



D.2019.11.27.1.2

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

Séance du 27 Novembre 2019

1- RESEAU STRUCTURANT**1.2 – Connexion Ligne B : 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
031-253100986-20191128-20191127-1-2D-
DE
Date de télétransmission : 28/11/2019
Date de réception préfecture : 28/11/2019

Exposé de Monsieur le Président :

- Par une délibération D2017.07.05.2.1. du 5 juillet 2017, le programme de l'opération CLB (dont il est précisé que le tracé retenu est très proche de celui étudié dans le cadre du prolongement de la ligne B (PLB), ayant fait l'objet d'études de conception détaillées et d'une enquête publique en 2015) a été délibéré lors du comité syndical du 5 juillet 2017
- Par délibération D.2017.10.4.2.1 du 4 octobre 2017, le Comité Syndical de Tisséo Collectivités confie par mandat la maîtrise d'ouvrage à Tisséo Ingénierie (SMAT) de cette opération.
- Par délibération D.2017.11.22.2.1 du 22 novembre 2017, le Comité Syndical de Tisséo Collectivités a approuvé la mise en place d'une concertation préalable dont les modalités ont fait l'objet d'une délibération D.201.12.13.2.1 du 13 décembre 2017.
- Par une délibération D2018.02.7.1.1. 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 délibération D.2018.03.25.5.1, le comité syndical de Tisséo Collectivités a approuvé le bilan concertation de l'opération de connexion ligne B.
- Par délibération D.2019.02.06.1.4 du février 2019, le Comité Syndical de Tisséo Collectivités a approuvé les ajustements de l'opération.
- Par délibération D2019.02.06.1.8 du 6 février 2019, le Comité Syndical de Tisséo Collectivités a approuvé le dossier d'enquête publique et a décidé 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.

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 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

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191128-20191127-1-2D-
DE
Date de télétransmission : 28/11/2019
Date de réception préfecture : 28/11/2019

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 sur projet présenté à l'enquête publique sont les suivantes :

- Concernant L'opération Toulouse Aerospace Express qui se compose en deux éléments indissociables, à savoir la 3^{ème} ligne de métro et la ligne Aéroport Express.

Le programme de l'opération « Toulouse Aerospace Express » comprend :

- 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 7 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 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 façon à desservir des secteurs actuellement moins bien desservis par les transports en commun ou ayant un fort potentiel de développement urbain.

Le tracé est en souterrain sur la majeure partie du tracé, dans des secteurs densément urbanisés 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 demain avec cette ligne aéroport express contre 9 à 10 minutes actuellement).

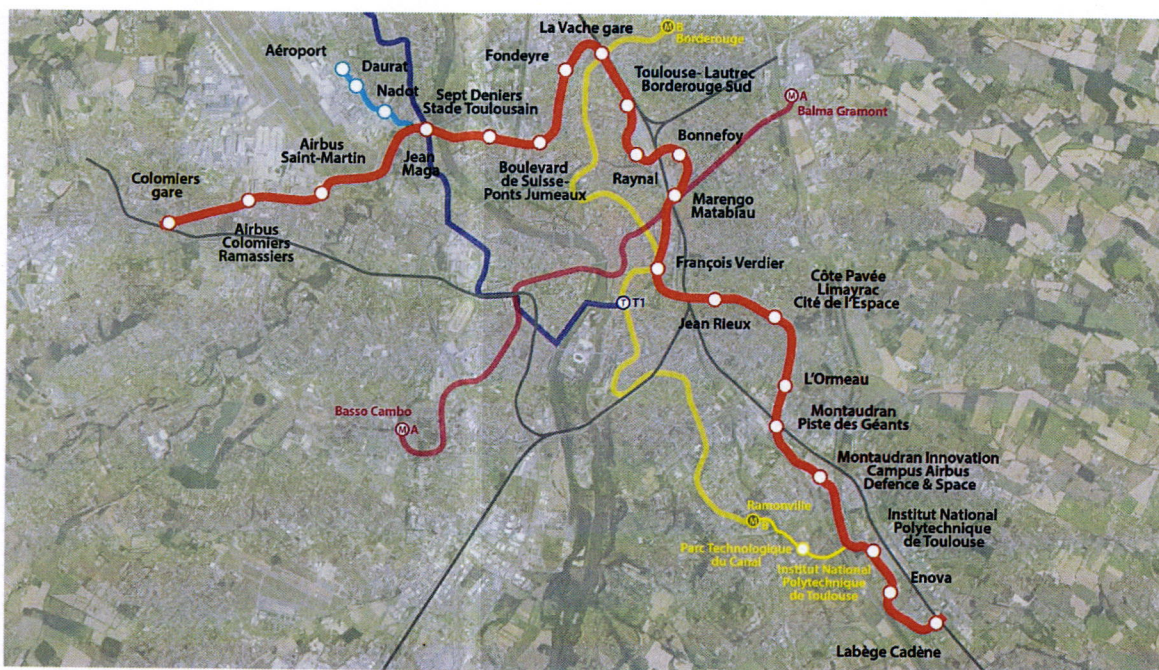
La station Jean Maga permettra de correspondre entre la 3^{ème} ligne de métro, la ligne Aéroport Express et le Tramway T1. Elle est conçue de façon à faciliter le changement pour les voyageurs.

- 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 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 connexion de la ligne B et la 3^{ème} Ligne de métro. Elle dessert les commerces et services, les zones d'emploi, universitaires et tertiaires.

Accusé de réception en préfecture
031253700986-20191128-20191127-12D-
DE
Date de télétransmission : 28/11/2019
Date de réception préfecture : 28/11/2019

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 dès 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, testées dans le cadre d'études spécifiques en 2015-2016. Le scénario retenu optimise les différents objectifs fixés.

L'itinéraire retenu pour la 3^{ème} 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 structurant : 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.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191128-20191127-1-2D-DE
Date de télétransmission : 28/11/2019
Date de réception préfecture : 28/11/2019

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 TAE 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, sites classés) 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.

Les délibérations des élus de Tisséo Collectivités et du SICOVAL prévoient donc que les deux opérations soient réalisées de façon « concomitante ».

Les calendriers de réalisation de la Connexion Ligne B et de Toulouse Aerospace Express (3^{ème} Ligne de métro et Ligne Aéroport Express) sont concomitants jusqu'à l'obtention des Déclarations d'Utilité Publique. Si la construction de la Connexion Ligne B devait avancer plus vite que celle de Toulouse Aerospace Express (3^{ème} Ligne de métro et Ligne Aéroport Express), une mise en service antérieure pourrait être envisagée, dans la mesure où les systèmes de transports sont indépendants.

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 l'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, 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 CONCERTATIONS PREALABLEMENT MENEES

1.1 Historique du projet et rappel des principales délibérations relatives au projet

Dès le Plan de Déplacements Urbains de 2001, 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, en s'interrogeant sur la faisabilité, le choix du système à retenir et le financement.

Diverses études de faisabilité ont été menées sur :

- La définition d'un tracé ;
- La comparaison entre différents modes de transports performants (métro, tramway) ;
- Des variantes de réalisation technique notamment pour le franchissement du Canal du Midi (en aérien ou en souterrain).

La solution tramway offrait une vitesse commerciale plus faible (22 km/h contre 40 km/h pour le Véhicule Automatique Léger), et souffrait d'une perte de temps liée à la rupture de charge imposée par le changement de mode. Si chaque mode présente ses avantages et ses inconvénients, il est apparu assez clairement que le critère du temps de parcours pour les usagers en liaison entre Toulouse et Labège Innopole était prépondérant.

De ce fait, le choix du mode de transport s'est porté sur le métro Véhicule Automatique Léger qui permet d'assurer la continuité du déplacement sur la ligne B, plutôt que sur une ligne de tramway nécessitant une correspondance à la station Ramonville.

En 2002, Tisséo Collectivités avait retenu le choix du mode métro Véhicule Automatique Léger ainsi qu'un tracé.

Entre 2003 et 2006, les réflexions menées par Tisséo Collectivités ont abouti à la délibération du 6 juin 2006 portant sur les orientations en matière de développement du réseau de transports en commun en site propre, et identifiant notamment la desserte de Labège Innopole par le prolongement de la ligne B comme prioritaire.

