

**DEPARTEMENT DE LA HAUTE-GARONNE
Communes de TOULOUSE, RAMONVILLE SAINT-AGNE et LABEGE**

ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

**PORTANT SUR LE PROLONGEMENT DE LA LIGNE B DU METRO JUSQU'À
LABEGE**

Du 02 avril 2015 au 18 mai 2015

CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

.....

**COMMISSION D'ENQUÊTE
Président : Vincent SAINT-AUBIN
Membres titulaires : Isabelle ZUILI
Michel AZIMONT**

Référence T.A. : 14000151 / 31

SOMMAIRE CONCLUSIONS ET AVIS SUR LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

PREAMBULE	3
I - RAPPEL DE L'OBJET DE L'ENQUÊTE ET DES DISPOSITIONS REGLEMENTAIRES	3
II - CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE	4
2.1. Sur la régularité de la procédure	4
2.2. Sur l'analyse du dossier	5
2.3. SUR les observations formulées pendant l'enquête	5
2.3.1 – Les parcs-relais	6
2.3.2 – Impact sur la circulation automobile et les voiries de la zone	6
2.3.3 – Le tracé de la ligne – les stations	7
2.3.4 – Les nuisances liées au projet	8
2.3.5 – Le coût – le financement du projet	11
2.3.6 – Les modes doux	11
2.3.7 – Les solutions alternatives de desserte	12
2.3.8 – L'urbanisation du secteur	13
2.3.9 – Les travaux	14
2.3.10 – L'impact foncier	14
2.3.11 – Autres	14
III - AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE	15
3.1. Motivation de l'avis	15
3.2. Avantages	15
3.2.1 - Accroissement, modéré, du nombre de voyageurs.....	15
3.2.2 - Dynamisation de la construction du secteur desservi	16
3.2.3 - Développement économique du secteur desservi	16
3.2.4 - Projet comparativement au souterrain, moins coûteux.	16
3.2.5 - Réduction du trafic automobile, à la mise en service.	16
3.2.6 - Gain de temps	16
3.2.7 - Confort d'utilisation.....	16
3.2.8 - Capacité d'absorption de l'augmentation de la fréquentation	16
3.2.9. Réduction de la pollution atmosphérique	16
3.3. Inconvénients	16
3.3.1 - Nuisances dues au choix de l'aérien.....	16
3.3.2 - Financement.	17
3.3.3 - Augmentation du trafic automobile, à terme.	17
3.3.4 - Service attendu.	17
3.3.5 – Insertion du projet dans la politique d'ensemble des transports de l'agglomération.	17
3.3.6 – Risque de déficit d'exploitation.	17
3.4. Avis de la Commission d'enquête	18
3.5. Réserves	19
Réserve 1 – Repréciser la date raisonnable de mise en service et le montant de dépenses	19
Réserve 2 – Financement du projet	19
Réserve 3 – Modification de tracé	19
Réserve 4 – Protections acoustiques du cinéma Gaumont	20
Réserve 5 – Parcs à vélos sécurisés	20
3.6. recommandations	20
Recommandation 1 – Modification du tracé au niveau du bâtiment KPMG	20
Recommandation 2 – Modification de tracé au niveau de la parcelle SANOFI	20
Recommandation 3 – Protections GOMEZ et NOËL.....	20
Recommandation 4 – Associer les riverains aux mesures et dispositifs de la phase de travaux.	20
Recommandation 5 – Création de places de stationnement	20
Recommandation 6 – Les pistes cyclables et les cheminements piétonniers – Parkings deux roues.	20
Recommandation 7 – La restructuration du réseau de bus	21
Recommandation 8 – La concertation et l'information du public.....	21

PREAMBULE

Conformément à l'article L123-6 du code de l'Environnement, la présente enquête publique unique, qui regroupe 4 objets (déclaration d'utilité publique, enquête parcellaire, mise en compatibilité des documents d'urbanisme et Autorisation au titre de la Loi sur l'Eau), fait l'objet d'un rapport unique de la commission d'enquête (voir Rapport) et de conclusions motivées au titre de chacune des enquêtes initialement requises .

La présente pièce présente **les conclusions motivées au titre de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP)**.

Les conclusions motivées au titre de l'enquête parcellaire, de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme et de l'autorisation au titre de Loi sur l'Eau figurent chacune dans des documents séparés.

