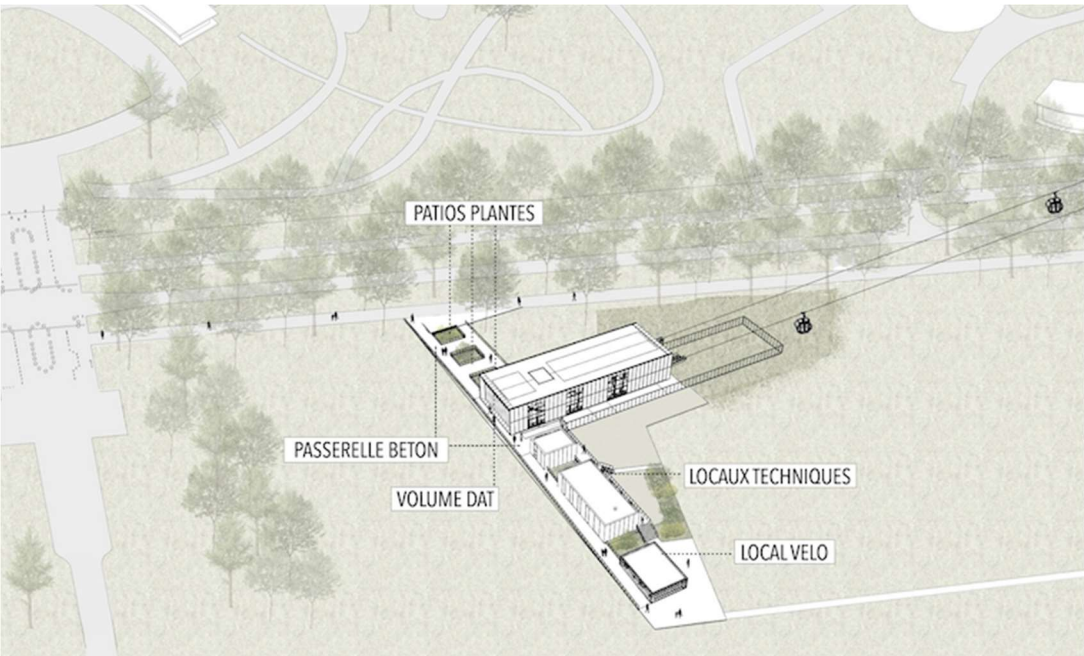


Figure 9 : Aménagements architecturaux de la station Oncopole (source : Groupement POMA, 2018)



Figure 10 : Vues d'artiste de la station Oncopole, perspective depuis l'accès de la station vers l'avenue Joliot Curie (source : Groupement POMA, 2018)



Figure 11 : Vues d'artiste de la station Oncopole, perspective depuis l'avenue Joliot Curie (source : Groupement POMA, 2018)

1.3.2.2. Station CHU

Le positionnement de la station CHU a été défini de manière à répondre aux objectifs particuliers suivants, en cohérence avec les objectifs généraux du projet :

- Prioritairement, assurer un accès direct et visible au CHU Rangueil, pour une desserte la plus efficace possible ;
- Se connecter aux cheminements piétons et cycles existants vers la zone de loisirs de Pech David et la zone d'habitat au sud ;
- Desservir les quartiers résidentiels situés au sud de l'hôpital ;
- Limiter les incidences sur les fonctionnalités existantes du CHU Rangueil.

La station CHU est donc implantée au niveau du parking P2 de l'hôpital, au sommet du talus, au contact direct et à niveau des deux entrées principales (entrées haute et basse) du CHU Rangueil.

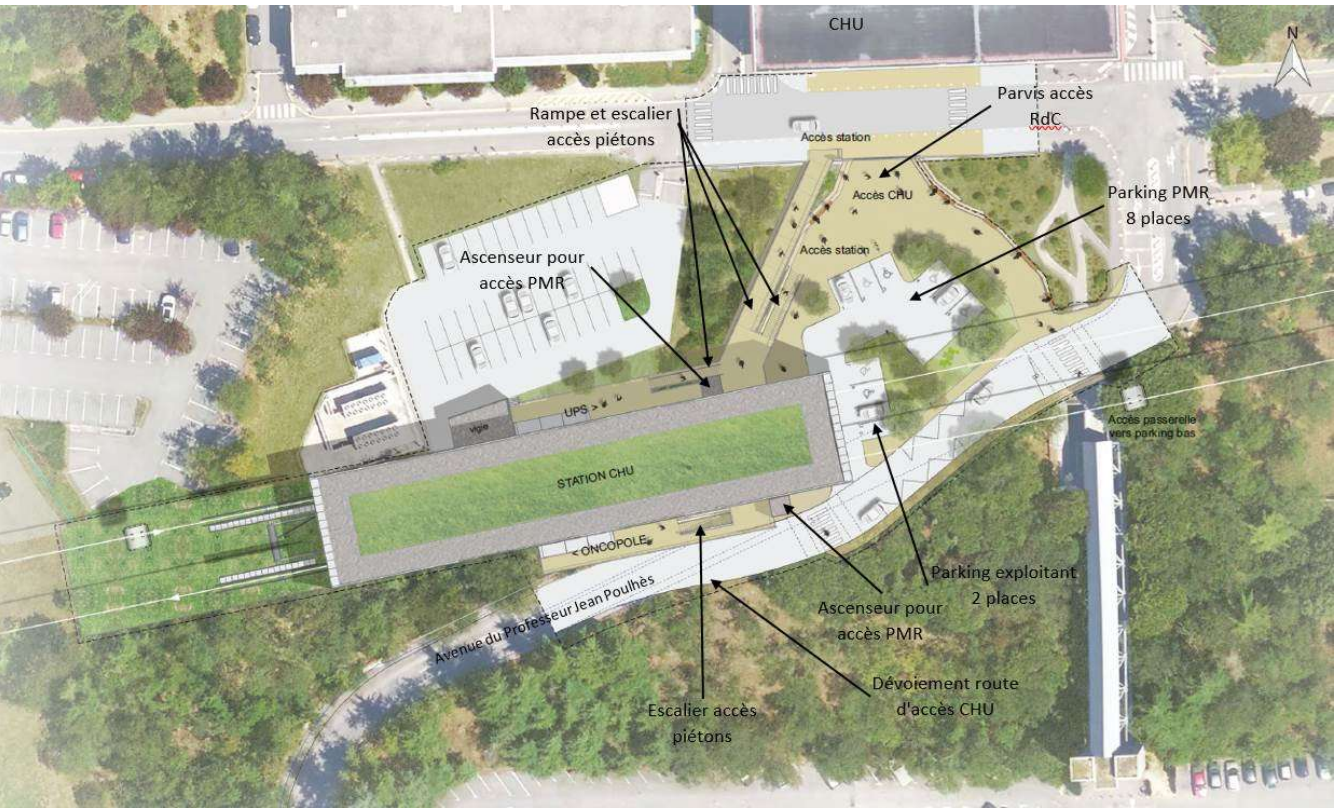


Figure 12 : Détails de la station CHU (source : Groupement POMA, 2018)

La station se situe sur trois niveaux avec :

- Au niveau le plus bas du bâtiment BOH3 (noté niveau « 0 – Place » ci-dessous) : le parking exploitants (2 places) et le parking PMR (8 places), l'accès aux quais (UPS et Oncopole) par ascenseurs, un distributeur automatique de tickets ainsi que l'accès aux locaux techniques ;

- Au niveau intermédiaire c'est à dire au niveau de l'entrée haute du CHU (noté niveau 2 « Passerelle » ci-dessous) : une passerelle d'accès aux escaliers ou aux ascenseurs pour accéder aux quais, un distributeur automatique de tickets ;
- Au niveau supérieur (noté niveau « 3 – Quais » ci-dessous) : les quais de la station, la vigie et son accès réservé à la maintenance et les valideurs.