A partir de 2008, une nouvelle révision du Plan de Déplacements Urbains a été engagée. Si le principe du projet n'était pas remis en question, le mode de transport était quant à lui réinterrogé, notamment pour des questions financières.

En 2012, à l'issue d'un accord sur le financement de l'opération, le choix du mode Véhicule Automatique Léger, sans rupture de charge avec la ligne B était confirmé.

A partir de 2014, à l'occasion de la révision du Plan de Déplacements Urbains, la desserte du sud-est de l'agglomération par le métro était évaluée en fonction d'un nouveau projet, la 3^{ème} ligne de métro, permettant de connecter plus globalement ces territoires aux grands équipements métropolitains (aéroport Toulouse Blagnac...), aux zones d'emplois majeures du Nord-Ouest (plateforme aéronautique et aéroportuaire...) et à un plus grand nombre de « centralités » (Colomiers, Blagnac, faubourgs toulousains...).

Sur la période 2015-2017 et dans le cadre du Projet Mobilités 2020.2005.2030, de multiples échanges entre les différents partenaires institutionnels, les acteurs économiques et le grand public, ont permis de stabiliser les projets de Connexion Ligne B et de 3^{ème} ligne de métro.

Concernant la desserte du Sud-Est de l'agglomération, le principe retenu est d'avoir :

- Via la 3^{ème} ligne de métro, un lien direct vers la gare Matabiau, la zone aéroportuaire notamment ;
- Via la Connexion Ligne B, un maillage performant vers Ramonville et les quartiers sud de la ville de Toulouse (Saint Michel, Saint Agne, Empalot, Rangueil, Université Paul Sabatier).

Ainsi, les éléments déjà étudiés dans le cadre du Prolongement de la Ligne B (choix de la technologie, tracé, lieu d'implantation des stations...) et validés lors de l'enquête publique sont reconduits pour le projet de Connexion Ligne B entre les stations Ramonville, Parc Technologique du Canal et Institut National Polytechnique. Les réserves et recommandations émises (notamment concernant le tracé au niveau de l'Institut National Polytechnique) ont été intégrées dans le nouveau projet.

Accusé de réception en préfecture
N° 2531098620191282011
Date de télétransmission : 28/11/2019
Date de réception préfecture : 28/11/2019

Le 6 février 2019, Tisséo Collectivités approuve les ajustements du programme de l'opération et l'actualisation du planning avec une mise en service prévue fin 2015

Enjeux du projet

Le projet de Connexion Ligne B répond aux enjeux figurant dans le « Projet Mobilités 2020.2025.2030 » :

- des enjeux d'accessibilité pour répondre à la demande de déplacement liée à la croissance démographique et économique ;
- des enjeux d'attractivité pour renforcer l'accès et maintenir l'attractivité des zones d'emploi ;
- des enjeux urbains pour organiser les conditions de la mobilité durable dans la perspective d'une croissance démographique soutenue ;
- des enjeux d'innovation pour anticiper la mobilité de demain afin que les usagers ne vivent plus leurs déplacements comme une contrainte mais comme une opportunité.

Le projet de Connexion Ligne B est ainsi un élément structurant du « Projet Mobilités 2020.2025.2030 ». Il s'inscrit dans une offre globale et multimodale de mobilité qui doit permettre de faciliter les déplacements dans le sud-est de l'agglomération.

Assurant le maillage de la ligne B avec la 3^{ème} ligne de métro, le projet de Connexion (CLB) établi par le Maître d'Ouvrage Tisséo Collectivités repose pour une grande part sur des éléments de tracé et des caractéristiques étudiées dans le cadre des études de Prolongement de la Ligne B et prend en compte les observations ou recommandations émises par la commission d'enquête à la suite de l'enquête publique sur ce projet.

La ligne B actuelle sera prolongée de 2 stations pour offrir une correspondance directe à la 3^{ème} ligne de métro à la station Institut National Polytechnique. L'essentiel du tracé de 2,7 km sera en aérien ; seul le raccordement à la station Ramonville sera en souterrain (environ 500 mètres de tunnel) notamment pour passer sous le Canal du Midi et l'avenue Latécoère.

Le reste du tracé s'effectuera en viaduc et franchira l'autoroute, l'Hers et le lac de l'Institut National Polytechnique.

Entre les stations Ramonville et Parc Technologique du Canal, le métro circulera sur une voie double.

Entre le Parc Technologique du Canal et l'Institut National Polytechnique, il fonctionnera sur une voie unique.

1.2 La concertation

A noter que les éléments déjà étudiés dans le cadre du Prolongement de la Ligne B (choix de la technologie, tracé, lieu d'implantation des stations...) et validés lors de l'enquête publique du projet PLB sont reconduits pour le projet de Connexion Ligne B entre les stations Ramonville, Parc Technologique du Canal et Institut National Polytechnique. Les réserves et recommandations émises (notamment concernant le tracé au niveau du lac de l'Institut National Polytechnique) sont intégrées dans le nouveau projet.

Tisséo Collectivités - SMTC a conduit durant 2015 - 2016 une concertation dans le cadre du « Projet Mobilités 2020.2025.2030 », dont le projet de Connexion de la Ligne B faisait partie.

Cette concertation a été l'opportunité, pour tous les publics concernés, de s'exprimer sur l'ensemble des problématiques relatives aux transports de la grande agglomération toulousaine.

Dans le cadre du Prolongement de la Ligne B

Dès le Plan de Déplacements Urbains de 2001, Tisséo Collectivités avait retenu le principe d'une desserte de Labège Innoport dans le prolongement de la ligne B au Sud-Est de l'agglomération, en s'interrogeant sur la faisabilité, le choix du système à retenir et le financement.

Accusé de réception en préfecture 031-253100986-20191128-20191127-1-2D- DE Date de télétransmission : 28/11/2019 Date de réception préfecture : 28/11/2019
--

Diverses études de faisabilité ont été menées sur :

- la définition d'un tracé ;
- la comparaison entre différents modes de transports performants (métro, tramway) ;
- des variantes de réalisation technique notamment pour le franchissement du Canal du Midi (en aérien ou en souterrain).

Entre 2003 et 2006, les réflexions menées par Tisséo Collectivités ont abouti à la délibération du 6 juin 2006 portant sur les orientations en matière de développement du réseau de transports en commun en site propre, et identifiant notamment la desserte de Labège Innopole par le prolongement de la ligne B comme prioritaire.

A partir de 2008, une nouvelle révision du Plan de Déplacements Urbains a été engagée. Si le principe du projet n'était pas remis en question, le mode de transport était quant à lui réinterrogé, notamment pour des questions financières.

A partir de 2014, à l'occasion de la révision du Plan de Déplacements Urbains, la desserte du sud-est de l'agglomération par le métro était évaluée en fonction d'un nouveau projet, la 3ème ligne de métro, permettant de connecter plus globalement ces territoires aux grands équipements métropolitains (aéroport Toulouse Blagnac...), aux zones d'emplois majeures du Nord-Ouest (plateforme aéronautique et aéroportuaire...) et à un plus grand nombre de « centralités » (Colomiers, Blagnac, faubourgs toulousains...).

Dans le cadre du Projet Mobilités 2020.2025.2030

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 et 5 EPCI (Toulouse Métropole, Muretain Agglo, Sicoval, Coteaux Bellevue, Save au Touch).

Afin d'informer et d'associer de façon la plus large possible le grand public, plusieurs actions ont été mises en œuvre au cours de ces trois temps de concertation, parmi lesquelles : des réunions publiques (Colomiers, Toulouse, Pechbonnieu, Portet-sur-Garonne, Labège), des permanences, une exposition itinérante, des supports de présentation du projet, un dispositif en presse locale, un dispositif numérique (plateforme de contributions, site smtc-tisseo.fr, sites partenaires...), et une visibilité sur le réseau Tisséo (métro, bus, stations, agences...).

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 du projet « Toulouse Aerospace Express » et sur les modalités de financement ;
- la demande appuyée de nouveaux types de franchissement de la Garonne au Nord et au Sud pour désengorger le périphérique et s'affranchir de son usage.

L'enquête publique du Projet Mobilités s'est tenue du 4 septembre au 10 octobre 2017.