I - RAPPEL DE L'OBJET DE L'ENQUÊTE ET DES DISPOSITIONS REGLEMENTAIRES

Le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Toulousaine (SMTC), ci-après désigné par TISSEO/SMTC, autorité en charge de l'organisation, de l'exploitation, du développement et du financement des transports en commun à l'intérieur du périmètre des transports urbains, a décidé, par délibérations du Comité Syndical des 30 mai 2013 et 20 février 2014, de réaliser le prolongement de la ligne B du métro jusqu'à Labège, soit environ 5 km.

Par courriers des 21 mars et 22 septembre 2014, le Président du SMTC sollicite l'ouverture d'une enquête publique unique, comportant quatre objets :

- ◆ la déclaration d'utilité publique des travaux nécessaires à la réalisation du prolongement de la ligne B du métro jusqu'à Labège,
- ◆ l'autorisation, au titre de l'article L.214-3 du code de l'environnement, dite « loi sur l'eau », des mêmes travaux,
- ◆ la mise en compatibilité du plan d'occupation des sols de Labège,
- ◆ la détermination des parcelles à déclarer cessibles.

Par arrêté du 19 février 2015, Monsieur le Préfet de la Haute Garonne, autorité organisatrice, a prescrit l'ouverture d'une enquête publique environnementale unique, comprenant notamment la déclaration d'utilité publique des travaux nécessaires à la réalisation du prolongement de la ligne B du métro jusqu'à Labège.

L'enquête s'est déroulée, du 02 avril au 18 mai 2015 inclus, sur les territoires des communes de TOULOUSE, RAMONVILLE SAINT AGNE et LABEGE.

Le seul incident à signaler est la disparition du registre d'enquête à la mairie de Labège, constaté par la mairie de Labège le 28 avril 2015.

Des copies du registre disparu avait été faites jusqu'au mercredi 22 avril, sont donc inconnues les observations déposées le jeudi 23, le vendredi 24 et le lundi 27, le mardi 28 d'après la mairie de Labège, aucun visiteur ne s'est présenté.

La Commission d'enquête et le maître d'ouvrage ont été informés de cette disparition le 29 avril, la Commission en a informé tout de suite la Préfecture par courriel et a adressé un cour-

rier au Président du SMTC, de la SMAT ainsi qu'à la Préfecture afin de connaître leur position vis-à-vis de cet incident.

La préfecture, comme la SMAT et le SMTC, a considéré que cet incident ne paraissait pas, « *compte tenu des copies qui ont été faites du registre et du nombre d'observations d'ores et déjà recueillies, de nature à affecter significativement l'information du public et à justifier l'adoption de mesures de publicité complémentaires* ».

La commission d'enquête rejoint cet avis.

Le principal objectif visé par le prolongement de la ligne de métro B jusqu'à Labège, est de relier Ramonville, terminus, actuel, avec Labège, et donc de connecter le SICOVAL avec Toulouse.

Le Maître d'Ouvrage de l'opération est TISSEO/SMTC, collectivité responsable de l'organisation, de l'exploitation, du développement et du financement des transports en commun de l'agglomération toulousaine.

La Société de la Mobilité de l'Agglomération Toulousaine (SMAT) a reçu de TISSEO/SMTC, mandat lui déléguant la maîtrise d'ouvrage des travaux de création des infrastructures en site propre, donc de prolonger la ligne B du métro jusqu'à Labège.

II - CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La Commission d'enquête a fondé son analyse du projet, examiné les observations qui ont été formulées pendant l'enquête et arrêté son avis, à partir du dossier soumis à enquête, des résultats de l'enquête et des informations qu'elle a recueillies lors de ses investigations.

2.1. SUR LA REGULARITE DE LA PROCEDURE

La Commission d'enquête a constaté le respect des obligations réglementaires concernant la préparation et le déroulement de l'enquête, notamment sur les points suivants :

⇒ La production du dossier d'enquête, établi par la SMAT ;

⇒ La réalité des mesures de publicité, en conformité avec les dispositions de l'article 11 de l'arrêté de prescription de l'enquête, en particulier la publication dans la presse de l'avis d'ouverture de l'enquête ainsi que l'affichage de cet avis « sur les lieux situés au voisinage de l'opération projetée et visibles de la voie publique ».

