



D.2019.11.27.1.1

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

Séance du 27 Novembre 2019

1– RESEAU STRUCTURANT

1.1 – Toulouse Aerospace Express (3^{ème} Ligne de Métro et Ligne Aéroport Express) - Approbation de la déclaration de projet

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

	PRESENTS	POUVOIR	ABSENTS EXCUSES
TOULOUSE METROPOLE			
ANDRÉ Gérard		X (Mme Traval-Michelet)	
AUJOLAT Michel	X		
BRIAND Sacha	X		
CARNEIRO Grégoire	X		
CHOLLET François	X		
DEL BORRELLO Marc	X		
GRASS Francis	X		
KELLER Bernard		X (M. Grass)	
LAGLEIZE Jean-Luc		X (M. Chollet)	
LATTES Jean-Michel	X		
MARTI Marthe		X (M. Del Borrello)	
MOUDENC Jean-Luc	X		
TRAUTMANN Pierre	X		
TRAVAL-MICHELET Karine	X		
SICOVAL			
AREVALO Henri	X		
LAFON Arnaud	X		
SITPRT			
BACOU Denis	X		
GUYOT Philippe	X		
MURETAIN AGGLO			
ROUCHON Adeline			X
SUAUD Thierry			X

Tisséo-Collectivités

Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Toulousaine

7, esplanade Compans-Caffarelli

BP 11120 – 31011 Toulouse CEDEX 6

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191128-20191127-1-1D-
DE
Date de télétransmission : 28/11/2019
Date de réception préfecture : 28/11/2019

Exposé de Monsieur le Président :

- Par une délibération D.2017.03.09.3.1 du 29 mars 2017, Tisséo Collectivités :
 - Prend acte du compte-rendu et du bilan du Débat public
 - Décide de poursuivre le projet de 3^{ème} ligne dans ses caractéristiques essentielles, en tenant compte des enseignements du Débat public
 - Décide la mise en place d'un Conseil scientifique sur l'étude des alternatives
 - S'engage à poursuivre l'information et la participation du public
- Par délibération D.2017.07.5.1.2 du 5 juillet 2017, le Comité Syndical de Tisséo Collectivités confie par mandat la maîtrise d'ouvrage à Tisséo Ingénierie (SMAT) de cette opération.
- Par délibération D.2017.12.13.1.1 du 13 décembre 2017, le Comité Syndical de Tisséo Collectivités approuve le programme des pôles d'échanges multimodaux Toulouse Aerospace Express.
- Par une délibération D.2018.02.7.1.1. du 7 février 2018, Tisséo Collectivités approuvait le Projet Mobilité 2020-2025-2030 valant révision du Plan de Déplacements Urbains de la grande agglomération toulousaine.
- Par une délibération D.2018.02.7.1.1. du 7 février 2018, Tisséo Collectivités approuve le Projet Mobilité 2020-2025-2030 valant révision du Plan de Déplacements Urbains de la grande agglomération toulousaine.
- Par délibération D.2018.03.28.5.1, du 28 mars 2018 le comité syndical approuve le premier bilan du dispositif de participation et d'information du public du projet TAE.
- Par délibération du 11 juillet 2018 D.2018.07.11.2.1, Tisséo Collectivités approuve la modification du programme de l'opération.
- Par délibération du 6 février 2019 D.2019.02.06.1.3, Tisséo Collectivités approuve les ajustements du programme d'opération
- Par délibération D.2019.02.06.1.8 du 6 février 2019, le Comité Syndical de Tisséo Collectivités approuve le dossier d'enquête publique et décide de saisir le Préfet pour l'organisation de l'enquête publique du projet Toulouse Aerospace Express et Connexion Ligne B

Rappel du contexte et des principales caractéristiques du projet :

Conformément aux dispositions de l'article L122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique :

*La déclaration d'utilité publique des **opérations susceptibles d'affecter l'environnement** relevant de l'environnement est soumise à l'obligation d'effectuer la déclaration de projet prévue à l'article L. 126-1 du code de l'environnement.*

Si l'expropriation est poursuivie au profit d'une collectivité territoriale, d'un de ses établissements publics ou de tout autre établissement public, l'autorité compétente de l'Etat demande, au terme de l'enquête publique, à la collectivité ou à l'établissement intéressé de se prononcer, dans un délai qui ne peut excéder six mois, sur l'intérêt général du projet dans les conditions prévues à l'article L. 126-1 du code de l'environnement. Après transmission de la déclaration de projet ou à l'expiration du délai imparti à la collectivité ou à l'établissement intéressé pour se prononcer, l'autorité compétente de l'Etat décide de la déclaration d'utilité publique.

Lorsque l'opération est déclarée d'utilité publique, la légalité de la déclaration de projet ne peut être contestée que par voie d'exception à l'occasion d'un recours dirigé contre la déclaration d'utilité publique. Les vices qui affecteraient la légalité externe de cette déclaration sont sans incidence sur la légalité de la déclaration d'utilité publique.

Quasé de réception en préfecture
031-253100986-20191128-20191127-1-1D-
DE
Date de télétransmission : 28/11/2019
Date de réception préfecture : 28/11/2019

Si l'expropriation est poursuivie au profit de l'Etat ou de l'un de ses établissements publics, la déclaration d'utilité publique tient lieu de déclaration de projet.

L'acte déclarant d'utilité publique de l'opération est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant son utilité publique. »

Ainsi, l'article L126-1 du code de l'environnement précise

« Lorsqu'un projet public de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages a fait l'objet d'une enquête publique en application du chapitre III du présent titre, l'autorité de l'Etat ou l'organe délibérant de la collectivité territoriale ou de l'établissement public responsable du projet se prononce, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée.

La déclaration de projet mentionne l'objet de l'opération tel qu'il figure dans le dossier soumis à l'enquête et comporte les motifs et considérations qui justifient son caractère d'intérêt général. La déclaration de projet prend en considération l'étude d'impact, les avis de l'autorité environnementale et des collectivités territoriales et de leurs groupements consultés en application du V de l'article L. 122-1 et le résultat de la consultation du public. Elle indique, le cas échéant, la nature et les motifs des principales modifications qui, sans en altérer l'économie générale, sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique. En outre, elle comporte les éléments mentionnés au I de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement.

Si la déclaration de projet n'est pas intervenue dans le délai d'un an à compter de la clôture de l'enquête, l'opération ne peut être réalisée sans une nouvelle enquête.

En l'absence de déclaration de projet, aucune autorisation de travaux ne peut être délivrée.

Si les travaux n'ont pas reçu de commencement d'exécution dans un délai de cinq ans à compter de la publication de la déclaration de projet, la déclaration devient caduque. Toutefois, en l'absence de changement dans les circonstances de fait ou de droit, le délai peut être prorogé une fois pour la même durée, sans nouvelle enquête, par une déclaration de projet prise dans les mêmes formes que la déclaration initiale et intervenant avant l'expiration du délai de cinq ans.

La déclaration de projet est publiée dans des conditions définies par décret en Conseil d'Etat. »

Par Conséquent, la présente délibération s'inscrit dans le cadre des dispositions des articles L122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et L126-1 du code de l'environnement mentionnés supra.

Ainsi, les principales caractéristiques du projet tel qu'il a été présenté à l'enquête publique sont les suivantes :

- Concernant l'opération Toulouse Aerospace Express qui se compose de deux éléments indissociables, à savoir la 3^{ème} ligne de métro et la Ligne Aéroport Express :
 - La création de la 3^{ème} ligne de métro. D'un linéaire d'environ 27 km, elle desservira les communes de Colomiers, Blagnac, Toulouse et Labège, sera équipée de 21 stations, dont 8 permettront des correspondances avec le réseau structurant de transport en commun ainsi que le réseau ferroviaire (Colomiers gare, Jean Maga, La Vache, Marengo, François Verdier, Montaudran Piste des Géants, Institut polytechnique et Labège la Cadène). Cette ligne est également accompagnée de pôles d'échanges multimodaux et de parcs relais ;
 - La connexion vers l'aéroport dénommée « Ligne Aéroport Express – LAE » ;
 - La création d'un site de maintenance et remisage.

La localisation des stations a été étudiée de manière à répondre aux 3 principaux objectifs de cette 3^{ème} ligne de métro :

- desserte des sites économiques
- répondre de manière capacitaire aux nouveaux besoins de déplacement, notamment en positionnant certaines stations dans des secteurs actuellement moins bien desservis par les transports ou ayant un fort potentiel de développement.
- maillage du réseau de transport, et notamment interconnexion avec le réseau ferré

Le tracé est en souterrain sur la majeure partie du tracé afin de limiter l'impact foncier de l'ouvrage.

- S'agissant de la Ligne Aéroport Express, elle reprend majoritairement le tracé de l'actuelle ligne T2 du tramway dont les infrastructures seront adaptées afin d'offrir un service plus performant, notamment la fréquence de passage (5 minutes avec cette Ligne Aéroport Express contre 9 minutes actuellement).

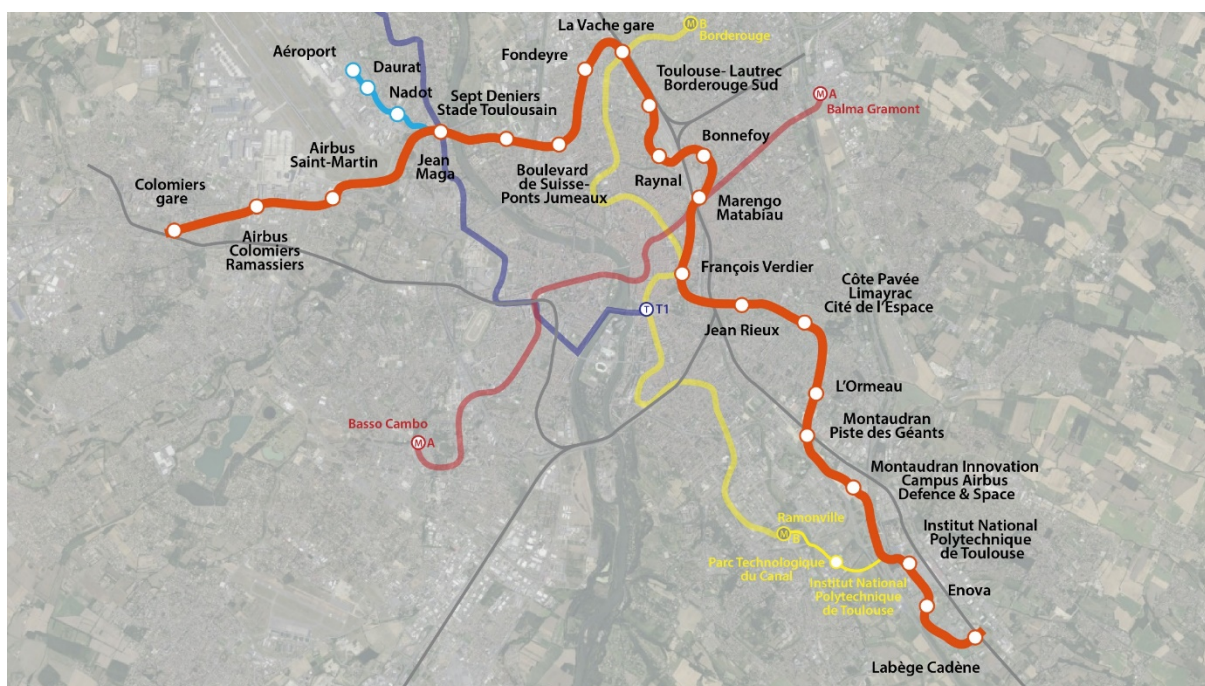
Accusé de réception en préfecture 031-253100986-20191128-20191127-1-1D- DE Date de télétransmission : 28/11/2019 Date de réception préfecture : 28/11/2019
--

Le pôle d'échange de Jean Maga permettra la correspondance entre la 3^{ème} ligne de métro, la Ligne Aéroport Express et le tramway T1. Il est conçu de façon à faciliter les cheminements entre les différents modes de transport et en réduire les temps d'échange.

- Concernant l'opération Connexion Ligne B : Elle vise à relier la ligne B de métro existante depuis la station de Ramonville au projet de 3^{ème} ligne de métro au niveau de la station « Institut National Polytechnique de Toulouse » à Labège. Elle comprend :
 - Un tracé de 2,7 km principalement en aérien avec une partie en souterrain d'environ 500 mètres pour franchir le canal du midi depuis la station Ramonville ;
 - Deux nouvelles stations : « Parc Technologique du Canal » à Ramonville-Saint-Agne et « Institut National Polytechnique de Toulouse » à Labège.

La station aérienne INP Toulouse permettra la correspondance entre la ligne B et la 3^{ème} ligne de métro. Elle desservira les commerces et services, les zones d'emploi, mais aussi les établissements universitaires et tertiaires.

Ci-après le tracé de Toulouse Aerospace Express (3^{ème} ligne de Métro et Ligne Aéroport Express) et de la Connexion Ligne B présenté à l'enquête :



Le projet de Toulouse Aerospace Express (3^{ème} ligne de Métro et Ligne Aéroport Express) et de la Connexion Ligne B est un projet global qui va transformer l'agglomération toulousaine. Il propose une offre capacitaire et performante comme alternative à l'utilisation trop importante de la voiture particulière en répondant simultanément à plusieurs objectifs territoriaux fixés début 2015 (délibération du Comité syndical Tisséo Collectivités du 4 février 2015) :

- Améliorer l'accès aux grandes zones d'emplois,
- Desservir des secteurs urbains denses où l'offre de transport actuelle est insuffisante,
- Accompagner le développement de grands secteurs de projet d'ores et déjà identifiés,
- Connecter ces nouvelles infrastructures aux autres réseaux structurants (train, métro, tramway, Linéos) pour proposer un maillage performant et développer les complémentarités entre les modes de transport,
- Améliorer la desserte de l'aéroport et de la gare Matabiau,
- Cibler de nouveaux territoires d'accueil de population dans des secteurs qui deviennent bien desservis par les transports collectifs.

Différentes hypothèses d'itinéraires ont été analysées dans le cadre d'études spécifiques en 2015-2016. Le scénario retenu optimise les différents objectifs fixés.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191128-20191127-1-1D-DE
Date de télétransmission : 28/11/2019
Date de réception préfecture : 28/11/2019

L'itinéraire retenu pour la 3e ligne de métro permettra de desservir directement plus de 100.000 habitants à moins de 600m des stations et plus de 80.000 emplois (source aua/T, situation 2013).

Les opérations Toulouse Aerospace Express et Connexion Ligne B desserviront également des pôles économiques majeurs aujourd'hui à l'écart des transports en commun structurants : zone aéroportuaire, Toulouse Aerospace, Enova ... dont les difficultés d'accessibilité pèsent aujourd'hui sur leur potentiel de développement.

Compte tenu des interfaces et liens étroits entre les deux opérations, le maître d'ouvrage a décidé d'organiser une seule enquête publique pour les opérations Toulouse Aerospace Express (3^{ème} ligne de métro + Ligne Aéroport Express) et Connexion Ligne B, en vue de l'obtention de deux déclarations d'utilité publique. L'évaluation environnementale ainsi que l'évaluation socio-économique sont communes aux deux opérations.

Du point de vue de la chronologie des enquêtes publiques, en accord avec les termes du courrier du Préfet de la Haute Garonne du 9 février 2018, il a été décidé de solliciter tout d'abord l'organisation d'une première enquête publique sur le projet Toulouse Aerospace Express (regroupant la 3^{ème} ligne de métro et la Ligne Aéroport Express) et la Connexion ligne B ayant pour l'objet la déclaration d'utilité publique, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme et l'enquête parcellaire, puis, sous réserve de l'obtention de la déclaration d'utilité publique, une seconde enquête pour l'autorisation environnementale de l'opération Toulouse Aerospace Express (3^{ème} ligne de métro et Ligne Aéroport Express) au titre des réglementations suivantes : loi sur l'eau, ICPE, dérogation espèces protégées, sites classés, défrichement.

Pour ce qui concerne la Connexion ligne B, il avait été envisagé d'étudier les possibilités de reprise des autorisations déjà obtenues dans le cadre du Prolongement de la ligne B, projet initial abandonné comme exposé ci-après, (Loi sur l'eau, dérogation espèces protégées, défrichement, site classées) après avoir procédé éventuellement à des porter à connaissance.

Compte tenu des adaptations du projet, il a été décidé de procéder à la demande de nouvelles autorisations au titre de la loi sur l'eau, de la demande de dérogation espèces protégées, de défrichement et de sites classés.

La procédure "loi sur l'eau" ne nécessitant désormais qu'un dossier de déclaration pour l'opération Connexion Ligne B, des dossiers spécifiques pour chaque autorisation seront réalisés, sans nécessiter de nouvelle enquête publique.

Ainsi, par délibération D.2019.02.06.1.8 du 6 février 2019, le Comité Syndical a approuvé le dossier d'enquête publique du projet Toulouse Aerospace Express et Connexion Ligne B et a autorisé Tisséo Collectivités à engager les démarches nécessaires auprès du Préfet pour le lancement de cette première enquête publique unique pour les opérations Toulouse Aerospace Express et Connexion ligne B, dont l'objet était :

- Pour Toulouse Aerospace express :
 - o La déclaration d'utilité publique,
 - o La mise en compatibilité du PLU de Colomiers, Blagnac, Toulouse, Labège et PLUI-H de Toulouse Métropole
 - o La détermination des parcelles à déclarer cessibles.
- Pour Connexion ligne B :
 - o La déclaration d'utilité publique,
 - o La mise en compatibilité du PLU de Labège et Ramonville Saint Agne (PLU en vigueur et celui en cours de révision)
 - o La détermination des parcelles à déclarer cessibles.

S'agissant des documents d'urbanisme, en accord avec la préfecture et en concertation avec les collectivités et établissements publics compétents en matière de PLU, il a été nécessaire de prévoir des dossiers de mise en compatibilité à la fois des PLU des communes concernées et du PLUI-H de Toulouse Métropole car ce dernier n'était pas encore en vigueur au jour de la saisine de la préfecture.

Il en est de même pour le PLU de Ramonville Saint Agne car le projet PLU révisé de la commune de Ramonville a été arrêté le 13 juin 2019.

Au moment de cette saisine, et ne sachant pas quel serait le document opposable lors de la prise de la déclaration d'utilité publique, la compatibilité de l'ensemble des documents d'urbanisme avec le projet a ainsi pu être étudiée.

1- PRISE EN CONSIDERATION DES CONCERTATION PREALABLEMENT MENEES

1.1 L'historique du projet et rappel des principales délibérations

L'opération Toulouse Aerospace Express

Impulsée en 2014 par le Maire de Toulouse et Président de Toulouse Métropole, la vision d'une 3ème ligne de métro est rapidement apparue comme la réponse nécessaire aux enjeux futurs de mobilités de la grande agglomération toulousaine.

Cet engagement a été formalisé par deux délibérations de Tisséo Collectivités en date du 4 février 2015 :

- l'engagement du Projet Mobilités 2020.2025.2030 valant actualisation et révision du Plan de Déplacements Urbains,
- l'engagement des études d'une ligne de transport en commun en site propre intégral, dénommée « Toulouse Aerospace Express ».

Courant 2015, l'étude de définition a permis d'identifier le corridor de desserte de la ligne, d'étudier plusieurs fuseaux de passage, et de retenir un itinéraire préférentiel présenté aux élus lors d'un Comité Syndical extraordinaire le 18 décembre 2015.

L'itinéraire se développe sur environ 21 kms et comprend 17 stations. Il intègre les connexions suivantes aux infrastructures et réseaux de transport actuels :

- la Ligne A à la station « Marengo-SNCF », établissant une connexion importante avec la gare ferroviaire de Toulouse Matabiau,
- la Ligne B aux stations « François Verdier » et « La Vache »,
- le tramway (lignes T1 et T2), avec une station à créer au rond-point Jean Maga, permettant l'accès des voyageurs à l'aéroport international de Toulouse – Blagnac.

Cet itinéraire préférentiel propose deux options : la desserte de l'aéroport et la desserte de Labège.

Fin mars 2016, le Comité Syndical étend le tracé à 27 km de Colomiers à Labège, inscrit la desserte de l'aéroport dans la définition du programme, et autorise le Président de Tisséo Collectivités, à saisir la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

Du 12 septembre au 17 décembre 2016, un Débat Public est organisé par une Commission Particulière du Débat Public désignée à cet effet. Selon le bilan du Débat Public du 16 février 2017, la réalisation de la 3ème ligne de métro est considérée majoritairement (72 % des avis exprimés) comme la solution à engager prioritairement dans la grande agglomération en matière de transport en commun. Le public partage en particulier la conviction que celle-ci est la bonne réponse pour les déplacements domicile-travail et pour la capacité du nombre de voyageurs transportés.

Conforté par ces observations, le 29 mars 2017 le Comité Syndical décide de poursuivre le projet de réalisation de la 3ème ligne de métro.

Sur la base du tracé mis à jour et des recommandations issues du Débat Public, les études préliminaires engagées en 2016 ont permis de définir plus précisément le tracé, les caractéristiques techniques de l'opération, et d'étudier de nombreuses variantes et optimisations.

Le 5 juillet 2017, le programme est approuvé par Tisséo Collectivités. La ligne principale présente un linéaire d'environ 27 km, elle est desservie par 20 stations et intègre une Ligne Aéroport Express sur environ 2 km connectée à la 3ème ligne au niveau de la station « Jean Maga ».

Le 13 décembre 2017, le programme des pôles d'échange TAE est approuvé par Tisséo Collectivités. Il prévoit la création de 1 500 places de stationnement dédiés aux vélos, de 4 P+R, de 5 gares bus et d'espaces de dépose / reprise.

Le 11 juillet 2018, le programme de l'opération Toulouse Aerospace Express est modifié par les élus de Tisséo Collectivités afin de préciser l'implantation du Site de Maintenance et de Remise des Trains (SRT) au 28/11/2019.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191128-20191127-1-1D-
DE
Page de 11 pages
Date de réception préfecture : 28/11/2019

localisation de la station Sept Deniers et de prendre en compte les conclusions de l'étude l'alternative de tracé réalisée sous l'égide du Conseil Scientifique. L'itinéraire initial, passant par les faubourgs nord de Toulouse, est confirmé et une station est ajoutée dans le quartier Fondéyre.

Le 6 février 2019 Tisséo Collectivités approuve les ajustements du programme d'opération, la nouvelle enveloppe financière du projet et l'actualisation du planning avec une mise en service prévue fin 2025.

Le tableau ci-après résume les grandes étapes de l'opération Toulouse Aerospace Express.

4 février 2015	Délibération D2015.02.04.2.1 du Comité syndical de SMTC – Tisséo Collectivités validant l'engagement : * du Projet Mobilités 2020.2025.2030 * des études du projet Toulouse Aerospace Express.
8 juillet 2015	Approbation du corridor d'études par SMTC – Tisséo Collectivités
18 décembre 2015	Approbation de l'itinéraire préférentiel par le Comité Syndical de SMTC – Tisséo Collectivités
10 février 2016	Délibération D2016.02.10.1.1 du Comité Syndical de SMTC – Tisséo Collectivités sur la définition et l'organisation du projet de nouvelle ligne de métro de l'aire métropolitaine toulousaine, dite « Toulouse Aerospace Express »
30 mars 2016	Délibération D2016.03.30.1.1 du Comité Syndical de SMTC – Tisséo Collectivités actualisant le périmètre d'étude et l'option aéroport dans la définition du projet « Toulouse Aerospace Express » et son organisation, et autorisant le Président à saisir la Commission Nationale du Débat Public par le Comité Syndical de SMTC - Tisséo
22 avril 2016	Saisine de la CNDP
4 mai 2016	Décision N° 2016/13/TAE/1 de la CNDP d'organiser un débat public animé par une commission particulière
1 ^{er} juin 2016	Décision N° 2016/15/TAE/2 de la CNDP de désigner Jacques ARCHIMBAUD, vice-président de la CNDP, comme président de la commission particulière en charge de l'animation du débat public sur le projet et de nommer les membres de la commission particulière
6 juillet 2016	Décision N° 2016/22/TAE/3 de la CNDP d'approbation du calendrier et des modalités d'organisation du débat
31 août 2016	Décision N° 2016/28/TAE/4 de la CNDP qui considère que le dossier du Maître d'Ouvrage est suffisamment complet pour être soumis en débat public.
Du 12 septembre au 17 décembre 2016	Débat Public (bilan en février 2017)
26 octobre 2016	Décision N° 2016/32/TAE/5 de la CNDP de réaliser une étude complémentaire à dire d'experts
16 février 2017	Publication du compte-rendu et du bilan du débat public
29 mars 2017	Délibération D2017.03.29.3.1 du Comité Syndical de SMTC – Tisséo Collectivités de poursuivre le projet de métro en tenant compte des enseignements du Débat Public et notamment de la création d'un Conseil Scientifique pour l'étude des alternatives proposées dans le Débat Public, d'information et participation continue du public et de demande d'un garant de la concertation Délibération D2017.03.29.3.2 du Comité Syndical de SMTC – Tisséo Collectivités pour la création du Conseil Scientifique

5 avril 2017	Décision N° 2017/15/TAE/6 de la CNDP de nommer Monsieur Jean-Claude RUYSSCHAERT comme garant en charge de veiller à la bonne information et à la participation du public jusqu'à l'enquête publique sur le projet de 3 ^{ème} ligne de métro
24 mai 2017	Délibération D2017.05.24.3.1 CS du Comité Syndical de SMTC – Tisséo Collectivités relative à la composition et au programme de travail du Conseil Scientifique
5 juillet 2017	Délibération D.2017.07.05.1.1 du Comité Syndical de SMTC – Tisséo Collectivités d'approbation du programme « Toulouse Aerospace Express », 3 ^{ème} ligne de métro et Liaison Aéroport Express. Délibération D.2017.07.05.1.2 du Comité Syndical de SMTC – Tisséo Collectivités autorisant la signature du mandat de Maître d'Ouvrage à SMAT –Tisséo pour « Toulouse Aerospace Express » Délibération D.2017.07.05.1.3 du Comité Syndical de SMTC – Tisséo Collectivités d'approbation d'un périmètre d'études « Toulouse Aerospace Express » permettant l'application du sursis à statuer sur les communes de Colomiers, Blagnac, Toulouse et Labège
17 novembre 2017	Signature du mandat de délégation de Maîtrise d'Ouvrage à Tisséo Ingénierie
13 décembre 2017	Délibération D.2017.12.13.1.1 du Comité Syndical de SMTC – Tisséo Collectivités d'approbation du programme relatif aux Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) de Toulouse Aerospace Express
28 mars 2018	Délibération D2018.03.28.3.6 du Comité Syndical de Tisséo Collectivités sur le bilan de la première phase d'information-participation suite au Débat Public.
11 juillet 2018	Délibération D.2018.07.11.2.1 du Comité Syndical de SMTC – Tisséo Collectivités modifiant le programme du 5 juillet 2017 de Toulouse Aerospace Express
6 février 2019	Délibération D.2019.02.06.1.3 du Comité Syndical de SMTC – Tisséo Collectivités à fin d'ajuster le programme de Toulouse Aerospace Express, de la Ligne Aéroport Express, de l'enveloppe budgétaire et du planning de l'opération
6 février 2019	Délibération D.2019.02.06.1.8 du Comité Syndical de SMTC – Tisséo Collectivités approuvant le dossier d'enquête publique de Toulouse Aerospace Express et Connexion ligne B
6 février 2019 14 février 2019 11 mars 2019	Délibération D.2019.02.06.1.10 du Comité Syndical de SMTC – Tisséo Collectivités Délibération n° DEL-19-0084 du Conseil de la Métropole Délibération n° S20190311 du Conseil su SICOVAL approuvant la procédure d'élaboration du pacte urbain lié au projet TAE et CLB
6 mars 2019	Décision °2019/32/TAE/7 de la CNDP prenant acte du bilan du garant relatif à la période de concertation post-débat public sur l'opération Toulouse Aerospace Express
6 juin- 18 juillet 2019	Enquête Publique

L'opération Connexion Ligne B

Préalablement au projet de 3ème ligne de métro, Tisséo Collectivités avait retenu le principe d'une desserte de Labège Innopole dans le prolongement de la ligne B, au sud-est de l'agglomération.

Cette desserte devait s'effectuer par un prolongement de la Ligne B du métro depuis la station de Ramonville en direction de Labège. Il s'agissait du projet « PLB ou Prolongement de la Ligne B ». Des études ont été engagées dans ce sens et en 2015 une enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique a été sollicitée pour cette opération.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191128-20191127-1-1D-
DE
Date de télétransmission : 28/11/2019
Date de réception préfecture : 28/11/2019

Toutefois, la réalisation d'une troisième ligne de métro est venue réinterroger les modalités de la desserte de Labège et l'articulation des projets de transport en commun.

Dans le cadre du Projet Mobilités, de multiples échanges entre les différents partenaires institutionnels, les acteurs économiques et le grand public, ont eu lieu entre 2015 et 2017 afin de statuer sur l'organisation du réseau de transport de cette partie sud-est de l'agglomération. PLB (Prolongement de la Ligne B) devient CLB (Connexion à la Ligne B). La ligne B est de ce fait prolongée pour réaliser une correspondance avec la 3ème ligne de métro à la station « Institut National Polytechnique de Toulouse ». La desserte de Labège est désormais assurée par la 3ème ligne de Métro jusqu'à un terminus créé au niveau de la gare SNCF de La Cadène.