Afin de respecter parfaitement l'accessibilité aux PMR et de favoriser une lecture claire des accès, le niveau de référence des accès aux quais de la station est positionné au niveau de la gare bus actuelle.

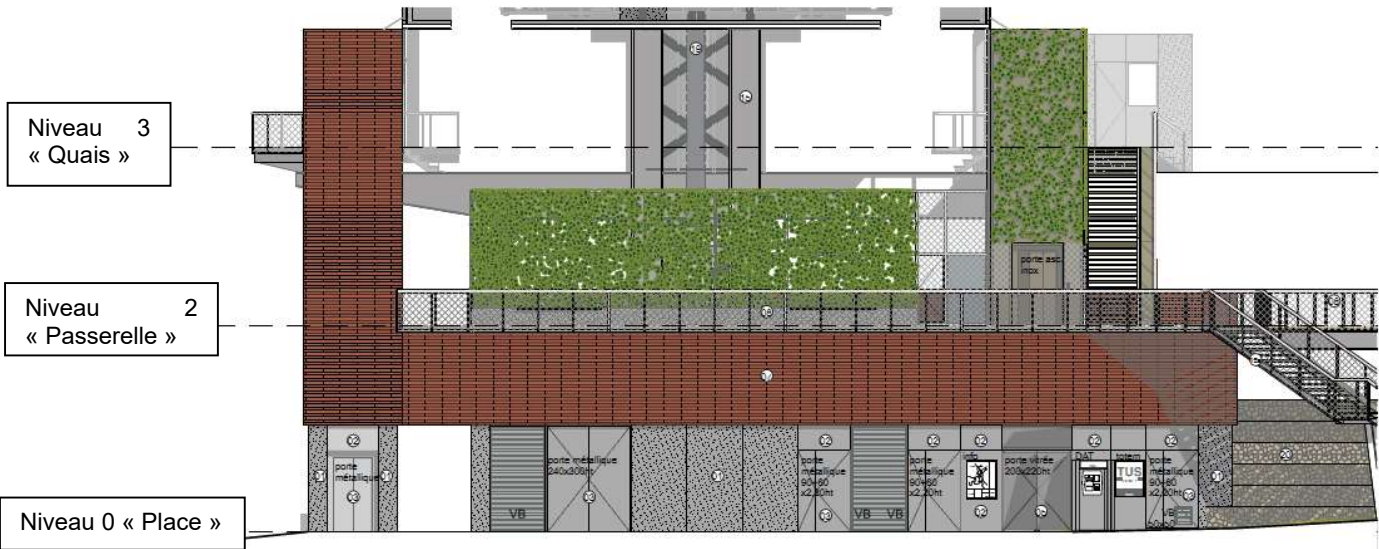


Figure 13 : Aménagement de la station CHU (source : Groupement POMA, 2018)

Malgré la densité des constructions et des flux qui occupent l'espace, le site jouit d'une position exceptionnelle sur le relief toulousain. La station vient constituer un promontoire offrant un point de vue sur l'est toulousain et les Pyrénées par temps clair.

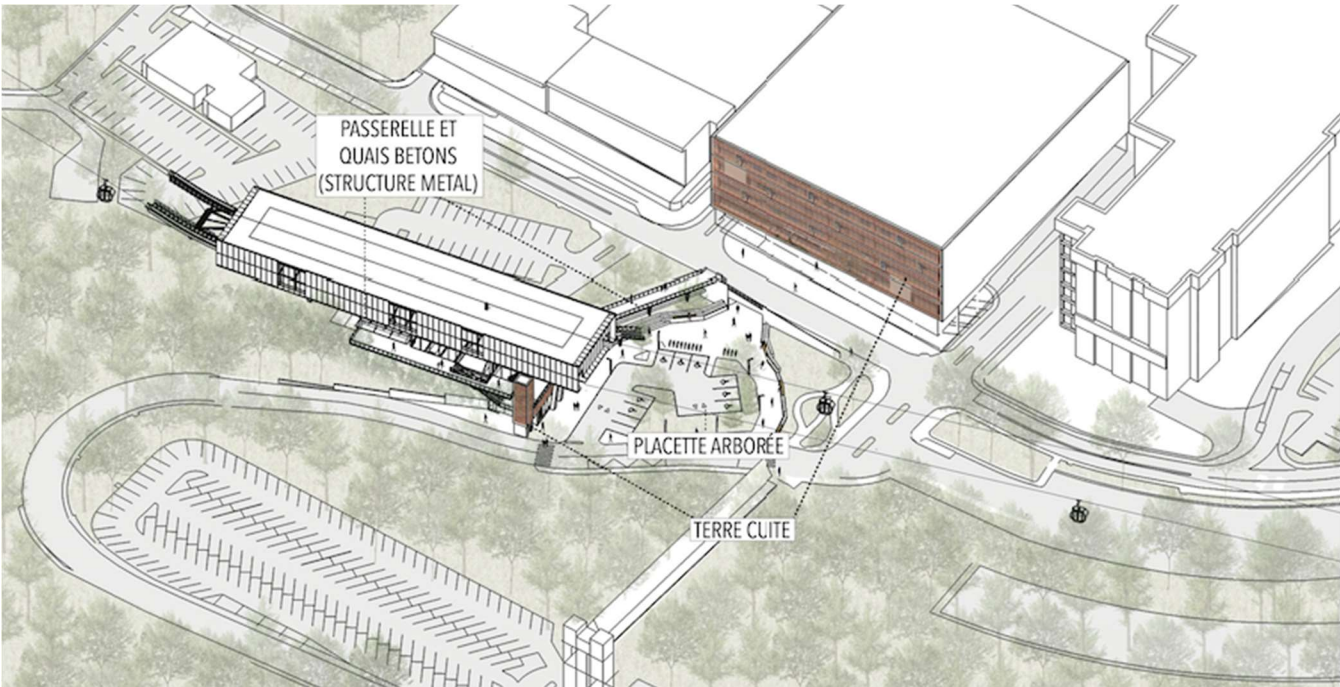


Figure 14 : Parti pris architectural de la station CHU (source : Groupement POMA, 2018)



Figure 15 : Vue d'artiste de la station CHU depuis le CHU de Rangueil (source : Groupement POMA, 2018)

1.3.2.3. Station Université Paul Sabatier (UPS)

Le positionnement de la station UPS a été défini de manière à répondre aux objectifs particuliers suivants, en cohérence avec les objectifs généraux du projet :

- Prioritairement, connecter le plus efficacement possible le téléphérique au pôle d'échanges (ligne B de métro et gare bus) ;
- Desservir au mieux tout le secteur de l'Université Paul Sabatier de part et d'autre de la route de Narbonne et en particulier les facultés ;
- Se connecter aux cheminements piétons et cycles existants ;
- Limiter les incidences sur les fonctionnalités existantes ;
- Minimiser l'impact foncier sur le campus universitaire ;
- Préserver la possibilité d'un éventuel prolongement vers l'est (Montaudran) ;

La station UPS est la station motrice de la ligne, c'est-à-dire qu'elle sera la seule station à accueillir les moteurs permettant la mise en mouvement du câble tracteur. C'est aussi cette station qui accueille le garage et l'atelier de maintenance qui seront utilisés pour l'entretien et le stockage des cabines.