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

À la suite de multiples échanges entre institutionnels (élus de la Métropole, du Sicoval, etc.) acteurs économiques, grand public, répondant aux souhaits exprimés notamment lors du Débat Public sur la 3ème ligne de métro ou lors de l'enquête publique sur le Projet Mobilités 2020.2025.2030, le principe et les objectifs d'une Connexion de la Ligne B (CLB) avec la 3^{ème} ligne de métro ont été retenus par le Comité syndical de Tisséo Collectivités en juillet 2017.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191128-20191127-1-2D-
DE
Date de télétransmission : 28/11/2019
Date de réception préfecture : 28/11/2019

Ainsi, saisie par le Président de cette instance, la Commission Nationale du Débat Public a décidé le 8 novembre 2017 que ce projet d'interconnexion ferait l'objet d'une concertation préalable sous l'égide d'un garant.

Dans le cadre de Toulouse Aerospace Express

Impulsée en 2014 par le Maire de Toulouse et Président de Toulouse Métropole, la vision d'une 3^{ème} ligne de métro s'est rapidement positionnée 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 l'itinéraire préférentiel présenté aux élus lors d'un Comité Syndical extraordinaire le 18 décembre 2015.

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

- la Ligne A à la station « Marengo-SNCF », établissant ainsi 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 grand 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 3^{ème} 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 la bonne réponse pour les déplacements domicile-travail et pour la capacité du nombre de voyageurs transportés.

Conforté par ces observations, le Comité Syndical décide le 29 mars 2017 de poursuivre le projet de réalisation de la 3^{ème} 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 également 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 3^{ème} ligne au niveau de la station « Jean Maga ».

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

Dans le cadre de la Connexion Ligne B

La concertation publique sur le projet de Connexion Ligne B a fait suite au Débat Public sur la 3^{ème} ligne de métro.

Assurant déjà les fonctions de garant de la concertation post Débat Public pour la 3^{ème} ligne de métro de l'agglomération toulousaine, le garant de la concertation préalable pour la Connexion de la Ligne B a pu nouer des relations suivies et très régulières avec le Maître d'Ouvrage et les différentes équipes projet concernées.

Le travail avec l'ensemble de ces équipes a été fructueux et ouvert, l'ensemble des éléments et moyens nécessaires mis à disposition du garant en toute transparence, et ses suggestions prises en compte.

Pendant plus d'un mois, des réunions préparatoires ont permis notamment d'élaborer le Dossier du Maître d'Ouvrage (DMO) et la plaquette de synthèse du projet, de définir les caractéristiques et les modalités d'accès et de fonctionnement de la plateforme collaborative mise en place spécifiquement pour ce projet sur le site de Tisséo Collectivités, enfin de préparer une réunion publique et d'articuler la concertation sur la Connexion de la Ligne B avec celle sur la 3^{ème} ligne de métro.

Différents entretiens avec les acteurs concernés, les élus, les services administratifs ou techniques des collectivités, avec le Préfet, ont permis de prendre en compte l'histoire de ce projet, les enseignements tirés des différents débats, concertation en cours ou enquêtes publiques déjà réalisées (en particulier sur le Projet Mobilités 2020.2025.2030 valant révision du Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération) et abordant les thématiques du métro toulousain, de la 3^{ème} ligne de métro, du Prolongement de la ligne B, des attentes en terme de maillage déjà exprimées, et ainsi d'opter pour un calendrier resserré de la concertation.

Validées en commission plénière de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) lors de sa séance du 10 janvier 2018, les modalités de la concertation préalable ont ainsi été définies après un travail fructueux entre garant et Maître d'Ouvrage qui a répondu favorablement aux différentes suggestions du garant.

Le projet comme les modalités et le calendrier de la concertation préalable ont fait l'objet d'une couverture médiatique par le biais de nombreux articles dans la presse régionale (Côté Toulouse du 25 Janvier 2018, La voix du Midi du 25 Janvier 2018, La Dépêche du 31 Janvier 2018, le 20 Minutes du 29 Janvier 2018, Touleco du 30 Janvier 2018, La Tribune du 29 Février 2018), d'un reportage télévisé (France 3 Occitanie), et complétée par des expositions dans différents lieux.

Un espace collaboratif sur le site internet de Tisséo Collectivités, présentant le projet et mettant à disposition le Dossier du Maître d'Ouvrage, permettant au public de donner son avis. Une réunion publique a été organisée le 9 février 2018 à Labège (Centre de congrès Diagona) pendant la pause déjeuner afin de permettre au maximum d'étudiants et de personnes en activité d'y participer. Deux « ateliers mobiles » ouverts au grand public ont été conduits sur le site de l'Institut National Polytechnique de Toulouse (restaurant universitaire).

Le projet de Connexion Ligne B avec la 3^{ème} ligne de métro de l'agglomération toulousaine reçoit un accueil de principe favorable du public dans sa grande majorité, celui-ci s'étant exprimé tant au cours de la réunion publique ainsi que dans les ateliers mobiles ou par les contributions individuelles ou émanant d'associations sur le site numérique ou les registres. De manière générale est mise en avant l'urgence de réaliser cette infrastructure.

Après le Débat Public sur la 3^{ème} ligne de métro, l'enquête publique sur le Projet Mobilités 2020.2025.2030 et sa validation par le Comité syndical, vu les prises de positions des différentes collectivités concernées, les arguments avancés ne paraissent pas de nature à faire reprendre un projet auquel a été substitué le projet de 3^{ème} ligne de métro, projet qui, aux yeux du Maître d'Ouvrage, répondait mieux aux besoins de desserte des zones d'emplois.

Une dizaine de contributions individuelles ou émanant d'un collectif exprime un avis défavorable ou une opposition au projet. Les motivations de ces avis portent sur le coût jugé démesuré au regard de la faible fréquentation attendue, sur l'inutilité ou la surabondance d'offre apportée par les transports collectifs existants, sur la priorité à accorder à d'autres projets jugés plus urgents ou jugés plus pertinents comme l'amélioration de la desserte ferroviaire.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191128-20191127-1-2D-
DE
Date de télétransmission : 28/11/2019
Date de réception préfecture : 28/11/2019

Le Collectif Citoyen estime le dossier incomplet car n'étudiant pas différentes variantes et anticipant sur les décisions concernant la 3^{ème} ligne de métro, empêchant de se prononcer sur le projet de Connexion.

Le projet alternatif pour un tracé central de la 3^{ème} ligne de métro porté par cette association fait lui aussi l'objet d'études conduites par Tisséo Collectivités sous l'égide du Conseil Scientifique avec la participation du Collectif Citoyen, suites aux recommandations de la Commission Particulière du Débat Public (CPDP) émises à l'issue du débat sur la 3^{ème} ligne de métro.

Avis du garant sur le déroulé et recommandations au Maître d'Ouvrage

La concertation publique sur le projet de Connexion Ligne B a fait suite au Débat Public sur la 3^{ème} ligne de métro, à l'enquête publique sur le Projet Mobilités 2020.2025.2030 et à l'avis favorable de la commission d'enquête sur Projet Mobilités 2020.2025.2030 et à son arrêt par Tisséo Collectivités.

Le Maître d'Ouvrage, prenant en compte les recommandations du garant, a enrichi le contenu du site et publié une synthèse des justifications ou des réponses qu'il pouvait apporter aux contributions du public.

Le déroulement de cette concertation été conforme aux exigences d'information et de contribution du Débat Public.

Recommandations

Le Maître d'Ouvrage est largement engagé dans des démarches de concertation et a bien conscience de la nécessité de poursuivre le dialogue afin de répondre au mieux aux préoccupations du public. Le garant ne peut que l'inciter à poursuivre dans cette voie, en adoptant pour la Connexion Ligne B des outils comparables à ceux mis en œuvre dans le cadre de la concertation post débat sur la 3^{ème} ligne de métro.

Dans cet esprit, le garant recommande que soit étudiées la faisabilité, l'opportunité, les alternatives à la réalisation d'une piste cyclable utilisant les infrastructures du métro et plus largement de mettre en place, en collaboration avec les différentes collectivités et les associations, la structure d'animation et de conduite des études relatives au schéma directeur cyclable.

Enfin, si la simultanéité du projet de Connexion Ligne B et du projet de 3^{ème} ligne de métro est indispensable jusqu'au stade des enquêtes publiques et des différentes demandes d'autorisation compte tenu des interférences des deux projets, le garant incite le Maître d'Ouvrage à étudier les possibilités ou les modalités d'une réalisation distincte dans le temps des deux projets afin de ne pas retarder le calendrier de réalisation d'un projet en cas de retard dans la mise en œuvre technique ou administrative du second.