Ces mesures réglementaires ont été complétées, à l'initiative de TISSEO/SMTC, par des actions d'information et de sensibilisation en direction du public.

⇒ La mise à disposition au public du dossier et de registres d'enquête dans les lieux suivants :

- ◆ mairie de quartier Niel,
- ◆ mairie de Ramonville Saint-Agne,
- ◆ mairie de Labège,
- ◆ mairie d'Auzerville-Tolosane,
- ◆ mairie de Castanet-Tolosan,
- ◆ mairie d'Escalquens,
- ◆ mairie de Saint-Orens de Gameville,

- ◆ siège du syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération toulousaine,
- ◆ siège du SICOVAL.

⇒ L'accueil du public lors des permanences de la Commission d'enquête. Ces permanences, au nombre de 6, ont été tenues, conformément à l'article 10 de l'arrêté, dans Les Mairies de Labège, Ramonville Saint-Agne, Toulouse quartier Niel, où des salles ont été mises à sa disposition, aux jours et heures précisés dans ce même article.

2.2. SUR L'ANALYSE DU DOSSIER

Le dossier soumis à l'enquête publique a été décrit et analysé dans le rapport de la Commission d'enquête joint aux présentes conclusions.

La Commission constate que le dossier comprend les pièces prévues par la réglementation, notamment pour ce qui concerne la déclaration d'utilité publique. Ces pièces ont été listées dans le rapport.

Le Préfet de la Région Midi-Pyrénées, Autorité Environnementale compétente

A émis l'avis suivant :

En l'état actuel du dossier, l'analyse de l'état initial, l'évaluation des incidences, les mesures proposées pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs sur les composantes de l'environnement sont jugées satisfaisantes.

Suite à cet avis la SMAT a communiqué à la commission, l'indication des estimations de circulation automobile, de consommations en carburant, d'émissions de CO², d'émissions des principaux polluants atmosphériques en 2012 (état de référence), 2020 (état « au fil de l'eau » sans le projet), 2020 (état avec le projet).

La Commission d'enquête émet sur le dossier les observations suivantes :

Sur la forme : Dans l'ensemble, le dossier est de bonne facture, illustré de nombreux plans, croquis et photographies.

Concernant les plans, la Commission a relevé quelques manques qui ne facilitent pas leur lecture : échelle pas toujours mentionnée, légendes peu claires, sur le plan général des travaux (pièce C) : absence d'indication du nom des voies (plans p.11 à 32), et absence du nom des stations,...

Sur le fond : Le document met en relief les avantages du projet exprimés en gains socio-économiques pour les usagers des transports collectifs et la collectivité, mais n'évoque pas suffisamment les inconvénients. Ces avantages visent à caractériser l'intérêt général de l'opération.

La Commission pense en outre que, sur les plans technique et économique, le projet aurait pu présenter des données complémentaires et développer certains aspects pour mieux justifier les choix qui ont conduit à retenir la solution mise à l'enquête publique : solutions techniques retenues (tram ou métro, métro aérien ou souterrain, bus en site propres).

2.3. SUR LES OBSERVATIONS FORMULEES PENDANT L'ENQUETE

A l'issue de l'enquête, la Commission a recensé au total 4821 observations dont :

- ◆ 1 observation orale, la commission ayant invité les participants à consigner leurs observations sur les registres,

- ◆ 240 observations écrites consignées dans les registres,
- ◆ 55 observations sous forme de lettres et notes,
- ◆ 4525 observations par voie électronique,

Les personnes qui le souhaitent, ont pu exprimer leurs opinions sur le projet de prolongement de la ligne B de métro jusqu'à Labège et formuler leurs propositions sur les modifications souhaitées. La Commission d'enquête a entendu :

- ◆ Monsieur le Président du SICOVAL,
- ◆ Monsieur le Président de TOULOUSE METROPOLE,
- ◆ Monsieur le Président de TISSEO/SMTC,
- ◆ Monsieur le Président de la SMAT.

Les comptes rendus de ces entretiens figurent dans le rapport.

Ces observations et avis ainsi que le contenu du dossier mis à l'enquête publique ont été analysés par la Commission d'enquête. De cette analyse, les points suivants peuvent être retenus.