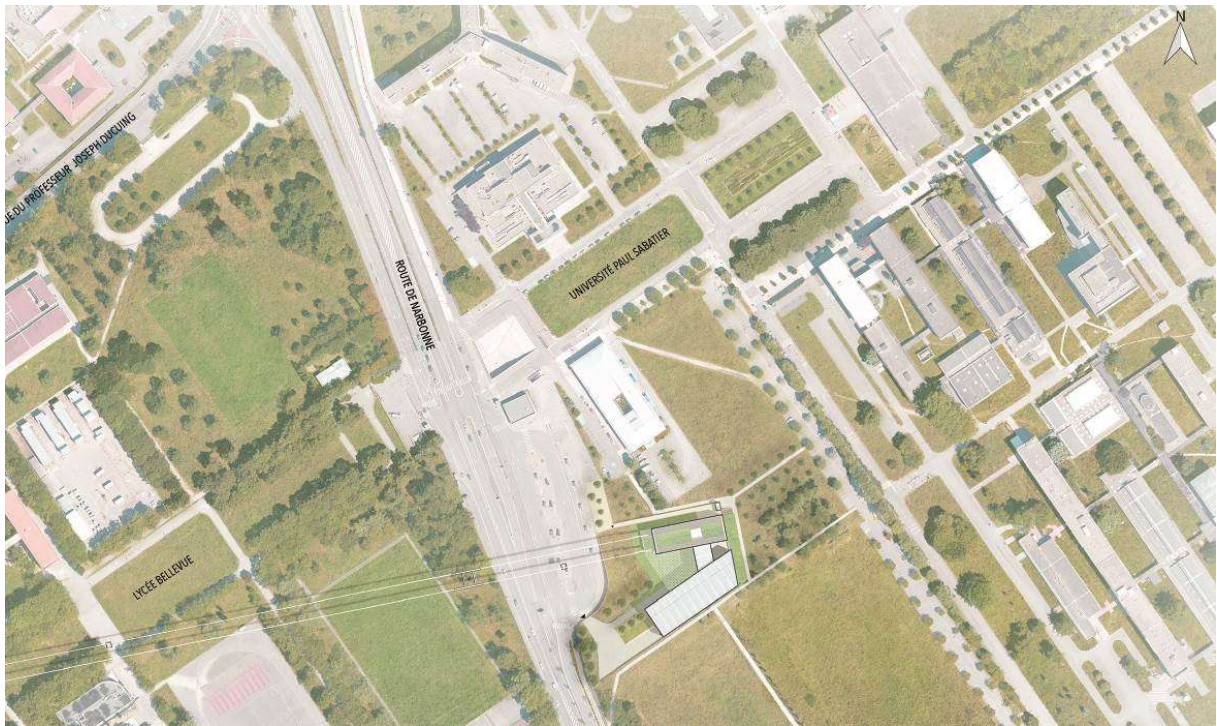


Figure 16 : Plan de masse de la station UPS (source : Groupement POMA, 2018)

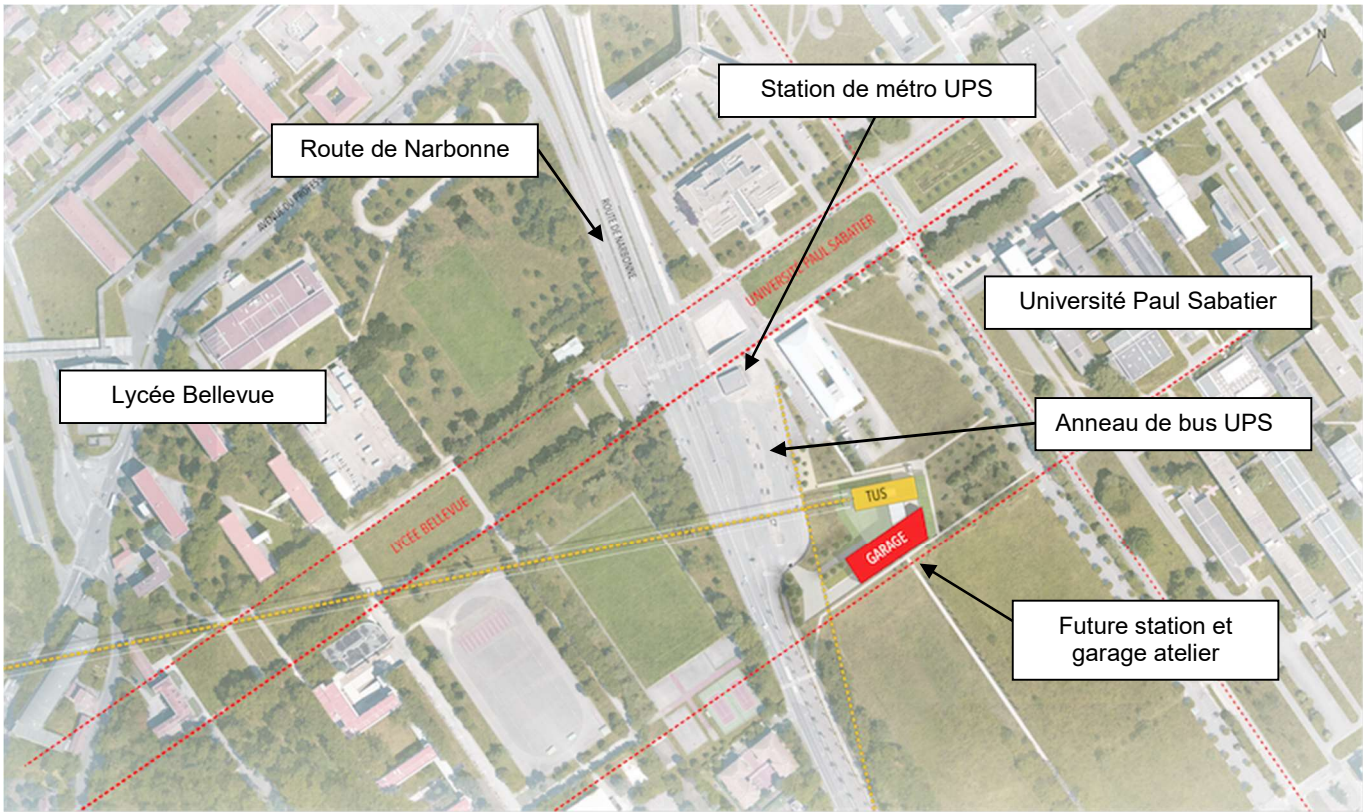


Figure 17 : Positionnement de la station UPS dans son environnement (source : Groupement POMA, 2018)

La station UPS a donc été positionnée à l'est de la Route de Narbonne au contact de la station de métro et de la gare bus, et ajustée de façon à répondre à ces objectifs tout en respectant les contraintes techniques imposées sur le profil de la ligne :

- hauteurs de survol imposées par les gabarits routiers à respecter au-dessus de la gare bus et de la Route de Narbonne,
- hauteurs de survol permettant de préserver les équipements sportifs présents à l'intérieur du site du lycée Bellevue et des arbres structurant la perspective remarquable entre le château du lycée et le bâtiment administratif de l'Université.

Le garage atelier, qui permet de stocker et assurer la maintenance des cabines, est attenant à la station, positionné de manière orthogonale pour faire écho à la composition paysagère et urbaine du campus universitaire.