L'information du public sur la suite donnée à ces propositions, comme le contenu des études ainsi conduites pourront être assurées, comme par le passé, par une publication sur le site de Tisséo Collectivités.

1.3 Poursuite de l'information et de la participation du public

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 le projet 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.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191128-20191127-1-2D-
DE
Date de télétransmission : 28/11/2019
Date de réception préfecture : 28/11/2019

Le dialogue territorial

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

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, etc.) ;
- les grandes entreprises ou institutions locales (Airbus, ATB, Stade Toulousain, etc.) ;
- les porteurs de grands projets urbains (Toulouse Euro Sud Ouest, Toulouse Aerospace, Enova Labège Toulouse, etc.) ;
- les élus concernés par le projet (Colomiers, Labège, Blagnac, les maires de quartier de Toulouse, etc.).

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

A l'issue de ce dialogue territorial, Tisséo Collectivités a approuvé le programme des opérations Toulouse Aerospace Express et Connexion Ligne B, le 5 juillet 2017.

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 les opérations de Connexion Ligne B et 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 ainsi déroulé entre novembre 2017 et février 2018.

Les moyens mis en œuvre ont été les suivants :

- 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. Le déroulé de ces rencontres a été élaboré pour favoriser un dialogue de proximité, faciliter l'appropriation des enjeux à l'échelle du quartier et stimuler les contributions dans un esprit constructif ;
- 13 "Info'Mobile" ont été déployées entre fin novembre 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 de faire s'exprimer les participants sur leur vie quotidienne ;
- un dispositif dématérialisé à l'aide d'une plateforme de concertation dédiée, permettant d'accéder en continu à l'information sur le projet 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. On rappellera notamment la diffusion des plaquettes citées précédemment ; la possibilité offerte aux participants des ateliers et "Info'Mobile" de consulter sur tablette une cartographie dynamique du projet ; et enfin la mise en place d'une plate-forme de concertation (www.colidee.com).

Cette démarche a permis de recueillir le point de vue et les besoins des habitants de l'agglomération par l'intermédiaire de 97 contributions spécifiques à la Connexion Ligne B. Elles ont porté sur des sujets variés : intermodalité, information voyageur, signalétique, accessibilité, confort, sûreté, art et culture, etc.

Ce bilan a d'autre part été transmis au garant de la concertation.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191128-20191127-1-2D-
DE
Date de télétransmission : 28/11/2019
Date de réception préfecture : 28/11/2019

L'opportunité du projet n'est plus une source de questionnement, car celui-ci a été largement plébiscité lors du Débat Public par la population.

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.

Les trois principales questions soulevées concernent l'itinéraire du projet et les alternatives évoquées, la fréquence et l'évolutivité du projet ainsi que le calendrier et les coûts présentés.

Sur la question de l'itinéraire du projet et les alternatives évoquées :

- Le projet de Connexion Ligne B permettra de relier la ligne B et la 3^{ème} ligne de métro dans le Sud-Est de l'agglomération. Ces deux projets, complémentaires et articulés, permettront d'améliorer le maillage du réseau de transports en commun.
- La 3^{ème} ligne de métro permettra des liaisons directes entre Enova Labège Toulouse, Toulouse centre-ville, la gare de Matabiau, Colomiers et l'aéroport (via la future Liaison Aéroport Express) avec des gains de temps sensibles par rapport à la seule ligne B.
- Le projet de Connexion Ligne B permettra quant à lui d'améliorer les liaisons vers les quartiers Sud de Toulouse (Saint Michel, Empalot, Rangueil) et le campus universitaire.

Sur la question de la fréquence et l'évolutivité du projet :

- En heure de pointe, à leur arrivée à Ramonville (depuis Borderouge) :
 - o 3 rames sur 4 effectueront leur rebroussement avant de repartir vers Borderouge ;
 - o 1 rame sur 4 continuera son trajet vers l'INPT (soit 1 fréquence comprise entre 4'30 et 6 minutes).
- La destination de la rame (Ramonville ou INPT) sera affichée sur l'ensemble des quais de la ligne B.
- L'exploitation en heure creuse sera précisée ultérieurement, la fréquence sera adaptée aux besoins.
- Au vu des chiffres de fréquentation estimés (14 000 passagers sur l'extension), la configuration retenue permet d'avoir une réserve de capacité importante (occupation prévue de 43 %). Ceci étant, les stations de l'extension seront dimensionnées pour une exploitation avec des rames à 52 m comme le sont toutes les stations actuelles de la ligne B.

Ainsi, la solution retenue permet de répondre aux besoins identifiés à la mise en service sans pour autant restreindre les possibilités d'évolution à terme.

Sur la question du calendrier et des coûts présentés :

- De nombreuses contributions évoquent l'intérêt socio-économique du projet et les perspectives de trafic.
- Le planning du projet intègre la réutilisation des études réalisées et des autorisations obtenues dans le cadre du projet PLB.
Néanmoins, une enquête publique, afin de démontrer l'utilité publique est nécessaire et prévue, à ce jour, concomitamment à celle de Toulouse Aerospace Express (objet du présent dossier).

Le planning de réalisation de ces deux projets et la programmation de leur mise en service seront définis qu'une fois les études techniques préalables réalisées. La mise en service prévisionnel est statuée en fin 2025.

Le projet CLB présenté (2,7 km de long avec 2 stations supplémentaires jusqu'à l'INPT) a un coût estimé de 182,5 M€ HT (€ valeur 2017) soit un ratio de 67,6 M€ HT / km (€ valeur 2017).

Des temps d'échange en 2018

Une deuxième phase d'information et de participation a été organisée à l'automne 2018 pour l'ensemble du projet TAE et CLB.

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.

Accusé de réception en préfecture 031-253100986-20191128-20191127-1-2D- DE Date de télétransmission : 28/11/2019 Date de réception préfecture : 28/11/2019
--

Cette concertation a donné lieu à 9 réunions avec les associations et 9 ateliers citoyens, dont notamment la réunion publique du 22/10/2018 et l'atelier citoyen du 14 novembre 2018 au cours desquels l'opération CLB a pu être abordée.

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
Fondevre > 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
LABEGE : Institut National Polytechnique de Toulouse > Parc technologique du Canal (CLB)> Enova > Labège-La Cadène	Réunion publique du 22/10	14/11

Les demandes et interventions du public ont notamment portées 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 alignement 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 »...)
- Sur les noms des stations
- Limiter les nuisances pendant / après les travaux
- Garantir la cohérence avec les projets urbains

La concertation de 2018 a bien été intégrée dans la conception du projet et dans les éléments ont permis d'enrichir la conception des stations.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191128-20191127-1-2D-DE
Date de télétransmission : 28/11/2019
Date de réception préfecture : 28/11/2019

1.4 Objet 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 Connexion ligne B étant soumise à évaluation environnementale au titre de l'article L123-2 du Code de l'Environnement, une étude d'impact commune avec l'opération 3ème ligne de métro et Ligne aéroport express 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 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 permet d'identifier plus particulièrement les enjeux environnementaux liés à l'opération CLB; parmi ceux-ci on peut principalement relever :

- Une limitation des impacts sur le foncier, ainsi que sur les activités commerciales et agricoles
- Des effets positifs sur la mobilité dans le secteur sud-est et le report modal en général, tout comme sur le développement urbain
- Pas d'impacts acoustiques ni de vibrations en phase d'exploitation, et donc pas de mesures compensatoires à prévoir
- Un effet positif sur la qualité de l'air (avec l'opération 3ème ligne de métro et Ligne aéroport express) avec des gains d'émission de polluants
- Un impact très limité sur la traversée du site classé du Canal du Midi
- Un nombre d'arbres potentiellement impactés dans les emprises travaux estimé à 200, 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 supprimé est retenu.