Pour autant, les éléments déjà étudiés dans le cadre du prolongement de la ligne B (choix de la technologie, tracé, lieu d'implantation des stations...) et présenté dans le dossier d'enquête publique sont reconduits dans le cadre de l'opération Connexion Ligne B entre les stations Ramonville, Parc Technologique du Canal et Institut National Polytechnique de Toulouse.

Le 6 février 2019 Tisséo Collectivités approuve les ajustements du programme d'opération et l'actualisation du planning avec une mise en service prévue fin 2025.

1.2 Concertation autour du projet dans le cadre du Projet Mobilités

La démarche menée dans le cadre du « Projet Mobilités 2020.2025.2030 », qui vaut révision du Plan de Déplacements Urbains, a été la suivante :

- concertation auprès du grand public à trois reprises (du 7 septembre au 2 octobre 2015, du 17 mai au 10 juin 2016 et du 12 décembre 2016 à fin mars 2017),
- concertation auprès des partenaires institutionnels : près de 270 Personnes Publiques Associées ont été invitées à participer et à contribuer à l'élaboration du projet.

Le périmètre de la concertation a porté sur un large territoire, à savoir 114 communes issues de Toulouse Métropole, du Muretain Agglo, du Sicoval, des Coteaux de Bellevue, de la Save au Touch et du SITPRT.

Il ressort des avis émis les principaux points suivants :

- une forte demande de grands projets de transports collectifs pour desservir Labège, Airbus et le Nord de l'agglomération toulousaine,
- une demande d'information sur la nature de l'opération « Toulouse Aerospace Express » et sur les modalités de financement,
- une demande de nouveaux types de franchissement de la Garonne au Nord et au Sud pour désengorger le périphérique.

L'enquête publique du « Projet Mobilités 2020-2025-2030 » s'est tenue du 4 septembre au 10 octobre 2017. Les avis et contributions formulés dans le cadre de cette enquête publique ont été intégrés à la réflexion autour des dispositifs de participation du public prévus dans la concertation post-débat de la 3ème ligne de métro.

Suite à l'avis favorable de la Commission d'Enquête, à l'unanimité des 5 membres, le Comité Syndical a approuvé le « Projet Mobilités 2020.2025.2030 » le 7 février 2018.

1.3- Concertation et participation du public dans le cadre de Toulouse Aerospace Express (3^{ème} ligne de métro et ligne Aéroport express)

Le partage auprès du public

Plusieurs temps d'information ont permis d'échanger les enjeux, le contexte et les objectifs de « Toulouse Aerospace Express ».

Trois étapes de décision ont fait l'objet d'une communication via un dispositif presse et internet :

- le 8 juillet 2015, sur le corridor d'études ;
- le 18 décembre 2015, sur l'itinéraire préférentiel et le dispositif d'études ;

Réception en préfecture 031-253100986-20191128-20191127-1-1D-DE Date de télétransmission : 28/11/2019 Date de réception préfecture : 28/11/2019
--

- le 10 février 2016, sur la définition de l'itinéraire de référence, l'engagement des études préliminaires techniques et la saisine de la Commission Nationale du Débat Public.

Un support d'information à destination du grand public en avril 2016 a été diffusé selon le dispositif suivant :

- diffusion au sein de 125 mairies et mairies annexes ;
- distribution dans les stations métro du réseau Tisséo.

Un espace d'information et de dialogue a été ouvert avec notamment la diffusion d'informations régulières sur l'opération et la possibilité de contacter le SMTC – Tisséo Collectivités, dans la rubrique Projets – TAE 3ème ligne de métro du site SMTC-Tisséo.fr.

Un processus décisionnel concerté

Le SMTC – Tisséo Collectivités a mis en place un dispositif intégré d'études, piloté par un comité partenarial regroupant :

- les quatre intercommunalités membres du SMTC (Toulouse Métropole, Sicoval, Muretain Agglo et SITPRT) ;
- l'Etat, la Région Occitanie et le Conseil Départemental de la Haute-Garonne ;
- la Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse, le Groupe Airbus et l'Aéroport de Toulouse Blagnac.

Ces comités techniques et partenariaux se sont tenus en 2015 et ont permis d'aboutir à la définition de l'itinéraire de référence en décembre 2015.

L'opération « Toulouse Aerospace Express » (TAE) et le Projet Mobilités ont été présentés, le 10 mars 2016, au cours d'une séance du Comité d'Orientation des Transports Métropolitains, instance de concertation créé par le SMTC – Tisséo Collectivités. Ce comité est composé de 25 membres : industriels, acteurs privés, chambres consulaires, institutionnels... Il a pour objet de contribuer à l'exercice des missions du SMTC – Tisséo Collectivités dans une dimension économique-territoriale de la mobilité.

Le SMTC – Tisséo Collectivités s'appuie également sur les Conseils de développement de Toulouse Métropole, du Sicoval et du Muretain Agglo. Assemblées de démocratie participative, les Conseils de développement (Codev) rassemblent de nombreux acteurs de la grande agglomération toulousaine et constituent une interface entre les collectivités et la société civile locale. Ce sont des lieux d'expertise citoyenne et de débats sur les enjeux du territoire. TAE et le Projet Mobilités y ont fait l'objet de nombreux échanges.

Des rencontres ont été organisées entre le Président du SMTC – Tisséo Collectivités et des associations du territoire, dont l'AUTATE (Association des Usagers des Transports de l'Agglomération Toulousaine et de ses Environs), l'AASET (Association pour l'Accès au Sud-Est Toulousain).

Il ressort des avis émis via le site smtc-tisseo.fr et la campagne de diffusion d'information auprès des usagers, les principaux points suivants :

- des attentes de précisions sur l'emplacement exact des stations,
- la question du financement,
- les connexions au réseau de transport en commun (ex. Lineo),
- la desserte de Labège,
- l'option du tracé vers l'Aéroport.

Le Débat Public de 2016

Le 22 avril 2016, la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) a été saisie à l'initiative du SMTC – Tisséo Collectivités (délibération du 30 mars 2016).

Le 4 mai 2016, la CNDP décide de la tenue d'un Débat Public considérant que cette opération revêt un caractère national au regard de ses enjeux en matière d'aménagement du territoire et d'environnement, et que l'opération présente des enjeux sociaux et économiques majeurs.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191128-20191127-1-1D-
DE
Date de télétransmission : 28/11/2019
Date de réception préfecture : 28/11/2019

Le 1er juin 2016, Jacques Archimbaud, vice-président de la CNDP, est désigné comme président de la Commission Particulière du Débat Public (CPDP) en charge de l'animation du Débat Public, et des six autres membres qui la composent.

L'opération présentée en Débat Public a porté sur l'itinéraire préférentiel arrêté par la délibération du 30 mars 2016, et intégrant :

- La possibilité de connecter la ligne TAE à la gare ferroviaire de Colomiers à l'Ouest,
- La possibilité de desservir Labège jusqu'à la future gare ferroviaire de La Cadène, au Sud-Est.

Il s'agissait du premier Débat Public conduit pour un projet de transport urbain en dehors de l'Île-de-France, du fait de son caractère national au regard de ses enjeux.

Le débat organisé par la CNDP et animé par la CPDP qui s'est déroulé du 12 septembre au 17 décembre 2016 a permis une information large du public, notamment par la diffusion à 3000 exemplaires du dossier du Maître d'Ouvrage, sa synthèse diffusée à 5 000 exemplaires et 20 000 dépliant.

Plus de 3 000 participants au cours de 80 réunions publiques ont été présents : en particulier 4 grandes réunions publiques, 12 focus group, 16 débats mobiles, 10 rencontres en entreprise et/ou à l'université, 5 ateliers cartographiques, 5 conférences débats, 26 auditions publiques d'experts, la restitution de l'expertise complémentaire, 1 dialogue 3D.

Le débat a suscité un nombre important de contributions avec 43 cahiers d'acteur, 40 contributions, 314 questions posées. Le site Internet du débat a enregistré plus de 21 000 visiteurs uniques et reçu 837 avis et commentaires.

La commission a engagé 4 000 conversations avec des citoyens lors des débats mobiles

Cette participation importante, ainsi que la qualité des questions soulevées et des arguments échangés, ont fait de ce débat un événement démocratique fort à l'échelle de Toulouse et de son agglomération.

Sollicitée par un collectif citoyen, la Commission Particulière du Débat Public a décidé la réalisation d'une étude complémentaire. Cette étude avait pour objet de vérifier la crédibilité des chiffres d'évolution de la population et de fréquentation annoncée, la pertinence de la répartition de la population sur le territoire métropolitain au regard des perspectives d'aménagement, de caractériser et évaluer le modèle de trafic utilisé par le Maître d'Ouvrage.

Après analyse des documents remis par le Maître d'Ouvrage et auditions de représentants du SMTC – Tisséo Collectivités, de l'aua/T et de Toulouse Métropole, chaque expert a rédigé un rapport concernant son champ d'investigation. Cette étude complémentaire a fait l'objet d'une présentation en réunion publique le 5 décembre 2016 : les objectifs de l'opération et les études de trafic ont paru cohérents. En effet, selon les experts, le projet urbain est basé sur des hypothèses de développement prudentes. Les projections de fréquentation de la 3ème ligne de métro, qui sont de 175 000 à 190 000 déplacements par jour (200 000 pour les jours les plus chargés), peuvent être considérées comme crédibles.

La Commission Nationale du Débat Public a rendu public le 16 février 2017 le bilan et le compte rendu du débat relatif au projet de 3ème ligne de métro à Toulouse.

Les conclusions du Débat Public confortent la 3ème ligne de métro. Elle est en effet considérée majoritairement par le public comme la solution prioritaire à réaliser en termes de transports en commun, au regard des caractéristiques suivantes :

- Le métro est jugé par la majorité du public comme efficace sur les déplacements domicile-travail.
- Aucune des stations prévues par le tracé n'a été massivement contestée.
- L'impact de la 3ème ligne est majoritairement perçu comme positif.
- Les 5 interconnexions de la nouvelle ligne avec le réseau TER ont été perçues par beaucoup de contributeurs comme un atout pour l'intermodalité (Colomiers gare, La Vache gare, Toulouse Matabiau gare, Montaudran gare, Labège La Cadène gare).

La 3ème ligne a été considérée par les milieux économiques comme un atout en raison du gain de temps attendu pour les salariés et clients des entreprises et de l'impact positif sur l'emploi.

Le Président de la CPDP a émis 4 recommandations :

- Partager le portage politique du projet, le rendre plus lisible,
- Bien articuler les concertations à venir,
- Prolonger la dynamique de participation,
- Libérer des données importantes et étudier les alternatives à travers la mise en place d'un conseil scientifique.

A l'issue du Débat Public, par délibération du 29 mars 2017, le SMTC - Tisséo Collectivités prend acte du compte rendu et du bilan du Débat Public. Pour permettre la poursuite d'une concertation à la mesure de l'opération en répondant favorablement aux quatre recommandations de la CPDP, plusieurs actions sont engagées :

- La mise en place d'un Conseil Scientifique composé de 9 membres désignés dont la fonction essentielle est de veiller à la complétude et à la pertinence des études et démarches entreprises,
- La saisine de la CNDP en vue de la nomination d'un garant de la concertation post-Débat Public, dont le rôle principal est de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public jusqu'à l'enquête publique.

Deux sujets soumis dans le cadre du bilan du Débat Public (CNDP) sont considérés comme majeurs pour le Conseil Scientifique :

- l'étude de l'alternative d'un itinéraire par le centre-ville de Toulouse, dite « alternative centre » ;
- l'étude de l'alternative utilisant les voies ferrées comme support à des lignes de niveau de service RER, dite « étoile ferroviaire ».

1.4 La concertation et la participation du public se poursuit en 2017-2018

Des temps d'échange en 2017

A la suite du Débat Public de 2016, Tisséo Collectivités s'est engagé à poursuivre la dynamique initiée en matière d'information et de participation.

Plusieurs dispositifs ont été mis en place, en concertation avec le garant, afin de proposer une information continue sur l'opération Toulouse Aerospace Express et de permettre une participation citoyenne. Les représentants de Tisséo Collectivités ont ainsi rencontré le grand public, les associations, les acteurs institutionnels, les acteurs privés et les élus locaux lors de nombreuses réunions de travail.

Le dialogue territorial

Au printemps 2017, une première phase de « dialogue territorial » a été organisée afin d'informer les acteurs concernés ou impactés par l'opération.

Ce dialogue territorial s'est déroulé en deux phases consécutives (entre janvier et juin 2017, puis entre juin et décembre 2017) et a pris la forme de réunions d'échange avec :

- les institutions du territoire (Conseil Régional Occitanie, Conseil Départemental 31...);
- les grandes entreprises ou institutions locales (Airbus, ATB, Stade Toulousain...);
- les porteurs de grands projets urbains (Toulouse EuroSudOuest, Toulouse Aerospace, Enova Labège ...);
- les élus concernés par l'opération (Colomiers, Labège, Blagnac, les maires de quartier de Toulouse...).

Des réunions ont été organisées à chacune des grandes étapes de l'opération en présence de Tisséo Collectivités, Tisséo Ingénierie et Toulouse Métropole pour informer les interlocuteurs de l'avancement des études, du tracé, du positionnement envisagé pour les stations ou des aménagements identifiés. Ces réunions ont permis de recueillir des expertises d'usage ainsi que les positions des structures rencontrées sur des sujets très territorialisés.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191128-20191127-1-1D-
DE
Date de télétransmission : 28/11/2019
Date de réception préfecture : 28/11/2019

A l'issue de ce dialogue territorial, Tisséo Collectivités a approuvé le programme de l'opération Toulouse Aerospace Express, le 5 juillet 2017.

La mise en place du conseil scientifique

Le 29 mars 2017 et le 24 mai 2017, le Comité Syndical de Tisséo Collectivités a délibéré sur la mise en place d'un Conseil Scientifique indépendant composé d'experts dont la fonction essentielle est de veiller à la complétude et à la pertinence des études et démarches entreprises par Tisséo Collectivités. Sept sujets d'étude ont été définis :

- l'étude de l'alternative « centre » ;
- l'étude de l'alternative « étoile ferroviaire » ;
- la desserte de l'aéroport et du secteur aéronautique ;
- la soutenabilité du projet pour les finances locales ;
- le montage contractuel et allotissement ;
- l'évaluation socio-économique et bénéfices économiques du projet ;
- les études de trafic et modélisation.

Les membres du Conseil Scientifique se sont réunis en moyenne une fois par mois.

L'expertise des études alternatives a été conduite en concertation avec les porteurs des projets alternatifs selon un rythme de travail dense (de mai 2017 à mai 2018).

Afin de partager plus largement les résultats de ces études avec les acteurs du Débat Public, le garant a proposé la mise en place du « groupe miroir » devant lequel le Conseil Scientifique soumet ses conclusions et recueille les attentes ou remarques des acteurs.

Le groupe miroir a été instauré en application de la délibération du Comité Syndical de SMTC – Tisséo Collectivités en date du 24 mai 2017 et s'est réuni à trois reprises :

- le 16 octobre 2017 dans le cadre des travaux conduits pour l'étude alternative "étoile ferroviaire",
- le 30 novembre 2017 dans le cadre des travaux conduits pour l'étude de la "desserte de l'aéroport et du secteur aéronautique",
- le 16 mai 2018 dans le cadre des travaux conduits pour l'étude alternative "centre".

Composé des représentants de la société civile, du monde institutionnel, des conseils de développement, des entreprises..., le groupe miroir a permis de poursuivre la dynamique de participation engagée avec le Débat Public et d'apporter toute assurance quant à l'objectivité et à la qualité des études produites.

Un nouveau temps de rencontres et d'échanges avec les citoyens

A la suite de l'approbation du programme, les élus de Tisséo Collectivités ont engagé une nouvelle phase d'information-participation, en parallèle de la poursuite des études.

L'objet de cette démarche était double :

- informer sur l'opération Toulouse Aerospace Express, sur la base des éléments approuvés en juillet 2017 ;
- recueillir les attentes et besoins des futurs usagers sur le thème de l'expérience voyageur, afin d'alimenter les réflexions sur la conception des pôles d'échanges, des stations et des rames.

Un nouveau temps d'échange s'est déroulé entre novembre 2017 et février 2018.

Les moyens mis en œuvre ont été les suivants :

- 4 réunions de lancement avec les élus des territoires traversés (Colomiers le 29/11/2017, Blagnac le 31/01/2018, Toulouse le 7/11/2017 et Labège / SICOVAL le 31/11/2017) afin de les informer des modalités d'information et de participation du public.
- 10 ateliers de quartier ont été programmés entre le 14 novembre 2017 et le 31 janvier 2018, à destination des représentants des associations et des élus du territoire.

2017 et le 31 janvier 2018, à
Accusé de réception en préfecture
Le 28/11/2019 à 11h02
N° 2019-11-27-1-1D-
DE
Date de télétransmission : 28/11/2019
Date de réception préfecture : 28/11/2019

permis un dialogue de proximité, a facilité l'appropriation des enjeux à l'échelle du quartier et a stimulé les contributions dans un esprit constructif.

- 13 Info'Mobile ont été déployées entre fin novembre 2017 et début février 2018 à destination des salariés, des usagers Tisséo (notamment tram T2) et TER, des passagers empruntant l'aéroport et des riverains des stations. Elles ont permis l'expression des participants dans leur vie quotidienne.
- un dispositif dématérialisé à l'aide d'une plateforme de concertation dédiée, permettant d'accéder en continu à l'information sur l'opération et de formuler des contributions autour de l'expérience voyageur.

Tout au long de cette phase d'information-participation, Tisséo Collectivités a publié des supports de communication dédiés à l'information du grand public. Des plaquettes ont par ailleurs été diffusées. Le public avait également la possibilité de consulter sur tablette une cartographie dynamique de l'opération. Enfin, une plate-forme de concertation (www.colidee.com) a été mise en place pour l'occasion.

Cette démarche a permis de recueillir les points de vue et les besoins des habitants de l'agglomération par l'intermédiaire des 1 800 contributions formulées. Elles ont porté sur des sujets variés : intermodalité, information voyageur, signalétique, accessibilité, confort, sûreté, art et culture, etc...

Cette concertation a fait l'objet d'un bilan qui a été transmis au garant de la concertation.

Lors des ateliers, les représentants des associations de quartier ont demandé au Maître d'Ouvrage de justifier ses choix en matière de tracé, d'insertion et de localisation des stations.

Des demandes quant à la desserte de certains secteurs ont été exprimées :

- des associations du quartier Sept Deniers se sont mobilisées pour que la station Sept Deniers soit implantée dans le « coeur de quartier », à proximité de l'esplanade Job ;
- des associations ont suggéré que la station Fondeyre, envisagée au moment du Débat Public, soit conservée ;
- des associations du quartier Côte Pavée ont souligné l'intérêt de localiser une station au niveau de l'avenue Camille Pujol, ou à défaut d'aménager un cheminement piétonnier entre la station Jean Rieux et l'avenue Camille Pujol.

Les trois principales questions soulevées sont celles du confort et de l'ambiance, de l'information voyageur et de l'intermodalité. Cette dernière thématique a été plus largement discutée, car il s'agit d'une thématique transverse.

Sur la question de l'intermodalité :

- Pour améliorer l'accès aux stations, un tiers des participants sollicitent une amélioration des cheminements piétons et cycles.
- L'amélioration du stationnement voiture est également demandée, notamment dans les quartiers éloignés du centre de Toulouse, où le métro n'est pas encore implanté. Le public a demandé des précisions sur les emplacements et les capacités des quatre parkings relais prévus le long du tracé (Colomiers Gare, Sept Deniers Stade Toulousain, La Vache Nord Toulousain Gare, Labège La Cadène Gare).
- Si les choix de localisation de ces parkings-relais ont été bien compris, la question de la capacité a été abordée.

Sur la question de l'information :

- L'information est un sujet prépondérant dans la notion d'expérience voyageur car elle permet notamment d'optimiser le service offert aux voyageurs.
- Pour les personnes interrogées, cette information doit poursuivre trois objectifs :
 - o Faciliter le repérage dans l'espace ;
 - o Simplifier les correspondances entre le métro et les autres moyens de transport ;

Sur la question du confort et de l'ambiance :

- Si les stations et les rames ont été jugées globalement confortables, de nombreuses suggestions ont été formulées pour améliorer leur confort.
- Les discussions ont notamment porté sur :

Annexe des suggestions
031-253100986-20191128-20191127-1-1D-
DE
Date de télétransmission : 28/11/2019
Date de réception préfecture : 28/11/2019

- les abords extérieurs des stations, en tant que nouveaux espaces de vie et de rencontre
- les aménagements intérieurs des stations ;
- le nombre de places assises ;

Des temps d'échange en 2018

Une deuxième phase d'information et de participation a été organisée à l'automne 2018.

Elle a notamment porté sur la localisation des stations et sur l'articulation entre la station et le quartier dans laquelle elle s'inscrit. Elle a été organisée conjointement par Tisséo Collectivités, Toulouse Métropole et le Sicoval. Cette concertation a donné lieu à 9 réunions avec les associations et 9 ateliers citoyens :

Les futures stations	Date des rencontres associations de quartier	Date des ateliers citoyens
Airbus Colomiers		10/12
Airbus Saint-Martin	17/09	10/12
Jean Maga	17/09	22/11
Sept Deniers > Bd de Suisse	25/09 - 02/10	15/11
Fondeyre > La Vache > Toulouse Lautrec	02/10	5/11
Raynal > Bonnefoy > Marengo	02/10 – 18/10	20/11
François Verdier	01/10	8/11
Jean Rieux > Côte Pavée > L'Ormeau	13/09	9/11
L'Ormeau > Montaudran Piste des Géants > Montaudran Innovation Campus Airbus D&	19/09	6/11
COLOMIERS : Colomiers Gare > Airbus Colomiers Ramassiers > Airbus Saint-Martin	03/12	10/12
BLAGNAC : Jean Maga et Aéroport	24/10 + Réunion publique du 15/11	22/11
LABÈGE : Institut National Polytechnique de Toulouse > Parc technologique du Canal (CLB)> Enova > Labège-La Cadène	Réunion publique du 22/10	14/11

La concertation a mobilisé la participation suivante :

- 191 participants aux ateliers citoyens
- 106 participants aux réunions avec les associations de quartier (dialogue territorial).

Les demandes et interventions du public ont notamment porté sur les thématiques suivantes :

- Favoriser les modes doux (avec la création de stationnements sécurisés, le développement et la sécurisation du réseau cyclable...)
- La crainte de la saturation automobile (avec des questions sur les parcs-relais, les aires de covoiturages ou déposes-minutes...)
- Aménager des stations verdoyantes et animées (préserver et agrandir les espaces verts et alignements d'arbres, conserver l'esprit des quartiers et la convivialité, ...)
- Développer les rabattements en bus (et notamment la restructuration du réseau bus pour limiter l'usage de la voiture, rapprochement des arrêts de bus aux stations, augmentation de la fréquence de passage, amélioration du confort des arrêts bus...)
- Améliorer la signalétique
- La localisation de certaines stations et notamment vis-à-vis des entrées et sorties
- Assurer la sûreté autour des stations (installation de caméras de vidéosurveillance, éclairage suffisant, vigiles, conception des stations sans « recoins », ...)
- Les noms des stations
- Limiter les nuisances pendant / après les travaux
- Garantir la cohérence avec les projets urbains

Les demandes et interventions du public durant cette période de concertation ont bien été prises en compte dans la conception du projet.

Accusé de réception en préfecture
01-293100986-20191128-20191127-1-1D-DE
Date de télétransmission : 28/11/2019
Date de réception préfecture : 28/11/2019

1.5 Objet de l'enquête publique

A l'issue de ces importantes phases de concertation, Tisséo Collectivités et Tisséo Ingénierie ont saisi le Préfet afin de solliciter l'organisation d'une enquête publique, comme évoqué supra, dont l'objet était le suivant :

- Pour Toulouse Aerospace Express :
 - o la déclaration d'utilité publique ;
 - o la mise en compatibilité des PLU de Colomiers, Blagnac, Toulouse, Labège et PLUI-H de Toulouse Métropole ;
 - o la détermination des parcelles à déclarer cessibles.
- Pour Connexion Ligne B :
 - o la déclaration d'utilité publique ;
 - o la mise en compatibilité des PLU de Labège et Ramonville (pour Ramonville, PLU actuellement en vigueur et celui en cours de révision) ;
 - o la détermination des parcelles à déclarer cessibles.

L'Enquête publique, qui s'est déroulée du 6 juin 2019 au 18 juillet 2019, a donc porté sur deux opérations de transport en commun portées, composant un projet global et menées concomitamment :

- L'opération Toulouse Aerospace Express ;
- L'opération Connexion Ligne B.

Ces deux opérations sont inscrites dans le « Projet Mobilités 2020.2025.2030 » approuvé par Tisséo Collectivités en février 2018 et valant révision du Plan de Déplacements Urbains.

2- PRISE EN CONSIDERATION DE L'ETUDE D'IMPACT ET DE L'AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

L'opération de 3ème ligne de métro et Ligne Aéroport Express (opération Toulouse Aéroport Express) étant soumise à évaluation environnementale au titre de l'article L123-2 du Code de l'Environnement, une évaluation environnementale commune avec l'opération de Connexion de la Ligne B a été réalisée.

Les enjeux environnementaux (analyse de l'état initial puis des incidences et mesures) de ces 2 opérations sont traités au travers des principales thématiques suivantes :

- Environnement humain
- Patrimoine culturel et paysager
- Environnement physique
- Risques majeurs
- Biodiversité

Si l'ensemble de ces thématiques est traité à l'échelle globale du projet, une approche sectorielle de celles-ci permet d'identifier plus particulièrement les enjeux environnementaux liés à l'opération 3^{ème} et liaison aéroport express ; parmi ceux-ci on peut principalement relever :

- Une recherche de la limitation des impacts sur le foncier, notamment bâti, ainsi que sur les activités commerciales et agricoles, en phase temporaire ou définitive, en favorisant l'implantation de ouvrages aériens sur le domaine public ou domaine privé de personnes publiques, dans la mesure du possible.
- Des effets positifs sur la mobilité dans le secteur sud-est et le report modal en général tous modes confondus, tout comme sur le développement urbain en contribuant à la réduction l'étalement urbain
- La réduction des impacts acoustiques et vibratoires, soit à la source (matériel roulant, insertion du tracée en souterrain) soit par la mise en place de mesures de réduction (écrans acoustiques, isolations de façades, tapis antivibratoires)
- Un effet positif sur la qualité de l'air (avec l'opération de connexion Ligne B) avec des gains d'émission de polluants
- Une traversée en souterrain du site classé du Canal du Midi, mais des emprises travaux au niveau de l'Ouvrage Annexe 13
- Un nombre significatif d'arbres situés dans les emprises travaux (notamment 284 arbres d'alignements et d'ornement), sachant que d'une part la poursuite de la démarche d'évitement et de réduction devrait permettre de diminuer ce nombre, et d'autre part le principe d'une compensation de 2 arbres plantés pour 1 arbre abattu est retenu
- Un volume d'environ 2,2 millions de m3 de déblais (non pollués) a été estimé, et une recherche de valorisation de ceux-ci (mutualisée avec les déblais de la connexion ligne B) sera entreprise
- Sur les écoulements des eaux souterraines les impacts ne sont pas significatifs en phase exploitation, les ouvrages souterrains ne faisant pas obstacle à l'écoulement de la nappe phréatique. Sauf au niveau de Blagnac (en mesure de réduction : ouvrages de transparence des eaux souterraines prévus suite à une modélisation des effets de la nappe)
- Concernant les zones inondables, une attention particulière est portée à la traversée des zones inondables de la Garonne et de l'Hers, notamment au niveau de la station des Sept Deniers, du Site de Maintenance et de Remisage, et du franchissement de l'Hers Mort. les modélisations hydrauliques de l'étude d'impact ont permis d'identifier les aménagements nécessaires afin de respecter les règlements des PPRI. Pour la Garonne, la crue millénale du TRI sera également prise en compte
- Une surface imperméabilisée évaluée en première approche à 10 ha, avec des recherches de création de surface perméables ou végétalisées notamment aux abords des stations et de solutions alternatives aux rejets dans les réseaux collectifs (infiltration, dispersion par des ouvrages enherbées ...) dans la mesure du possible.
- Suite à des inventaires écologiques sur 2 ans, la démarche ERC – Evier Réduire Compenser a été appliquée. A l'issue de cette démarche, des impacts résiduels limités sur la biodiversité, du fait des mesures d'évitement et de réduction : environ 8,19 ha de milieux ouverts et 1,17 ha de milieux boisés seront compensés à hauteur de respectivement 12,29 ha et 1,17 ha

espaces restant à préciser dans le dossier de demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces et habitat protégés

- Un impact sur les activités agricoles portant sur une surface de 1,2 ha environ, soit un préjudice estimé à 12 735 € dans le cadre de l'étude préalable aux mesures de compensation collectives
- Globalement des effets positifs sur la santé, par la diminution de la circulation automobile (et de ses nuisances induites).
- Enfin la phase travaux fera l'objet d'une attention particulière, compte tenu des gênes qu'elle peut occasionner : mises en place d'un management environnemental de chantier, de plans de circulation, de médiation riverains, mesures en phase chantier : logistiques, traitement des déblais, bruit, vibrations poussières, biodiversité, traitement des eaux d'exhaure.

Compte tenu de la soumission à évaluation environnementale, le 14 février 2019, l'Autorité environnementale (MRAE Occitanie) a été saisie par la préfecture de la Haute-Garonne pour avis sur le projet de réalisation de nouvelles lignes de transport en commun : Toulouse Aerospace Express et Connexion Ligne B, et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme que ces opérations nécessitent.