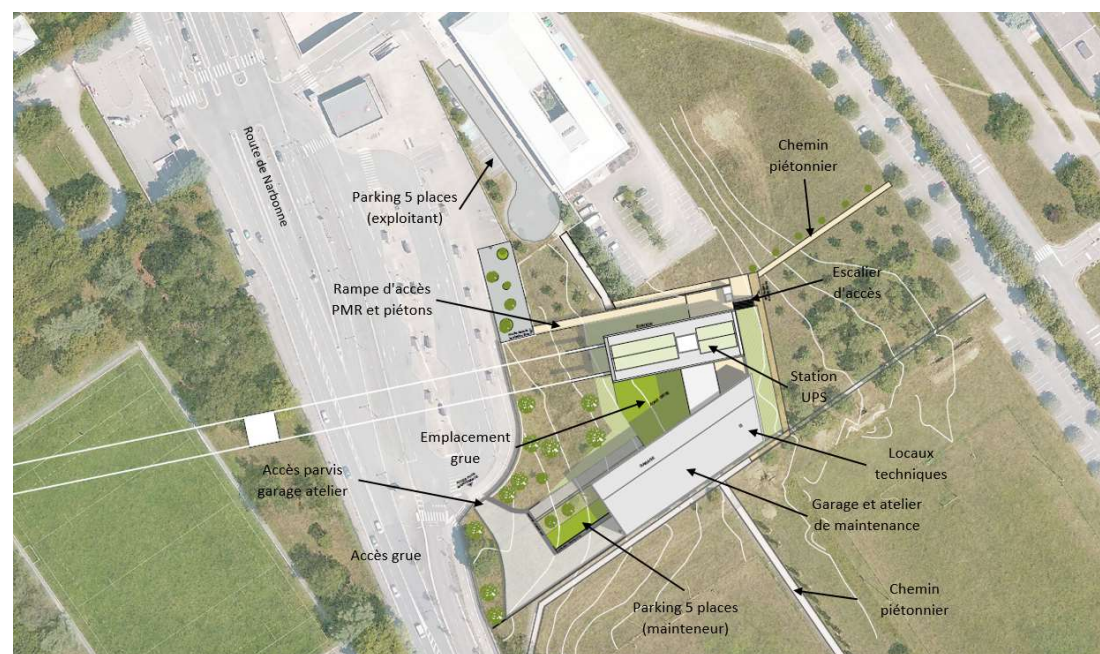


Figure 18 : Détails de la station UPS (source : Groupement POMA, 2018)

Compte tenu de la proximité de l'implantation de la station et son garage avec le site de l'Université, il sera mis en place une série de dispositions afin d'intégrer au mieux le projet dans son contexte à savoir :

- Conservation d'un « tampon » vert autour de la station et en particulier côté Route de Narbonne, qui conserve les arbres existants et qui est agrémenté des nouveaux sujets ayant pour fonction de créer un écran vert qui met le bâtiment de maintenance en deuxième plan,
- Architecture épurée et discrète : formes orthogonales suivant les lignes directrices des aménagements déjà présents,
- Utilisation de matériaux et couleurs sobres,
- Incorporation d'un talus planté côté Université, afin de réduire l'impact visuel des nouveaux bâtiments, et donner une image végétale en périphérie qui adoucit le parcours en pied de bâtiment,
- Continuation du principe de végétalisation grimpante sur clôture (déjà existant sur site) pour renforcer l'aspect végétal le long des cheminements et éviter une image de clôture de sécurité.

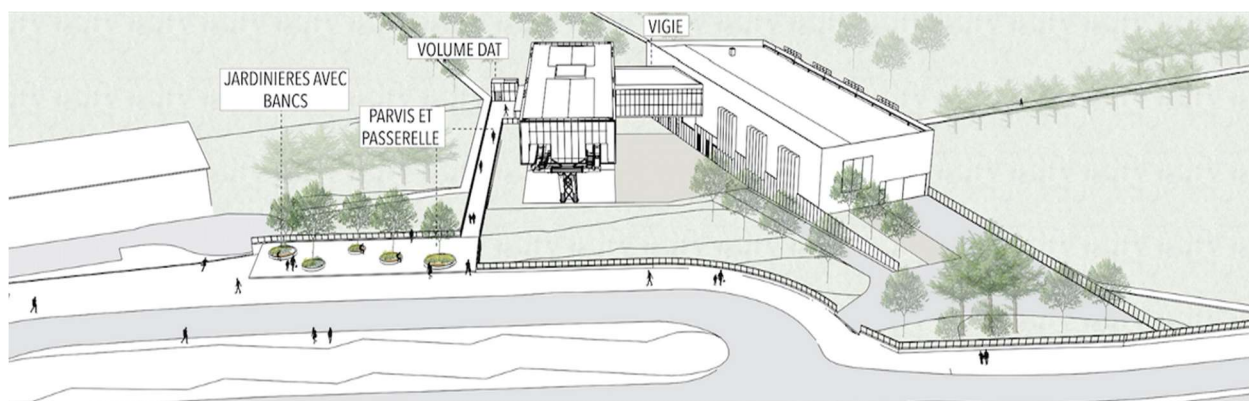


Figure 19 : Aménagements projetés au niveau de la station UPS (source : Groupement POMA, 2018)



Figure 20 : Vues d'artiste de la façade est de la station UPS depuis l'anneau de bus (source : Groupement POMA, 2018)



Figure 21 : Vues du talus planté côté Université et de la façade ouest de la station UPS depuis l'université (source : Groupement POMA, 2018)

1.3.3. PYLONES

Les pylônes sont positionnés le long du tracé défini par les positions des stations, en nombre limité pour réduire au maximum les impacts au sol du projet et pour soigner l'insertion paysagère de ces ouvrages.

Cinq pylônes sont ainsi implantés tout au long du tracé. Ils sont localisés et dimensionnés de la façon suivante :

N° du pylône	Localisation	Hauteur
1	Parc de stationnement mutualisé de l'Oncopole	70,5 m
2	Base de sport et de loisirs de Pech David	30 m
3	Parc de loisirs de Pech David	42 m
4	Parc de stationnement P10 du CHU de Rangueil	63,5 m
5	Enceinte du lycée Bellevue au plus près de la route de Narbonne	47 m

Les pylônes de la ligne sont des fûts métalliques aux sections rectangulaire creuses non raidies.

Pour donner une unité visuelle à la ligne du Téléphérique Urbain Sud, les pylônes sont traités par un design identique adapté à la hauteur et aux équipements de chacun des pylônes.



Figure 22 : Illustration de la géométrie des pylônes (source : Groupement POMA, 2018)



Figure 23 : Illustrations du pylône P1 vu depuis la station Oncopole et du pylône P2 (source : Groupement POMA, 2018)

1.3.4. OPERATIONS D'ACCOMPAGNEMENT

Dans l'objectif de répondre de façon exhaustive à des besoins spécifiques identifiés de restitution, d'amélioration et de création de fonctionnalités dans un environnement élargi par rapport au projet de téléphérique, il est prévu la réalisation d'opérations d'accompagnement décrites ci-dessous.

1.3.4.1. Parking relais

Le site de l'Oncopole dispose déjà d'une importante zone de stationnement, aménagée au moment de la réalisation de la ZAC et très largement utilisée par ses divers utilisateurs.

Le sujet de la capacité en stationnement en lien avec les transports en commun dans le secteur a été particulièrement abordé lors de la concertation publique menée sur le projet de Téléphérique Urbain Sud qui s'est déroulée à l'automne 2015. Ce projet, particulièrement par les nouvelles possibilités qu'il va offrir aux usagers, va entraîner une demande supplémentaire qui ne pourra être satisfaite par la capacité des parkings existants. Les modélisations du trafic (prévisions de fréquentation) du projet, réalisées en 2010, incluaient un chapitre « capacité de stationnement » et estimaient le besoin à 500 places environ.