Accusé de réception en préfecture
 0127-1-2D-
 DE
 Date de télétransmission : 28/11/2019
 Date de réception préfecture : 28/11/2019

- Un volume d'environ 25.000m³ de déblais (non pollués) a été estimé, et une recherche de valorisation de ceux-ci (mutualisée avec les déblais de la 3ème ligne) sera entreprise
- Un impact sur les eaux souterraines identifié au stade de la phase chantier (tunnelier), mais des impacts jugés négligeables en phase exploitation, les ouvrages souterrains ne faisant pas obstacle à l'écoulement de la nappe phréatique.
- Une très faible incidence des piles du viaduc sur l'écoulement de l'Hers mort en cas de crue
- Une surface imperméabilisée évaluée à 1,3 ha, avec des recherches de solutions alternatives aux rejets dans les réseaux collectifs (infiltration, ...) dans la mesure du possible.
- Par suite d'inventaires écologiques sur 2 ans, la démarche ERC – Evier Réduire Compenser a été appliquée. Des impacts résiduels limités sur la biodiversité, du fait des mesures d'évitement et de réduction : environ 0,46 de milieux ouverts et 1,28 ha de milieux boisés seront compensés à hauteur de respectivement 0,69ha et 1,92ha de milieu équivalent sur des 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 0,5 ha environ, soit un préjudice estimé à 11.315€ dans le cadre de l'étude préalable aux mesures de compensation collectives
- Globalement des effets positifs sur la santé, de 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 plan 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 la Connexion Ligne B, et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme que ces projets nécessitent.

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 Occitanie, réunie le 11 avril 2019 à Toulouse, a rendu son avis n°2019-7232 du 11 avril 2019.

La MRAE juge, 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, s'accompagne toutefois 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
- 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.

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 partie

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 :

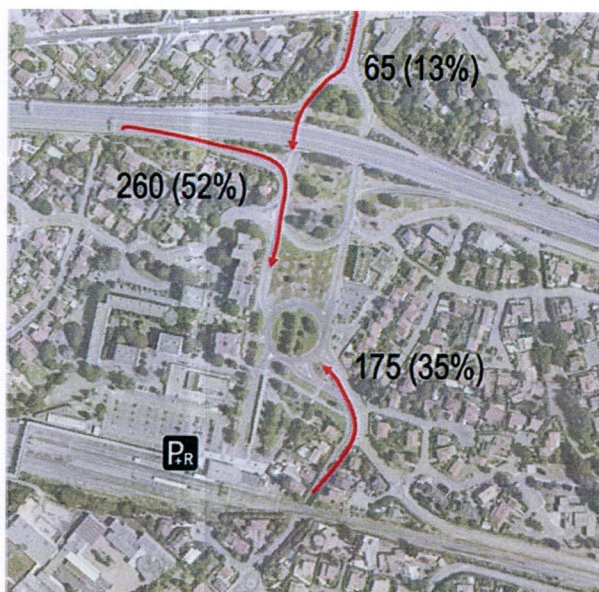
Une étude a été réalisée en parallèle de l'enquête publique. L'arrivée d'une ligne de métro modifiera en profondeur les usages dans le périmètre d'influence du pôle d'échange. Un

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191128-20191127-1-2D-
ligne de métro modifiera en
profondément les usages dans le
périmètre d'influence du pôle d'échange. Un
Rapport de transmission : 28/11/2019
Date de réception préfecture : 28/11/2019

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 d'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 du tronçon 1 de la 3ème ligne de métro.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191128-20191127-1-2D-
DE
Date de télétransmission : 28/11/2019
Date de réception préfecture : 28/11/2019

- *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 3^{ème} 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 3^{ème} 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 3^{ème} 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 3^{ème} 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 3^{ème} ligne de métro (Ceinture Sud notamment) constitueront des liaisons directes entre cette dernière et les communes de l'ouest : Colomiers (notamment quant à la mise en service de la 3^{ème} ligne de métro).

Tournefeuille (notamment quartier Pahin avec ligne 21), Plaisance-du-Touch, La Salvétat-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 de connexion des quartiers 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 également 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 commune 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 :

Le maître d'ouvrage sera particulièrement attentif pendant la phase chantier à limiter la gêne des travaux à tous les riverains de la 3^{ème} ligne de métro, et notamment pour ceux qui seront proches du chantier du PEM de Colomiers. Une disposition de médiation de chantier sera mise en place sur la 3^{ème} ligne, comprenant tout un dispositif 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 également 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 fera l'objet d'un management environnemental de chantier. Parmi les dispositifs mis en place, un règlement de chantier sera établi par le maître d'ouvrage et 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 3^{ème} 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 3^e 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, mais qui sera susceptible d'être adaptée en fonction des contraintes locales et fera l'objet d'une concertation locale menée par les équipes spécialisées de Toulouse métropole. » La commune demande à être associée à tous les stades de

Accusé de réception en préfecture
ce 23/10/2019 à 10h02
DE
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 de l'ambiance lumineuse du projet sur les habitations

La commune s'interroge sur l'impact en termes de bruit et de 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 affînées le confirment.

➤ Réponse du maître d'ouvrage :

Une attention particulière sera portée dans la conception détaillée dans l'aménagement des abords de la station 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 des infrastructures de transport.

Une étude acoustique fine de vérification sera en effet 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 3^{ème} 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

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 :

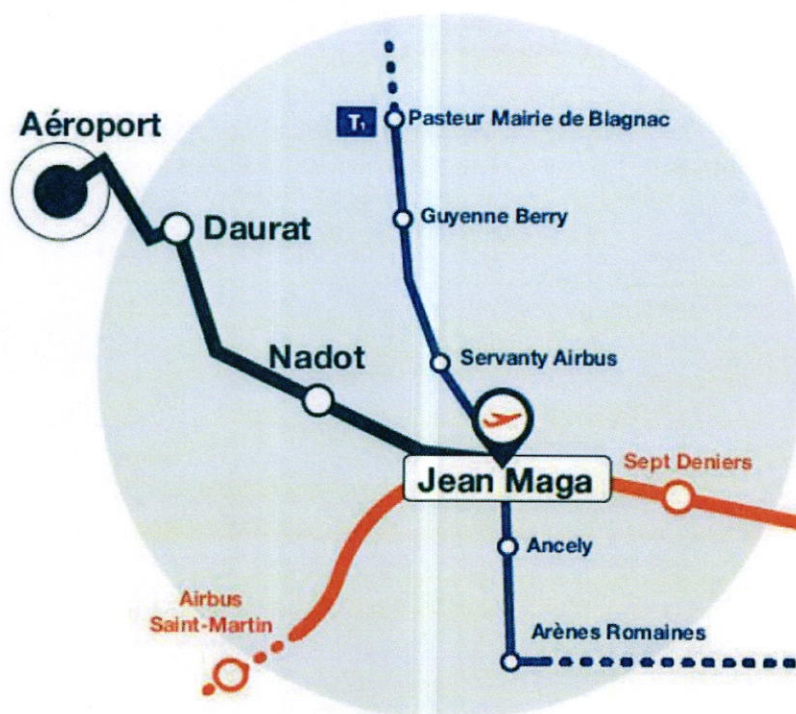
L'objectif principal de la Ligne Aéroport Express est la desserte de l'aéroport et de la zone aéroportuaire, dont l'essentiel de l'activité se déroule la journée. Il n'est pas prévu de faire circuler la LAE jusqu'à 3h du matin.

- Concernant la tarification

Il est également 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 :