A cet effet, une étude d'impact commune a été réalisée, valant évaluation environnementale des PLU.

Conformément à l'article R122-7 du Code de l'environnement, ont été consultés le préfet de département, au titre de ses attributions en matière d'environnement, et l'agence régionale de santé Occitanie (ARS). La contribution du directeur départemental des territoires de la Haute-Garonne, par délégation du préfet de département, a été reçue le 29 mars 2019. Celle de l'ARS a été reçue le 10 avril 2019.

La MRAe réunie le 11 avril 2019, a rendu son avis n°2019-7232 du 11 avril 2019.

La MRAe considère en synthèse de son avis, que le dossier d'enquête publique, et en particulier l'étude d'impact, est de grande qualité, globalement clair et bien structuré ; qu'il répond à la majeure partie des recommandations émises par la MRAe dans son avis de cadrage préalable établi en mai 2018. La pertinence d'une évaluation environnementale unique pour les deux opérations ainsi que la mise en compatibilité des documents d'urbanisme a été relevée.

L'avis globalement positif de la MRAE s'accompagne d'un certain nombre de recommandations portant d'une part sur la qualité de l'étude d'impact, et d'autre part sur la prise en compte de l'environnement dans le projet.

Sur la qualité de l'étude d'impact, les recommandations portent principalement sur :

- la complétude du dossier,
- la forme, organisation du dossier et démarche d'évaluation environnementale
- la justification des choix retenus au regard des alternatives
- les effets cumulés du projet avec d'autres projets connus

Les réponses de la maîtrise d'ouvrage aux recommandations se sont principalement traduites par des modifications portées directement dans l'étude d'impact, notamment les chapitres F1, F4, F5.2 et F8, ces modifications étant portées en bleu afin d'être facilement identifiées.

Sur la prise en compte de l'environnement dans le projet, les recommandations portent principalement sur les thématiques suivantes :

- Mobilité et gestion des déplacements,
- Effets du projet sur la consommation d'énergie, les émissions de gaz à effet de serre, la qualité de l'air et la santé,
- Effets du projet sur le développement urbain et évolution des documents d'urbanisme,
- Gestion de la phase chantier,
- Bruits et vibrations,
- Paysage et patrimoine,
- Milieux naturels,
- Prévention de la pollution des eaux, prise en compte des risques naturels et technologiques.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191128-20191127-1-1D-
DE
Date de télétransmission : 28/11/2019
Date de réception préfecture : 28/11/2019

Ces recommandations ont été prises en compte dans le mémoire en réponse du maître de l'ouvrage, joint au dossier d'enquête publique et annexé à la présente délibération. L'avis de la MRAE est joint à ce mémoire en réponse (voir annexe 4 : avis MRAE et mémoire en réponse).

En outre, les mesures d'évitement, réduction et compensation ainsi que les modalités de suivi sont traitées en annexe 3.

3- PRISE EN CONSIDERATION DE L'AVIS DES COLLECTIVITES TERRITORIALES ET DE LEURS GROUPEMENTS CONSULTES EN APPLICATION DU V DE L'ARTICLE L. 122-1 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT

Les avis des collectivités territoriales et de leurs groupements consultés ont été rendus sur le projet global TAE – CLB et sont repris ci-après sur chaque opération.

3.1 Ville de Colomiers : Délibération du 8 avril 2019 (n° D2019-DB-0042)

Avis favorable sur l'évaluation environnementale de TAE et CLB, assorti de demande d'études complémentaires (en italique), avec la réponse du maître d'ouvrage :

- *Compléter les études de circulations afin de fluidifier les accès au PEM tout en garantissant les circulations actuelles des quartiers environnants ;*

➤ Réponse du maître d'ouvrage :

La suite des études permettra d'examiner pour le pôle d'échange de Colomiers Gare plusieurs familles de solutions :

- Des solutions visant à réduire les flux de transit sur le secteur, via notamment des plans de circulation adaptés ;
- Des solutions visant à augmenter ou optimiser les capacités d'écoulement des flux, via une reprise de la géométrie de certains axes ou carrefours ;
- Des solutions visant à proposer plusieurs accès au parc relais (notamment par l'ouest) ;
- Des solutions visant à aménager une partie de la capacité du parc relais au sud des voies ferrées.

Ces solutions seront concertées avec la Ville de Colomiers et mises en cohérence avec l'étude de composition urbaine lancée autour de la station Colomiers Gare et visant à déterminer un scénario d'évolution de ce quartier et les liens à renforcer avec les autres polarités de la ville.

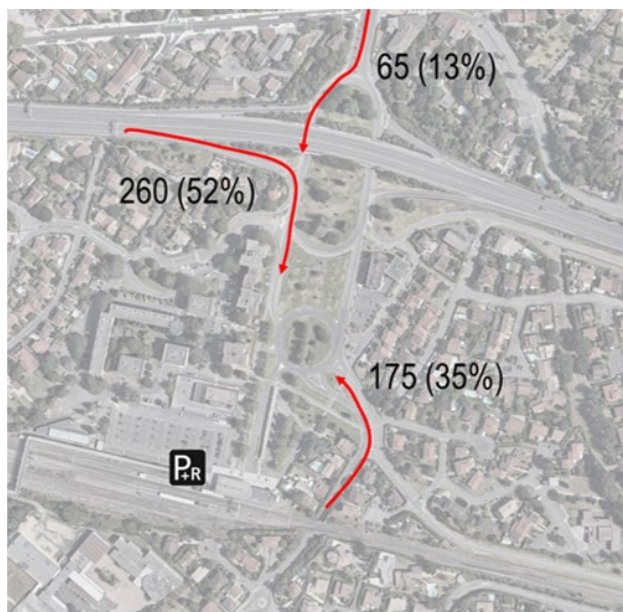
- *Etudier d'une manière générale la dilution des accès aux parkings relais et créer une poche de stationnement au sud des voies ferrées ;*

➤ Réponse du maître d'ouvrage :

Une étude a été réalisée en parallèle de l'enquête publique. L'arrivée d'une ligne de métro modifiera en profondeur les usages dans le périmètre d'influence du pôle d'échange. Un report modal important est envisagé, diminuant le trafic de transit sur l'esplanade et réduisant la place de la voiture. Néanmoins, l'augmentation de la capacité de stationnement de 200 à 1 000 places devrait attirer 500 véhicules supplémentaires au niveau de son accès aux heures de pointe.

Plus de la moitié des véhicules viendront de l'ouest du pôle d'échange (52%). Des adaptations seront par conséquent apportées au réseau viaire à l'ouest pour traiter cet afflux supplémentaire et augmenter la performance de l'esplanade François Mitterrand pour les bus et les modes actifs.

La mise en œuvre d'un P+R au sud apparaît également intéressante, mais pour un afflux moindre (35% véhicules supplémentaires). Elle pourra s'envisager dans un deuxième temps.



Nombre de véhicules particuliers supplémentaires attirés par le Parc Relais de Colomiers

- *Créer une connexion modes doux attractive entre la station Colomiers Gare et le centre-ville de Colomiers en empruntant le passage existant sous la RN 124 sur le chemin d'En Sigal ;*

➤ Réponse du maître d'ouvrage :

Dans le cadre des études sur l'accessibilité du pôle d'échanges de Colomiers Gare, Tisséo et Toulouse Métropole vont étudier les modalités alternatives de rabattement à la station :

- Cheminements piétons et vélos confortables, identifiés et sécurisés, via le Chemin d'En Sigal, tout en étudiant les possibilités de sécuriser les cheminements via l'Esplanade François Mitterrand ;
- Accès des transports en commun de surface réorganisés dans un objectif de meilleure fluidité et régularité, avec de nombreuses lignes prévues en passage et en terminus ;
- Organisation des pratiques de dépose/reprise/ covoiturage.

Le pôle d'échange devra ainsi permettre une lisibilité des accès aux différents usages : gare bus, parc-relais, zone de dépose/reprise, et une protection des espaces publics et voiries contre le stationnement illicite.

- *Fixer un calendrier de réalisation du tronçon 1 de la voie de liaison des Ramassiers compatible avec la réalisation de TAE ;*

➤ Réponse du maître d'ouvrage

Le tronçon 1 de la voie de Liaison des Ramassiers est situé au droit de la future station Airbus Colomiers Ramassiers. Le phasage des travaux de la 3ème ligne de métro et des travaux préparatoires nécessaires (déviation de réseaux) de même que les modalités constructives (tunnel traditionnel, tunnelier, tranchée couverte) n'étant à ce jour pas totalement arrêtées, le calendrier de réalisation du tronçon ne peut être défini. Toulouse Métropole prend cependant l'engagement d'une réalisation effective pour la mise en service de la 3ème ligne de métro.

- *Etudier tous les modes de rabattement, multi opérateurs (TISSEO, CONSEIL DEPARTEMENTAL, REGION OCCITANIE, SNCF), dans un large périmètre et les mettre en service dans la même temporalité que TAE.*

➤ Réponse du maître d'ouvrage :

Des mesures vont être prises pour permettre aux habitants de l'ouest toulousain d'accéder à la 3ème ligne de métro dans les meilleures conditions.

L'accès des usagers de l'Ouest toulousain à la 3^{ème} ligne de métro doit être considéré à plusieurs échelles, avec des réponses adaptées à chacune d'entre elles.

Le rôle du train pour les territoires les plus à l'Ouest.

L'axe ferroviaire de Toulouse – Auch bénéficie d'une desserte ferroviaire cadencée au ¼ d'heure entre Colomiers et Toulouse Arènes, et à la ½ h entre l'Isle Jourdain et Toulouse. SNCF Réseau, propriétaire et gestionnaire des infrastructures ferroviaires, étudie les aménagements nécessaires à un accroissement de l'offre sur cette section de la ligne. Ce projet a fait l'objet d'une concertation réglementaire en septembre et octobre 2019 ; l'objectif de mise en œuvre de ces aménagements est concomitant à celui de la mise en service de la troisième ligne de métro.

Par ailleurs, dans le cadre du Contrat de Plan Etat – Région, les quais existants seront prolongés pour en permettre l'accès à des trains pouvant accueillir davantage de voyageurs.

Enfin, dans le cadre des études prospectives multimodales sur l'aire métropolitaine toulousaine, démarche partenariale associant les services de l'Etat, la Région Occitanie, le Conseil Départemental de la Haute-Garonne, Toulouse Métropole et Tisséo Collectivités, les mesures nécessaires pour améliorer les conditions de rabattement vers les gares TER entre Colomiers et l'Isle-Jourdain sont étudiées. Ces mesures, adaptées aux contextes des différentes gares portent sur des aménagements pour les modes actifs, des évolutions ou restructurations de l'offre en transports en commun, des aménagements de stationnement ou de voirie.

Une réorganisation du réseau de bus pour irriguer le bassin ouest

Le réseau de bus va poursuivre son développement jusqu'à la mise en service du projet TAE CLB. Le nombre de kilomètres commerciaux réalisés annuellement par les bus devrait passer de 25,7 millions en 2018 à 32,7 millions en 2025, soit une augmentation de 27%.

La desserte des territoires périphériques sera améliorée sans attendre la mise en service de TAE, en particulier grâce à l'extension du réseau Linéo (prolongement des lignes existantes et créations de nouvelles lignes) et au déploiement de « lignes express » reliant la périphérie éloignée et le réseau métro / tram. A la mise en service de TAE, une partie de ces nouvelles lignes permettront d'accéder à la 3ème ligne de métro.

Le réseau de bus sera adapté à la mise en service du projet TAE CLB afin de proposer la meilleure adéquation possible entre l'offre et la demande de transport.

- Le niveau de service de certaines lignes de bus sera adapté en fonction de son caractère complémentaire ou concurrent avec les opérations TAE et CLB ;
- L'itinéraire de certaines lignes pourra être raccourci ou allongé de manière à rechercher la meilleure complémentarité entre réseaux de bus et de métro ;
- Des modifications d'itinéraires pourront intervenir localement afin de créer de bonnes conditions de correspondance entre le bus et le métro ;
- De nouvelles lignes pourront être créées afin de permettre aux habitants d'être reliés efficacement au réseau de métro.

Plusieurs exemples d'adaptation du réseau peuvent être donnés pour l'ouest de l'agglomération :

- Le prolongement de la ligne 63 depuis Tournefeuille vers Plaisance sera étudié. Il permettrait une liaison bus directe entre Plaisance et la 3ème ligne de métro (connexion 63 – métro au niveau de la station Airbus Saint-Martin).
- Une étude sectorielle « ligne Express Ouest » est en cours. Cette ligne, dont la mise en œuvre est attendue d'ici 2025, permettra aux communes de Saint-Lys et de Fonsorbes de rejoindre efficacement la 3ème ligne de métro ainsi que d'autres lignes du réseau structurant à la Gare de Colomiers.
- Les lignes existantes (Linéo 2, 21, 32, 55, 63, 150) et les lignes qui seront créées d'ici l'arrivée de la 3ème ligne de métro (Ceinture Sud notamment) constitueront des liaisons directes entre cette dernière et les communes de l'ouest : Colomiers (notamment quartier En Jacca avec ligne 55), Tournefeuille (notamment quartier Pahin avec ligne 21), Plaisance-du-Touch, La Salvetat-Saint-Gilles, Brax, Pibrac. Une étude sera menée pour définir dans quelle mesure leurs offres devront être améliorées pour proposer un rabattement attractif sur TAE. Les besoins

toulousains proches des stations de l'ouest (Saint-Martin-du-Touch notamment) seront examinés à cette occasion.

Les modes actifs pour les territoires les plus proches

Les aménagements urbains autour et dans le pôle multimodal de Colomiers doivent être pensés pour privilégier son accessibilité par les modes actifs, marche à pied et vélo. La continuité des trottoirs et aménagements cyclables depuis le centre et les principaux quartiers de la ville constitue un des enjeux de l'attractivité des itinéraires d'accès pour ces modes très efficaces sur des courtes et moyennes distances.

Un parc relais à usage mutualisé pour les habitants captifs de l'automobile qui souhaitent combiner voiture et métro ou voiture et train

Un parc relais d'une capacité de 1 000 places sera construit aux abords de la gare et de la station de métro. Il sera accessible avec un titre de transport urbain.

- *Etudier une connexion efficace entre le quartier des Ramassiers et la station Airbus Colomiers sur les mêmes amplitudes horaires que le métro ;*

➤ Réponse du maître d'ouvrage :

Une voie multimodale passant sous la N124 (voie des Ramassiers) a été aménagée. Elle permettra de relier à pied, à vélo ou en bus la future station de métro et le quartier des Ramassiers.

Cette voie multimodale est d'ores et déjà empruntée par la ligne de bus n°63 et par la Linéo 2.

Fin 2020, une nouvelle ligne de bus, le maillon ouest de la Ceinture Sud, sera mise en service et empruntera cette voie multimodale. Elle reliera de fait le quartier des Ramassiers et la station de métro.

- *Réaliser une liaison souterraine entre la station Airbus Colomiers et le nord de la route de Bayonne*

➤ Réponse du maître d'ouvrage :

Un travail d'étude technique conjoint entre Toulouse Métropole et Tisséo est en cours pour questionner la nécessité et la faisabilité de la traversée souterraine au regard des flux piétons en traversée liés à la 3ème ligne de métro, la saturation du trafic et les problématiques de remontées de files sur la voie rapide. La Ville de Colomiers sera associée au choix du scénario préférentiel.

- *Maintenir tous les usages actuels du PEM Colomiers Gare durant la phase chantier ;*

➤ Réponse du maître d'ouvrage :

Le chantier de construction de la station de métro, d'un puits d'aération et d'un parking en silo sera important. Le maître d'ouvrage s'engage à concevoir un phasage pertinent et concerté avec la commune et les exploitants garantissant un maximum de continuité dans les usages du pôle d'échange.

- *Créer une offre de stationnement de substitution à la hauteur des usages actuels durant la phase chantier ;*

➤ Réponse du maître d'ouvrage :

Le chantier de construction de la station de métro, d'un puits d'aération et d'un parking en silo va nécessiter de disposer d'espaces conséquents pour se dérouler dans des conditions acceptables de coût et de délai pour la collectivité. Le Maître d'Ouvrage s'engage, dans les études à venir, à prendre en compte l'ensemble des fonctionnalités actuelles du PEM comme évoqué ci-avant.

Parmi ces fonctionnalités, le stationnement est sensible car il nécessite de disposer d'espaces importants. Le phasage de réalisation sera une première réponse à ce besoin d'espace ; la recherche de terrains disponibles à proximité pourrait en constituer une autre.

Le maître d'ouvrage s'engage à travailler avec la commune et les exploitants pour définir les solutions les plus pertinentes.

- *Porter une attention particulière aux habitants immédiatement concernés par l'emprise des travaux ;*

➤ Réponse du maître d'ouvrage :

Pendant la phase chantier, le maître d'ouvrage sera particulièrement attentif à limiter la gêne des travaux pour tous les riverains de la 3^{ème} ligne de métro, et notamment pour ceux qui seront proches du chantier du PEM de Colomiers. Un dispositif de médiation de chantier sera mis en place, comprenant des outils de communication et d'information, de dispositifs de prévention des gênes (accès, sécurité, bruit, vibrations, poussières, propreté...). Des médiateurs seront en permanence présents sur le chantier. Ils auront pour mission de faire appliquer le règlement de chantier et de traiter en temps réel les sujets de préoccupation des riverains du chantier

- *Respecter les chartes chantiers propre de la ville*

➤ Réponse du maître d'ouvrage :

Le chantier de la 3^{ème} ligne bénéficiera d'un management environnemental de chantier. Parmi les dispositifs mis en place, un règlement de chantier du maître ouvrage s'imposera à l'ensemble des intervenants du chantier (maître d'œuvre, entreprise de travaux...). Ce règlement de chantier intégrera un volet « chantier propre », qui prendra en compte la charte chantier propre de la ville de Colomiers pour les travaux dans ce secteur.

- *Associer étroitement la ville de Colomiers aux études urbaines.*

➤ Réponse du maître d'ouvrage :

La ville de Colomiers est étroitement associée à une étude urbaine dédiée au secteur de Colomiers Gare.

A ce titre, un atelier de composition urbaine, piloté par Toulouse Métropole, est en cours, dans une démarche partenariale incluant l'ensemble des parties prenantes et notamment Tisséo Collectivités.

Cet atelier, auquel est également associée la ville de Colomiers, a vocation à alimenter le pacte urbain de la 3e ligne.

Le pacte urbain proposera un scénario de développement urbain phasé en vue d'atteindre une cohérence urbanisme-transports à l'échelle des stations, des quartiers et de la 3e ligne dans son ensemble.

3.2 Ville de Blagnac : Délibération du 28 mars 2019 (n° 21-2019-03)

Avis favorable sur l'évaluation environnementale de TAE et CLB assorti d'observations (en italique) avec la réponse du maître d'ouvrage :

- Concernant la phase chantier

La commune rappelle la demande de porter une attention particulière à l'organisation des déviations et à l'interaction entre les divers modes de déplacement en limitant au maximum la gêne occasionnée notamment dans le secteur Jean Maga.

Au stade des études préliminaires, une déviation est envisagée, qui sera susceptible d'être adaptée en fonction des contraintes locales et fera l'objet d'une concertation locale menée par les équipes de la métropole. » La commune demande à être associée à tous les stades de cette concertation locale.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191128-20191127-1-1D-
Date de télétransmission : 28/11/2019
Date de réception préfecture : 28/11/2019

La commune souhaite qu'un contact permanent soit établi entre le médiateur chantier et la ville pour répondre le plus efficacement possible aux doléances des habitants et des entreprises.

➤ Réponse du maître d'ouvrage

La commune sera associée aux différentes phases d'études et de réflexion concernant l'aménagement du pôle d'échange et le phasage des travaux, au travers des instances mises en place pour le pilotage du projet : comité de pilotage sectoriel Blagnac et réunions préparatoires.

- Concernant le stationnement autour de la station Jean Maga

La commune note qu'une étude globale sera menée par Toulouse Métropole.

➤ Réponse du maître d'ouvrage :

Le démarrage de l'étude citée est prévu au premier trimestre 2020. Elle couvrira l'intégralité de la 3ème ligne, donc le secteur du futur pôle d'échange Jean Maga.

- Concernant l'impact sonore et l'ambiance lumineuse du projet sur les habitations

La commune s'interroge sur l'impact en termes de bruit et l'ambiance lumineuse (stations de tramway éclairées) sur les habitants de la résidence Fonta située entre l'avenue Latécoère et la route de Grenade.

La commune note également qu'au niveau de la liaison aéroport express, « trois habitations se trouvent au-dessus des seuils réglementaires » en termes de gêne acoustique. Il est indiqué que « des isolations de façade seront donc à prévoir » si les études affinées le confirment.

➤ Réponse du maître d'ouvrage :

Une attention particulière sera portée dans la conception détaillée dans l'aménagement des abords de la stations Jean Maga, vis-à-vis de la résidence Fonta, tant au niveau des éclairages publics, que vis-à-vis des gênes sonores, lors de la conception des espaces d'attente au niveau des quais tramway

Il est à noter que dans le site de Jean Maga, les rames vont fonctionner à très faible vitesse, et les niveaux sonores produits par les rames en circulations seront très faibles vis-à-vis des seuils réglementaires de infrastructures de transport.

Une étude acoustique fine de vérification sera réalisée en phase de conception détaillée pour définir précisément les mesures préventives à mettre en œuvre et notamment confirmer la nécessité de protection de façades pour les trois bâtis identifiés dans l'étude d'impact.

- Concernant le matériel roulant

La ville prend acte du fait que pour la LAE « le matériel roulant sera à court terme le même que celui utilisé actuellement » et compte sur le fait que cela ne compromettra pas l'augmentation de la fréquence de la ligne T1 et la nécessité d'avoir plus de matériel roulant.

➤ Réponse du maître d'ouvrage :

La mise en place de la Ligne Aéroport Express s'accompagnera d'une amélioration de la desserte de Blagnac par le tram T1.

L'évolution de l'offre T1 à l'horizon de la mise en service de la 3ème ligne de métro est actuellement à l'étude, en concertation avec la Ville de Blagnac.

De nouvelles rames de tram seront acquises pour permettre à la fois le fonctionnement de la Ligne Aéroport Express et l'amélioration de la desserte de Blagnac par le tram T1.

- Concernant l'amplitude horaire de la LAE

Accusé de réception en préfecture 031-253100986-20191128-20191127-1-1D- DE Date de télétransmission : 28/11/2019 Date de réception préfecture : 28/11/2019
--

La commune s'interroge sur la possibilité de circulation de la LAE les week-ends jusqu'à 3 heures du matin et veut s'assurer que, si c'est le cas, il n'y aura pas de gêne particulière provenant de la LAE sur les habitations de proximité.

➤ Réponse du maître d'ouvrage :

L'objectif principal de la Ligne Aéroport Express est la desserte de l'aéroport et de la zone aéroportuaire, dont l'essentiel de l'activité se déroule la journée. Il n'est pas prévu de faire circuler la LAE jusqu'à 3h du matin.

- Concernant la tarification

Il est indiqué que la LAE « fera possiblement l'objet d'une tarification spécifique ». Il est important de veiller au fait que les salariés qui viennent travailler sur la zone aéroportuaire réalisant une correspondance à Jean Maga ne soient pas pénalisés par celle-ci.

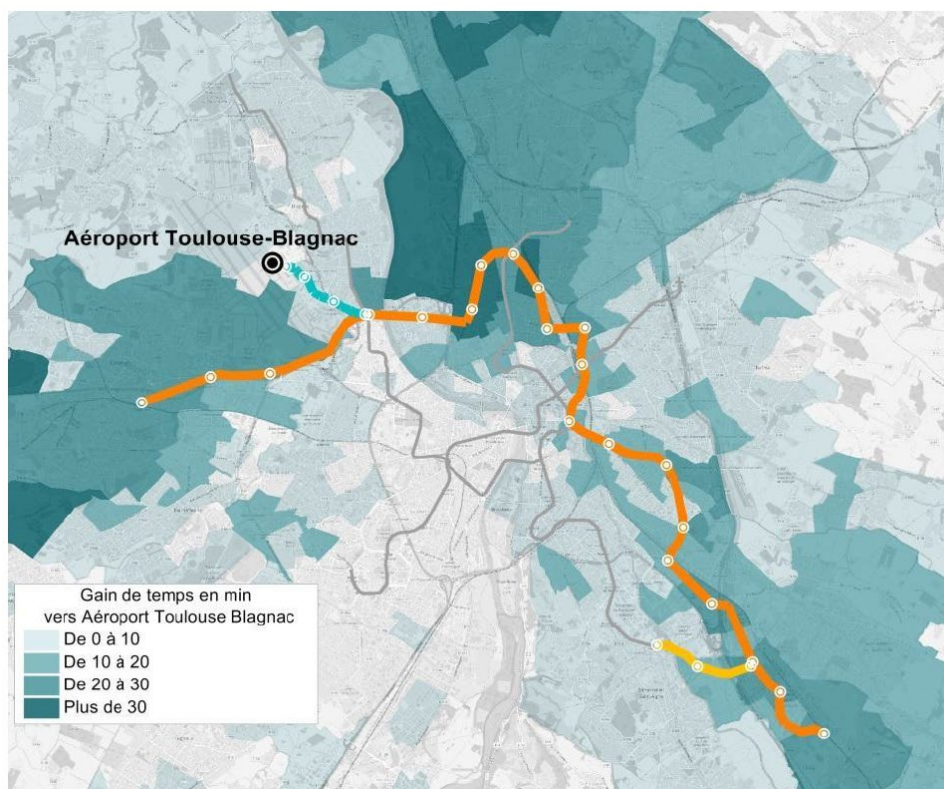
➤ Réponse du maître d'ouvrage :

La Ligne Aéroport Express (LAE) desservira 4 stations : Aéroport, Daurat, Nadot et Jean Maga (connexion 3ème ligne de métro et tram T1). Les rames de la LAE circuleront sur les infrastructures actuellement utilisées par le tram T2.



Combinée à la 3ème ligne de métro, la Ligne Aéroport Express permettra une amélioration de la desserte de l'aéroport et de la zone aéroportuaire :

- Une amélioration de la fréquence de passage des rames (5 minutes avec LAE contre 9 minutes en 2019 avec T2) ;
- Des gains de temps de transport très importants depuis l'ouest, le nord et les sud-est de l'agglomération, grâce à la connexion avec la 3ème ligne de métro (voir ci-dessous carte isochrone du livre 3, pièce G, page 71)



Légende : Gain de temps grâce aux projets TAE et CLB pour accéder à l'Aéroport Toulouse-Blagnac (Source : dossier d'enquête, livre 3, pièce G, page 71)

La mise en place de la LAE permettra en outre une amélioration de la desserte de Blagnac, actuellement à l'étude. Cette évolution sera possible car, à la différence des lignes de tram T1 et T2 qui circulent en tronc commun entre Palais de Justice et Maga, le tram T1 et la LAE seront exploités sur des infrastructures distinctes.

Par délibération D.2018.02.07.1.1, Tisséo Collectivités s'est engagé à mettre en place une tarification attractive pour les différents usages de la Ligne Aéroport Express. Les principes de cette tarification pourraient être les suivants :

- Pour les salariés de la zone aéroportuaire : un abonnement incluant la liaison aéroport au prix de l'abonnement Tisséo métro+tram+bus (prix au 31/07/19 : 51€ pour 31 jours).
- Pour les autres usagers réguliers de la LAE : un abonnement incluant la liaison aéroport au prix de l'abonnement actuel Tisséo métro+tram+bus+navette aéroport (prix au 31/07/19 : 61,20€ pour 31 jours).
- Pour les usagers occasionnels de la LAE : un ticket « liaison aéroport » à un prix attractif et concurrentiel :
 - Le prix du ticket sera sensiblement inférieur au prix du déplacement en taxi (25€ à 30€ depuis le centre de Toulouse) et en voiture personnelle (prix du stationnement compris entre 16€ et 20€ pour une journée et entre 30€ et 55€ pour un week-end).
 - Le prix du ticket sera égal ou inférieur aux tarifs en vigueur dans la plupart des autres agglomérations françaises, européennes et mondiales (entre 8€ et 10€ à Bordeaux, Lille, Marseille, Nantes et Bruxelles) et inférieur au tarif en vigueur à Paris et à Lyon (14,90€ entre Paris et Orly via Orlyval, 10,30€ entre Paris et Roissy CDG via RER B, 15,90€ entre Lyon et aéroport St Exupéry via Rhône Express).

A titre indicatif, l'hypothèse retenue pour réaliser l'étude de soutenabilité budgétaire était de 8€ TTC, c'est-à-dire le prix actuel du ticket « 1 déplacement aéroport ».

L'enjeu économique de cette tarification spécifique de LAE est important : le surplus de recettes serait de +16M€ à l'horizon 2026 (première année pleine d'exploitation). Les charges d'exploitation liées à la desserte de l'aéroport seront en partie couvertes par les touristes et les usagers professionnels.

Accusé de réception en préfecture
03/12/2019 11:27-1-1D-DE
Date de télétransmission : 28/11/2019
Date de réception préfecture : 28/11/2019

l'agglomération, limitant de ce fait le financement de cette offre par les contribuables de l'agglomération. La tarification LAE permettra ainsi le financement :

- Du fonctionnement de LAE ;
- De la construction de LAE ;
- De l'aménagement de la connexion entre LAE et la 3ème ligne de métro.
- Concernant le réseau bus associé

Concernant la restructuration du réseau bus, il est important de la travailler dès aujourd'hui sans attendre le calendrier annoncé en 2021 afin de pouvoir réserver l'emprise nécessaire autour du pôle multimodal Jean Maga.