Un parking relais de 500 places est donc prévu d'être aménagé au contact direct de la station de téléphérique. Ce parking sera accessible par l'avenue Irène Joliot-Curie.

Ce parking sera équipé d'un ensemble de services lui permettant de remplir ses fonctions de stationnement (véhicules particuliers et cycles) mais aussi de point de rencontre covoiturage (dépose, reprise et stationnement).



Figure 24 : Aménagements du parking relais Oncopole (source : SETI/Arep ville, 2018)

Les cheminements piétons permettant d'accéder à la station de téléphérique depuis le parking relais sont aménagés selon l'axe direct est-ouest, et se raccordent sur la rampe d'accès aux quais de la station téléphérique.

1.3.4.2. Liaisons mode doux secteur Oncopole

Le projet de Téléphérique Urbain Sud s'insère sur les aménagements de voirie de la ZAC Oncopole. Son accessibilité par l'ensemble des modes de déplacements, dont notamment les modes doux, constitue un enjeu important pour son attractivité.

Pour cela, une liaison modes doux entre les cheminements existants et la station sera réalisée.

Cette liaison sera ainsi créée entre l'actuel cheminement modes doux déjà réalisé dans le cadre de la ZAC Oncopole (chemin indiqué en jaune sur plan ci-dessous ; orienté sud-nord et qui permet de relier la ZAC à la zone Palayre et le centre de Toulouse en longeant la Garonne) et la station de téléphérique, puis via les passerelles d'accès aux quais, jusqu'à l'Avenue Irène Joliot-Curie, axe structurant de la zone connectée à la Route d'Espagne.



Figure 25 : Schéma de principe des liaisons modes doux et VP au niveau de la future station d'Oncopole (source : Groupement POMA, 2018)

1.3.4.3. Intermodalité avec le réseau de bus Oncopole

Le pôle d'échange Oncopole permettra la réorganisation et l'amélioration de l'interface entre le projet de téléphérique et les transports en commun du secteur (bus Tisséo n°11, 13, 52 et les navettes gratuites I.U.C.T.- Oncopole)

Les positions des arrêts de bus à proximité de la station Oncopole seront adaptées de manière à optimiser la connexion et réduire les effets de la rupture de charge entre le Téléphérique Urbain Sud et le réseau bus, dont notamment le Linéo 5, tout en préservant la qualité de la desserte par bus de la zone.

A noter que le Lineo 5, prévu d'être mis en service en septembre 2019, reliera la gare de Portet-sur-Garonne à la station Empalot de la ligne B de métro en passant par la zone de l'Oncopole.

1.3.4.4. Liaisons modes doux secteur CHU et Pech David

Si la base verte de Pech David, zone de promenade et de loisirs des toulousains, ne justifie pas, par sa fréquentation, l'ajout d'une station de téléphérique, cette zone présente toutefois un enjeu de desserte auquel peut tout à fait répondre le projet par sa station CHU Rangueil positionnée à quelques dizaines de mètres.

De même, la zone d'habitat au sud du chemin de Dardagna va bénéficier de sa proximité avec cette station pour être ainsi connecté efficacement au réseau structurant de transport.

Ainsi, des liaisons modes doux seront créées entre la station CHU, la zone de loisirs de Pech David et cette zone d'habitat.

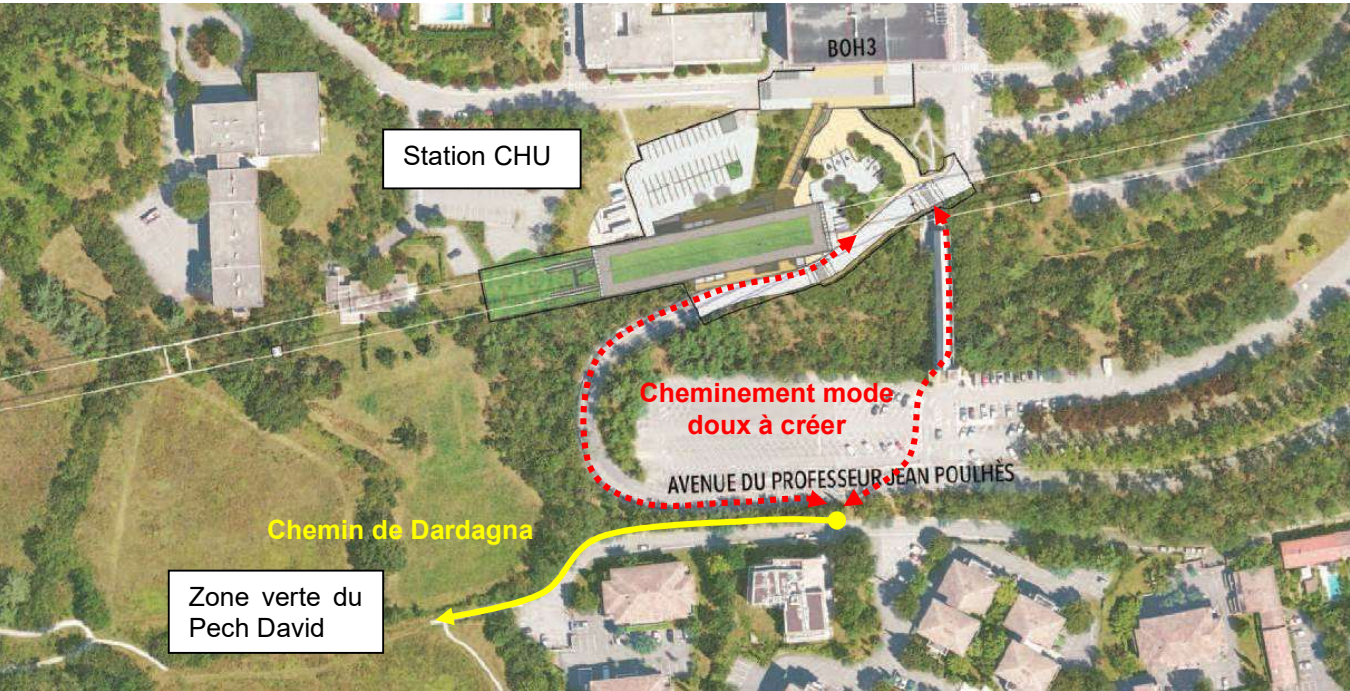


Figure 26 : Schéma de principe des liaisons modes doux entre la station CHU et le Chemin de Dardagna et la zone de loisirs (source : Groupement POMA, 2018)

1.3.4.5. Liaisons modes doux Secteur UPS

L'ensemble des liaisons piétonnes existantes sur le campus universitaire et impactées par l'insertion de la station et du garage atelier seront reconfigurées de manière à garantir les continuités entre les cheminements internes au campus et les connexions à la station de métro et à la gare bus UPS. L'accès à la route de Narbonne au sud de l'anneau de bus existant sera maintenu.