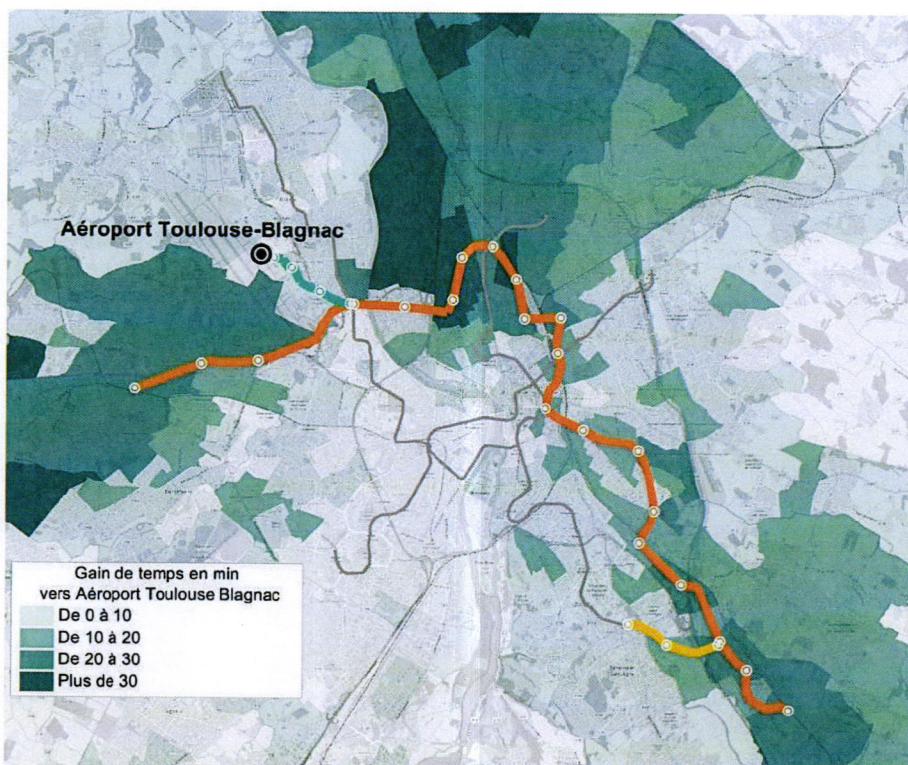
La Ligne Aéroport Express (LAE) desservira 4 stations : Aéroport, Daurat, Nadot et Jean Maga (connexion 3ème ligne de métro et tram T1). Les rames de la LAE circuleront sur les infrastructures actuellement utilisées par le tram T2.



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 livre 3, pièce G, page 71).

Accusé de réception préfectoral
031-253100986-20191128-20191127-1-2D-DE
Date de télétransmission : 28/11/2019
Date de réception préfecture : 28/11/2019



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
03/11/2019 à 11h23-2019-127-1-2D-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 nécessaire 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 lors de l'enquête publique, aucun schéma directeur d'évolution de l'aéroport approuvé n'a été porté à connaissance du maître d'ouvrage.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191128-20191127-1-2D-
DE
Date de télétransmission : 28/11/2019
Date de réception préfecture : 28/11/2019

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.

- 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
- L'étude 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, 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)

Accusé de réception en préfecture 031-253100986-20191128-20191127-1-2D-DE Date de télétransmission : 28/11/2019 Date de réception préfecture : 28/11/2019
--

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

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 :

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 3ème 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.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191128-20191127-1-2D-
DE
Date de télétransmission : 28/11/2019
Date de réception préfecture : 28/11/2019

- 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 processus de paiement et de généraliser des usages 24h/24h et 7j/7 et d'offrir de nouveaux services.

Accusé de réception en préfecture
051-255100588-20191128-20191127-1-2D-
DE
Date de télétransmission : 28/11/2019
Date de réception préfecture : 28/11/2019

- Renforcer la capacité de rabattement : outre les 250 places supplémentaires récemment créées sur le P+R de Borderouge (mise en service septembre 2019), un parc relais de 500 places sera mis en service 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

Concernant le sujet de l'opportunité d'une réflexion d'un franchissement mixte 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 ne pas modifier la vocation des espaces naturels et agricoles*

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

Accusé de réception en préfecture
N° 2019-00000-2019-11-28-2019-127-1-2D-
DE
Date de télétransmission : 28/11/2019
Date de réception préfecture : 28/11/2019

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 :
 - o le lundi 8 juillet 2019 de 9h00 à 12h00
- À la Maison de la Citoyenneté Est sise 8 bis avenue du Parc à Toulouse :
 - o le lundi 8 juillet 2019 de 14h00 à 17h00
- Au siège du Sicoval, sis 65 rue du Chêne Vert, à Labège :
 - o 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 :
 - o le lundi 15 juillet 2019 de 14h00 à 17h00
- À la Maison de la Citoyenneté Rive Gauche 20 place Jean-Diebold, à Toulouse :
 - o 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 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 complémentation du 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 1 882 contributions, dont 1 505 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 vis-à-vis du projet, 52.7 % sont très favorables, favorables ou favorables avec réserves simples ou fortes, 10 % émettent des réserves ou des 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 Connexion Ligne B pour chacun des 3 objets de l'enquête, ces avis étant assortis :

- **pour la déclaration d'utilité publique :**
 - D'une recommandation relative à :
 - o Ne pas hypothéquer un doublement éventuel futur de la ligne
- **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 sur la d'utilité publique de l'opération Connexion Ligne B assorti d'une recommandation à laquelle le maître de l'ouvrage répond comme suit :

Recommandation : La Commission d'enquête recommande de ne pas hypothéquer un doublement éventuel de la future ligne.

Le maître d'ouvrage prend en considération la recommandation relative au fait de ne pas hypothéquer un doublement éventuel de la Connexion Ligne B, en confirmant que des dispositions font dès à présent partie intégrante de l'opération, tout en rappelant qu'un éventuel doublement (des rames dans un premier temps, puis des voies) de la Connexion Ligne B devrait se situer à un horizon lointain, au vu de ses marges de capacité à sa mise en service.

Pour ce qui concerne le doublement des rames, les caractéristiques de l'opération (longueurs de quais, disposition des équipements de voie, ...), permettront une future exploitation de celle-ci avec des rames de 52m, sans travaux lourds d'infrastructure, à l'instar de ceux qui seraient à réaliser pour l'ensemble de la ligne B.

Pour ce qui concerne le doublement éventuel des voies sur tout le tracé, un certain nombre de mesures est d'ores et déjà intégré au projet, ces mesures portant :

- D'une part sur le foncier acquis dans le cadre de l'enquête parcellaire, qui, sans excéder les besoins, serait suffisant pour permettre un doublement de la largeur du viaduc entre la station PTC et l'autoroute A61, ainsi que l'élargissement de la station INP Toulouse. Concernant le reste des parcelles qui seraient nécessaires en partie terminale du tracé de CLB (au droit des activités et commerces actuels), il est précisé qu'elles sont intégrées aux réflexions menées par ENOVA).
- D'autre part sur les dispositions techniques conservatoires, notamment au niveau de la conception de la partie terminale de la 2ème voie du viaduc au sortir de la station PTC, qui permettra son doublement ultérieur.

6.2- Au titre de la mise en compatibilité des PLU de Labège et Ramonville

Recommandation : La Commission d'enquête recommande d'adapter les documents initiaux suite aux modifications apportées au projet dans le cadre de la DUP.

Le maître d'ouvrage prend en considération la recommandation relative à l'adaptation des documents initiaux suite aux modifications apportées au projet dans le cadre de la DUP, en relevant que la prise en considération de la recommandation au titre de la DUP n'engendre pas de modification du projet objet de l'enquête publique, et ne nécessite donc pas de modification des dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

6.3- Au titre de la détermination des parcelles à déclarer cessibles

Recommandation : La Commission d'enquête recommande d'adapter les documents initiaux suite aux modifications apportées au projet dans le cadre de la DUP.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191128-20191127-1-2D-
DE
Date de télétransmission : 28/11/2019
Date de réception préfecture : 28/11/2019

Le maître d'ouvrage prend en considération la recommandation relative à l'adaptation des documents initiaux suite aux modifications apportées au projet dans le cadre de la DUP, en relevant que la recommandation au titre de la DUP n'engendre pas de modification du projet et du foncier associé, et ne nécessite donc pas de modification du dossier parcellaire ayant été présenté à l'enquête publique.

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. Il en est de même pour le PLU de Ramonville Saint Agne.

Au moment de cette saisine, ne sachant pas quel serait 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'étude d'impact de ce projet 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 résultats de l'enquête publique pour la 3^{ème} ligne, en insérant un tunnel le projet de 3ème ligne plutôt qu'en surface comme présenté à l'enquête publique, 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

Il n'y a pas eu d'autre observation concernant l'opération de la Connexion Ligne B.

Concernant la consultation du public, aucune remarque n'a porté sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme ; la commission d'enquête a décidé de formuler une recommandation à laquelle le maître d'ouvrage répond au paragraphe 6.2 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'Evitement/ Réduction / Compensation (ERC) est présenté en annexe 3 à la présente délibération.