➤ Réponse du maître d'ouvrage :

Le pôle d'échange de Jean Maga accueillera la 3ème ligne de métro, la Ligne Aéroport Express et le tram T1. Il offrira ainsi de nombreuses possibilités d'accès rapide au reste de l'agglomération toulousaine.

Les réflexions relatives à la restructuration du réseau de bus dans cette partie de l'agglomération ont été initiées avec Toulouse Métropole et la Ville de Blagnac. L'opportunité d'accueillir des bus au sein du pôle d'échange de Jean Maga est partagée.

Ces réflexions anticipées permettent de travailler dès à présent, en partenariat avec la Ville de Blagnac et Toulouse Métropole, à la réservation des emprises nécessaires pour réaliser un pôle d'échange correctement inséré dans son environnement urbain et performant pour les usagers qui le fréquenteront.

- Concernant les modes actifs

Quant à la problématique des modes doux, il est d'ores et déjà important de définir de manière précise l'ensemble de projets d'aménagements cyclables ou piétons nécessaires pour assurer un maillage efficace qui permettra d'inciter les usagers du métro à réaliser les connexions piétons + métro ou vélo+ métro et, ainsi, diminuer l'impact sur la circulation générale et le cadre de vie dans le secteur Jean Maga et au-delà.

La commune a bien noté que c'est Toulouse Métropole qui prendra à sa charge les diverses études et réalisations sauf pour l'amorce de la piste cyclable bi-directionnelle route de Grenade et pour l'aménagement piéton vélo sur ouvrage permettant un franchissement confortable et sécurisé de l'A621 et du Touch, depuis la station vers les Arènes Romaines, ces deux opérations étant inscrites dans le cadre du projet TAE. Elle attend de Toulouse Métropole, l'établissement d'un calendrier précis des études et réalisations.

➤ Réponse du maître d'ouvrage :

Toulouse Métropole prendra à sa charge l'ensemble des études relatives aux modes actifs autour de la station Jean Maga, et notamment le franchissement confortable et sécurisé de l'A621 et du Touch. Toulouse Métropole s'engage à une réalisation de ces cheminements à la mise en service du métro.

D'une manière plus générale, le « pacte urbain 3e ligne de métro, Ligne Aéroport Express et Connexion Ligne B » élaborera des propositions visant à améliorer l'accessibilité multimodale aux transports en commun

- Concernant le positionnement de la station « Aéroport » sur la LAE

La commune note qu'une concertation étroite est menée avec l'aéroport pour définir le meilleur positionnement de cette station.

➤ Réponse du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage sera en concertation continue avec l'aéroport. Toutefois aucun schéma directeur d'évolution de l'aéroport approuvé n'a été porté à connaissance du maître d'ouvrage.

Compte-tenu de l'importance du nombre de passagers de l'aéroport qui emprunteront la LAE (environ 20 à 25% des usagers de la LAE), le maître d'ouvrage restera attentif aux projets qui lui seront soumis par l'aéroport afin d'y apporter sa compétence transport en commun et d'évaluer les évolutions nécessaires aux infrastructures à moyen/long terme.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191128-20191127-1-1D-
DE
Date de télétransmission : 28/11/2019
Date de réception préfecture : 28/11/2019

- Concernant le viaduc entre les stations « Nadot » et « Daurat » sur la LAE

La commune rappelle qu'elle prend acte du fait que le viaduc entre les stations Nadot et Daurat ne sera pas réalisé car les études ont montré que la congestion du carrefour Dewoitine n'est pas liée au tramway. La commune demande toutefois de programmer des interventions ciblées, au-delà de celles déjà programmées par Toulouse Métropole, et, notamment, pour les modes doux, afin de décongestionner le secteur. La commune rappelle également que l'étude de circulation multimodale sur le secteur sud de la commune n'englobe qu'en partie le secteur traversé par la future LAE

➤ Réponse du maître d'ouvrage :

La commune de Blagnac est sujette à des conditions de circulations de plus en plus complexes, du fait :

- de sa situation géographique, enserrée entre la Garonne et la zone aéroportuaire
- de l'attractivité des zones d'emploi situées sur son territoire et à proximité
- de la présence d'infrastructures routières structurantes mais néanmoins saturées en heures de pointe, qui poussent les automobilistes à rechercher des itinéraires alternatifs, au sein même de la commune.

Cette situation a conduit à lancer plusieurs programmes d'études et de travaux, sur différents secteurs et à différentes échelles, pour améliorer l'accessibilité tous modes :

- Opérations dites de la Desserte Nord-Ouest ;
- Etude urbaine prospective dans les territoires desservis par le tramway et enjeux sur son exploitabilité et la sécurité de son insertion urbaine ;
- Etude de circulation multimodale de Blagnac sud, qui conduit à proposer des modifications de sens de circulation pour limiter le transit et faciliter l'insertion d'itinéraires cyclables ;
- Projet de développement d'ATB, conduisant à ajuster le fonctionnement du giratoire Dewoitine ;
- Mise en œuvre du PARM (Plan d'Aménagement des Routes Métropolitaines), avec la réalisation du prolongement de la RD902 – RD 2 et la création d'un nouveau franchissement de la Garonne.

- Concernant l'évolution du cadre de vie paysager

La commune insiste sur l'importance de maintenir un ensemble arboré afin de protéger les habitations de la voie rapide.

➤ Réponse du maître d'ouvrage :

L'aménagement paysager du carrefour Jean Maga sera conçu en lien avec les services de la métropole et de la commune. Les ambitions paysagères des opérations d'aménagement autour des stations de la 3ème ligne de métro s'appliqueront pleinement à la station Jean Maga, et une attention particulière sera portée à la problématique soulevée du rideau d'arbres. Le cas échéant un rideau d'arbres faisant écran visuel pourrait être reconstitué dans ce secteur.

3.3 Ville de Toulouse Délibération du 22 mars 2019 (n° 1.1)

Avis favorable sur l'évaluation environnementale de TAE et CLB

3.4 Toulouse Métropole Délibération du 11 avril 2019 (DEL-19-DB-0210)

Avis favorable sur l'évaluation environnementale de TAE et CLB

3.5 Ville de Labège Délibération du 20 mars 2019 (017D-2019)

Avis favorable sur l'évaluation environnementale de TAE et CLB

3.6 Ville de Ramonville Délibération du 13 mars 2019 (2019/Mars/12)

Avis favorable sur l'évaluation environnementale de TAE et CLB

Accusé de réception en préfecture 031-253100986-20191128-20191127-1-1D-DE Date de télétransmission : 28/11/2019 Date de réception préfecture : 28/11/2019
--

3.7 SICOVAL Délibération du 9 avril 2019 (n° S201904025)

Avis favorable sur l'évaluation environnementale de TAE et CLB

3.8 Conseil Départemental de la Haute-Garonne Délibération du 4 avril 2019 (n°256497)

Avis sur l'évaluation environnementale de TAE et CLB assorti de question et d'observations :

- *Articulation avec les transports interurbains : assurer une meilleure prise en compte du réseau bus interurbains et de la gare routière pour les autocars*

➤ Réponse du maître d'ouvrage : TC

Le projet de 3^{ème} ligne de métro intègre les enjeux des connexions avec les transports interurbains train ou car.

Dans le cadre du projet Toulouse Euro Sud Ouest, une étude relative à l'articulation entre le réseau urbain et les transports interurbains routiers, aujourd'hui majoritairement organisés en rabattement vers la gare routière Matabiau a été lancée. Cette étude, pilotée par le Conseil Départemental, est menée en collaboration étroite avec Tisséo Collectivités, la Région Occitanie, Toulouse Métropole et Europolia.

Elle a permis d'identifier le potentiel de rabattement des cars interurbains vers les différentes stations du réseau urbain structurant (y compris les stations de 3^{ème} ligne) et de faire une première évaluation du potentiel d'accueil de ces stations (fonciers, facilité d'accès...).

Cette approche, ainsi que les besoins exprimés par les conseils régional et départemental est prise en compte dans les études menées sur les pôles d'échanges de la 3^{ème} ligne de métro.

- *Participation du Département : préciser que la participation du département s'élève à 201 millions d'euros pour l'ensemble du Projet Mobilités 2020.2025.2030 dont 102 millions d'euros pour TAE et 65 millions pour CLB.*

➤ Réponse du maître d'ouvrage :

Tisséo Collectivités confirme que la participation du Département s'élève à 201 millions d'euros pour l'ensemble du Projet Mobilités 2020.2025.2030 dont 102 millions d'euros pour l'opération TAE et 65 millions pour l'opération CLB. Cette décomposition était précisée dans le dossier d'enquête publique (livre 3, pièce G, page 119).

- *Adéquation des moyens prévus pour répondre au besoin de report modal (nombre de P+R et dimensionnement)*

➤ Réponse du maître d'ouvrage :

Les P+R constituent un équipement particulièrement intéressant pour optimiser l'organisation de la mobilité au sein d'une agglomération.

Ils présentent des avantages pour chacun des acteurs de la mobilité :

- Pour l'usager : les P+R constituent une offre de stationnement en amont de la zone de congestion et permettent de réduire les temps de parcours entre périphérie et cœur d'agglomération, où il est parfois difficile de se stationner.
- Pour les territoires : le rabattement des automobilistes vers les P+R réduit la longueur des trajets en voiture et contribue à limiter les nuisances associées (congestion, pollution atmosphérique et sonore, etc.).

- Pour Tisséo Collectivités : les P+R augmentent l'aire de chalandise des stations et attirent de nouveaux usagers, qui ne peuvent pas réaliser l'intégralité de leur trajet en transports en commun. La fréquentation du réseau est optimisée et la rentabilité des investissements publics réalisés maximisée.

Néanmoins, les P+R comportent également des inconvénients :

- Un coût élevé, notamment si des acquisitions foncières sont nécessaires ;
- Des incidences sur le fonctionnement du réseau routier aux abords du P+R en période de pointe ;
- Des incidences sur la qualité de l'air et l'environnement sonore le long des itinéraires d'accès au P+R ;
- Une perturbation de l'équilibre entre les différents modes de rabattement puisque l'accès en voiture est souvent perçu plus rapide ou plus confortable que l'accès en bus ou en vélo ;
- Des incidences sur l'aménagement du territoire dans la mesure où la création de P+R contribue à étendre l'aire de chalandise des stations à des territoires périphériques qui deviennent ainsi plus attractifs.

De plus, les enquêtes démontrent que les usagers des P+R ne sont pas toujours ceux pour qui ces équipements ont été construits. Bien qu'ils s'adressent en priorité aux habitants de l'agglomération qui ne disposent pas de mode de rabattement performant pour rejoindre le métro, une partie non négligeable de ses usagers habitent à proximité immédiate du P+R et pourraient rejoindre la station de métro à pied, à vélo ou en bus.

Ainsi, la création de P+R en accompagnement du projet de métro représente une opportunité qu'il convient de saisir avec précaution. La localisation de ces équipements doit tenir compte des enjeux d'accessibilité et d'évitement des impacts négatifs. Leur dimensionnement relève du compromis : il faut permettre aux habitants des territoires périphériques, qui ne sont pas toujours bien desservis par les transports en commun, d'accéder rapidement au métro ; mais il faut également limiter les impacts négatifs (congestion, bruit, émission de polluants, étalement urbain, etc.) et maîtriser les coûts d'investissements. Enfin, leur gestion doit être organisée pour que les usagers réels de ces équipements correspondent aux usagers ciblés, c'est-à-dire les habitants qui sont captifs de la voiture pour accéder au métro.

Trois approches ont été mises en œuvre pour préciser le dimensionnement des P+R envisagés dans le cadre du projet :

- Une première approche qui repose sur l'analyse des « bassins versants » de chacun des P+R ;
- Une deuxième approche qui repose sur l'analyse des flux de véhicules pénétrants dans l'agglomération ;
- Une troisième approche visant à expliciter les modes de rabattement alternatifs et les incidences négatives probables des P+R envisagés.

Ces analyses sont détaillées dans le dossier d'enquête publique, en particulier dans la pièce F12, à partir de la page 3249.

- *Perspectives de développement des ouvrages de multimodalité des lignes A et B (en particulier la saturation des parcs relais existants).*

➤ Réponse du maître d'ouvrage :

Tisséo Collectivité a approuvé un schéma directeur des P+R Horizon 2020 qui est en cours de déploiement et qui vise à :

- Améliorer la gestion des 8 P+R sur la ligne A et B du métro pour redonner la priorité aux utilisateurs des transports en commun, avec :
 - La restitution de 1 200 places occupées par des véhicules ventouses aux usagers du réseau Tisséo depuis 2017
 - La mise en œuvre du projet de renouvellement du système de gestion des barrières qui sera mis en service en janvier 2020 sur la totalité des parcs relais. Il va permettre de fiabiliser l'information voyageur sur la disponibilité, d'automatiser le fonctionnement et le contrôle des usages 24h/24h et 7j/7 et d'offrir de nouveaux services.
- Renforcer la capacité de rabattement : outre les 250 places supplémentaires de Borderouge (mise en service septembre 2019), un parc relais de 500 places sera mis en service

Accusé de réception en préfecture
 153100986-20191128-20191127-1-1D-
 Date de télétransmission : 28/11/2019
 Date de réception préfecture : 28/11/2019

en lien avec Téléo sur le site de l'Oncopole, et un ouvrage de stationnement permettra une augmentation de capacité de 400 places sur le site de Basso Cambo en 2021, soit +1 150 places au total sur le réseau lourd, auxquelles s'ajoutent +750 places au contact du réseau Linéo ;

- Décliner la stratégie Mobilités, avec le développement d'aires d'embarquement covoiturage (Ramonville, Borderouge, Basso Cambo, Oncopole), de l'autopartage, de parcs à vélos sécurisés (UPS, Borderouge, Basso Cambo, Oncopole), et de l'électromobilité via un appel à initiatives privées pour la mise en place d'infrastructures de recharges de véhicules électriques dans les P+R des 4 terminus métro (Borderouge, Basso Cambo, Ramonville, Balma-Gramont).

Ces actions seront poursuivies à l'horizon 2025 sur les lignes A et B du métro. La stratégie des PEM-P+R à l'horizon 2025 (délibération prise en avril 2019) vise à :

- Conforter un rabattement de masse au contact du réseau routier primaire. En particulier la poursuite de l'extension de la capacité du parc-relais de Borderouge est précisée : +200 places, portant ainsi la capacité totale à 1 600 places.
- Accompagner la mutation progressive des usages des P+R existants en cœur d'agglomération par l'intermédiaire de Parkings Mixtes, au rythme du développement urbain et de la politique de stationnement.
- *Concernant les modes de déplacement actif, le dossier aurait gagné en lisibilité en proposant une analyse multimodale (et notamment modes doux) des nouvelles stations dans leur contexte élargi. Il est également à regretter que l'ouvrage de franchissement de la CLB au niveau des axes A61/A620 Hers n'ait pas fait l'objet d'une opportunité de réflexion d'un franchissement mixte métro/ modes doux*

➤ Réponse du maître d'ouvrage :

Le sujet de l'opportunité d'une réflexion d'un franchissement mixte métro / mode doux, qui a émergé lors de la concertation menée début 2018 sur l'opération CLB, est traité par le maître d'ouvrage dans le dossier d'enquête publique dans les livres 2 (pièce C) et 3 (pièce E).

Il y précise les raisons techniques, de sécurité, et financières qui, après études de faisabilité, l'ont conduit à ne pas retenir cette possibilité.

Par ailleurs, le maître d'ouvrage précise qu'il mène en parallèle une réflexion autour du schéma directeur cyclable d'agglomération qui s'est notamment concrétisée au travers d'un point d'information lors du comité syndical du 3 juillet 2019. Ce schéma devrait être approuvé en fin d'année 2019 et comprendra un Réseau Express Vélo de 13 « lignes ».

3.9 Syndicat Départemental d'Energie de la Haute Garonne Délibération du 26 mars 2019

Avis favorable sur l'évaluation environnementale de TAE et CLB assorti d'une demande (en italique) avec la réponse du maître d'ouvrage :

- *Demande la prise en compte de toute démarche relative à la transition énergétique, notamment les prescriptions du SDHEG en vigueur lors de la conception des éclairages publics*

➤ Réponse du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage prendra en compte les recommandations et prescriptions du SDGEH pour les éclairages publics. Une démarche similaire sera également appliquée à l'intérieur des stations et l'éclairage de balisage de sécurité de la voie.

3.10 SMEAT : Syndicat Mixte d'Etudes pour la déclaration et mettre en œuvre le Schéma de Cohérence Territoriale de la Grande Agglomération - Délibération du 24 avril 2019

- *Il est relevé que le projet TAE- CLB n'appelle pas de mise en compatibilité du SCOT*
- *Qu'en application du principe Eviter Réduire Compenser, les mesures compensatoires écologiques du projet apparaissent très résiduelles et font l'objet d'un dispositif visant à se faire connaître et valoriser des espaces naturels et agricoles*

Accusé de réception en préfecture
031-253100980-20191128-20191127-1-1D-
DE
Date de télétransmission : 28/11/2019
Date de réception préfecture : 28/11/2019

3.11- Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire - Courrier du 17 avril 2019

Aucune observation sur la traversée du site classé du Canal du Midi à ce stade, mais nécessité d'une nouvelle saisine avant la délivrance de la DUP.

➤ Réponse du maître d'ouvrage

La préfecture sollicitera de nouveau l'avis du ministère de la Transition Ecologique et Solidaire sur la traversée du site classé du canal du Midi avant la Déclaration D'utilité Publique

4- OBJET ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Par courrier du 7 février 2019, Tisséo Collectivités et Tisséo Ingénierie ont saisi Monsieur le Préfet afin de solliciter l'organisation d'une enquête publique sur le projet Toulouse Aerospace Express et Connexion Ligne B ayant pour objet :

- Pour Toulouse Aerospace Express :
 - o la déclaration d'utilité publique ;
 - o la mise en compatibilité des PLU de Colomiers, Blagnac, Toulouse, Labège et PLUI-H de Toulouse Métropole ;
 - o la détermination des parcelles à déclarer cessibles.
- Pour Connexion Ligne B :
 - o la déclaration d'utilité publique ;
 - o la mise en compatibilité des PLU de Labège et Ramonville (pour Ramonville, PLU actuellement en vigueur et celui en cours de révision) ;
 - o la détermination des parcelles à déclarer cessibles.

Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Toulouse a désigné le 26 février 2019, la Commission d'enquête constituée comme suit :

- Monsieur Bernard DORVAL Président,
- Monsieur Elie LUBIATTO, membre titulaire,
- Monsieur Michel BUSQUERE, membre titulaire

L'arrêté préfectoral prescrivant l'enquête publique ayant pour objet, pour l'opération « TAE » : la déclaration d'utilité publique de l'opération ; la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) applicables pour les communes de Colomiers, Blagnac, Toulouse et Labège et du plan local d'urbanisme intercommunal, valant programme local de l'habitat (PLUI-H) de Toulouse Métropole ; la détermination des parcelles à déclarer cessibles ; pour l'opération « CLB » : la déclaration d'utilité publique de l'opération ; la mise en compatibilité des PLU des communes de Labège et de Ramonville-Saint-Agne (pour cette dernière, du PLU actuellement en vigueur et de celui en cours de révision) ; la détermination des parcelles à déclarer cessibles, a été pris le 30 avril 2019 venant se substituer à l'arrêté du 17 avril 2019, et fixant la période d'enquête publique du jeudi 6 juin 2019 au jeudi 18 juillet 2019

Conformément aux dispositions de l'article L123-1 du code de l'environnement, l'enquête publique est destinée « à assurer l'information du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement ... Les observations et propositions parvenues pendant le délai de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision. »

Ainsi, les commissaires enquêteurs se sont tenus à la disposition du public sur les lieux d'enquête tels que précisés dans l'arrêté aux dates suivantes :

- Au siège de Tisséo-Collectivités, sis 7, esplanade Compans-Caffarelli, à Toulouse :
 - o le jeudi 6 juin 2019 de 9h00 à 12h00
 - o le jeudi 18 juillet 2019 de 14h00 à 17h00
- À la mairie de Colomiers sise 1 place Alex-Raymond à Colomiers :
 - o le jeudi 6 juin 2019 de 14h00 à 17h00
- À la mairie de Labège, sise rue de la croix rose à Labège :
 - o le samedi 22 juin 2019 de 9h00 à 12h00
- Au siège de Toulouse Métropole, sis 6 rue René Leduc à Toulouse :
 - o le mercredi 26 juin 2019 de 9h00 à 12h00
- À la Maison de la Citoyenneté Sud-Est sise Site Niel, 81 rue Saint Roch à Toulouse :
 - o le mercredi 26 juin 2019 de 14h00 à 17h00
- À la Maison de la Citoyenneté Nord sise 4 place du marché aux cochons à Toulouse :
 - o le mercredi 3 juillet 2019 de 9h00 à 12h00
- À la mairie de Blagnac sise 1 place des arts à Blagnac :
 - o le mercredi 3 juillet 2019 de 14h00 à 17h00
- À la Maison de la Citoyenneté Centre, sise 5 rue Paul Mériel à Toulouse :

Accusé de réception en préfecture 031-253100986-20191128-20191127-1-1D- DE Date de télétransmission : 28/11/2019 Date de réception préfecture : 28/11/2019
--

- le lundi 8 juillet 2019 de 9h00 à 12h00
- À la Maison de la Citoyenneté Est sise 8 bis avenue du Parc à Toulouse :
 - le lundi 8 juillet 2019 de 14h00 à 17h00
- Au siège du Sicoval, sis 65 rue du Chêne Vert, à Labège :
 - le lundi 15 juillet 2019 de 9h00 à 12h00
- À la mairie de Ramonville Saint-Agne sise place Charles de Gaulle à Ramonville Saint-Agne :
 - le lundi 15 juillet 2019 de 14h00 à 17h00
- À la Maison de la Citoyenneté Rive Gauche 20 place Jean-Diebold, à Toulouse :
 - le jeudi 18 juillet 2019 de 9h00 à 12h00

Les observations du public pouvaient être faites sur le registre papier déposé sur les lieux d'enquête, sur le registre numérique, par courrier postal adressé à l'attention du président de la commission d'enquête au siège de l'enquête Tisséo Collectivités, 7 esplanade Compans Caffarelli à Toulouse.

Durant les 13 permanences qu'a tenues la commission d'enquête, 360 personnes ont été reçues.

La commission d'enquête a procédé à quelques entretiens durant l'enquête avant de rendre son rapport et ses conclusions :

- Le 6 juin 2019, à l'occasion de la permanence à Colomiers, la Commission d'enquête a pu rencontrer Madame Karine TRAVAIL-MICHELET, maire de Colomiers, et évoquer le projet.
- Le 22 juin 2019, la Commission d'enquête rencontrait, en début d'après-midi le sénateur Claude RAYNAL. Celui-ci remettait aux commissaires enquêteurs un dossier, très complet, portant sur la "soutenabilité budgétaire" de l'opération, qu'il commentait.
- Le 26 juin 2019, la Commission d'enquête rencontrait, de 8 H à 9 H, Jean Luc MOUDENC, maire de Toulouse et Président de Toulouse Métropole, Jean Michel LATTES, Président de Tisséo Collectivités, au siège de Toulouse Métropole, 6 rue René Leduc à Toulouse.
- Le 3 juillet 2019, la Commission d'enquête rencontrait au siège de Tisséo Collectivités, Sacha BRIAND, Vice-Président en charge des finances, la directrice générale des services de Tisséo Collectivités et le directeur juridique de Tisséo Collectivités. Cette entrevue a permis à la commission de mieux appréhender les éléments financiers de l'opération, en particulier sur sa soutenabilité budgétaire et financière.
- Le 8 juillet 2019, la Commission d'enquête rencontrait Jean Michel LATTES, Président de Tisséo Collectivités, Francis GRASS, PDG de Tisséo Ingénierie, Jacques OBERTI, Président du SICOVAL.
- Le 23 juillet 2019, la Commission d'enquête se faisait accompagner de représentants de Tisséo Ingénierie et de Toulouse Métropole et se rendait sur quelques sites prévus pour le passage du métro.
- Le 30 juillet 2019, la Commission d'enquête rencontrait dans l'après-midi un représentant de la Direction Territoriale Occitanie de SNCF Réseau afin d'évoquer la complémentarité entre le métro et le réseau ferroviaire, le projet AFNT.
- Le 26 août 2019, la Commission d'enquête rencontrait le Directeur Général Délégué Infrastructures et Mobilités au Conseil Régional Occitanie pour évoquer la complémentarité des modes de transport.

La Commission d'enquête a indiqué n'avoir rencontré aucune difficulté et que les lieux de permanence étaient satisfaisants, accessibles et permettaient de recevoir de manière correcte toutes les personnes qui l'ont souhaité.

Tous modes d'expression confondus, l'enquête publique a recueilli 1882 contributions, dont 1505 sur le registre dématérialisé, 273 sur les registres papier, 65 par la messagerie électronique, et 39 par courrier. Par ailleurs est parvenu au siège de l'enquête, Tisséo Collectivités, un courrier daté du 18 juillet 2019 émanant de l'Institut National de l'Information Géographique et Forestière posté le 19 juillet 2019 (selon le cachet de la poste) soit hors délai et donc non pris en compte par la Commission d'enquête. Ce même courrier a également été réceptionné par la Préfecture le 24 juillet 2019.

Les contributions proviennent essentiellement de particuliers. Quelques associations ont rendu un avis sur le projet, ainsi des partenaires ou organisation professionnelles, des élus ou des partis politiques.

Comme indiqué par la commission d'enquête, parmi toutes les contributions visées par le projet, 52,7 % sont très favorables, favorables ou favorables avec réserves simples ou fortes, 10 % en attendant des réserves et 37,3 % sont défavorables.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191128-20191127-1-1D-
DE
Date de réception en préfecture : 28/11/2019
Date de réception préfecture : 28/11/2019

inquiétudes sans position tranchée, 27.9 % sont défavorables, 9.4% ne se prononcent pas ou ne concernent pas le projet.

A l'issue de l'enquête, le procès-verbal de synthèse des contributions recueillies pendant l'enquête publique unique a été remis aux représentants de Tisséo le 26 juillet 2019, auquel il a été répondu le 9 août 2019 par un mémoire en réponse du maître de l'ouvrage apportant des réponses circonstanciées à l'ensemble des observations (reçu par la commission le 10 août 2019).

5- RESULTATS DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Sur la base des observations recueillies, des réponses apportées par le maître de l'ouvrage et de ses propres analyses, la commission d'enquête a remis son rapport d'enquête ainsi que ses avis et conclusions motivés qui ont été rendu publics par la préfecture le 11 octobre 2019.

Après l'analyse des avantages et des inconvénients du projet, la commission d'enquête a émis un **AVIS FAVORABLE** à l'opération de 3^{ème} Ligne de métro et de la Ligne Aéroport express pour chacun des 3 objets de l'enquête, ces avis étant assortis :

- **Pour la déclaration d'utilité publique :**

- De deux réserves relatives à :

- o Maintien des alignements d'arbres à François Verdier
- o Réduction de la capacité du P+R projeté Dans le quartier des Sept Deniers,

- De sept recommandations relatives à :

- o La recherche d'alternatives en plusieurs autres endroits, notamment Limayrac et Les Ormeaux, permettant d'épargner la destruction d'arbres ou d'espaces végétalisés.
- o La prise en compte des réflexions des association ou de collectifs en liaison avec les habitants pour finaliser le projet sur les secteurs de Layrac, Sept Deniers, la Vache, Limayrac, Montaudran, Labège. En effet, l'arrivée dans certains quartiers du métro avec la réalisation des stations va entraîner des modifications dans le comportement des usagers. Plusieurs associations et collectifs de quartier ont dans le cadre de l'enquête mené des réflexions intéressantes sur les accès, la sécurité, l'environnement.
- o L'étude des alternatives moins pénalisantes pour les emplacements des ouvrages annexes suivants : 04, 09, 11, 14, 15,
- o Pour plusieurs stations servant de points d'appui multimodal, à assurer dans la plus grande sécurité les liaisons entre les divers modes de transports, sans trajet excessif pour les usagers,
- o Lors de la mise au point définitive du projet d'exécution, poursuivre les mises en cohérence des diverses modalités de transport et de stationnement avec les responsables des transports public, SNCF, Conseil Régional, ...
- o Prévoir des caractéristiques géométriques (profil en long notamment) pour une éventuelle extension de la ligne à Colomiers,
- o La mise en œuvre d'une stratégie volontaire et cohérente avec l'urbanisation future pour accompagner le projet de métro.

- **Pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme :**

- D'une recommandation relative l'adaptation des documents initiaux suite aux modifications apportés au projet dans le cadre de la DUP

- **Pour la détermination des parcelles à déclarer cessibles :**

- D'une recommandation relative l'adaptation des documents initiaux suite aux modifications apportés au projet dans le cadre de la DUP

6- PRISE EN CONSIDERATION DU RAPPORT ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE ET DES OBSERVATIONS DU PUBLIC / RESULTATS DE LA CONSULTATION DU PUBLIC

6.1- Au titre de la déclaration d'utilité publique

La commission d'enquête émet un Avis Favorable à la déclaration d'utilité publique de l'opération de 3^{ème} Ligne de métro et de la Ligne Aéroport Express, assorti de deux réserves et de sept recommandations auxquelles le maître de l'ouvrage répond comme suit.