Ces liaisons seront conçues pour garantir une accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

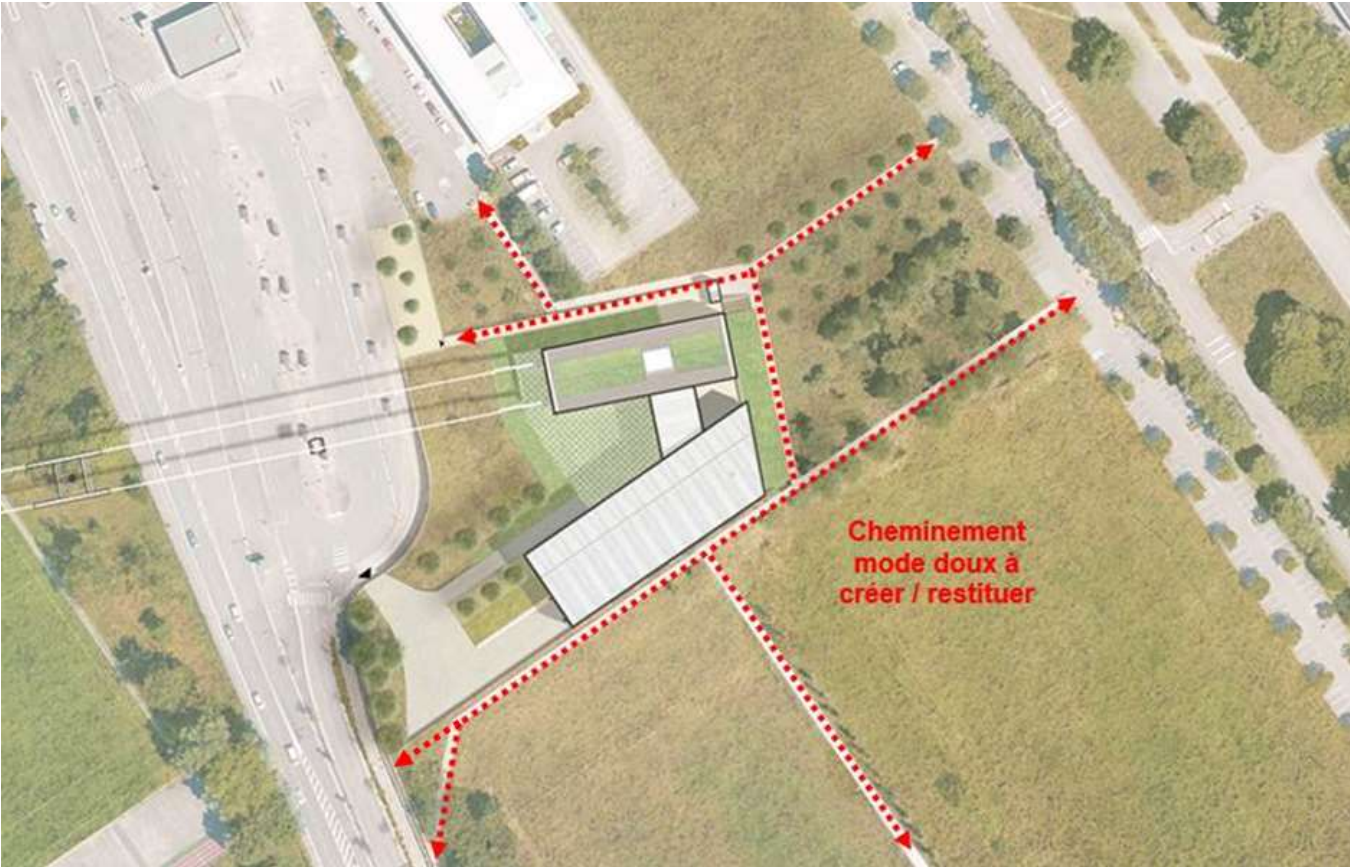


Figure 27 : Restitution des liaisons modes doux autour de la station UPS (source : Groupement POMA, 2018)

2. LES GRANDES ETAPES DU PROJET

Les premières études de faisabilité pour la desserte de l'Oncopole ont été menées en 2006-2007 par Tisséo. À l'époque déjà, les études conduisaient à la préférence pour le mode téléphérique par rapport à l'ensemble des autres modes de transport étudiés, s'agissant de la solution la plus pertinente (efficacité, coût, maîtrise des impacts) compte tenu de la topographie du site. Le projet considérait trois stations, Oncopole, CHU et Université Paul Sabatier, plus une station optionnelle au nord de l'Oncopole, finalement non retenue dans la suite des réflexions.

Une deuxième étude de faisabilité a été menée en 2010-2011 par Toulouse Métropole, sur le même tracé, avec trois stations. Une quatrième station intermédiaire était proposée en option à Pech David. Cette étude a permis d'affiner le projet, en approfondissant le diagnostic, en réinterrogeant les modes possibles pour effectuer la traversée de la Garonne, en estimant un potentiel de trafic, en étudiant les enjeux environnementaux et en analysant les différentes technologies disponibles de système téléporté.

En juillet 2012, le maître d'ouvrage Tisséo Collectivités a validé (délibération D.2012.07.12.6.1), sur la base de ces études, le programme de l'opération « Liaison UPS – Oncopole par mode téléporté » pour une enveloppe financière prévisionnelle de 44 millions d'euros HT (valeur 2010).

Par suite, en octobre 2012, Tisséo Collectivités a confié à Tisséo Ingénierie la maîtrise d'ouvrage déléguée de cette opération par convention de mandat (délibération D.2012.10.03.7.3) et en février 2013, a approuvé les principes d'organisation de la conception et de la réalisation de l'opération (délibération D.2013.02.21.6.1) et signé un marché d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour la conception et la réalisation de l'opération avec le groupement Ingérop / Cabinet E.R.I.C. / Cabinet Cabanes.

Les enseignements et conclusions issus des études préliminaires (2013-2014) et des études complémentaires (2014-2015) ont abouti à :

- L'actualisation du programme de l'opération, approuvée par le Comité Syndical de Tisséo Collectivités par délibération D.2015.10.14.2.2 du 14 octobre 2015, faisant évoluer le budget de l'opération à 63 M€ HT.
- La mise en place d'une procédure de concertation publique, menée du 2 au 20 novembre 2015 et dont le bilan fut approuvé par Tisséo Collectivités le 18 décembre 2015 par délibération D.2015.12.18.1.2.

En parallèle de la réflexion autour du projet téléphérique, plusieurs opérations d'accompagnement ont été envisagées, parmi lesquelles la réalisation d'un parking relais à proximité de l'Oncopole, offrant la possibilité d'un rabattement depuis la zone sud-ouest de l'agglomération pour se connecter, via le téléphérique, à la ligne B de métro. Ce parking relais, d'une capacité de 500 places, figure dans le schéma directeur P+R à l'horizon 2020 approuvé par Tisséo Collectivités le 19 octobre 2016.

En décembre 2016, le Comité Syndical de Tisséo Collectivités a approuvé l'attribution d'un marché de Conception Réalisation Maintenance au groupement POMA (mandataire) / ALTISERVICE / BOUYGUES TP RF / SYSTRA / SEQUENCES / SETI et le choix de la solution technique proposée utilisant la technologie « 3S » (délibération D.2016.12.21.4.1. du 21 décembre 2016).

Ce choix a été justifié par une solution proposant d'une part, des caractéristiques techniques offrant un meilleur confort pour les voyageurs, une plus grande disponibilité (résistance au vent), une plus grande sécurité, et d'autre part, une atténuation des impacts du projet (nombre et positionnement des pylônes, hauteur de survol, maîtrise de l'impact sonore) en général.

Début 2017, Tisséo Ingénierie a poursuivi, sur ces bases, la concertation du public et des différentes parties prenantes (Lycée Bellevue, UPS, Rectorat, Région Occitanie, Services de l'État ainsi que l'Architecte des Bâtiments de France, ...). Cette concertation a permis de mettre en exergue des difficultés concernant les positions de référence retenues pour les stations d'extrémité.