2.3.1 – Les parcs-relais

Le public note une insuffisance, en général, de capacité des parcs relais, celui de Ramonville est saturé dès 9h, malgré son importante emprise au sol ; certains regrettent que les parcs ne soient pas traités en silo afin de réserver plus d'espace aux activités.

Les participants espèrent que les futurs parcs relais du terminus de Labège décongestionneront celui de Ramonville.

Ils regrettent que des stationnements ne soient pas prévus à proximité des futures stations intermédiaires, certains commerçants craignent que leur parking ne soit « squatté ».

Tous souhaitent des parcs relais de plus grande capacité, et font le rapprochement entre 11000 véhicules en moins sur les routes, mais seulement 1000 places de parking.

On retrouve dans le mémoire en réponse du porteur de projet, la même argumentation que dans le PDU opposable : favoriser la promotion des transports publics de rabattement au détriment de l'usage de la voiture en diminuant le nombre de stationnements ; cette argumentation est basée sur la contrainte, et non sur l'adhésion du public. La commission ne partage pas cette philosophie punitive.

La commission constate que le parc de Ramonville est en effet saturé, et pense qu'il est difficile, aujourd'hui, d'appréhender les besoins en stationnement du futur terminus, ces besoins étant liés à de nombreux paramètres en constante évolution, notamment les importants des projets d'urbanisation du secteur.

Toutefois étant donné le périmètre d'influence du projet relativement étendu, et la fréquentation estimée des voyageurs au niveau du futur parking de Labège

Pour ces raisons, la commission souhaite qu'il soit réservé une possibilité d'agrandissement des parkings du terminus.

2.3.2 – Impact sur la circulation automobile et les voiries de la zone

L'expression du public est contradictoire.

Tous se plaignent de la saturation des voiries au niveau du Palays, des voies d'accès au centre commercial, de la RD16, de circulation aux heures de pointe aux abords du centre commercial.

Certains pensent que l'arrivée du métro jusqu'à Labège va amener une amélioration à cette situation d'asphyxie, ils ont la conviction que le projet va réduire la circulation automobile et donc les embouteillages du Palays et dans Labège Innopole.

D'autres au contraire redoutent un appel de véhicules, que le prolongement de la ligne B ait pour conséquence une forte aggravation sur les voies RD 16, RD 2, RD 916, RD 57, ... et à l'intérieur des villages traversés (Labège, Castanet, Escalquens, Belberaud, Auzielle, Odars, Fourquevaux, ...), d'autant qu'ils craignent que les nouvelles zones d'urbanisation n'aient pas été correctement prise en compte dans les prévisions de trafic.

Il ressort du dossier d'enquête que la réduction du trafic automobile induit par le projet est d'ampleur modérée.

La commission pense que la saturation du parc de Ramonville et les embouteillages du Palays vont dans un premier temps s'améliorer, mais que cet effet « mise en service » ira en s'estompant, du fait de la croissance du trafic de transit ; que la situation autour du futur terminus risque se dégrader rapidement, de façon importante, de sorte que les usagers pourraient vivre au nouveau terminus, ce qu'ils vivent aujourd'hui à Ramonville.

2.3.3 – Le tracé de la ligne – les stations

Le public s'interroge sur plusieurs points :

- ◆ Le devenir de la gare ferroviaire actuelle de Labège et l'échéance de la mise en service de la halte ferroviaire interconnecté avec le métro
- ◆ La localisation de la station terminus du métro à Labège
- ◆ Les aménagements autour des stations

Les riverains du projet considérant que le tracé de la ligne aurait été modifié après les concertations de 2012 et 2013, le maître d'ouvrage dans son mémoire en réponse revient longuement sur ces deux concertations en essayant de justifier l'évolution du tracé.

Sur le devenir de la gare ferroviaire actuelle de Labège et l'échéance de la mise en service de la halte ferroviaire interconnecté avec le métro, le maître d'ouvrage ne se prononce pas, renvoyant cette question vers la région Midi Pyrénées et la SNCF.

Comme nous le verrons plus loin dans l'étude des solutions alternatives, la commission d'enquête regrette, comme précédemment la commission d'enquête sur le plan de déplacement urbain (PDU), l'impossibilité d'aborder et d'avoir des réponses sur le sujet du transport ferroviaire dans l'agglomération toulousaine, à la différence d'autres agglomérations dans lesquelles les trois intervenants, syndicat des transports, conseil régional et SNCF arrivent à une proposition commune, dans l'intérêt général de tous les utilisateurs.