Il conviendra également de se reporter au **tableau de synthèse joint en annexe 1** identifiant les modifications apportées à l'opération au regard des observations formulées en cours d'enquête et des conclusions de la commission d'enquête publique. L'annexe 2 de la présente délibération reprend le plan général des travaux mis à jour au regard des engagements du maître de l'ouvrage pris ci-après.

6.1.1 LEVEE DES RESERVES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

De nombreuses contributions ayant été formulées sur les secteurs de François Verdier et des Sept Deniers, la commission d'enquête a décidé de formuler des réserves que le maître d'ouvrage entend lever comme suit :

- *Reserve 1 • A François Verdier la commission demande au maître d'ouvrage de maintenir l'alignement des arbres*

➤ Réponse du maître d'ouvrage

Compte tenu des observations du public et de la préoccupation de conserver les arbres, une étude complémentaire de repositionnement de la station a été menée afin de trouver une alternative technique permettant le maintien des alignements d'arbres de François Verdier dans ce secteur très contraint. Deux familles de solutions ont été étudiées avec une incidence soit sur le bâti, soit sur les axes de circulation. Suite à l'enquête publique, ces familles de solutions ont été présentées lors de réunions de dialogue en septembre / octobre 2019.

Une solution, consistant en une configuration compacte de la station, permet de déplacer la station au nord du monument aux Combattants, au carrefour entre la rue de Metz et le boulevard Carnot et de permettre le maintien des alignements d'arbres des allées François Verdier tout en améliorant la connexion avec la ligne B en rapprochant les deux stations.

Cette solution aura une incidence en phase travaux sur les conditions de circulation locale du carrefour Carnot / Metz. Le maître d'ouvrage les analysera finement lors des phases d'études détaillées en lien avec Toulouse Métropole pour réduire la gêne des usagers dans ces axes très circulés. Un plan de gestion de circulation en phase travaux à l'échelle du projet de 3^{ème} ligne sera mis en œuvre.

Cette solution nécessite également un léger décalage du tracé en tunnel, sur environ 1,2 km linéaire à l'ouest du tracé présenté à l'enquête publique (soit 3% du linéaire total).

L'ensemble de ces adaptations permettent de maintenir l'alignement des arbres en site inscrit et zone de patrimoine remarquable.

En conséquence, la reprise du projet de la station François Verdier apporte incontestablement une amélioration de l'opération TAE sans en altérer l'économie générale.

Le maître d'ouvrage retient cette solution pour lever la réserve de la commission d'enquête sur le maintien de l'alignement d'arbres de François Verdier et prendre en considération les résultats de la consultation du public.

- **Réserve 2** : Dans le quartier des Sept Deniers la commission d'enquête demande au maître d'ouvrage de réduire la capacité du P+R projeté.

➤ **Réponse du maître d'ouvrage**

Le maître d'ouvrage s'engage à réduire la capacité du P+R associé à la station de Sept Deniers, initialement prévue à 300 places dans le dossier d'enquête publique. Cette réduction de capacité permet, dans un cadre topographique contraint, la mise en œuvre d'un pôle d'échange composé :

- **D'un P+R d'une capacité réduite à 100 places** au lieu des 300 places initialement prévues dans le dossier d'enquête, avec des aménagements paysagers qualitatifs et une imperméabilisation des sols réduite.

Mais également, comme indiqué dans le dossier d'enquête (éléments inchangés) :

- De quais dédiés à l'accueil des bus ;
- De stationnements dédiés aux vélos ;
- D'une aire de dépose/reprise de 20 places.

Le maître d'ouvrage s'engage par ailleurs à améliorer l'accessibilité de la station pour les modes alternatifs à la voiture : bus, vélo et marche.

Le réseau de bus sera adapté à l'horizon de la 3ème ligne de métro afin de permettre une connexion optimale entre Linéo 1 et le métro et une liaison entre la station et le quartier Ginestous.

Les liaisons modes actifs (marche et vélo) entre la station et le reste du quartier des Sept Deniers seront améliorées.

Les habitants du quartier Sept Deniers se sont mobilisés et de nombreuses contributions ont demandé la suppression du P+R projeté au motif que celui-ci pourrait induire localement un accroissement de la congestion du réseau routier et de la pollution atmosphérique. La réduction de la capacité du P+R permettra de limiter le rabattement des véhicules vers la station Sept Deniers et donc de préserver le cadre de vie des habitants du quartier.

La réduction de capacité n'engendre pas de coût supplémentaire et la réduction d'offre de parking n'affectera pas de manière significative la fréquentation prévisible de la 3ème ligne de métro.

En conséquence, cette réduction de capacité du P+R apporte incontestablement une amélioration sans altérer l'économie générale de l'opération TAE.

Le maître d'ouvrage retient cette solution pour lever la réserve de la commission d'enquête relative à la réduction de la capacité du P+R et prendre en considération les résultats de la consultation du public.

6.1.2 Prise en compte des recommandations de la commission d'enquête

La commission d'enquête a formulé des recommandations à la suite des nombreuses observations du public durant l'enquête. Le maître d'ouvrage entend les prendre en compte comme suit :

- **Recommandation 1** : En plusieurs autres endroits, notamment Limayrac et Les Ormeaux, le projet nécessite la destruction d'arbres ou d'espaces végétalisés. La commission d'enquête invite le maître d'ouvrage, comme il l'indique dans son Mémoire, à rechercher des alternatives qui permettent de les épargner.

➤ **Réponse du maître d'ouvrage**

Compte tenu des contributions, des recherches d'alternatives techniques ont été conduites par le maître d'ouvrage pour réduire le nombre d'arbres et d'espaces végétalisés situés dans les emprises travaux de la 3^{ème} ligne de métro. Ces alternatives, entraînant localement des adaptations de projet, sont présentées en annexes 1 et 2.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191128-20191127-1-1D-DE
Date de télétransmission : 28/11/2019
Date de réception préfecture : 28/11/2019

À la suite de l'enquête publique, le maître d'ouvrage a organisé une nouvelle phase de dialogue entre septembre et novembre 2019 avec les différentes parties prenantes qui se sont exprimées pendant l'enquête dans les sites indiqués ci-dessous.

Le travail de recherche de solutions permettant de réduire encore le nombre d'arbres situés dans les emprises sera poursuivi lors des études de détail. En complément la mise en défens dans les emprises de travaux sera mise en œuvre.

L'effet positif des adaptations de projet après l'enquête publique sur le nombre d'arbres et espaces végétalisés est synthétisé ci-après :

Nature de l'adaptation de projet	Nombre d'arbres sortis des emprises travaux
Passage en souterrain entre Airbus Colomiers et l'OA 3	127 arbres dont 37 platanes d'alignement
Déplacement de l'OA 9 – place Arago	13 arbres d'alignement / ornement
Côte Pavée - Limayrac : recalage de la station et des emprises travaux associées	30 arbres d'alignement dont 12 muriers centenaires
Place de l'Ormeau – léger recalage station	6 arbres d'alignements/ornement préservés
Montaudran – alternative au tracé passant initialement rue des cosmonautes	300 arbres de boisement spontanés
Station François Verdier (voir réserve n°1)	50 arbres d'alignement
TOTAL	496 arbres dont 106 arbres d'alignement

- Au niveau de la station Côte Pavée - Limayrac, la station va être repositionnée comme illustré ci-après, à la fois pour éviter les incidences sur les arbres et pour réduire les gênes pour les riverains en phase travaux. Le nombre d'arbres situés dans les emprises de la station est ainsi réduit à 10, dont 5 mûriers centenaires.
- Ce léger recalage de la station impacte des réseaux qu'il va falloir déplacer, générant un coût supplémentaire de l'ordre de 0,1 % du montant de l'opération.



Station Cote pavée – Limayrac recalée

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191128-20191127-1-1D-
DE
Date de télétransmission : 28/11/2019
Date de réception préfecture : 28/11/2019

- Au niveau de la place de l'Ormeau, la station est repositionnée de quelques mètres vers le sud, dans les emprises initiales.
Le repositionnement de la station Ormeau permet de préserver 6 arbres sur les 15 existants, compte tenu de l'exiguïté de la place. Ce repositionnement permet également de prendre en considération les orientations proposées pour l'aménagement de l'espace public dans la contribution des riverains et notamment la possibilité de replanter des arbres au-dessus de l'ouvrage de la station.

Ces adaptations apportent incontestablement une amélioration de l'opération TAE sans en altérer l'économie générale. Le maître d'ouvrage prend donc en compte cette recommandation par ces adaptations de projet et s'engage à poursuivre ses efforts pour préserver un maximum d'arbres situés dans les emprises travaux.

- *Recommandation 2 : L'arrivée dans certains quartiers du métro avec la réalisation des stations va entraîner des modifications dans le comportement des usagers. Plusieurs associations et collectifs de quartier ont dans le cadre de l'enquête mené des réflexions intéressantes sur les accès, la sécurité, l'environnement. La commission d'enquête invite le maître d'ouvrage à s'appuyer sur ces réflexions pour finaliser le projet en liaison avec les habitants, notamment sur les secteurs de Layrac, Sept Deniers, la Vache, Limayrac, Montaudran, Labège.*

➤ Réponse du maître d'ouvrage

À la suite de l'enquête publique, le maître d'ouvrage a souhaité poursuivre le dialogue avec les associations et collectifs de quartier qui se sont exprimés pendant l'enquête publique, notamment pour les sites de Layrac, Sept Deniers, la Vache, Limayrac, et Labège.

Plusieurs réunions se sont tenues entre septembre et novembre 2019 et ont permis d'échanger sur les possibilités d'amélioration du projet, en matière d'accès, de sécurité, d'environnement, de foncier, en prenant en compte l'avis des associations, des collectifs de quartier et des autres parties prenantes.

Site	Dates des rencontres
Layrac	4 novembre 2019
Sept Deniers	14 novembre 2019
La Vache	15 novembre 2019
Limayrac	28 octobre 2019
Labège	18 octobre 2019

Le résultat de cette recherche d'amélioration de l'insertion du projet se traduit par les adaptations suivantes de l'opération de 3ème ligne de métro (récapitulées en annexe 2) :

- Secteur de Layrac à Blagnac :
 - Objectif : Amélioration de l'intégration environnementale et maintien du cadre de vie des habitants
 - Adaptation du projet : le passage de la section aérienne en souterrain entre Airbus Colomiers et l'OA 3 sur 3,3 km (sans modification de l'axe du tracé du dossier d'enquête), permet :
 - d'épargner les fonctionnalités du site Airbus mentionnées par cet acteur dans sa contribution à l'enquête publique de répondre aux servitudes aéronautiques indiquées par la DGAC dans le cadre de l'examen conjoint des MECDU.
 - de préserver les enjeux environnementaux au niveau de l'aéroport de Blagnac (notamment vis-à-vis des habitats d'espèces animales protégées et de la nappe souterraine.
 - de supprimer toute incidence en phase exploitation du projet sur le quartier de Layrac, notamment en termes de bruit, et d'altération du paysage.

- Station Sept Deniers
 - Objectif : Amélioration de l'accessibilité de la station pour les modes alternatifs à la voiture : bus, vélo et marche.
 - Le maître d'ouvrage s'engage à rendre plus lisible et plus accessible l'itinéraire actuel entre le cœur de quartier et la station.
 - Il s'engage à étudier la création de passages dédiés aux modes actifs pour ouvrir le pôle d'échange vers l'ouest (via la rue Duroc) et vers le sud. A ce titre Les riverains les plus concernés seront rencontrés.
 - Le maître d'ouvrage s'engage à adapter le réseau de bus à l'arrivée du métro. L'itinéraire de la Linéo 1 sera adapté pour permettre une connexion performante entre métro et Linéo 1. Une liaison bus sera créée entre la station de métro et le quartier Ginestous.
 - L'ensemble de ces mesures d'accompagnement facilitera l'accès à la station de métro en bus, à vélo et à pied, notamment pour les habitants des quartiers Sept Deniers et Ginestous.
- Station La Vache
 - Objectif : Amélioration du projet de pôle d'échange pour tenir compte des attentes exprimées en matière d'aménagement urbain, d'accès et de stationnement.
 - Adaptation du projet :
Le P+R sera déplacé vers le nord dans les emprises initiales du projet (voir annexe 2 – Plan général des Travaux modifié) afin de réduire l'impact paysager pour les riverains et d'améliorer la qualité urbaine du projet. Le maître d'ouvrage s'engage à poursuivre les études relatives au fonctionnement du pôle d'échange, à l'adaptation du réseau de bus, à l'accessibilité des modes actifs, à la circulation routière et au stationnement des voitures.
- Station Côte Pavée Limayrac
 - Objectif : Amélioration de l'insertion de la station dans les allées de Limayrac, à la fois pour éviter le double alignement de mûriers et diminuer en phase travaux et définitive la gêne pour les copropriétés riveraines qui se sont exprimées pendant l'enquête publique,
 - Adaptation du projet : il est proposé un repositionnement de la station déplacée de 20 mètres au Nord-Ouest au niveau de la rue Xavier Darasse. Elle sera remise dans l'axe des allées ce qui permet de réduire de manière significative l'impact sur les mûriers des allées de Limayrac, et de réduire significativement la gêne pour les riverains habitants le long des allées de Limayrac autant en phase chantier qu'en phase définitive. Le nouvel emplacement proposé pour la station permet de réduire la gêne en phase travaux devant la copropriété de l'Île verte, qui s'est exprimée à l'enquête publique, tout en ménageant l'activité du centre commercial.

Voir schéma précédent pour la recommandation n° 1

- Station Ormeau
 - Objectif : Offrir un aménagement qualitatif et paysager de l'espace public de la place et des accès à la station en sécurité en prenant en compte la contribution de l'association de quartier à l'enquête publique. Le repositionnement de la station permet de prendre en considération les orientations proposées pour l'aménagement de l'espace public la contribution de l'association de quartier.
 - Ajustement du projet : décalage de la station de 10 m au Sud
- Secteur Montaudran - Rue des Cosmonautes
 - Objectif : Réduction de l'incidence du projet en viaduc sur les activités industrielles et commerciales le long de la rue des Cosmonautes et la réduction de l'impact sur un boisement humide le long de la poste cyclable
 - Adaptation du projet : le tracé du viaduc est déplacé et rapproché le long de l'Hers Mort, soit 80 m à l'Ouest sur 1,4 km linéaire (soit 5 % du linéaire total du projet), permettant de réduire voire supprimer les incidences sur les activités et commerces de la rue des Cosmonautes. Les emprises foncières concernées par cette adaptation de tracé sont essentiellement au domaine public. L'impact environnemental du projet portant initialement sur 8 600 m² de boisements dont 500 m² en zones humides est réduit à 4 500 m² soit environ 300 arbres.

épargnés. Cette modification permet également de réduire les incidences sur le site de l'INP Toulouse, contributeur lors de l'enquête publique, en terme acoustique, de gêne en phase travaux et d'évitement du risque d'incidence sur la productivité de la ferme solaire par l'ombre portée du viaduc

Cette adaptation permet une économie sur les acquisitions foncières de 0,07 % du montant global du projet



Modification du tracé du viaduc au niveau du boulevard des Cosmonautes suite à enquête publique

- Secteur Labège La Cadène
 - Objectif : Eloignement du tracé de la médiathèque demandé par le Conseil Départemental de la Haute-Garonne qui s'est exprimé à ce sujet lors de l'enquête publique
 - Adaptation du projet : Eloignement du tracé de quelques dizaines de mètres au nord de la médiathèque, sans incidence sur le coût.



En conséquence, ces adaptations apportent incontestablement une amélioration à l'opération TAE sans en altérer l'économie générale.

Le Maître d'ouvrage prend donc en compte cette recommandation par ces adaptations de projet.

- **Recommandation 3 :** *Etudier des alternatives moins pénalisantes pour les emplacements des ouvrages annexes suivants : 04, 09, 11, 14, 15.*

➤ **Réponse du maître d'ouvrage**

Le maître d'ouvrage a étudié les alternatives les moins pénalisantes pour les ouvrages annexes. Les ouvrages annexes tel que décrit dans le dossier DUP (Pièce C et F2) peuvent être des accès de secours ou des puits de ventilation, ou les deux réunis. Le positionnement de ces ouvrages répond à des règles strictes pour les accès de secours (positionnement tous les 800 m pour des questions de sécurité en tunnel) et des contraintes techniques pour les ouvrages de ventilation.

Les résultats des études reprises suite aux contributions et recommandations permettent les adaptations suivantes :

- OA 4 localisé chemin de la Garonne : déplacement du puits sur un parking voisin
- OA 9 localisé rue Taine : déplacement du puits sur la même parcelle et modification des emprises travaux afin d'en réduire l'incidence, en lien avec le propriétaire
- OA 11 localisé Place Arago : Puits déplacé au niveau de la station Marengo, nécessitant un léger déplacement de l'axe du tunnel de quelques mètres en latéral Ouest, sur un linéaire de 200 m
- OA 14 localisé près du lycée Saint-Joseph : pas de solution de déplacement trouvée, faute d'emprises disponibles, mais poursuite des investigations
- OA 15 localisé près de l'EPADH Christ Roi : puits déplacé dans une parcelle voisine, déjà maitrisée foncièrement

Ces adaptations apportent incontestablement une amélioration de l'opération TAE sans en altérer l'économie générale.

Le Maître d'ouvrage prend en compte cette recommandation par les adaptations de projet proposées, à l'exception de l'OA 14 pour lequel il s'engage à poursuivre ses investigations.

- **Recommandation 4 :** *Pour plusieurs stations servant de points d'appui multimodal, la commission d'enquête recommande au maître d'ouvrage lors des études de projet, de veiller à assurer dans la plus grande sécurité les liaisons entre les divers modes de transports, sans trajet excessif pour les usagers,*

À la suite de l'enquête publique, le maître d'ouvrage a souhaité poursuivre le dialogue avec les associations et collectifs de quartier qui se sont exprimés pendant l'enquête publique, notamment au sujet des pôles d'échange de Colomiers Gare, de Sept Deniers, de La Vache et de Labège La Cadène.

Plusieurs réunions se sont tenues entre septembre et novembre 2019 et ont permis d'échanger sur les possibilités d'amélioration du projet, en matière de sécurité et de longueur des trajets entre les modes de transport, en prenant en compte l'avis des associations, des collectifs de quartier et des autres parties prenantes.

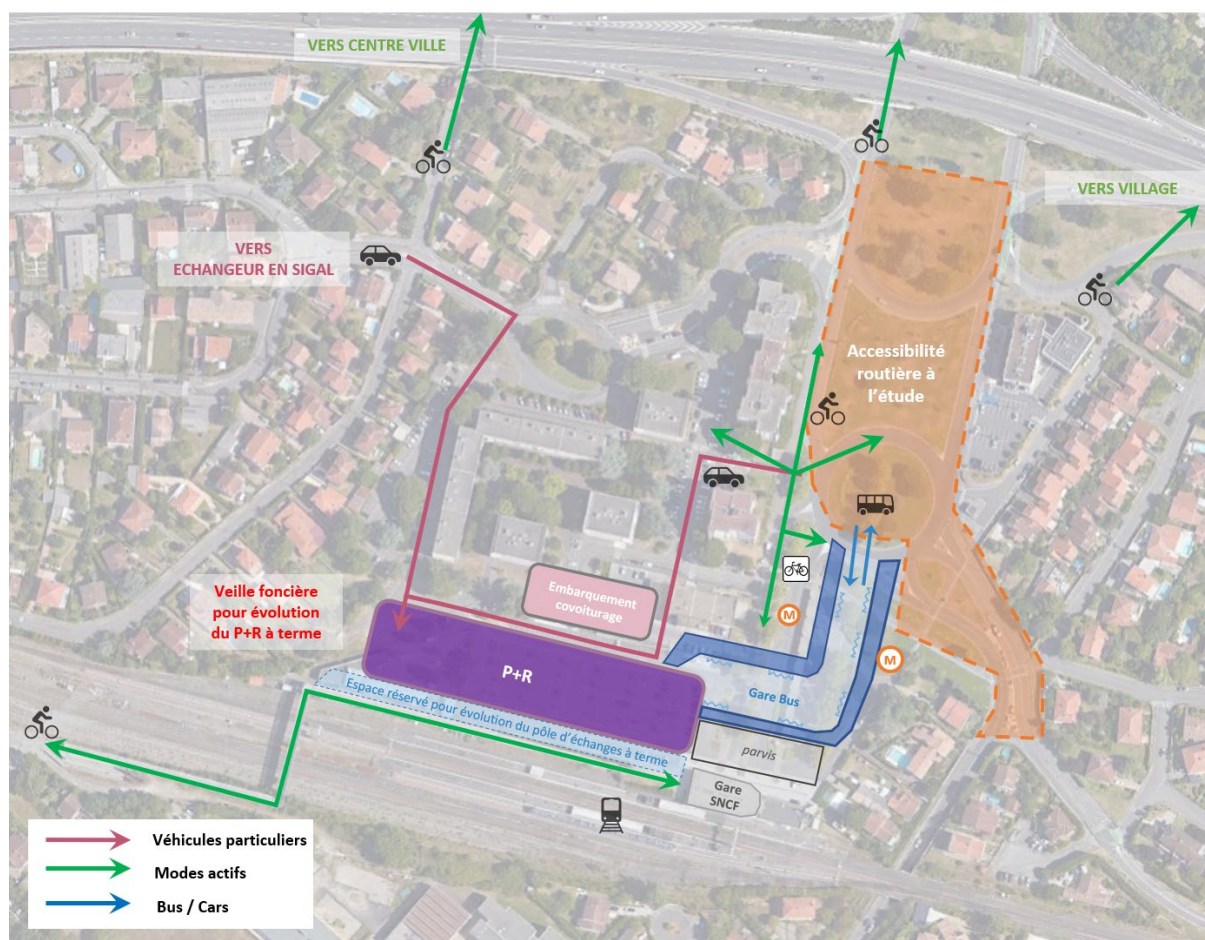
Site	Dates des rencontres
Colomiers	14 et 28 octobre 2019
Sept Deniers	14 novembre 2019
La Vache	15 novembre 2019
Labège La Cadène	8 octobre 2019

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191128-20191127-1-1D-
DE
Date de télétransmission : 28/11/2019
Date de réception préfecture : 28/11/2019

- PEM de Colomiers Gare

Afin d'améliorer la desserte du PEM, d'éviter le risque de congestion routière sur l'esplanade François Mitterrand, de simplifier et de sécuriser les circulations routières du secteur en réponse aux demandes de la Ville de Colomiers et des contributions à l'enquête, **le maître d'ouvrage modifie le projet pour créer deux accès supplémentaires au pôle d'échange** à l'est (sur le domaine public) et à l'ouest (en utilisant la voirie publique).

Les échanges entre les différents modes s'organiseront de la manière suivante afin d'assurer la plus grande sécurité des liaisons multimodales, sans trajets excessifs pour les usagers :



- PEM des SEPT DENIERS

La capacité du P+R sera réduite afin de répondre à la réserve n°2. Le P+R proposera 100 places au lieu des 300 places prévues dans le dossier d'enquête.

Les liaisons entre la station et le reste du quartier ainsi que les connexions métro - bus seront améliorées afin de prendre en compte la recommandation n°2. Ces mesures permettront notamment de sécuriser les itinéraires modes actifs pour accéder au pôle d'échange et d'optimiser le trajet de correspondance entre Linéo 1 et métro.

Par ailleurs, la configuration du pôle d'échange sera améliorée afin de veiller à assurer dans la plus grande sécurité les liaisons entre les divers modes de transports, sans trajet excessif pour les usagers.

Le schéma ci-après illustre les itinéraires d'accès des modes d'actifs, que l'agencement des différents équipements d'accueil des modes.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191128-20191127-1-1D-
DE
Date de télétransmission : 28/11/2019
Date de réception préfecture : 28/11/2019

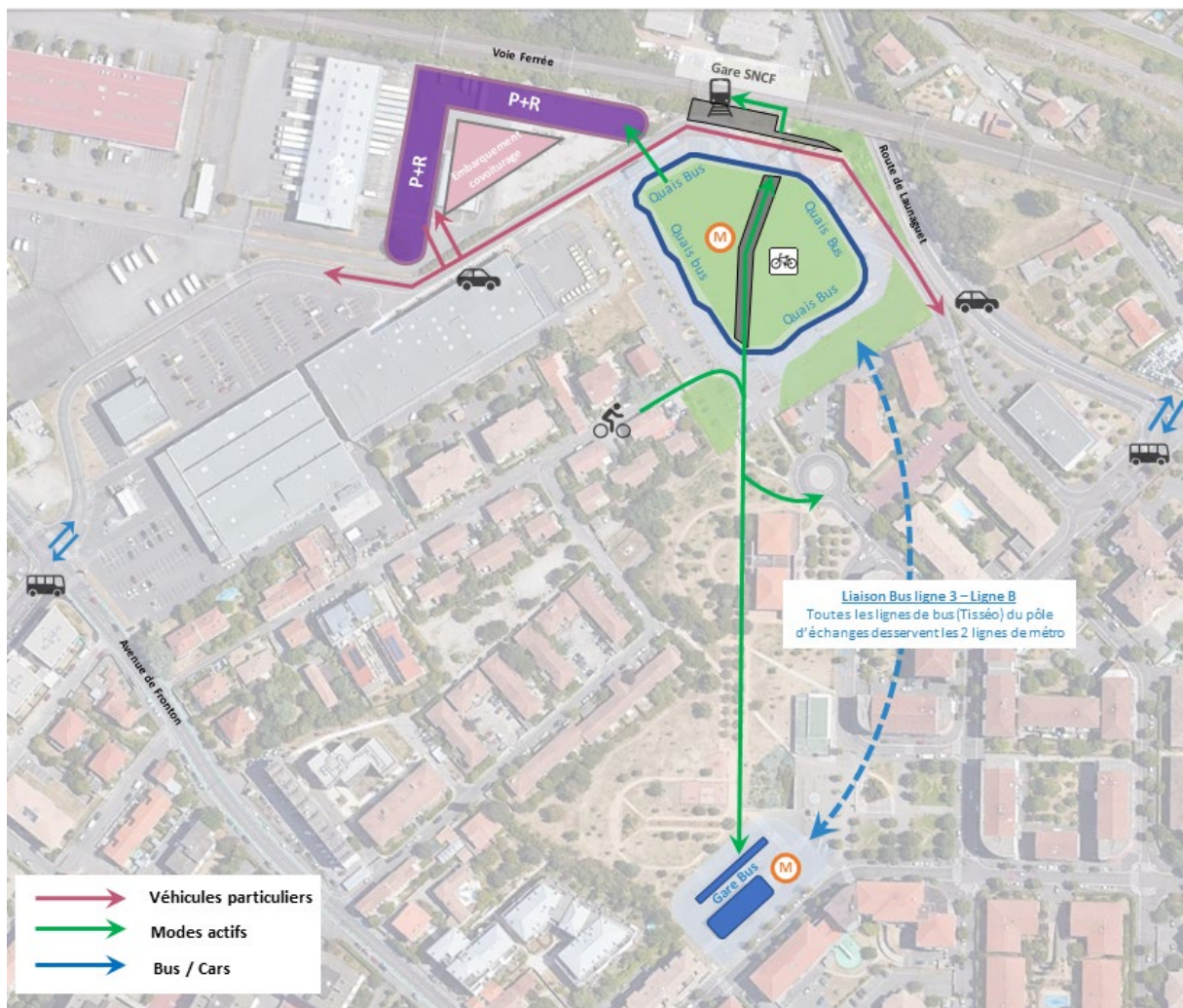


Pôle d'échange Sept Deniers : itinéraires d'accès et agencement des équipements d'accueil des modes

- PEM de la Vache

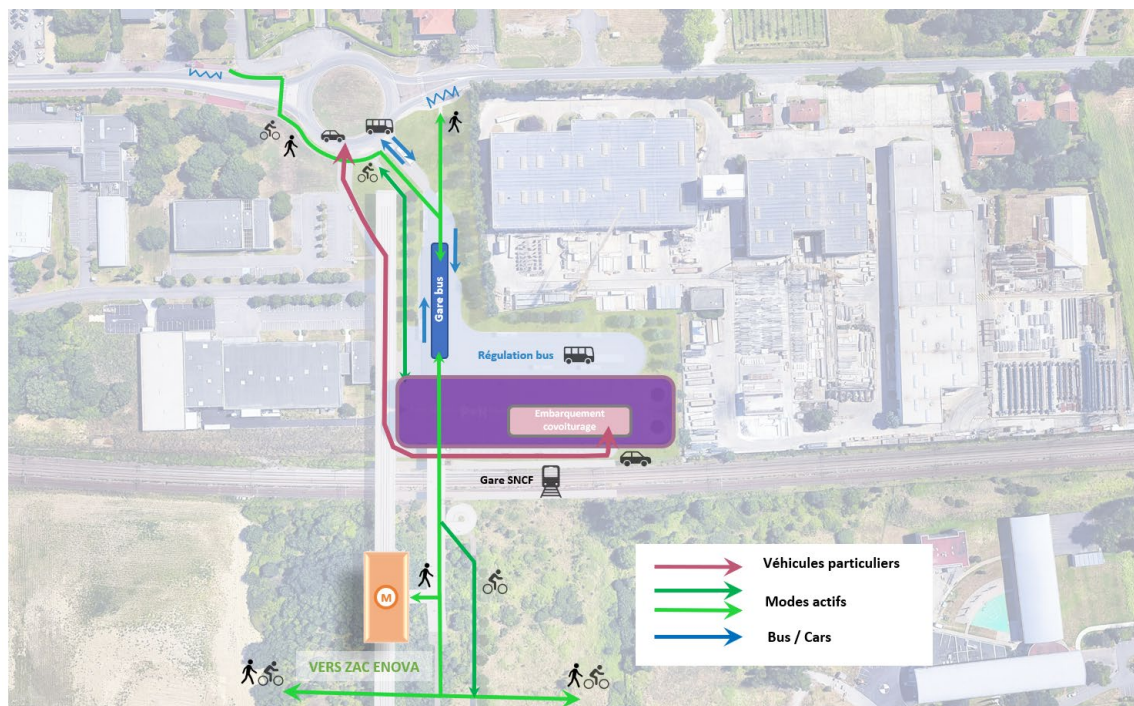
La configuration du pôle d'échange est modifiée afin de prendre en compte la recommandation n°2. La nouvelle configuration proposée intègre davantage les enjeux de sécurité et de sûreté pour les usagers. A titre d'illustrations, le maître d'ouvrage propose de créer un passage dédié aux modes actifs entre la rue Muratet et le pôle d'échange et d'ouvrir les espaces pour favoriser la sécurité passive.