Les études d'alternatives de positionnements de ces stations engagées par TISSEO Ingénierie avec la collaboration du groupement POMA, puis une nouvelle phase de concertation avec les principaux acteurs, ont permis de faire émerger un consensus en fin d'année 2017 pour une nouvelle configuration du projet : station UPS implantée à l'Est de la route de Narbonne, côté Campus Universitaire, au contact direct de la gare bus Tisséo et de la station de métro, et le garage atelier déplacé au contact de cette station UPS (initialement attaché à la station Oncopole).

Ces évolutions étant de nature à conforter l'intérêt du projet, tout en renforçant son acceptabilité, c'est ce projet qui est présenté à l'enquête publique.

Les dates clés

- 2006-2007 : Étude de faisabilité ;
- 2010-2011 : Étude de faisabilité par Toulouse Métropole ;
- 2012 : Validation du programme par Tisséo Collectivités et mandat de maîtrise d'ouvrage déléguée à Tisséo Ingénierie ;
- 2013 : Approbation des principes d'organisation de la conception et de la réalisation de l'opération ;
- Octobre 2015 : Actualisation du programme par Tisséo Collectivités ;
- Novembre 2015 : Concertation ;
- Décembre 2016 : Attribution du marché de conception réalisation maintenance ;
- 2017 : Démarrage de la phase de conception ;
- 2017-2018 : Poursuite de la concertation avec les acteurs et parties prenantes ;
- Novembre 2017 : Confirmation de la modification du projet et de l'intention d'engager les études nécessaires à la préparation de l'enquête publique ;
- Octobre 2018 : Approbation de la modification du programme (évolution de la position de la station UPS et du garage atelier) portant le budget de l'opération à 82,4 M€ HT (valeur projet), et approbation du dossier d'enquête publique
- Début 2019 : Enquête publique ;
- 2019 : Déclaration de Projet ;
- Mi-2019 à fin 2020 : Réalisation des travaux ;
- 2020 : Mise en service.

3. ORGANISATION DE L'ENQUETE ENVIRONNEMENTALE UNIQUE

Ce chapitre a pour objet de présenter le contenu du dossier d'enquête publique environnementale unique, conduite sous l'égide de la préfecture de la Haute-Garonne, relative au projet de Téléphérique Urbain Sud de Toulouse.

Cette enquête a pour objet :

- La déclaration d'intérêt général du Téléphérique Urbain Sud ;
- La mise en compatibilité de Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Toulouse ;
- La mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal tenant lieu de Programme Local de l'Habitat (PLUi-H) de Toulouse ;
- L'instauration d'une servitude d'utilité publique pour le survol des propriétés privées via une enquête parcellaire.

La présente enquête est donc régie par les réglementations suivantes :

- Le code de l'environnement :
 - Étant soumis à étude d'impact, le projet est soumis à la réalisation d'une enquête publique environnementale (Article L.123-2 du code de l'environnement).
 - La mise en compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme requiert également la mise en œuvre d'une enquête publique environnementale (Article L.153-55 du code de l'urbanisme).
- Le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique :
 - Une enquête parcellaire doit être réalisée afin d'identifier et déterminer précisément les parcelles qui concernées par la servitude d'utilité publique (Articles L.131-1 et R.131-1 à R.131-14 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique).

3.1. LA DECLARATION D'INTERET GENERAL DE L'OPERATION

Le projet était initialement soumis à une étude d'impact systématique. C'est la raison pour laquelle le Maître d'ouvrage avait procédé à une demande de cadrage préalable de l'étude d'impact auprès de l'autorité environnementale dont la contribution a été obtenue en août 2014.

L'ordonnance n°2016-1058 du 3 août 2016 a modifié le champ d'application de l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes. Ainsi, le projet de Téléphérique Urbain Sud, en tant qu'infrastructure de transport guidé de personnes par ligne suspendue est désormais soumis à étude d'impact après examen au cas par cas en application de l'article R.122-2 du code de l'environnement.

Compte-tenu des enjeux environnementaux du projet, le Maître d'ouvrage a décidé de réaliser une étude d'impact sans demande d'examen au cas par cas. Lors de la réunion de cadrage préalable avec les

services de l'État du 20 mars 2017, l'Autorité environnementale a convenu de l'absence de nécessité de réaliser une procédure au cas par cas dans la mesure où le Maître d'ouvrage entendait réaliser une évaluation environnementale du projet.

Étant soumis à évaluation environnementale, le projet est donc soumis à enquête publique. Le contenu du dossier d'enquête publique environnementale est fixé par l'article R.123-8 du code de l'environnement.

3.2. LA DETERMINATION DES PARCELLES A FRAPPER DE SERVITUDES DE SURVOL

Une enquête parcellaire est nécessaire pour déterminer les parcelles qui seront concernées par la servitude d'utilité publique de survol par le Téléphérique Urbain Sud.

L'enquête parcellaire a pour but de procéder à la détermination des parcelles à acquérir ainsi qu'à la recherche des propriétaires, des titulaires des droits et autres intéressés. Au cours de cette enquête, les intéressés sont appelés à faire valoir leurs droits.

Concernant ce projet, il a été décidé que cette enquête se déroule en même temps que l'enquête préalable à la déclaration de projet. Le contenu du dossier de mise en servitude est défini à l'article R.1251-3 du Code des Transports.

3.3. LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU/PLUiH

La Déclaration de Projet ne peut pas être prise si l'opération n'est pas compatible avec les documents d'urbanisme des communes concernées par celle-ci.

La mise en compatibilité des documents de planification urbaine dans le cadre d'une opération d'utilité publique ou d'intérêt général est régie par les articles L.153-54 à L.153-59 du code de l'urbanisme. L'article L.153-54 prévoit que : « la déclaration d'utilité publique d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si l'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ».

Ainsi, l'enquête publique porte à la fois sur l'intérêt général du projet et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence.

L'article L.153-55 prévoit que « Le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement par l'autorité administrative compétente de l'État. »

Le projet de Téléphérique Urbain Sud nécessite une mise en compatibilité avec les dispositions du plan local d'urbanisme de Toulouse. Le projet de Téléphérique Urbain Sud pourrait également impliquer une

mise en compatibilité avec les dispositions du Plan Local d'Urbanisme intercommunal tenant lieu de Programme Local de l'Habitat (PLUI-H).

Le projet du PLUI-H a été arrêté le 06 octobre 2017 et l'enquête publique aura lieu du 30 mars au 17 mai 2018. Son approbation est prévue pour le début d'année 2019.

L'enquête publique du Téléphérique Urbain Sud est prévue en début d'année 2019 pour une Déclaration de Projet en 2019. Dans ce contexte, il est probable que le PLUI-H soit approuvé avant la Déclaration de projet du projet de Téléphérique Urbain Sud. Son approbation emportera son entrée en vigueur et le PLUI-H sera le document d'urbanisme opposable.

Il est donc nécessaire que le projet de Téléphérique Urbain Sud soit compatible avec les dispositions du PLUI-H.

Deux dossiers d'enquête préalable à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Toulouse Métropole sont donc présentés dans le dossier d'enquête publique. Ils constituent les pièces I et J du dossier. La pièce I porte sur la mise en compatibilité du PLU de Toulouse Métropole et la pièce J concerne la mise en compatibilité du PLUI-H de Toulouse Métropole. En fonction de la date de saisine de la préfecture et du document d'urbanisme en vigueur un seul dossier de mise en compatibilité sera présenté dans le dossier présenté à l'enquête publique.

L'article L.123-6 du code de l'environnement prévoit la possibilité de réaliser une enquête publique unique lorsque la réalisation d'un projet est soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques.