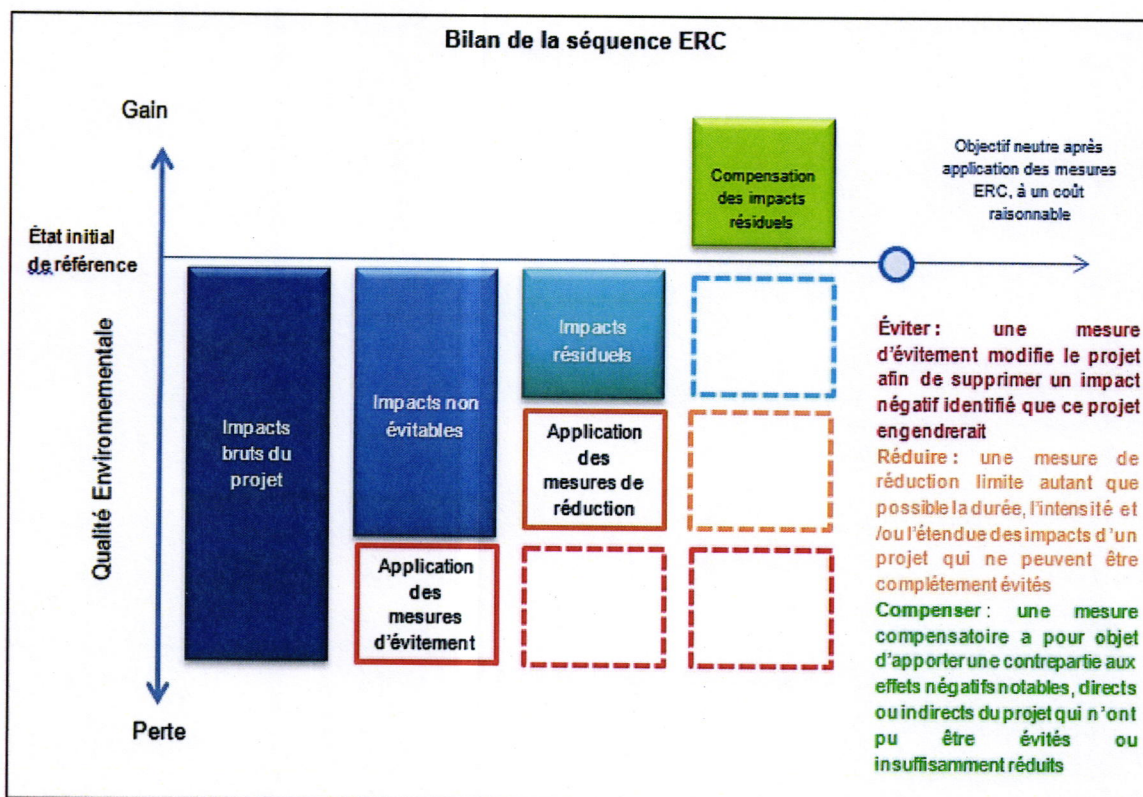
Sur le projet de 3^{ème} ligne et liaison aéroport express, la démarche Eviter / Réduire/ Compenser a été mise en œuvre dès l'établissement du programme d'opération en amont du projet.

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 à éviter, 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 Connexion Ligne B 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
- 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)

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191128-20191127-1-2D-DE
Date de télétransmission : 28/11/2019
Date de réception préfecture : 28/11/2019

- 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 intérieurs 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
- 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 CONNEXION LIGNE B

Le présent chapitre a pour objet d'expliciter les motifs et considérations justifiant l'intérêt général de l'opération Connexion Ligne B.

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,*
- *Le projet est l'élément le plus important du plan de mobilités actuel,*
- *Le projet répond à l'enjeu de la métropole de limiter les déplacements en voiture particulière,*
- *Il permet des correspondances avec le réseau de transport en commun (bus, ligne de métro, téléphérique sud, et les modes actifs piétons vélos),*
- *Ainsi il permet la complémentarité avec tous les modes de transport,*
- *Il permet de connecter la ligne B à TAE,*
- *Il assure la desserte des zones d'activités et commerciales de Labège, Montaudran, Ramonville Saint Agne,*

Le maître d'ouvrage estime que l'opération Connexion Ligne B comporte plusieurs 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 Connexion Ligne B desservira directement près de 20 000 emplois dont 11 000 emplois qui ne sont pas dans l'aire d'influence du réseau structurant de transports en commun actuel.
- **La Connexion Ligne B permettra la desserte directe de plusieurs pôles d'emplois majeurs de l'agglomération, dont certains situés à l'écart du réseau de transport structurant : le Parc Technologique du Canal à Ramonville et la zone mixte Enova à Labège.**
- **Des gains d'accessibilité qui concerneront tous les territoires de l'agglomération**
La Connexion Ligne B constitue une extension de la ligne B de près de 3 km, reliant la ligne B du métro avec les autres réseaux (train, métro, tram, téléphérique, Linéo, bus, cars, etc.), les

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191128-20191127-1-2D-
DE, Linéo, bus, cars, etc.), les
Date de télétransmission : 28/11/2019
Date de réception préfecture : 28/11/2019

gains d'accessibilité permis par CLB s'étendront bien au-delà de son corridor : ils se propageront le long de la ligne B et des lignes en correspondance. Ainsi, les territoires qui ne sont pas directement desservis bénéficieront également des apports de l'opération.

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 CLB en matière de déplacement sont d'une ampleur très supérieure lorsque la 3^{ème} ligne de métro et la Ligne Aéroport Express sont réalisées :**

- Les gains d'accessibilité permis par l'opération Connexion Ligne B sont bien plus importants lorsque la 3^{ème} ligne de métro existe. Grâce à la connexion créée entre la 3^{ème} ligne de métro et la ligne B, ces gains d'accessibilité se « propagent » dans le corridor de la 3^{ème} ligne. Plus concrètement, les liaisons entre d'un côté le corridor de la 3^{ème} ligne et de l'autre le Parc Technologique du Canal et les quartiers sud de Toulouse, sont davantage améliorées lorsque TAE existe.
- Le gain de fréquentation des transports en commun permis par l'opération CLB est plus important lorsque l'opération Toulouse Aerospace Express est réalisée, du fait des gains d'accessibilité accrus (+3 600 déplacements quotidiens avec TAE, contre +2 600 sans).

9.1.2 Inconvénients en matière de déplacements

La commission d'enquête n'identifie « aucun inconvénient notable ».

9.1.3 Bilan en matière de déplacements

En conclusion la commission d'enquête estime que le tracé proposé, qui reprend celui du PLB ayant déjà fait l'objet d'une enquête publique, est satisfaisant. Des contributions et avis il ressort que cette opération est fortement espérée par tous les acteurs, socio-économiques et particuliers. Aucun point négatif n'étant relevé, la commission retient les points positifs du projet.

Le maître d'ouvrage estime en outre que le bilan de l'opération CLB en matière de déplacement est bien meilleur lorsque l'opération Toulouse Aerospace Express 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 en matière de déplacement 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,
- Impact environnemental (qualité de l'air, réchauffement climatique, nuisances sonores),
- Favorise la densification de l'agglomération,
- Incitation à la création de nouveaux emplois attirés par le projet

Le maître d'ouvrage estime que l'opération Connexion Ligne B comporte des avantages socio-économiques, qui sont résumés ci-après :

Accusé de réception en préfecture
0341235100908-20191128-20191127-1-2D-DE
Date de télétransmission : 28/11/2019
Date de réception préfecture : 28/11/2019

- **Des gains de temps pour se déplacer dans l'agglomération**
La meilleure desserte des emplois du sud-est 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
Toulouse Saint-Michel – Parc Technologique	Métro B + Bus 111 30 minutes	15 minutes	15 minutes
UPS – Labège INPT	Métro B + Bus 79 20 minutes	10 minutes	10 minutes

- Gain de temps permis par l'opération CLB sur quelques liaisons
- **Des créations d'emplois liées à la construction de l'opération et à son fonctionnement** : 1 500 emplois.an liés au chantier de l'opération CLB et d'un peu moins de 1 000 emplois.an liés au fonctionnement de la Connexion Ligne B (exploitation, maintenance et renouvellement) au cours de la période 2025-2070.
- **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 CLB sur le plan socio-économique sont d'une ampleur très supérieure lorsque l'opération Toulouse Aerospace Express est réalisée** :

- Les gains de temps permis par CLB sont plus importants lorsque TAE est réalisée. Les liaisons entre d'un côté le corridor de la 3^{ème} ligne et de l'autre le Parc Technologique du Canal et les quartiers sud de Toulouse, sont davantage améliorées lorsque TAE existe. Le tableau ci-dessous donne deux exemples : les gains de temps permis par CLB sont plus importants lorsque TAE existe.