L'enjeu de performance des liaisons entre les modes est également mieux intégré. A titre d'illustrations, la connexion entre la 3ème ligne de métro et la ligne B sera aménagée afin d'optimiser les temps de trajet.



*Pôle d'échange multimodal de la Vache suite à enquête publique :
sécurisation des accès et optimisation des liaisons multimodales*

- PEM de Labège - La Cadène
Pour la Cadène, des aménagements visant à sécuriser les flux d'accès tous modes au PEM nécessitent le déplacement de la passerelle modes actifs latéralement à la station, et l'adaptation à la marge de l'accès routier au giratoire.



*Pôle d'échange multimodal de la Cadène suite à enquête publique :
sécurisation des accès et optimisation des liaisons multimodales*

En conséquence, ces adaptations apportent incontestablement une amélioration de l'opération TAE sans en altérer l'économie générale.

Le Maître d'ouvrage prend donc en compte cette recommandation par ces adaptations de projet.

- **Recommandation 5 :** *Lors de la mise au point définitive du projet d'exécution, la commission d'enquête invite le maître d'ouvrage à poursuivre les mises en cohérence des diverses modalités de transport et de stationnement avec les responsables des transports public, SNCF, Conseil Régional.*

➤ Réponse du maître d'ouvrage

La coordination de Tisséo Collectivités avec la Région Occitanie, Autorité Organisatrice des transports régionaux, et les autres acteurs du ferroviaire s'opère à toutes les phases du projet.

A l'instar du travail mené sur la stratégie d'intermodalité, sur la coordination des offres, sur le programme des pôles d'échanges, des dispositifs de travail partenariaux seront mis en œuvre en phases pré opérationnelle et opérationnelle du projet.

Les pôles d'échanges accueillant des services de cars en rabattement et, plus spécifiquement, les cinq points d'interface avec les gares ferroviaires sont concernés par ce travail de mise en cohérence.

Pour ce qui concerne la gare de Matabiau, le dispositif de travail mis en œuvre depuis plusieurs années autour du projet Toulouse EuroSud Ouest, renommé Grand Matabiau - Quais d'Oc, est conduit dans une logique de co-élaboration.

La maîtrise d'ouvrage prend donc en compte cette recommandation et s'engage à poursuivre le travail partenarial, sur tous les sites concernés et à toutes des phases du projet.

- **Recommandation 6** : *Prévoir des caractéristiques géométriques (profil en long notamment) pour une éventuelle extension de la ligne à Colomiers.*

➤ **Réponse du maître d'ouvrage**

Le calage du profil en long sous la voie ferrée est bien prévu au programme de la 3ème ligne de métro afin de permettre un jour l'extension éventuelle de la ligne vers l'ouest. Il n'y a pas d'adaptation supplémentaire à prévoir en vue d'une éventuelle extension future.

Le programme du maître d'ouvrage permet déjà de répondre à cette recommandation.

- **Recommandations 7** : *Le projet de métro doit être accompagné d'une stratégie volontaire et cohérente avec l'urbanisation future.*

➤ **Réponse du maître d'ouvrage**

Les opérations Toulouse Aerospace Express et Connexion Ligne B répondent à un besoin fort d'amélioration des conditions de déplacements dans l'agglomération toulousaine. Elles répondent par ailleurs à un besoin de desservir des territoires accueillant des fonctions urbaines métropolitaines et des grands équipements d'intérêt national (la gare et l'aéroport) ou bien à accompagner des territoires pour lesquels la mutation urbaine est à organiser autour d'un axe de transport en commun structurant et performant.

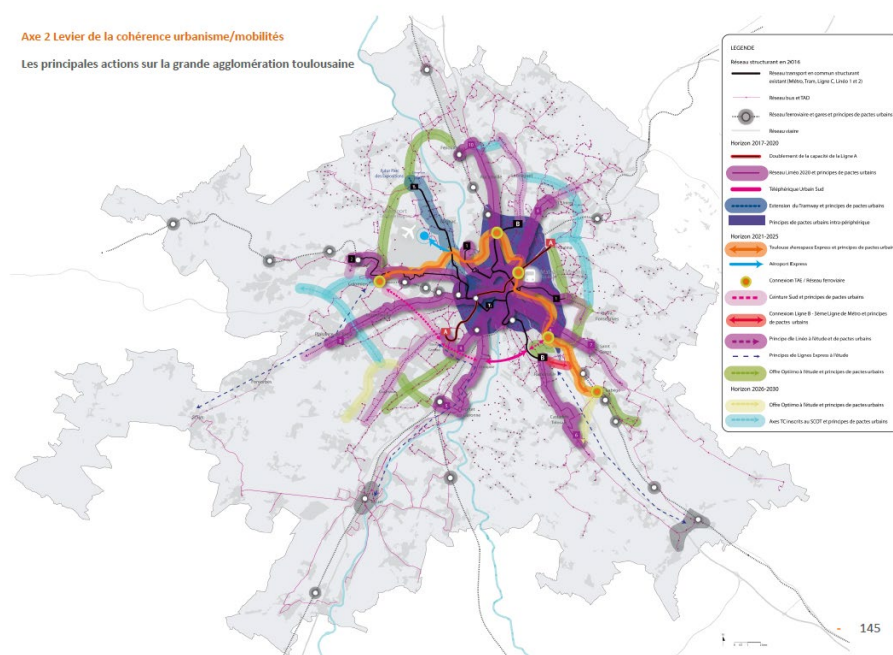
Le Projet Mobilités 2020.2025.2030 porte sur un périmètre de 114 communes, résultant d'une superposition du ressort territorial (territoire de compétence de Tisséo Collectivités), du périmètre du plan de protection de l'atmosphère et de celui du Schéma de Cohérence Territoriale de la grande agglomération toulousaine.

Pour ce territoire, les conditions du développement urbain sont définies par des prescriptions et recommandations du SCoT, sur la base de trois périmètres (cœur d'agglomération, ville intense, territoire au développement mesuré), en fonction des modes de transport (train, métro, tramway, réseau bus structurant) et selon la vocation des pixels (habitat, mixte, économie).

Afin de répondre à l'objectif de cohérence urbanisme mobilité, un outil non réglementaire nommé « pacte urbain » a été initié, permettant aux collectivités en charge des projets urbains et à celles en charge de l'organisation des réseaux de transports publics de mieux coordonner la programmation des projets.

L'objectif de cet outil est de faire en sorte que le développement urbain autour des axes de transport en commun et autour des principaux pôles d'échanges soit en capacité d'accueillir un plus grand nombre de personnes (habitants, actifs, scolaires) et davantage d'équipements publics générateurs de déplacements. Ce qui signifie que le nombre de logements produit par hectare doit être plus important que pour un territoire non desservi par une ligne de transport en commun structurante et capacitaire.

L'axe 2 du Projet Mobilités témoigne de la volonté des collectivités à s'engager dans un véritable processus de renforcement des outils de planification par des outils partenariaux permettant de mettre en œuvre, en termes opérationnels, dans les territoires concernés, la cohérence urbanisme mobilités.



Les principales actions sur la grande agglomération toulousaine au titre de l'axe 2 du Projet Mobilités 2020.2025.2030

Ainsi, concernant l'urbanisation liée aux opérations Toulouse Aerospace Express et Connexion Ligne B, il est souligné par le maître d'ouvrage les points suivants :

1/ Une démarche volontaire de pacte urbain a été enclenchée en mai 2019 avec l'engagement de Toulouse Métropole, du Sicoval, des communes de Colomiers, Blagnac, Toulouse, Ramonville et Labège, de Tisséo Collectivités.

Si le corridor du projet de troisième ligne de métro constitue un lieu privilégié d'accueil de populations nouvelles, l'urbanisation envisagée ne doit pas se faire aux dépens de la qualité de vie des quartiers traversés et de leur identité. Le pacte urbain a pour objectif d'affirmer une ambition urbaine globale articulée autour de cinq thématiques :

- L'accueil socio-démographique des territoires et le développement économique.
- La valorisation et la préservation de la nature en ville et des patrimoines.
- L'accessibilité des équipements, services, activités et commerces.
- La capacité de mutation foncière des territoires.
- Les mobilités articulées autour du métro, afin de promouvoir un modèle urbain connecté.

Les objectifs à atteindre pour le développement urbain sont les suivants :

- Davantage de mixité urbaine dans la zone d'influence des stations de métro.
- Des espaces publics de qualité avec une place importante pour la nature.
- Une accessibilité multimodale aux transports en commun.

Le pacte urbain, en cours d'élaboration, permettra, à l'échelle du corridor de la troisième ligne de métro, mais également pour le périmètre d'influence de chacune des nouvelles stations de métro, de définir la stratégie d'urbanisation à partir des enjeux de cohérence urbanisme / mobilité identifiés.

Ces enjeux sont les suivants :

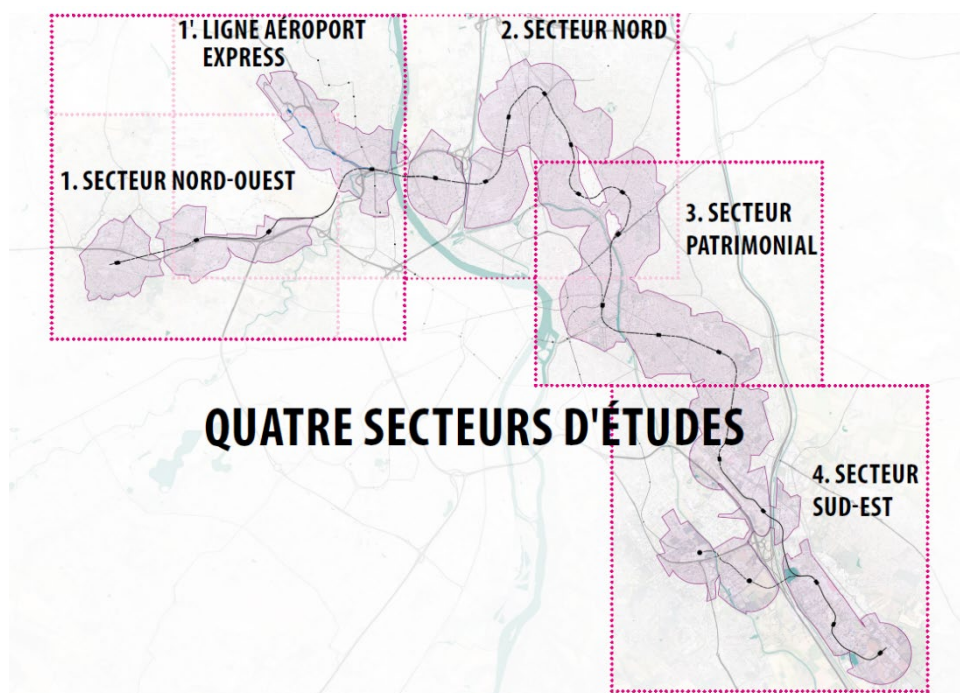
- A l'échelle du corridor :

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Favoriser le report modal vers les modes actifs et les transports en commun, • (re)qualifier les espaces publics en favorisant les usages et en donnant plus de place à la nature en ville, | Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191128-20191127-1-D-DE |
|--|---|

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191128-20191127-1-1D-
DE
Date de télétransmission : 28/11/2019
Date de réception préfecture : 28/11/2019

- (ré)équilibrer des territoires peu ou pas équipés (services, commerces, équipements) et donner accès aux grands parcs toulousains (Touch, Garonne, Canal et Hers),
- Profiter de l'effet 3ème ligne de métro et connexion ligne b pour valoriser l'ensemble de projets majeurs du corridor
- Construire un projet de territoire en y favorisant le cadre de vie et le confort climatique :
 - Dans les quartiers mixtes faiblement occupés ou les zones économiques : intensifier et diversifier le bâti en donnant plus de place à la nature en ville
 - Dans les quartiers de centres-villes et faubourgs, favoriser un développement respectueux de leur identité et de leurs patrimoines

- A l'échelle plus sectorielle des communes et quartiers desservis, les enjeux identifiés sont les suivants :



Secteur Nord-Ouest, de Colomiers Gare à Jean-Maga : ce secteur est caractérisé par la dimension économique de la zone aéroportuaire (plus de 70 000 emplois). Le renforcement de son accessibilité est essentiel à son développement. Le tracé a pour terminus Colomiers, deuxième commune de l'agglomération. Pour celle-ci, l'arrivée du métro est l'opportunité de renforcer son rôle de centralité urbaine de premier plan. La station Jean Maga devient un lieu majeur d'interconnexions.

L'enjeu principal est de concilier de grandes fonctions métropolitaines (mobilités et économie) avec la dimension de proximité de quartiers mixtes en développement.

Sur les 3 premières stations, de Colomiers Gare à Airbus Saint-Martin, trois enjeux sont identifiés sur Colomiers et Toulouse :

- Accompagner le développement d'un pôle d'échanges métropolitain au terminus amené à devenir la porte Ouest de la métropole : rabattement, intermodalité, armature urbaine... Inscrire le pôle gare dans la continuité et la dynamique du grand centre-ville de Colomiers, et bien connecter en modes actifs les secteurs limitrophes.
- Donner une façade urbaine au pôle aéronautique de Ramassiers à Saint-Martin, en lien avec les opérateurs économiques (Airbus et sa supply chain) et l'évolution de l'organisation de leurs sites.
- Articuler, relier les emprises économiques aux quartiers mixtes au Sud, jusqu'aux haltes Les Ramassiers et Saint-Martin-du-Touch. Constituer la porte Est de Colomiers.

Concernant la ligne Aéroport express, sur Blagnac, les enjeux sont :

- De créer un pôle d'échanges métro-tramway-bus afin de connecter la 3ème ligne à la zone aéroportuaire, à la commune de Blagnac et à l'hôpital Purpan. Y compris la mise en place d'une porte décalée de

l'aéroport. Accompagner l'émergence d'une nouvelle centralité, identité pour le quartier Sud de Blagnac, ancrer le secteur de Layrac à cette dynamique, en s'appuyant sur la proximité du Touch et les capacités intermodales du secteur.

- De renforcer les liaisons urbaines entre la ville de Blagnac et son secteur aéroportuaire, le développer et l'intensifier, donner une visibilité au siège d'Airbus.

Concernant le secteur Nord, de Sept Deniers – Stade Toulousain à Toulouse-Lautrec :

- La desserte des faubourgs Nord doit permettre d'accompagner le développement d'un territoire à fort potentiel et en quête d'identité.
- Elle doit également renforcer au niveau économique la logistique urbaine et la question de l'approvisionnement de la ville. La 3ème ligne de métro replace ces quartiers sur un positionnement stratégique entre centre-ville et aéroport.

Le principal enjeu de ce secteur est, en prenant en compte sa forte dynamique urbaine, de valoriser la 3^e ligne de métro comme vecteur de structuration ; tout en privilégiant la qualité de vie de ces quartiers. Il se traduit territorialement par plusieurs enjeux :

- Affirmer La Vache comme porte d'entrée Nord de Toulouse en transports en commun, à partir d'un pôle d'échange métro-train-bus, bien accessible en modes actifs et structuré d'un point de vue urbain.
- Apporter une réponse à l'insuffisance des liaisons Est-Ouest et va briser le canal de Garonne.
- Accompagner la vocation sportive et l'identité des quartiers limitrophes (Sept Deniers, Pont Jumeaux).
- Structurer, proposer une vision de l'intensification urbaine des secteurs économiques, mixtes et à fort potentiel de mutation (Fondevyre, La Vache, Boulevard de Suisse).

Concernant le secteur Patrimonial, de Raynal à Côte Pavée – Limayrac – Cité de l'Espace :

- La desserte du secteur patrimonial permet une connexion au centre de l'agglomération.
- Le choix du tracé accompagne le projet Toulouse EuroSudOuest, nouveau quartier mixte et d'affaires autour de la gare Matabiau qui se doit d'atteindre un haut niveau de service pour proposer une adresse tertiaire premium devenue indispensable. Il accompagne également des polarités existantes et à venir dans le centre-ville et les faubourgs.

Le principal enjeu de ce secteur est de mettre en œuvre le centre-ville élargi en conciliant notamment la dimension patrimoniale des faubourgs avec la dynamique urbaine en cours et futures. Il se décline ainsi :

- Mettre en œuvre l'élargissement du centre-ville vers la gare Matabiau en lien avec le projet Grand Matabiau, faciliter les interconnexions train, réseau bus, modes actifs.
- Conforter le rôle de la place Dupuy et de François Verdier comme entrée majeur du Site Patrimonial Remarquable et comme seuil du centre-ville pour les faubourgs Est.
- Créer autour des stations, sur les axes de faubourgs, des respirations urbaines et centralités de proximités. Faciliter l'accès à la Cité de l'espace.

Concernant le secteur Sud-Est, de l'Ormeau à Labège – La Cadène gare :

- De Toulouse Aerospace à Labège Enova, six kilomètres et cinq nouvelles stations concentrent un écosystème technologique au rayonnement national et international.

Le principal enjeu de ce secteur est de desservir et connecter des pôles d'emplois majeurs d'agglomération en cours de développement et de densification, c'est-à-dire de :

- Profiter de l'interconnexion 3ème ligne de métro et Connexion Ligne B pour développer les territoires du Sud-Est de l'agglomération ; associer le Parc Technologique du Canal à cette dynamique, Université Paul Sabatier, Rangueil, Ramonville, Saint-Orens, Malepère.
- Structurer un pôle économique de rayonnement international. Une programmation et une image cohérente de Montaudran à La Cadène.
- Rétablir des continuités pour optimiser le territoire malgré l'impact des infrastructures. Accompagner le développement d'un pôle d'échanges métropolitain au terminus amené à devenir une porte Est de la métropole : rabattement, intermodalité, armature urbaine.

En termes de calendrier, toutes les collectivités concernées par le Projet Mobilités 2020-2025-2030 disposeront d'un pacte urbain à l'automne 2020.

2020-2025-2030 disposeront
 Accusé de réception en préfecture
 031-253100986-20191128-20191127-1-1D-
 DE
 Date de télétransmission : 28/11/2019
 Date de réception préfecture : 28/11/2019

2/ L'engagement d'études urbaines sur plusieurs territoires desservis par le métro

En parallèle, et permettant d'accompagner l'urbanisation en cours et d'alimenter les besoins du pacte urbain, les territoires pilotent plusieurs études urbaines :

Pour la partie SICOVAL :

- Etudes de mutation des ZAC existantes « Parc Technologique du Canal » et « Bourgade ».
- Etude d'extension de la ZAC « Parc Technologique du Canal ».
- Etude ZAC « Enova ».

Pour la partie Toulouse Métropole : des études plus fines autour de Colomiers Gare, Jean Maga, La Vache - Fondevre, Sept Deniers – Ginestous.

Il est rappelé ci-après les engagements pris en réponse aux recommandations formulées par la mission régionale d'autorité environnementale :

1. Mise en place d'une veille foncière sur les secteurs stratégiques identifiés : périmètres de sursis à statuer actuellement en vigueur, droit de préemption urbain ...
2. Lancement des études de définition urbaines et de dessertes complémentaires à différents horizons et à différentes échelles : études urbaines, programmatiques, techniques et financières...
3. Mise en place d'une stratégie foncière : réserves foncières, sollicitation de l'EPFL, création de ZAC (en renouvellement urbain ou en extension), création de servitudes (périmètres de gel, servitudes de programme de logement, ...) à intégrer dans la prochaine révision du PLUIH,
4. Traduction règlementaire dans les documents de planification : OAP, hauteur, prospects, stationnement, ... à intégrer dans la prochaine révision du PLUIH
5. Lancement de procédures opérationnelles : conventions de participation (PUP, TAM, ...) appel à projets, lancement de concours.

Ainsi, Tisséo Collectivités, en accord avec les territoires, estime que les études urbaines et l'élaboration du pacte urbain confirment l'ambition d'accompagner le projet de métro par une stratégie volontaire et cohérente avec l'urbanisation future, ce qui répond à la recommandation formulée par la commission d'enquête publique.

Le Maitre d'ouvrage prend en compte cette recommandation par l'ensemble de ces dispositions et notamment l'élaboration d'un Pacte urbain pour la 3^{ème} ligne de métro qui sera finalisé à l'automne 2020.

6.2- SYNTHESE DES MODIFICATIONS ET ADAPTATIONS APPORTEES AU PROJET SUITE AUX RESULTATS DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Les documents annexés à la présente délibération, l'annexe 1 et l'annexe 2, le Plan Général des Travaux modifié détaillent les modifications apportées au projet suite aux résultats de l'enquête publique.

L'annexe 1 présente notamment :

- La nature de la modification qui reste toutefois restreinte par rapport au projet soumis à l'enquête
- Les résultats de l'enquête auxquels cette modification apporte une réponse (réserves ou recommandations de la commission d'enquête, contributions du public ou des Personnes Publiques Associées au projet)
- Les avantages et inconvénients de la modification, y compris en terme foncier, et coût

Le tableau ci – dessous présente de façon synthétique la nature des modifications apportées au projet, et le résultat de l'enquête auxquels elles répondent, ainsi qu'un résumé du bilan avantages/inconvénients développé en annexe 1.

Accusé de réception en préfecture
031-253106986-20191128-20191127-1-1D-
DE
Date de télétransmission : 28/11/2019
Date de réception préfecture : 28/11/2019

Nature de l'adaptation	Résultats de l'enquête publique auxquels répond l'adaptation	Résumé du bilan avantage/ inconvénient	Incidence coût
1-Colomiers Gare : amélioration des accès au PEM côté ouest du P+R + accès Est	Recommandation CEP n° 4 + avis Commune de Colomiers et contributions enquête publique	Avantages : - Réduction de la congestion routière sur l'esplanade François Mitterrand - Amélioration de la performance de la desserte bus - Permet d'améliorer et sécuriser l'accès des modes doux depuis le centre-ville et l'intégration urbaine du Pole d'échange	Sans incidence
2-insertion du projet en souterrain entre Airbus Colomiers et l'OA3 plutôt qu'en tranchée couverte + viaduc et insertion au sol	Recommandations CEP n° 1 et 2 + Avis Commune de Blagnac, DGAC sur MECDU et contributions enquêtes publique (notamment association de quartier et Airbus)	Avantages : - Suppression des incidences sur le cadre de vie en phase travaux et surtout en phase exploitation de la future ligne - Réduction de l'impact foncier sur des activités et sur les fonctionnalités - Suppression des contraintes aéroportuaires sur la ligne de métro - Démarche d'évitement environnemental plus affirmée notamment vis-à-vis de 2 ha d'habitats d'espèces protégées et de l'impact hydrogéologique et sur 127 arbres Inconvénients : - 200 000 m3 de déblais supplémentaires	0,5% du montant global du projet provisionnés dans la provision pour risque du projet
3- Ouvrages Annexe 4; déplacement sur parcelle voisine / voirie	Recommandation CEP n°3 et contributions riverains à l'enquête publique	Avantages : - Maintien des accès pour la copropriété concernée Inconvénients - Incidence d'occupation temporaire sur la voirie en phase travaux	Sans incidence
4-Sept Deniers : réduction des places du Parking Relais de 300 à 100 places VL	Levée de la réserve CEP N° 2 et prises en compte des contributions riverains à l'enquête publique	Avantage - Réduction des flux routiers dans le quartier et maintien du cadre de vie des habitants - Maintien de places PMR et dépose-reprises Inconvénients : - Réduction de l'offre de parking relais sur Sept Deniers	Sans incidence
4bis-Sept Deniers Amélioration PEM +des accès modes doux et bus vers cœur de quartier	Recommandations CEP n°2 et 4 et contributions riverains à l'enquête publique dont association de quartier	Avantage - Sécurisation/ amélioration et temps de parcours des mode doux et bus entre la station et le quartier	Sans incidence

Nature de la modification	Résultats de l'enquête publique auxquels répond la modification	Résumé du bilan avantage/ inconvénient	Incidence coût
5- La Vache : amélioration du schéma du PEM	Recommandations CEP n°2 et 4 et contributions riveraines à l'enquête publique dont association de quartier	Avantages -Amélioration de performance du pôle d'échanges tout mode, sécurisation des accès et utilisation des temps de parcours : piétons vélos, bus, cars, trains, voiture, s métro ligne B -Aménagements qualitatifs de l'espace public	Sans incidence
6- Ouvrage Annexe n° 9 : déplacement de l'ouvrage sur la même parcelle	Recommandation CEP n°3 et contributions riverains à l'enquête publique	Avantages : -Une grande partie du jardin biologique partagé épargné après travaux	Sans incidence
7- Ouvrage Annexe n°11 : déplacement de l'ouvrage dans périmètre TESO près de la gare Matabiau	Recommandation CEP n° 1 et 3 + contributions enquête publique	Avantages -Eviter une placette réaménagée dans le projet urbain TESO en 2019. -préservation de 13 arbres d'alignement / Ornement	Sans incidence
8-François Verdier : déplacement de la station à 150 m au nord + déplacement tracé en tunnel	Levée de la réserve CEP N° 1 et prise en compte contributions enquête publique dont associations d quartiers	Avantages -Permet d'éviter 50 arbres d'alignement en site inscrit et zone de patrimoine remarquable -Améliore la connexion avec la ligne B pour les usagers	Surcout lié au génie civil, augmentation de 0,7 % du montant total de l'opération provisionnés dans la provision pour risque du projet
9- Ouvrage annexe n°14 : Pas de déplacement possible	Recommandation n° 3	-	-
10- Station coté Pavée Limayrac ; déplacement de la station de 15 m à l'Ouest	Recommandations CEP n° 1 et 2 + contributions enquêtes publique	Avantages : -Permet d'éviter un impact sur une trentaine d'arbres d'alignement dont des mûriers bicentenaires -Réduit la gêne en phase travaux et définitive sur les résidents de l'Ile verte	Surcout lié au déplacement de réseau de 0,07 % du montant de l'opération provisionnés dans la provision pour risque du projet
11- Ouvrage annexe n° 15 : déplacement sur une parcelle préemptée	Recommandation n° 3 et contributions riveraines à l'enquête	Avantages -Permet d'éviter l'impact sur un EPHAD en construction -Foncier déjà maîtrisé, pas d'impact supplémentaire	Sans incidence
12 – Station Ormeau Recalage de la station en plan de 10 m au Sud	Recommandations CEP n° 1 et 2 + contributions enquêtes publique dont association de quartier	Avantages -Permet de réduire l'impact sur les arbres d'alignement (soit 6 arbres préservés) -La configuration de la station permettra la replantation d'arbres sur la place -Permet de prendre en considération les orientations proposées pour l'aménagement de l'espace public par l'association de quartier	Sans incidence

Nature de la modification	Résultats de l'enquête publique auxquels répond la modification	Résumé du bilan avantage/ inconvénient	Incidence coût
13-Montaudran Rue des Cosmonautes : modification de tracé le long de l'Hers mort	Recommandations CEP n° 1 et 2 + contributions enquêtes publique dont activités commerciales et industrielles et de l'INP Toulouse	Avantages : -Correspond aux demandes exprimées par les propriétaires et entreprises de passer le long de l'Hers : réduction / suppression de la gêne en phase travaux et définitive, y compris pour l'INP -Moins d'impact sur les réseaux et voiries -Poursuite de la démarche ERC : - 300 arbres évités - Réduction de l'impact sur une zone humide et des habitats d'espèces protégées évités Inconvénients : -Modifications des emprises foncières mais essentiellement en domaine public	Economie foncière 0,07 % du montant de l'opération - limitation des impacts sur les activités économiques du secteur
14- Labège Médiathèque : léger recalage tracé du viaduc de 10 m au Nord	Recommandations CEP n° 2 + contributions enquête publique activité de service et le CD 31	Avantage - Eloignement de la médiathèque	Sans incidence
15- Labège - La Cadène : accès PEM et passerelle	Recommandations CEP n° 4	Avantages : -Sécurisation des flux d'accès modes doux, VL et Bus au PEM -Amélioration et transparence de la voie SCNF modes actifs Inconvénients : Nécessite des parcelles complémentaires appartenant au Sicoval/Enova	Sans incidence

En résumé, les adaptations restreintes ci-dessus apportées au projet suite aux résultats de l'enquête publique améliorent le projet en termes d'insertion urbaine, de préservation de l'environnement, améliorent l'acceptabilité globale du projet :

- En levant l'ensemble des réserves de la commission d'enquête
- En prenant en compte l'ensemble des recommandations de la commission d'enquête
- En prenant en compte les résultats de l'enquête les avis des personnes publiques et les contributions à l'enquête)
- En prenant en compte les résultats du dialogue avec les riverains sur plusieurs sites, instauré après l'enquête publique, selon la recommandation numéro 2 de la commission d'enquête
- En poursuivant la démarche environnementale ERC (Eviter-Réduire-Compenser), notamment au travers de mesures d'Evitement supplémentaires
- Avec une incidence limitée sur les coûts de 1,34 %, qui était déjà prévue dans la « provision pour risque » du projet (cf. pièce E du dossier d'enquête publique)
- Les adaptations apportées au projet soumis à l'enquête restent localisées et améliore globalement le projet.