Ainsi, conformément aux dispositions de l'article L123-6 du code de l'environnement, cette enquête publique comporte l'ensemble des pièces exigées au titre de chacune des enquêtes initialement requises.

4. LISTE DES PIÈCES DU DOSSIER D'ENQUÊTE ENVIRONNEMENTALE UNIQUE

Conformément à la législation en vigueur, le présent dossier d'enquête publique unique comporte les pièces suivantes :

- Préambule : Présentation du projet et de l'organisation du dossier d'enquête publique
- Pièce A : Informations juridiques et administratives
- Pièce B : Plan de situation
- Pièce C : Plan Général des Travaux
- Pièce D : Notice explicative et caractéristiques principales des ouvrages
- Pièce E : Étude d'impact sur l'environnement
- Pièce F : Évaluation des incidences Natura 2000
- Pièce G : Appréciation sommaire des dépenses
- Pièce H : Évaluation socio-économique
- Pièce I : Dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Toulouse
- Pièce J : Dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal tenant lieu de Programme Local de l'Habitat (PLUI-H) de Toulouse
- Pièce K : Dossier de mise en servitude

Composition du dossier d'enquête publique	Exigences réglementaires		Précisions
Pièce A : Informations juridiques et administratives	Cette pièce regroupe les éléments exigés au titre de l'article R.123-8 du code de l'environnement	« 3° La mention des textes qui régissent l'enquête publique en cause et l'indication de la façon dont cette enquête s'insère dans la procédure administrative relative au projet, plan ou programme considéré, ainsi que la ou les décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête et les autorités compétentes pour prendre la décision d'autorisation ou d'approbation ; »	
		« 4° Lorsqu'ils sont rendus obligatoires par un texte législatif ou réglementaire préalablement à l'ouverture de l'enquête, les avis émis sur le projet plan, ou programme. Dans le cas d'avis très volumineux, une consultation peut en être organisée par voie électronique dans les locaux de consultation du dossier ; »	Il s'agit notamment du procès-verbal de l'examen conjoint des personnes publiques intéressées dans le cadre de la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la ville de Toulouse, de l'avis de l'Autorité environnementale sur l'étude d'impact et l'évaluation environnementale de la Mise en compatibilité des documents d'urbanisme, de l'avis des collectivités territoriales intéressées, ...
		« 5° Le bilan de la procédure de débat public organisée dans les conditions définies aux articles L. 121-8 à L. 121-15, ou de la concertation définie à l'article L. 121-16, ou de toute autre procédure prévue par les textes en vigueur permettant au public de participer effectivement au processus de décision. Lorsqu'aucune concertation préalable n'a eu lieu, le dossier le mentionne ; »	Le Maître d'ouvrage a décidé d'organiser une procédure de concertation formalisée au titre des articles L.103-2 à L103-6 du code de l'urbanisme (anciennement L.300-2 du même code)
		« 6° La mention des autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet, plan ou programme, en application du I de l'article L. 214-3, des articles L. 341-10 et L. 411-2 (4°) du code de l'environnement, ou des articles L. 311-1 et L. 312-1 du code forestier. »	Il s'agit de la description des procédures Loi sur l'eau, de demande de dérogation au statut d'espèces protégées, d'autorisation de défrichement, ...
Pièce B : Plan de situation	Ces pièces sont exigées au titre de l'article R.112-4 du code de l'environnement	« Lorsque la déclaration d'utilité publique est demandée en vue de la réalisation de travaux ou d'ouvrages, l'expropriant adresse au préfet du département où l'opération doit être réalisée, pour qu'il soit soumis à l'enquête, un dossier comprenant au moins : 1° Une notice explicative ; 2° Le plan de situation ; 3° Le plan général des travaux ; 4° Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants ;	Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants sont traités dans un chapitre de la pièce D Notice explicative.
Pièce C : Plan Général des Travaux			
Pièce D : Notice explicative et caractéristiques principales des ouvrages			
Pièce E : Étude d'impact sur l'environnement	Cette pièce est exigée au titre de l'article R.123-8 1° du code de l'environnement	« 1° Lorsqu'ils sont requis, l'étude d'impact et son résumé non technique ou l'évaluation environnementale et son résumé non technique, et, le cas échéant, la décision d'examen au cas par cas de l'autorité environnementale mentionnée au IV de l'article L. 122-1 ou au III de l'article L. 122-4, ainsi que l'avis de l'autorité environnementale mentionné aux articles L. 122-1 et L. 122-7 du présent code ou à l'article L. 104-6 du code de l'urbanisme ; »	
Pièce F : Évaluation des incidences Natura 2000	Cette pièce est exigée au titre de l'article L.414-4 et R.414-19 du code de l'environnement	En principe cette évaluation est intégrée à l'étude d'impact en application de l'article R.414-22 du code de l'environnement qui précise que l'étude d'impact tient lieu de dossier d'évaluation des incidences Natura 2000 s'il satisfait aux prescriptions de l'article R.414-23.	Le maître d'ouvrage a décidé de présenter dans le dossier d'enquête publique environnementale, le dossier d'évaluation des incidences Natura 2000 dans une pièce distincte de l'étude d'impact.

Composition du dossier d'enquête publique	Exigences réglementaires		Précisions
Pièce G : Appréciation sommaire des dépenses	Cette pièce est exigée au titre de l'article R.112-4 du code de l'environnement	« Lorsque la déclaration d'utilité publique est demandée en vue de la réalisation de travaux ou d'ouvrages, l'expropriant adresse au préfet du département où l'opération doit être réalisée, pour qu'il soit soumis à l'enquête, un dossier comprenant au moins : 5° L'appréciation sommaire des dépenses ».	
Pièce H : Évaluation socio-économique	Cette pièce est exigée au titre des articles L.1511-4 du code des transports	« le dossier de l'évaluation est jointe au dossier de l'enquête publique à laquelle est soumis le projet ou le choix mentionné à l'article L. 1511-2. Cette enquête publique est réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement. »	
Pièces I et J : Dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme	Cette pièce est exigée au titre des articles L.153-54 et 55 du code de l'urbanisme	« Le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement » Dans le cadre de la mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme d'une commune dont le territoire comprend tout ou partie d'un site Natura 2000, cette mise en compatibilité est soumise à évaluation environnementale (Art. R.122-17). L'article L.122-14 du code de l'environnement prévoit « qu'une procédure d'évaluation environnementale commune peut être mise en œuvre à l'initiative du maître d'ouvrage concerné pour un projet subordonné à déclaration d'utilité publique ou déclaration de projet impliquant soit la mise en compatibilité d'un document d'urbanisme soit la modification d'un plan ou programme également soumis à évaluation environnementale, lorsque l'étude d'impact du projet contient l'ensemble des éléments mentionnés à l'article R. 122-20 »	Conformément à l'article L.122-14 du code de l'environnement, l'évaluation environnementale de la MECDU est intégrée à la pièce E « Étude d'impact sur l'environnement » du dossier d'enquête publique.
Pièce K Dossier de mise en servitude	Ces pièces sont exigées au titre de l'article R.1251-3 du Code des Transports	Le dossier de mise en servitude contient : « outre les documents mentionnés à l'article R. 131-3 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique , une notice explicative exposant les motifs rendant nécessaire l'établissement de la servitude et, selon la servitude, le plan des accès et évacuations, le plan d'alignement et de dégagement du système de transport par câbles ou le plan d'implantation des dispositifs indispensables à la sécurité du système de transport par câbles. »»	Il s'agit du dossier de mise en servitude de survol des propriétés privées.