Liaison	Sans projet	Avec CLB lorsque TAE n'existe pas	Avec CLB lorsque TAE existe
Toulouse St Agne – Labège La Cadène	Métro B + Bus 79 35 minutes	Métro B + Bus 30 minutes	Métro B + 3 ^{ème} ligne 20 minutes
L'Ormeau – Parc Technologique du Canal	Bus 23 + Métro B + Bus 111 40 minutes	Bus 23 + Métro B 25 minutes	3 ^{ème} ligne de métro + Métro B 10 minutes

- Le surplus de recettes billettiques permis par l'opération CLB serait supérieur en présence de TAE car le gain de fréquentation des transports en commun permis par CLB est plus important lorsque TAE est réalisée (+3 600 déplacements quotidiens avec TAE, contre +2 600 sans).
- Lorsque TAE existe, l'opération CLB permet une décharge de la section F. Verdier – Saint-Agne de la ligne B ainsi qu'une décharge de la partie sud-est de la 3^{ème} ligne de métro. Les usagers du métro voyagent alors dans de meilleures conditions. Ces effets de décharge ne sont pas observés lorsque TAE n'existe pas.

9.2.2 Inconvénients sur le plan socio-économique

La commission d'enquête n'identifie « pas d'inconvénient si CLB est réalisée simultanément avec TAE

9.2.3 Bilan sur le plan socio-économique

La commission d'enquête ne peut que constater le bilan socio-économique positif du projet.

Accusé de réception en préfecture
031-253400986-20191128-20191127-1-2D-
Date de télétransmission : 28/11/2019
Date de réception préfecture : 28/11/2019

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 CLB est rentable si elle est réalisée en association avec TAE. Les bénéfices apportés par CLB pour les usagers des transports (gains de temps et gains de confort) sont en effet plus importants en présence de TAE et les charges d'exploitation sont moindres grâce à une meilleure répartition de la charge de voyageurs entre ligne B et 3ème ligne de métro.

L'opération CLB dégage alors une valeur ajoutée de l'ordre de 350M€.

Les bénéfices apportés par l'opération CLB concerneraient principalement les usagers des transports (gains de temps et gains de confort représentant au global 200 à 400M€ selon que TAE soit réalisée ou non), les collectivités locales (de l'ordre de 50M€ lorsque TAE est réalisée) et l'État (de l'ordre de 50M€ lorsque TAE est réalisée).

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 en matière de déplacement et reprise dans le tableau ci-après :

L'analyse bilancielle présentée par la commission d'enquête dans ses conclusions identifie plusieurs avantages sur le plan environnemental :

- *Le projet limitera l'usage de la voiture individuelle au profit des transports collectifs,*
- *Il entraînera une baisse des émissions de gaz à effet de serre,*
- *Il entraînera une baisse de consommation énergétique d'origine fossile,*
- *La baisse du nombre de véhicules à moteur permettra la réappropriation d'espaces publics par les vélos et piétons,*
- *Le franchissement en tunnel sous le canal ne porte pas atteinte à l'environnement.*

Le maître d'ouvrage estime que l'opération Connexion Ligne B comporte des avantages sur le plan environnemental et sanitaire, qui sont résumés ci-après :

- **Une décharge du réseau routier représentant de l'ordre de 20 000 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 400.000 litres de carburant par an.**
- **Une réduction des émissions de polluants atmosphériques, notamment aux abords des grands axes routiers du sud-est de l'agglomération.**
- **Une réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre estimée à 68 000 tonnes équivalent CO2 pour la période 2017-2070.**
- **Une réduction des nuisances sonores**
- **Une diminution des accidents de la route**

Le maître d'ouvrage souhaite en outre appuyer ce constat, en rappelant que l'opération connexion ligne B constituera un élément supplémentaire du réseau de transports en commun de la région.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191128-20191127-1-2D-
Opération connexion ligne B
Date de télétransmission : 28/11/2019
Date de réception préfecture : 28/11/2019

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.

9.3.2 Inconvénients sur le plan environnemental et sanitaire

La commission d'enquête identifie quelques inconvénients :

- *Les contraintes visuelles du passage en aérien au-dessus du lac de Justice et avenue de l'Europe,*
- *Gêne en phase travaux : bruit, circulation d'engins de chantier, gêne à la circulation, ...*

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

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

En outre, 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 sources à traiter pour les projets futurs, dont CLB.

Ainsi, au regard du registre de l'enquête publique, on observe que l'opération CLB n'est pas considérée par le public comme génératrice d'inconvénients majeurs sur l'environnement.

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 de la trémie en covisibilité
- Biodiversité : les impacts résiduels du projet, notamment au niveau du bois de Pouciquot et de la zone de Cinquante fera l'objet d'une attention particulière, et des mesures compensatoires adaptées seront développées dans le dossier de demande de dérogation pour destruction d'espèce
Zone inondable de l'Hers : les impacts de la construction du viaduc et les mesures compensatoires correspondantes seront précisés dans le dossier de déclaration au titre de la Loi sur l'Eau.
- Activités agricoles : les impacts portent sur 0,5 ha environ, soit un préjudice estimé à 11.315€ dans le cadre de l'étude préalable aux mesures de compensation collectives ; le montant proposé de la compensation a été évalué à hauteur de 5.540€, 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 estime que sur le plan environnemental le projet est jugé satisfaisant.
La commission d'enquête estime que les points positifs l'emportent par rapport aux points négatifs.*

Le maître d'ouvrage ne peut que se satisfaire de cette reconnaissance du bilan des enjeux environnementaux de l'opération connexion ligne B par la commission d'enquête.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191128-20191127-1-2D-
DE
Date de télétransmission : 28/11/2019
Date de réception préfecture : 28/11/2019

9.4 Synthèse de l'acceptabilité de l'opération CLB

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.

9.4.2 Inconvénients en matière d'acceptabilité

La commission d'enquête estime qu'il y a :

Peu d'inconvénients notables hormis le fait que le projet n'est pas à double sens.

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.

9.5 Conclusions

Considérant qu'en matière de déplacement, la commission d'enquête estime que « le tracé proposé est satisfaisant » et que « *cette opération est fortement espérée par tous les acteurs* » ;

Considérant que sur le plan socio-économique, le bilan réalisé démontre **que l'opération CLB est rentable si elle est réalisée en association avec TAE ;**

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 ;

Le maître d'ouvrage conclut que l'opération Connexion Ligne B est d'intérêt général et décide de poursuivre l'exécution de l'Opération Connexion Ligne B.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191128-20191127-1-2D-
DE
Date de télétransmission : 28/11/2019
Date de réception préfecture : 28/11/2019

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 prendre en considération les recommandations formulées par la commission d'enquête publique comme mentionné 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 décide 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 des 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 votants :

ARTICLE 1 : DECLARE d'intérêt général l'opération Connexion Ligne B.

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

ARTICLE 3 :

- **pour la déclaration d'utilité publique :**
 - **PREND EN CONSIDERATION** la recommandation relative à : Ne pas hypothéquer un doublement éventuel futur de la ligne.
- **pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme :**
 - **PREND EN CONSIDERATION** la recommandation relative 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 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 Déclaration d'Utilité Publique de l'opération.

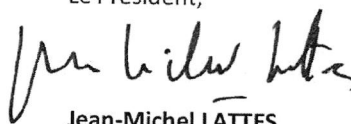
ARTICLE 5 : AUTORISE Tisséo Collectivités et Tisséo Ingénierie à poursuivre l'ensemble des démarches en vue de l'obtention des autres autorisations administratives nécessaires pour la réalisation dudit de l'opération.

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

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

Pour extrait conforme,

Le Président,


Jean-Michel LATTES

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20191128-20191127-1-2D-
DE
Date de télétransmission : 28/11/2019
Date de réception préfecture : 28/11/2019

Liste des Annexes

Annexe 1 - Plan général des travaux non modifié pour CLB

Annexe 2 - Détail des mesures ERC et suivi des mesures

Annexe 3 - Mémoire en réponse à la MRAE et avis de la MRAE

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
031-253100986-20191128-20191127-1-2D-
DE
Date de télétransmission : 28/11/2019
Date de réception préfecture : 28/11/2019