6.3- AU TITRE DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE COLOMIERS, BLAGNAC, TOULOUSE ET LABEGE ET DU PLUI-H DE TOULOUSE METROPOLE

L'avis favorable de la commission d'enquête publique sur l'enquête MECDU de l'opération Toulouse Aerospace Express (3ème ligne de métro et Ligne Aéroport Express), est assorti d'une seule recommandation :

- **Recommandation 1 :** La mise en compatibilité des documents d'urbanisme nécessite d'adapter les documents initiaux suite aux modifications apportées au projet dans le cadre de la DUP

➤ **Réponse du maître d'ouvrage :**

Le dossier MECDU du PLUIH de Toulouse Métropole sera modifié et soumis à l'avis des collectivités avant la Déclaration d'Utilité Publique du Projet, notamment afin de renoncer à la demande initiale de déclassement d'Espaces Boisés Classés qui ne sont plus concernés par le projet modifié suite à la levée de la réserve 1 et de la prise en compte de la recommandation n° 1 dans le cadre de l'enquête DUP.

6.4- AU TITRE DE LA DETERMINATION DES PARCELLES A DECLARER CESSIBLES

L'avis favorable de la commission d'enquête publique sur l'enquête parcellaire de l'opération Toulouse Aerospace Express (3 ème ligne de métro et Ligne Aéroport Express), est assorti d'une seule recommandation :

- **Recommandation 1 :** adapter les documents initiaux de l'enquête publique suite aux modifications apportées au projet dans le cadre de la DUP

➤ **Réponse du maître d'ouvrage :**

Après la Déclaration d'Utilité Publique, une enquête parcellaire complémentaire, basée notamment sur le Plan général des travaux modifiés suite à l'enquête publique DUP et joint en annexe 2, permettra d'entériner les modifications d'emprises, d'en informer les propriétaires et ayants droits concernés.

Bien entendu, le maître d'ouvrage ne sollicitera pas d'acquisition par voie amiable ou expropriation sur les parcelles qui ne seront plus nécessaires au projet, et en informera les propriétaires concernés.

7- LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

Il a été nécessaire de prévoir la mise en compatibilité à la fois des PLU des communes concernées et du PLUI-H de Toulouse Métropole car ce dernier n'était pas encore en vigueur au jour de la saisine de la préfecture.

Au moment de cette saisine, ne connaissant pas le document opposable lors de la prise de la déclaration d'utilité publique, la compatibilité du projet a été étudiée sur l'ensemble des documents d'urbanisme précités.

L'évaluation environnementale pour l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique vaut également évaluation environnementale de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme. Elle a donc été réalisée conformément aux dispositions des articles R122-1 et suivants du Code de l'environnement et R104-8 du Code de l'urbanisme.

Conformément à l'article L 153-13 du Code de l'Urbanisme, une réunion d'examen conjoint s'est tenue préalablement à l'enquête publique, dans le cadre de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Ont été invités à cette réunion, les services de l'Etat et organismes divers et associés, les collectivités territoriales et intercommunalités, les chambres consulaires, les membres de la commission d'enquête et les pétitionnaires.

Cette réunion s'est tenue le 17 mai 2019 à la Préfecture de la Haute-Garonne, et a fait l'objet d'un Procès-Verbal joint au dossier d'enquête.

Les observations faites par les participants lors de cette réunion n'ont pas donné lieu à des modifications des dossiers de mise en compatibilité soumis à l'enquête publique.

Dans le cadre de cet examen conjoint, mais dans un courrier transmis postérieurement à cette réunion par la Préfecture au maître d'ouvrage, la Chambre d'Agriculture a formulé un certain nombre d'observations sur le dossier, dont la nécessité de réaliser une étude préalable aux mesures de compensation agricoles (étude préalable prévue par l'article L. 112-1-3 du code rural et de la pêche maritime). Cette étude d'impact agricole était nécessaire pour le projet Toulouse Aerospace Express (3ème ligne de métro + Ligne Aéroport Express) et Connexion Ligne B.

Par courrier en date du 17 juillet, le maître d'ouvrage a transmis ses éléments de réponse à la Chambre d'agriculture, dont l'étude agricole sur laquelle Monsieur le Préfet a émis un avis favorable le 20 juin, sur la base de l'avis favorable rendu par la CDPENAF.

Ces éléments ont été transmis à la Préfecture et à la Commission d'enquête ce même jour.

Par ailleurs, étaient joints au procès-verbal de la réunion d'examen conjoint, plusieurs courriers de la DGAC dont la conclusion fait état d'une incompatibilité entre le projet de la 3ème ligne de métro tel que présenté dans le dossier d'enquête publique et les activités de l'aéroport de Blagnac, appelant à des adaptations du projet.

La modification de projet évoquée au chapitre 6.2 suite aux résultats de l'enquête publique, en insérant en tunnel le projet de 3ème ligne plutôt qu'en surface permet de lever cette incompatibilité. Bien entendu la concertation va se poursuivre avec la DGAC dans la suite des études notamment pour les conditions de réalisation en phase travaux

Concernant la consultation du public, une seule remarque a porté sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, sur la base de laquelle la commission d'enquête a décidé de formuler une recommandation à laquelle le maître d'ouvrage répond au paragraphe 6.3 ci-avant.

8- LA PRISE EN COMPTE DES MESURES ERC ET DES LEURS MODALITES DE SUIVI

8.1- Prise en compte des mesures ERC

Le tableau de synthèse des mesures d'Évitement/ Réduction / Compensation (ERC) est présenté en annexe 3 à la présente délibération.

Sur le projet de 3 ème ligne et liaison aéroport express, la démarche Eviter / Réduire/ Compenser a été mise en œuvre dès l'établissement du programme d'opération en amont du projet.

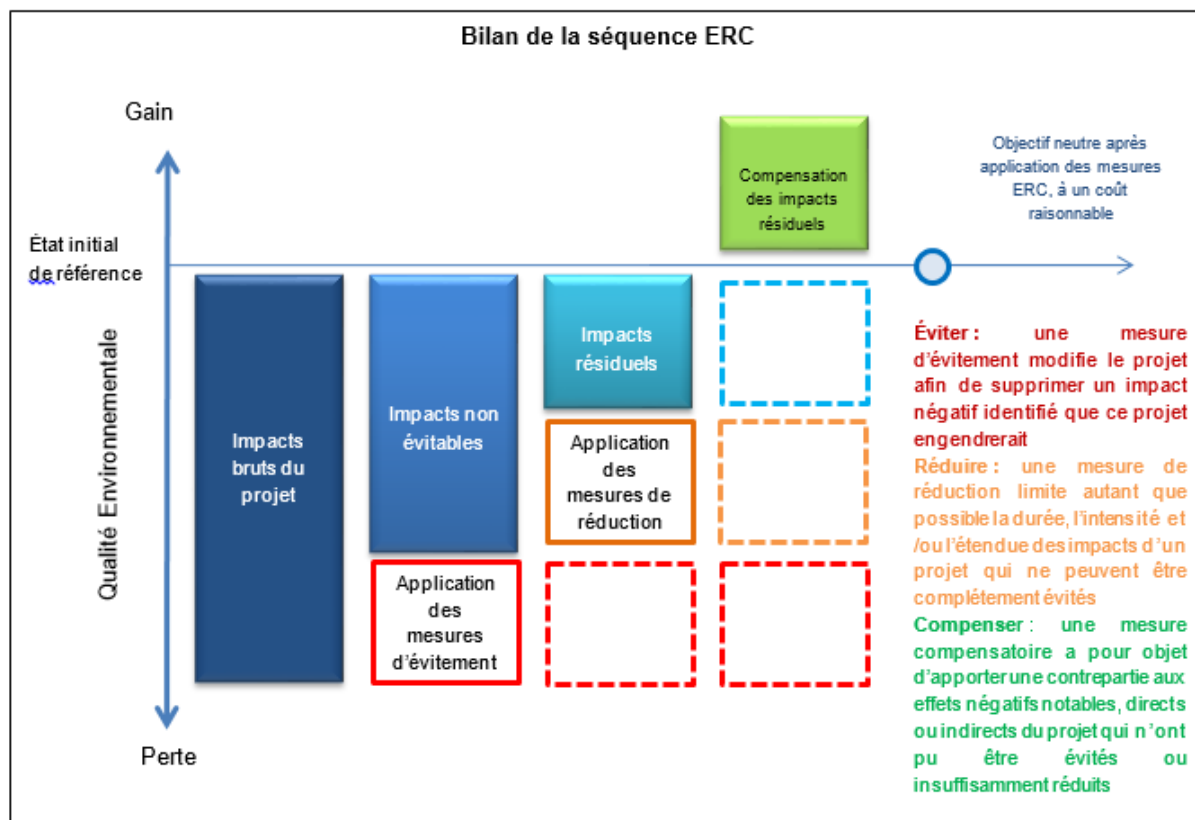
La mise en œuvre de cette démarche a permis lors des différentes étapes de la conception du projet et l'élaboration de l'évaluation environnementale d'identifier les enjeux environnementaux, et les mesures à mettre en place pour réduire ou compenser les incidences, ainsi que les mesures d'accompagnement, et de suivi/ mesures/ contrôle de leur bonne mise en œuvre et de leur efficacité

Cette démarche ERC a été appliquée à l'ensemble des thématiques environnementales, tant pour la phase chantier et en phase exploitation :

- **Environnement humain :**
 - Foncier/ Habitat / Bâti et équipements
 - Fonctionnalités urbaines et activités
 - Mobilité
 - Développement potentiel de l'urbanisation
 - Réseaux et Servitudes
 - Cadre de vie : acoustique, vibrations, luminosité
 - Agriculture : prenant notamment en compte les résultats de la procédure spécifique liée aux mesures collectives de compensation agricole
- **Patrimoine culturel et paysager :**
 - Patrimoine culturel protégé : monuments historiques, sites classés/ inscrits...
 - Patrimoine archéologique
 - Espaces boisés classés et espaces verts protégés
 - Paysage
 - Arbres
- **Environnement physique**
 - Vulnérabilité au changement climatique
 - Relief et topographie
 - Sol et sous-Sol
 - Gestion des déblais : : filières de valorisation des déblais extraits, traitement spécifique des sites pollués, évacuation et transport des déblais
 - Eaux souterraines : écoulement, usages, qualité
 - Eaux superficielles : Franchissement des cours d'eau, écoulement, qualité
 - Risques Naturels : inondation, mouvement de terrain, tempête,
- **Biodiversité**
 - Habitats naturels et flore
 - Faune
- **Vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs**
 - Sismique/ géotechnique
 - Inondation
 - Tempête
 - Industriel
 - Conception et exploitation
 - Incendie

- Agression/ Attentat

L'application de la démarche ERC a permis de prendre en compte l'ensemble des impacts et les impacts résiduels font l'objet de compensation selon le schéma suivant, permettant d'avoir un bilan « neutre » sur l'environnement de l'opération 3^{ème} ligne et Ligne Aéroport Express (Toulouse Aerospace Express) à la fin de l'application de la séquence ERC et même positif sur des thèmes comme la qualité de l'air, la mobilité, la sécurité, l'étalement urbain...



8.2- Principales modalités de suivi

Le détail des modalités de suivi des mesures environnementales est présenté en annexe 3 à la présente délibération.

a) Les suivis environnementaux en phase chantier

Parmi les principaux suivis prévus en phase travaux pour assurer la mise en œuvre des mesures et contrôler leur efficacité on peut citer :

- Le management environnemental de chantier :
 - Transcription des mesures environnementales de l'évaluation environnementales en spécifications pour les entreprises et travaux
 - Prise en compte des mesures par les entreprises de construction
 - Contrôle en phase travaux
- La médiation en phase chantier
 - Communication information riverain
 - Dispositif de médiation et traitement des problèmes rencontrés par les riverains

Accusé de réception en préfecture
031-253106988-20191128-20191127-1-1D-
DE
Date de télétransmission : 28/11/2019
Date de réception préfecture : 28/11/2019

- Suivis du bâti et des sols en phase de creusement
 - Constat préalable avant travaux : référés préventifs et constat d'huissiers
 - Suivi topographique de surface
- Suivi des matériaux extraits (déblais)
 - Mesures in situ des caractéristiques des terres excavées
 - Traçabilité des terres excavées
- Suivi des nappes d'eaux souterraines
 - Suivi piézométrique
 - Suivi qualitatif de la nappe
- Suivi de la qualité des eaux de chantier
 - Suivi de la qualité des eaux d'exhaure
 - Suivi de la qualité des eaux de ruissellement de chantier
- Suivi en faveur de la biodiversité
 - Contrôle extérieur par un expert écologue
- Suivi des niveaux sonores
 - Assistance conseil d'un acousticien pendant les travaux
 - Observatoire acoustique : campagnes de mesures acoustiques in situ aux abords des chantiers de stations et bases travaux
- Suivi des niveaux vibratoires
 - Assistance conseil d'un expert vibration pendant les travaux
 - Observatoire vibratoire : campagnes de mesures vibratoires au niveau des bâtis sensibles de surface lors du creusement du tunnelier notamment
- Suivi de la qualité de l'air en phase chantier : suivi des particules PM10 aux abords des chantiers de stations

b) Les suivis environnementaux en phase exploitation

L'opération est soumise à la réalisation d'un Bilan LOTI (loi d'orientation des transports intérieur du 30 décembre 1982, qui oblige le maître d'ouvrage à réaliser un bilan économique, social et environnemental dans les 3 à 5 ans après la mise en service. La plupart des suivis ci-dessous s'inscriront donc dans le cadre de ce bilan.

- Suivi de la qualité des rejets d'eaux pluviales pendant 3 ans
- Suivi des mesures en faveur du paysage urbain
 - Suivi des aménagements paysagers :
 - Observatoire photographique pendant 20 ans
 - Suivi des plantations pendant 3 ans
 - Suivi des mesures en faveur de la lutte contre le réchauffement climatique : ilots de chaleurs/ ilots de fraîcheurs
 - Suivi des mesures en faveur de la biodiversité en ville
 - Suivi des mesures de circulation apaisée
- Suivi des mesures en faveur de la biodiversité : suivi écologiques sur 5 ans après la mise en service
 - Suivi des amphibiens
 - Suivi des aménagements de transparence écologique
 - Suivi des espèces exotiques envahissantes
 - Suivi écologique des plantations

- Suivi écologique des parcelles de compensation
- Suivi des niveaux sonores
 - Mesures des niveaux acoustiques en façades d'habitations dans les sections aériennes du projet et aux abords des puits de ventilation de 1 an à 5 ans après la mise en service
- Suivi des niveaux vibratoires
 - Mesures vibratoires au niveau des bâtis sensibles de surface au passage des rames de métro dans les parties en tunnel
- Suivi de la qualité de l'air: suivi de la qualité de l'air intérieur dans les stations particules PM10 et PM2,5, benzène et NOX notamment
- Observatoire urbain des effets du projet en termes d'urbanisation
 - A l'échelle de l'agglomération : cartographie de l'étalement urbain
 - Dans le périmètre d'influence de 600 m aux abords des stations
- Observatoire urbain des effets du projet en termes d'urbanisation
 - A l'échelle de l'agglomération : cartographie de l'étalement urbain

9- DECLARATION D'INTERET GENERAL DE L'OPERATION TOULOUSE AEROSPACE EXPRESS (3 EME LIGNE DE METRO ET LIGNE AEROPORT EXPRESS)

Le présent chapitre a pour objet d'expliciter les motifs et considérations justifiant l'intérêt général de l'opération Toulouse Aerospace Express, composée de la 3^{ème} ligne de métro et de la Ligne Aéroport Express.

Il propose une synthèse des avantages et inconvénients de l'opération en matière de déplacements (1), sur le plan socio-économique (2), sur le plan environnemental et sanitaire (3) et en matière d'acceptabilité sociale (4).

Sur chacun de ces aspects, le point de vue de la commission, tel qu'il figure dans ses conclusions, est rappelé dans un **encadré**. Des compléments sont parfois apportés par le maître d'ouvrage.

9.1 Synthèse des avantages et inconvénients en matière de déplacement

9.1.1 Avantages en matière de déplacements

L'analyse bilancielle présentée par la commission d'enquête dans ses conclusions identifie plusieurs avantages en matière de déplacement et reprise dans le tableau ci-après :

- *Le métro est le moyen le plus performant pour le nombre de voyageurs transportés et la rapidité de déplacement,*
- *A ce titre il participe à l'équité sociale,*
- *Le dossier constitue le projet majeur de transport en commun prévus dans le plan de mobilités actuel,*
- *Le tracé dessert les deux pôles économiques (pôle aéronautique Colomiers-Blagnac, et secteur économique Montaudran-Labège) les plus importants de la métropole toulousaine,*
- *Il met en relation les zones d'emploi importantes avec les moyens de transport vers l'extérieur de la métropole comme le rail et l'avion,*
- *Ce tracé est une ligne intercommunale reliant Colomiers, Blagnac, et Labège en passant par le centre de Toulouse,*
- *Les stations sont uniformément réparties tout le long du tracé et pour la plupart au plus près des populations (stations de quartier),*
- *Le projet doit permettre d'impulser un urbanisme de proximité qui limitera les déplacements en voiture particulière,*
- *Il permet des correspondances avec le réseau de transport en commun (bus, ligne de métro A et B, Tram, Rail, modes actifs piétons et vélo),*
- *Les stations sont équipées de parkings vélo favorisant ainsi l'usage des deux roues jusqu'en ces points,*
- *Sur la ligne, 4 parkings relais encourageront de laisser la voiture pour poursuivre le déplacement en métro,*
- *Il permet la complémentarité avec tous les modes de transport,*
- *Il est interconnecté en 5 points au réseau ferroviaire, entre-autre Colomiers pour les populations de l'Ouest, La Vache pour celles du Nord, Labège pour celles de l'Est.*

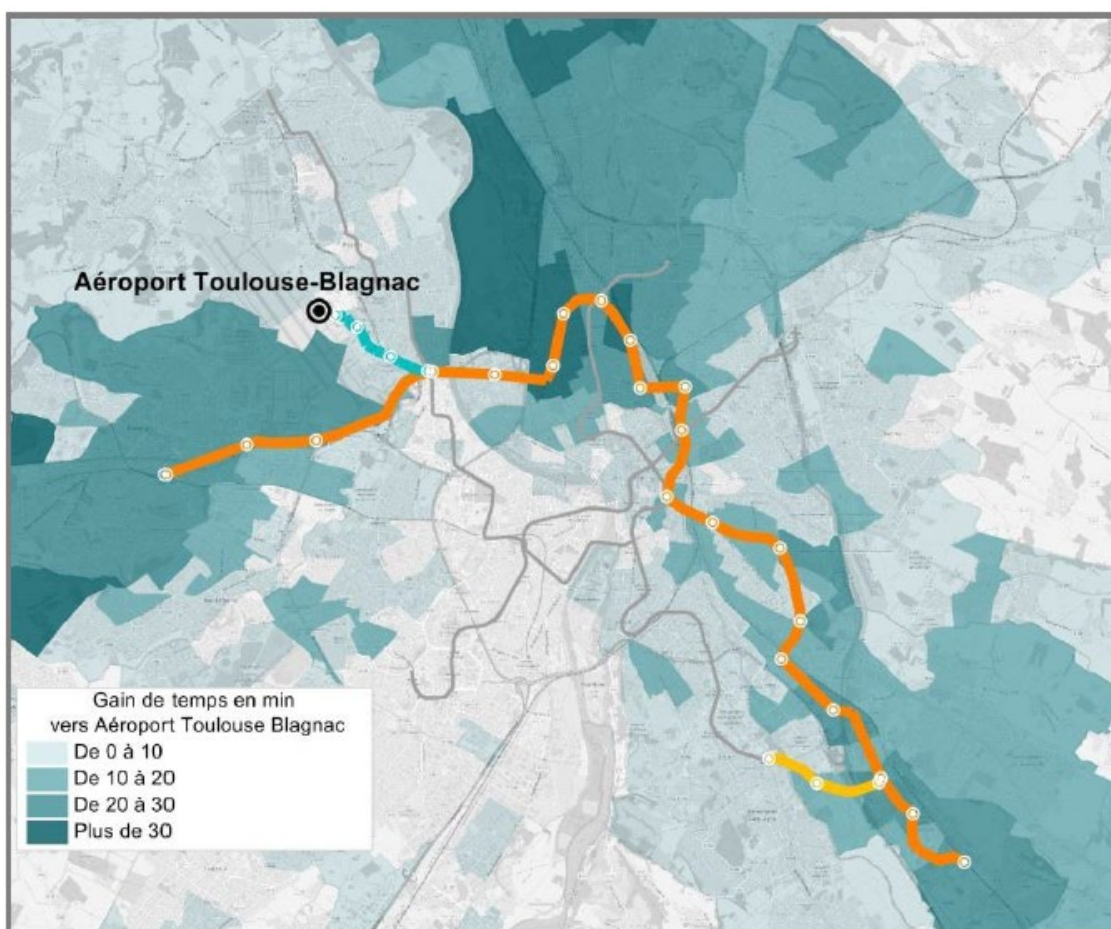
Le maître d'ouvrage estime que l'opération Toulouse Aerospace Express comporte de nombreux avantages en matière de déplacements, qui sont résumés ci-après :

- **Une meilleure desserte en transports en commun des pôles d'emploi**
L'itinéraire retenu pour la 3^{ème} ligne de métro desservira directement plus de 80 000 emplois à moins de 600 mètres des stations dont 50 000 emplois qui ne sont pas dans l'aire d'influence du réseau structurant de transports en commun actuel. La 3^{ème} ligne de métro

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191128-20191127-1-1D-
DE
Date de télétransmission : 28/11/2019
Date de réception préfecture : 28/11/2019

permettront la desserte directe de plusieurs pôles d'emplois majeurs de l'agglomération, dont certains situés à l'écart du réseau de transport structurant : au nord-ouest le pôle aéronautique et aéroportuaire, au centre le quartier de la gare Matabiau implanté en limite d'hypercentre et en cours de mutation avec le projet Toulouse Eurosudouest et au sud-est les ZAC Toulouse Aerospace et Labège Enova qui accueillent déjà des salariés dont le nombre va augmenter au gré de l'émergence des nouvelles constructions. Il permettra ainsi de desservir différents sites du groupe Airbus et les entreprises leaders de l'industrie aéronautique et spatiale : ATR, Daher-Socata, Safran, Thales et Airbus Defence and Space.

- **Des habitants mieux desservis par les transports en commun.** L'itinéraire retenu pour la 3^{ème} ligne de métro desservira directement plus de 100 000 habitants à moins de 600 mètres des stations dont près de 20 000 habitants qui ne sont pas dans l'aire d'influence du réseau structurant de transports en commun actuel.
- **Des gains d'accessibilité qui concerneront tous les territoires de l'agglomération**
Grâce au maillage de la 3^{ème} ligne de métro avec les autres réseaux (train, métro, tram, Linéo, bus, cars, etc.) et aux possibilités offertes en matière de stationnement de voitures (4 P+R) et de vélos (1 500 places de stationnement), les gains d'accessibilité permis par l'infrastructure s'étendront bien au-delà de son corridor : ils se propageront le long des lignes en correspondance. Ainsi, les territoires qui ne sont pas directement desservis bénéficieront également des apports de l'opération.
- **Une meilleure desserte en transports en commun de l'aéroport**
L'opération TAE permettra d'améliorer l'accès à l'aéroport depuis de nombreuses parties de l'agglomération. En effet, la Ligne Aéroport Express reliera la 3^{ème} ligne de métro et l'aéroport en 6 minutes avec des rames qui circuleront toutes les 5 minutes. À titre d'illustration, la carte ci-après permet de visualiser les gains de temps permis par le projet pour accéder à l'aéroport depuis l'ensemble de l'agglomération.



Gain de temps grâce aux projets TAE et CLB pour accéder à l'Aéroport Toulouse-Blagnac (Source : modèle multimodal de déplacements de l'aire urbaine de Toulouse)

- **Une liaison gare – aéroport améliorée**

L'opération TAE proposera une liaison efficace entre l'aéroport et la gare Matabiau : le temps de trajet sera de 24 minutes entre la gare et l'aéroport, quelles que soient les conditions de circulations routières.

- **Des déplacements entre périphérie et cœur d'agglomération optimisés grâce à la complémentarité métro – train**

Outre la connexion à la gare Matabiau, les échanges entre la 3ème ligne de métro et les trains express régionaux (TER) seront possibles à la gare de Colomiers (axe Toulouse – Auch), à la station de La Vache Gare (axe Toulouse – Montauban), dans les secteurs de Montaudran et de Labège (axe Toulouse – Castelnau-d'Aud). Les voyageurs qui se déplacent depuis la grande agglomération toulousaine (voire au-delà) vers son centre, auront la possibilité d'accéder au réseau de transport urbain sans nécessairement aller jusqu'à la gare Matabiau, facilitant ainsi leur déplacement en réduisant leur temps de parcours et en décongestionnant le centre de l'agglomération. À titre d'illustration, le tableau ci-après indique les temps de parcours avec et sans projet pour quelques liaisons entre périphérie et cœur d'agglomération.

Liaison	Itinéraire et temps de parcours sans projet Source : MobiMipy.fr	Itinéraire et temps de parcours avec projet Source : Tisséo Collectivités	Gains de temps permis par le projet
Pibrac – Aéroport	TER + tram avec changement à Arènes 55 minutes	TER + TAE avec changement à Colomiers Gare 35 minutes	20 minutes
Fenouillet – Airbus St Martin	Bus 59 + Métro B + Bus 63 60 minutes	TER + TAE avec changement à La Vache 25 minutes	35 minutes
Baziège – CC Labège	Bus 204 30 minutes	TER + TAE avec changement à Labège La Cadène 20 minutes	10 minutes

Gain de temps grâce à l'opération TAE pour quelques liaisons entre périphérie et cœur d'agglomération

La combinaison des réseaux urbain et interurbain permettra aux voyageurs d'optimiser leurs déplacements : ils bénéficieront de la vitesse du train sur une partie plus ou moins importante de leur trajet et de la finesse de desserte du métro, du tram ou du bus pour rejoindre leur destination finale en cœur d'agglomération.

- **Un report modal depuis la voiture vers les transports en commun et les modes actifs** de l'ordre de 90 000 déplacements par jour.

D'autres avantages pouvant relever de la catégorie « déplacement » sont présentés dans la partie « socio-économie » (gains de temps pour les usagers et décharge des réseaux de transport).

Le maître d'ouvrage souhaite en outre souligner que **les avantages de l'opération TAE en matière de déplacement sont d'une ampleur supérieure lorsque la Connexion Ligne B est réalisée** :

- Les gains d'accessibilité permis par l'opération Toulouse Aerospace Express sont plus importants car la connexion créée entre la 3^{ème} ligne de métro et la ligne B permet de mieux relier à la 3^{ème} ligne de métro les quartiers sud de Toulouse et le Parc Technologique du Canal. Les liaisons entre ces secteurs et le reste de l'agglomération sont davantage améliorées par TAE quand CLB est réalisée.
- Le gain de fréquentation des transports en commun permis par l'opération Toulouse Aéroport Express est plus important lorsque CLB est réalisée, du fait des gains d'accessibilité accrus (+60 000 déplacements quotidiens avec CLB, contre +59 000 sans).

9.1.2 Inconvénients en matière de déplacements

La commission d'enquête identifie deux inconvénients :

- *Ne dessert pas directement l'aéroport,*
- *Les parkings en tête de ligne peuvent paraître insuffisants.*

9.1.3 Bilan en matière de déplacements

En conclusion, la commission d'enquête estime que le tracé proposé est satisfaisant. Celui-ci résulte de nombreuses phases préalables telles que le Plan Mobilités et le Débat Public. Il participe au réseau de transport public de la métropole toulousaine.

Les propositions des projets de l'AUTATE d'une part et celui de « l'étoile ferroviaire » d'autre part sont des solutions complémentaires au projet mais non alternatives car ne répondant pas aux mêmes enjeux.

La proposition portée par le collectif citoyen dessert majoritairement le centre-ville mais laisse à l'écart les futures zones de développement ainsi que la halte ferroviaire de la Vache appelée à jouer un rôle essentiel pour la multi modalité.

La desserte de l'aéroport n'est pas assurée directement par TAE, elle l'est par la LAE avec une fréquence élevée connectée également au réseau Tram.

La commission estime que les points positifs l'emportent nettement sur les points négatifs.

Le maître d'ouvrage estime en outre que le bilan de l'opération TAE en matière de déplacement est meilleur lorsque la Connexion Ligne B est réalisée.

9.2 Synthèse des avantages et inconvénients sur le plan socio-économique

9.2.1 Avantages sur le plan socio-économique

L'analyse bilancielle présentée par la commission d'enquête dans ses conclusions identifie plusieurs avantages sur le plan socio-économique et reprise dans le tableau ci-après :

- Gains de temps dans les déplacements,
- Décongestion routière et baisse de l'accidentalité liée à l'utilisation de la voiture,
- Amélioration de l'impact environnemental (qualité de l'air, réchauffement climatique, nuisances sonores),
- Le projet va favoriser la densification de l'agglomération,
- Il permet la maîtrise des coûts urbains associés à un aménagement plus dense,
- Il permet une meilleure incitation à la création de nouveaux emplois attirés par le projet.

Le maître d'ouvrage estime que l'opération Toulouse Aerospace Express comporte de nombreux avantages sur le plan socio-économique, qui sont résumés ci-après :

- **Des gains de temps pour se déplacer dans l'agglomération**
La meilleure desserte des habitants et des emplois de l'agglomération va permettre une diminution des temps de parcours en transports en commun sur de nombreuses liaisons, pour tous les motifs de déplacement.

Liaison	Sans Projet	Avec TAE	Gains de temps
Colomiers – Aéroport	Linéo 2 + Tram T2 50 minutes	15 minutes	35 minutes
La Vache – Airbus St Martin	Métro B + Bus 63 30 minutes	10 minutes	20 minutes
Côte Pavée – Labège Enova	Bus 37 + Bus 79 45 minutes	10 minutes	35 minutes

Gain de temps permis par l'opération TAE sur quelques liaisons

S'ils concernent principalement les usagers des transports en commun, les gains de temps bénéficieront également aux automobilistes, grâce à l'effet de décongestion permis par TAE.

- **Une décharge de la partie centrale du réseau de transports en commun structurant** (ligne A, ligne B, tram, etc.) permettant aux usagers de voyager dans de meilleures conditions.
- **Une décharge du réseau routier** représentant de l'ordre de 800 000 véhicules.km par jour, permettant de fluidifier légèrement la circulation routière et de réduire les nuisances associées à l'utilisation des véhicules motorisés : pollution atmosphérique, émissions de Gaz à Effet de Serre (GES), consommation d'énergie, nuisances sonores et accidentologie.
- **Des créations d'emplois liées à la construction de l'opération et à son fonctionnement** : plus de 22 000 emplois.an liés au chantier de l'opération TAE et d'un peu moins de 13 000 emplois.an liés au fonctionnement de la nouvelle ligne de métro et de LAE (exploitation, maintenance et renouvellement) au cours de la période 2025-2070.
- **Une maîtrise de l'étalement urbain grâce à une polarisation de l'accueil des habitants dans le cœur de l'agglomération et en particulier dans le corridor de la 3^{ème} ligne de métro.** 200 à 400 ha pourraient ainsi être préservés de l'urbanisation grâce à l'opération TAE. En limitant l'urbanisation, la collectivité préserve des zones naturelles ou agricole, et elle économise le coût d'investissement lié à l'aménagement et à la viabilisation, ainsi que les coûts liés à l'exploitation des services publics sur cette zone (réseaux de transports, raccordement aux réseaux d'eau, de gaz, d'électricité...).
- **Des effets d'agglomérations, c'est-à-dire des gains de productivité des entreprises et des travailleurs permis par l'amélioration de l'accessibilité**, soit par l'amélioration des temps de trajet ou par la croissance différentielle de l'emploi sur le territoire du fait de la mise en service de l'infrastructure (densification des activités). En règle générale, il est observé que chacun de ces facteurs conduit à une dynamique économique et à une productivité accrues favorisées par de multiples interactions, entre les entreprises, sur les marchés de travail, ...
- **Une accélération de la croissance de l'emploi dans l'agglomération qui serait comprise entre 7 000 et 10 000 emplois.** Une opération de l'ampleur de TAE est de nature à améliorer le marché du travail dans l'agglomération toulousaine. La meilleure connexion entre les bassins de population et d'emploi est en effet une opportunité pour réduire le chômage structurel. Par ailleurs, des études ont montré que les emplois internationalement mobiles, associés ou non aux investissements internationaux directs sont également sensibles aux améliorations d'accessibilité. Enfin une meilleure mobilité au sein de l'agglomération améliore l'attractivité touristique de la ville. L'ensemble de ces phénomènes est donc de nature à induire un accroissement de l'emploi durable dans l'agglomération toulousaine.
- **Des recettes billettiques supplémentaires** du fait de l'accroissement de fréquentation du réseau Tisséo.

Le maître d'ouvrage souhaite en outre souligner que **les avantages de l'opération TAE sur le plan socio-économique sont d'une ampleur supérieure lorsque la Connexion Ligne B est réalisée** :

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191128-20191127-1-1D-
DE
Date de télétransmission : 28/11/2019
Date de réception préfecture : 28/11/2019

- Les gains de temps permis par TAE sont plus importants lorsque CLB est réalisée. La connexion entre la 3^{ème} ligne de métro et la ligne B permet de mieux relier à la 3^{ème} ligne de métro les quartiers sud de Toulouse et le Parc Technologique du Canal. Les liaisons entre ces secteurs et le reste de l'agglomération sont davantage améliorées par TAE quand CLB est réalisée. Le tableau ci-dessous donne deux exemples : les gains de temps permis par TAE sont plus importants lorsque CLB existe.

Liaison	Sans projet	Avec TAE lorsque CLB n'existe pas	Avec TAE lorsque CLB existe
Toulouse St Agne – Labège Enova	Métro B + Bus 79 30 minutes	Métro B + 3 ^{ème} ligne (changement à F. Verdier) 25 minutes	Métro B + 3 ^{ème} ligne (changement à Labège INPT) 20 minutes
L'Ormeau – Parc Technologique du Canal	Bus 23 + Métro B + Bus 111 40 minutes	3 ^{ème} ligne de métro + Métro B + bus 111 35 minutes	3 ^{ème} ligne de métro + Métro B 10 minutes

- Le surplus de recettes billettiques permis par l'opération TAE serait légèrement supérieur en présence de CLB car le gain de fréquentation des transports en commun permis par TAE est plus important lorsque CLB est réalisée (+60 000 déplacements quotidiens avec CLB, contre +59 000 sans).
- L'effet de décharge permis par l'opération TAE sur la partie centrale de la ligne B serait plus important en présence de CLB. Cela permettrait aux usagers de voyager dans de meilleures conditions.

9.2.2 Inconvénients sur le plan socio-économique

La commission d'enquête identifie un inconvénient :

- | |
|--|
| - <i>Le coût élevé de l'opération.</i> |
|--|

Le maître d'ouvrage rappelle ci-dessous les estimations des coûts associés à l'opération Toulouse Aerospace Express, présentées dans le dossier d'enquête publique :

- **Un coût de construction** estimé à 2 669 M€₂₀₁₇ au stade des études préliminaires.
- **Un coût de fonctionnement** annuel estimé, à l'horizon de mise en service, à 38M€₂₀₁₇ pour la 3^{ème} ligne de métro et un surcoût de fonctionnement annuel estimé à 0,9M€₂₀₁₇ pour la Ligne Aéroport Express.
- **Des coûts de gros entretien et de renouvellement**, au fur et à mesure de la vie du projet
- **Des coûts liés aux mesures compensatoires**, estimées à 38M€₂₀₁₈ au stade de l'enquête publique. Les mesures de réduction et de compensation des impacts résiduels correspondent à des aménagements paysagers, à des dépenses d'archéologie, à la gestion des déblais, à la protection des eaux, au suivi piézométrique, à des mesures liées à la biodiversité, à l'acoustique ou aux vibrations.

9.2.3 Bilan sur le plan socio-économique

La commission d'enquête prend acte de l'avis du Conseil scientifique qui a validé les hypothèses du porteur du projet, tout en soulignant que l'ensemble des conditions cumulatives de la soutenabilité budgétaire du projet Mobilités constituent autant de contraintes qui vont impliquer un pilotage très rigoureux et performant sur la durée de la dette.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191128-20191127-1-1D-DE
Date de télétransmission : 28/11/2019
Date de réception préfecture : 28/11/2019

La commission d'enquête constate le résultat positif du bilan socio-économique et l'intérêt d'une réalisation avec CLB.

Le maître d'ouvrage rappelle que pour dresser un bilan des coûts et bénéfices liés à l'opération sur une période longue, une évaluation socio-économique a été réalisée selon une méthodologie codifiée applicable et commune à l'ensemble des projets d'infrastructures de transport envisagés sur le territoire français.

Les bénéfices apportés par l'opération sont estimés en « monétarisant » ses effets en matière de gains de temps et de confort pour les voyageurs, de réduction des nuisances environnementales, de développement économique et de création d'emploi, etc.

Le bilan socio-économique des avantages et des coûts met en évidence que l'opération TAE est rentable et que sa rentabilité est supérieure en présence de CLB. L'opération permettrait de dégager **une valeur ajoutée (« valeur actualisée nette ») supérieure à 3,5 milliards d'euros**. Cette conclusion est partagée par les experts indépendants désignés par le Secrétariat Général Pour l'Investissement qui indiquent dans leur rapport de mai 2019 qu'« il semble clair que l'option de projet amène un surplus d'efficacité globale bien plus conséquent » que son absence de réalisation.

Les bénéfices apportés par l'opération TAE concerneraient les usagers des transports (gains de temps et gains de confort représentant au global de l'ordre de 4,5 milliards d'euros), les habitants de l'agglomération (diminution des nuisances liées à l'usage de la voiture telles que la pollution atmosphérique ou le bruit, représentant 400M€) mais aussi les collectivités locales (diminution des dépenses liées à la baisse de la circulation automobile et à la maîtrise de l'étalement urbain, ainsi qu'effets économiques estimés au total à plus de 900M€) et l'État (diminution du nombre d'accidents de la route, réduction des émissions de gaz à effet de serre et augmentation des recettes fiscales découlant du surplus de croissance économique, estimés au total à plus de 600M€).

Pour ce qui concerne plus particulièrement le financement et la soutenabilité budgétaire du projet :

Les opérations TAE et CLB s'inscrivent dans le programme d'investissement du Projet Mobilités 2020.2025.2030, qui s'élève à près de 4Mds€. Le financement de ce programme d'investissement sera partenarial avec des contributions du Département de la Haute-Garonne, de la Région Occitanie, de l'Union Européenne et de l'État. Tisséo Collectivités apportera 3,1Mds€ grâce à sa forte capacité d'autofinancement et au recours à l'emprunt.

La soutenabilité de ce montage financier est assurée par la maîtrise des dépenses d'exploitation et de maintenance du réseau, contractualisées pour une période pluriannuelle avec Tisséo Voyageurs, et par l'augmentation durable des revenus de Tisséo Collectivités. Les dynamiques démographiques et économiques permettront en effet un accroissement des recettes fiscales (impôts locaux et Versement Transport) mais aussi des recettes billettiques du fait d'une plus grande fréquentation du réseau. Cette dernière tendance sera renforcée par la mise en service des opérations TAE et CLB, qui attireront de nouveaux voyageurs dans les transports en commun.

Les éléments présentés ci-avant sont tirés du dossier d'enquête publique (livre 3, pièce G). Le maître d'ouvrage estime que les modifications apportées à l'opération à la suite de l'enquête publique (modifications d'insertion de station ou d'infrastructure, déplacements de puits, configurations des pôles d'échanges, etc.), qui visent à améliorer sensiblement l'impact du projet en matière d'environnement, de sécurité et d'acceptabilité, ont un impact peu significatif sur les bénéfices apportés par l'opération sur le plan socio-économique. Ils conduisent par ailleurs à un léger accroissement du coût de construction. Au global, le maître d'ouvrage estime que la rentabilité socio-économique de l'opération, qui est d'une très grande ampleur, **est largement préservée.**

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191128-20191127-1-1D-
DE
Date de télétransmission : 28/11/2019
Date de réception préfecture : 28/11/2019

9.3 Synthèse des avantages et inconvénients sur le plan environnemental et sanitaire

9.3.1 Avantages sur le plan environnemental et sanitaire

L'analyse bilancielle présentée par la commission d'enquête dans ses conclusions identifie plusieurs avantages sur le plan environnemental et reprise dans le tableau ci-après :

- *La conception en majorité en souterrain pour 70% environ du tracé réduira sur ces tronçons l'impact visuel et sonore, et préservera les espaces publics,*
- *La réalisation de ce projet limitera l'usage de la voiture individuelle au profit des transports collectifs,*
- *Elle entraînera une baisse des émissions de gaz à effet de serre,*
- *Elle entraînera une baisse de consommation énergétique d'origine fossile de l'ordre de 20 millions de litres de carburant/an,*
- *La baisse du nombre de véhicules à moteur permettra la réappropriation d'espaces publics par les vélos et piétons,*
- *Le projet génèrera des économies de foncier en périphérie, liées à un développement urbain plus compact et moins consommateur d'espace.*

Le maître d'ouvrage estime que l'opération Toulouse Aerospace Express comporte de nombreux avantages sur le plan environnemental et sanitaire, qui sont résumés ci-après :

- **Une décharge du réseau routier représentant de l'ordre de 800 000 véhicules.km par jour permettant de réduire les nuisances associées à l'utilisation des véhicules motorisés : pollution atmosphérique, émissions de Gaz à Effet de Serre (GES), consommation d'énergie, nuisances sonores et accidentologie.**
- **Une diminution de la consommation énergétique estimée à 20 millions de litres de carburant par an.**
- **Une réduction des émissions de polluants atmosphériques, notamment aux abords des grands axes routiers**
- **Une réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre estimée à 2 millions de tonnes équivalent CO2 pour la période 2017-2070.**
- **Une réduction des nuisances sonores**
- **Une diminution des accidents de la route**
- **Une maîtrise de l'étalement urbain grâce à une polarisation de l'accueil des habitants dans le cœur de l'agglomération et en particulier dans le corridor de la 3^{ème} ligne de métro. 200 à 400 ha pourraient ainsi être préservés de l'urbanisation grâce à l'opération TAE.**

Le maître d'ouvrage souhaite en outre appuyer ce constat, en rappelant que l'opération 3ème ligne de métro et ligne aéroport express constituera une offre supplémentaire du réseau de transports en commun qui se développe progressivement, et dont une approche globale à l'échelle du réseau permet de très significativement mesurer les avantages environnementaux engendrés par le report modal du véhicule particulier vers les transports en commun.

A noter que dans le registre d'enquête, une partie des contributions souligne l'impact positif du projet sur l'environnement, en termes de réduction de la congestion urbaine et de ses effets induits (bruit, air, sécurité...) , l'étalement urbain...

9.3.2 Inconvénients sur le plan environnemental et sanitaire

La commission d'enquête identifie quelques inconvénients dans le tableau ci-après:

- *L'abattage d'arbres aux stations François Verdier, Limayrac, Place de l'Ormeau,*
- *L'impact visuel dans la partie aérienne (section Montaudran/Labège et sur environ 1Km au total de part et d'autre de la station Airbus Saint Martin),*
- *L'émergence des puits de ventilation dans la partie souterraine (bruit, encombrement, rejets, ...),*
- *Gêne en phase travaux.*

Au regard du registre de l'enquête publique, on observe les principaux inconvénients ou interrogations du public concernant :

- Les incidences en phase travaux, notamment liés au creusement par tunnelier et base travaux (tassement de surface, vibrations, acoustiques, nappes souterraines, circulation ...)
- L'impact sur les arbres
- En phase exploitation sur le bruit et les vibrations
- L'effet sur l'urbanisation
- les impacts fonciers et incidences sur les activités ou les fonctionnalités

Le maître d'ouvrage souhaite souligner que les mesures d'évitement et de réduction des impacts ont été intégrées dans les phases précédentes des études de conception de l'opération, en particulier sur le plan de son insertion dans le paysage, le bruit, les vibrations, les nappes souterraines, et que cette préoccupation sera encore renforcée dans les études détaillées de conception à venir.

Le chapitre 8 ci-avant synthétise les mesures environnementales de la séquence « Eviter/ Réduire/ Compenser », mesures détaillées dans l'annexe 3, associées aux modalités de suivi de la mise en œuvre et de l'efficacité des mesures. Ces mesures permettent de « neutraliser » les impacts environnementaux.

Le maître d'ouvrage tient par ailleurs à souligner que les modifications apportées au projet suite à l'enquête publique permettent de réduire significativement l'impact sur les arbres, notamment au niveau de François verdier, Limayrac et Ormeau. Les efforts seront poursuivis au travers d'un « plan arbres » pour la 3^{ème} ligne de métro, visant à poursuivre la démarche d'évitement, de mis en défens dans le chantier (réduction d'impact) et de compensation avec la plantation de 5000 arbres.

Pour la phase travaux il est rappelé qu'un important dispositif de management environnemental de chantier et de médiation sera mis en place, permettant de réduire au mieux les gênes occasionnées, et le cas échéant les compenser.

Un autre inconvénient sur l'environnement a été relevé par le public, celui de la pollution de l'air dans le métro : le retour d'expérience du maître d'ouvrage sur les lignes A et B lui permet de caractériser la qualité de l'air à l'intérieur du métro, et de connaître les solutions pour les stations de la 3^{ème} ligne de métro aient une qualité de l'air voisine de l'air ambiant.

Enfin, sur la base de l'analyse des enjeux environnementaux menée dans l'étude d'impact, outre les points soulevés ci-avant, le maître d'ouvrage identifie les principaux inconvénients suivants sur le plan environnemental :

- Traversée du site classé du Canal du Midi : une attention particulière sera portée, dans le dossier soumis à la Commission des Sites, sur les conditions de réalisation du tunnel, ainsi que sur les dispositifs architecturaux au niveau de l'ouvrage annexe n° 13 à pont Saint Sauveur, qui seront détaillées dans le dossier d'autorisation environnementales.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191128-20191127-1-ID-DE
Date de télétransmission : 28/11/2019
Date de réception préfecture : 28/11/2019

- Biodiversité : les impacts résiduels du projet feront l'objet des mesures compensatoires adaptées seront développées dans le dossier de demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées dans le cadre de l'autorisation environnementale
Zone inondable de la Garonne et de l'Hers mort : les modélisations hydrauliques ont permis d'identifier les aménagements nécessaires pour assurer la conformité du projet au PPRI et de prendre en compte la crue milléniale (TRI). Ces ménagements seront affinés dans le dossier d'autorisation environnementale.
- Activités agricoles : les impacts portent sur 1,2 ha environ, dans le cadre de l'étude préalable aux mesures de compensation collectives ; le montant proposé de la compensation a été évalué à hauteur de 12 735 €, et pourra être versée sous forme de participation au fond départemental de compensation agricole, ou sous une autre forme restant à fixer en concertation avec la profession agricole

9.3.3 Bilan sur le plan environnemental et sanitaire

En conclusion, la commission d'enquête estime que sur le plan environnemental le projet est jugé satisfaisant ; toutefois subsistent quelques points où le projet aura des effets négatifs sur des espaces boisés remarquables qu'il convient d'améliorer.

Les nuisances en phase chantier sont bien prises en compte et les mesures proposées devraient les atténuer.

La commission d'enquête estime que les points positifs l'emportent par rapport aux points négatifs.

Les éléments présentés ci-avant sont tirés du dossier d'enquête publique (livre 3, pièces F et G). Le maître d'ouvrage estime que les modifications apportées à l'opération à la suite de l'enquête publique (modifications d'insertion de station ou d'infrastructure, déplacements de puits, configurations des pôles d'échanges, etc.) améliorent sensiblement l'insertion du projet dans l'environnement au niveau des aménagements notamment :

- Réduction significative du nombre d'arbres situés dans les emprises travaux, et évitement des alignements de François Verdier et en grande partie de ceux de Limayrac ;
- Amélioration de l'insertion accès/ sécurité/ environnement en prenant en considération les propositions des collectifs et associations des riverains au niveau de l'insertion à Layrac, Sept Deniers, la Vache, Limayrac, Montaudran (rue des cosmonautes) et Labège (la Cadène) ;
- Amélioration de la sécurité et des temps de parcours usagers au niveau des pôles d'échanges multimodaux.

Compte-tenu des dispositifs mis en œuvre et de l'ensemble des mesures environnementales, les impacts environnementaux de l'opération tant en phase travaux qu'en exploitation sont maîtrisés et neutralisés dans le cadre de la démarche ERC.

9.4 Synthèse de l'acceptabilité de l'opération TAE

9.4.1 Avantages en matière d'acceptabilité

La commission d'enquête rappelle dans ses conclusions que les personnes publiques interrogées préalablement à l'enquête publique ont donné un avis favorable au projet :

- *Le Conseil Régional avait donné un avis favorable dans le cadre de la consultation du PDU,*
- *Le Conseil Départemental a donné un avis favorable avec toutefois des demandes de précision notamment sur le financement de l'opération,*
- *Les conseils municipaux de Toulouse, Colomiers, Blagnac, Ramonville Saint Agne, Labège, le SICOVAL, Toulouse Métropole ont donné un avis favorable au projet.*

Le maître d'ouvrage souhaite préciser que le Syndicat Départemental d'Energie de la Haute-Garonne et le Syndicat Mixte d'Etude de l'Agglomération Toulousaine ont également donné un avis favorable.

Par ailleurs, la commission d'enquête indique que :

La MRAE a donné un avis favorable avec des demandes de précision qui ont été fournies par le maître d'ouvrage.

La SNCF est favorable à la création de ce projet global TAE et CLB et souligne la complémentarité entre les deux modes de transport (train et métro).

Une grande majorité [des participants à l'enquête publique] s'est montrée favorable au projet ; on relève environ 28% d'avis défavorables.

9.4.2 Inconvénients en matière d'acceptabilité

La commission d'enquête identifie un inconvénient :

- *Le coût élevé qui, s'il n'est pas contenu, pourrait hypothéquer les autres actions prévues au Plan Mobilités.*

9.4.3 Bilan en matière d'acceptabilité

La commission estime que les points positifs l'emportent nettement sur les points négatifs, et qu'il y a un large consensus pour la réalisation du projet. Elle prend note des éléments présentés par le maître d'ouvrage sur les moyens et l'organisation qu'il entend mettre en œuvre pour la maîtrise des coûts et la gouvernance du projet.

A l'issue de l'enquête publique, la commission a émis un avis favorable à la déclaration d'utilité publique de l'opération assorti de deux réserves et de sept recommandations.

Le maître d'ouvrage indique dans le présent document comment il modifie le projet présenté en enquête publique pour lever les deux réserves et suivre les sept recommandations exprimées par la commission d'enquête.

Pour proposer ces modifications, le maître d'ouvrage s'est notamment appuyé sur les enseignements du « dialogue post enquête publique » avec les associations et riverains qui se sont exprimés pendant l'enquête. Le dialogue, qui s'est déroulé de septembre à novembre 2019, a permis de rencontrer une vingtaine d'associations et riverains lors de 14 réunions.

Le maître d'ouvrage estime que les modifications apportées au projet tiennent compte des conclusions de la commission chargée de l'enquête publique et du dialogue post-enquête publique, et qu'elles sont ainsi de nature à renforcer l'acceptabilité du projet par rapport à celle, déjà importante, au stade de l'enquête publique.

9.5 Conclusions

Considérant qu'en matière de déplacement, la commission d'enquête estime que « le tracé proposé est satisfaisant » et que « les points positifs l'emportent nettement sur les points négatifs » ;

Considérant que sur le plan socio-économique, le bilan réalisé démontre que l'opération TAE est rentable et que sa rentabilité est d'une très grande ampleur ;

Considérant que la soutenabilité budgétaire de l'opération a été vérifiée par un cabinet spécialisé, sous l'égide d'un Conseil Scientifique ;

Considérant que sur le plan environnemental, la commission d'enquête estime que « *le projet est jugé satisfaisant* » ;

Considérant que les avis sollicités par la Préfecture et les conclusions de la commission d'enquête démontrent que le projet bénéficie d'une très grande acceptabilité ;

Considérant que les modifications apportées à l'opération au stade de la déclaration de projet ont un impact neutre ou positif en matière de déplacement et de rentabilité socio-économique, qu'elles améliorent l'impact environnemental et sanitaire et qu'elles renforcent l'acceptabilité ;

Le maître d'ouvrage conclut que l'opération Toulouse Aerospace Express, composée de la 3^{ème} ligne de métro et de la Ligne Aéroport Express, est d'intérêt général et décide de poursuivre l'exécution de l'opération.

Considérant que les apports de la 3^{ème} ligne de métro en matière de déplacement, sur le plan socio-économique et sur le plan environnemental et sanitaire sont supérieurs lorsque la Connexion Ligne B est réalisée, le maître d'ouvrage conclut d'autre part que l'intérêt général de l'opération Toulouse Aerospace Express serait renforcé par la réalisation de la Connexion Ligne B.

Compte tenu notamment de l'étude d'impact, des avis de l'autorité environnementale et des collectivités territoriales et groupements consultés en application du V de l'article L. 122-1 et des résultats de la consultation du public, il est proposé au Comité Syndical de Tisséo Collectivités :

- De lever les réserves de la commission d'enquête, à savoir :
 - Réserve n°1 : relative au maintien des alignements d'arbres à François Verdier : (cf. point 6.1)
 - Réserve n° 2 : relative à la réduction de la capacité du P+R projeté Dans le quartier des Sept Deniers cf. point 6.1)
- De prendre en considération l'ensemble des recommandations formulées par la commission d'enquête publique comme mentionné au Point 6.1)
- De déclarer ce projet d'intérêt général au sens de l'article L. 126-1 du code de l'environnement et de mener à bien sa réalisation et de poursuivre l'exécution de l'opération
- D'autoriser Tisséo Collectivités et Tisséo Ingénierie à poursuivre l'ensemble des démarches en vue de l'obtention de la Déclaration d'Utilité Publique puis autres autorisations administratives nécessaires pour la réalisation de l'opération.

Le Comité Syndical :

Entendu l'exposé de Monsieur le Président,

Après en avoir délibéré et à l'unanimité des suffrages exprimés :

(Abstention : M. Arévalo)

ARTICLE 1 : DECLARE d'intérêt général l'opération Toulouse Aerospace Express 3^{ème} Ligne de métro et Ligne Aéroport Express).

ARTICLE 2 : DECIDE de poursuivre la réalisation de l'opération.

ARTICLE 3 :

• **pour la déclaration d'utilité publique :**

- **LEVE** la Réserve relative au maintien des alignements d'arbres à François Verdier.
- **LEVE** la Réserve relative à la réduction de la capacité du P+R projeté Dans le quartier des Sept Deniers.
- **PREND EN CONSIDERATION** les 7 recommandations relatives à :
 - La recherche d'alternatives en plusieurs autres endroits, notamment Limayrac et Les Ormeaux, permettant d'épargner la destruction d'arbres ou d'espaces végétalisés.
 - La prise en compte des réflexions des associations ou de collectifs en liaison avec les habitants pour finaliser le projet sur les secteurs de Layrac, Sept Deniers, la Vache, Limayrac, Montaudran, Labège. En effet, l'arrivée dans certains quartiers du métro avec la réalisation des stations va entraîner des modifications dans le comportement des usagers. Plusieurs associations et collectifs de quartier ont dans le cadre de l'enquête mené des réflexions intéressantes sur les accès, la sécurité, l'environnement.
 - L'étude des alternatives moins pénalisantes pour les emplacements des ouvrages annexes suivants : 04, 09, 11, 14, 15,
 - Pour plusieurs stations servant de points d'appui multimodal, à assurer dans la plus grande sécurité les liaisons entre les divers modes de transports, sans trajet excessif pour les usagers,
 - Lors de la mise au point définitive du projet d'exécution, poursuivre les mises en cohérence des diverses modalités de transport et de stationnement avec les responsables des transports public, SNCF, Conseil Régional, ...
 - Prévoir des caractéristiques géométriques (profil en long notamment) pour une éventuelle extension de la ligne à Colomiers,

Accusé de réception en préfecture 031-253100986-20191128-20191127-1-1D-DE Date de télétransmission : 28/11/2019 Date de réception préfecture : 28/11/2019
--

O La mise en œuvre d'une stratégie volontaire et cohérente avec l'urbanisation future pour accompagner le projet de métro.

- **pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme :**

- **PREND EN CONSIDERATION** la recommandation relative à l'adaptation des documents initiaux suite aux modifications apportés au projet dans le cadre de la DUP.

- **pour l'identification des parcelles à déclarer cessible :**

- **PREND EN CONSIDERATION** la recommandation relative à l'adaptation des documents initiaux suite aux modifications apportés au projet dans le cadre de la DUP.

ARTICLE 4 : AUTORISE Tisséo Collectivités et Tisséo Ingénierie à saisir le Préfet afin de prononcer la Déclaration d'Utilité Publique de l'opération.

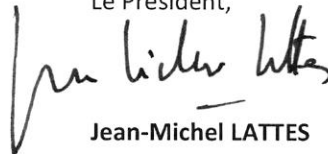
ARTICLE 5 : AUTORISE Tisséo Collectivités et Tisséo Ingénierie à poursuivre l'ensemble des démarches en vue de l'obtention des autres autorisations administratives nécessaires pour la réalisation dudit de l'opération.

ARTICLE 6 : DIT que la présente délibération sera transmise à Monsieur le Préfet pour le contrôle de légalité.

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

Pour extrait conforme,

Le Président,



Jean-Michel LATTES

Liste des Annexes

Annexe 1 : Plan Général de Travaux modifié pour TAE

Annexe 2 : Synthèse des modifications apportées à l'opération TAE en réponse aux résultats de l'enquête publique

Annexe 3 – Détail des mesures ERC et suivi des mesures

Annexe4' Avis de la MRAE et Mémoire en réponse à la MRAE