En ce qui concerne la station terminus associée à la future gare multimodale, la commission d'enquête constate avec regret que le public sera très peu informé sur le devenir des gares ferroviaires, ne pouvant pas demander avec force au SMTC des réponses précises relevant des autres maîtres d'ouvrage, le conseil régional et la SNCF.

Une partie du public regrette que la station terminus du métro ne se situe pas, comme cela était prévu lors des concertations, en amont de celle prévue et que la ligne ne se termine pas avant la voie ferrée.

Le maître d'ouvrage nous informe qu'il a fait de nombreuses études techniques et considère que le choix retenu avec un tracé prolongé au-delà de la voie ferrée et une station à proximité de cette voie ferrée est le meilleur.

En ce qui concerne le positionnement de cette station terminus, la commission d'enquête est restée longuement dubitative face à ce choix, qui représente des avantages en matière de desserte des communes extérieures, des futures zones à urbaniser à proximité de cette dernière station et de l'interconnexion avec la future halte ferroviaire, mais génère beaucoup de nuisances et de mécontentements des riverains après la voie ferrée comme nous avons pu le voir dans le rapport.

Toutefois, la commission d'enquête considère que le tracé proposé et la position de la dernière station représente à moyen et long terme un choix d'avenir indéniable.

Concernant le tracé, certains riverains ont émis des demandes de modification de celui-ci :

- ◆ dans le plan d'eau de l'ancienne gravière, (traité au paragraphe nuisances) ;
- ◆ au niveau de « La grande récré », (traité dans les conclusions de l'enquête parcellaire) ;
- ◆ au niveau du lac de Labège à proximité de la société DATAMEDIA, (traité au paragraphe nuisances et dans les conclusions de l'enquête parcellaire) ;
- ◆ au niveau du le terminus de la ligne de Labège, (traité au paragraphe nuisances) ;
- ◆ au niveau le la parcelle SANOFI-AVENTIS, (traité ci-dessous et dans les conclusions de l'enquête parcellaire) ;

Concernant la société SANOFI AVENTIS, celle-ci soutient que le tracé retenu aurait un coût supérieur à celui présenté lors des concertations (passant devant Diagora) du fait de l'allongement du parcours et de l'expropriation des terrains, et aura de fortes conséquences préjudiciables en rendant inconstructible une partie de sa propriété, et plus difficilement constructible l'autre partie.

Le maître d'ouvrage justifie le tracé soumis à enquête publique par le fait qu'il génère, d'après lui, le moindre préjudice sur l'ensemble des propriétés bâties du secteur.

La commission d'enquête a écouté l'ensemble des parties : SANOFI AVENTIS, le maître d'ouvrage mais aussi le SICOVAL par la voix de son président. La commission d'enquête relève que cette réclamation est perturbée par la négociation commerciale concernant la vente de cette propriété au SICOVAL.

La commission d'enquête considère que le tracé pourrait être mieux optimisé afin de moins dégrader la propriété SANOFI AVENTIS, sans pour autant impacter plus les propriétés bâties.

En conséquence, la commission souhaite que le maître d'ouvrage améliore le tracé à l'intérieur de la propriété SANOFI AVENTIS de façon à moins impacter l'entité foncière.

2.3.4 – Les nuisances liées au projet

Les principales nuisances liées au projet abordées par le public ont été les suivantes :

- ◆ les nuisances visuelles liées au passage aérien du métro
- ◆ les nuisances sonores et vibratoires
- ◆ les nuisances liées aux travaux (voir thème 9)

Elles émanent de certains riverains : entreprises, siège de sociétés, commerces ou particuliers.

Le choix d'un métro aérien, et d'autant plus en viaduc, entraîne par rapport à une solution de métro souterrain, des nuisances indéniables pour l'environnement, en particulier au niveau de l'impact sonore et visuel pour les riverains.

La différence de coût entre métro aérien et souterrain, même si le dossier donne peu de précision sur ce point, a été de façon évidente déterminante.

Même si le choix d'un métro aérien semble cohérent, étant donné les estimations de trafic relativement modérées, la commission s'interroge toutefois sur sa pertinence à long terme, vis-à-vis des perspectives d'urbanisation dense projetée dans la zone et des nuisances qu'entraîne un métro aérien.

Concernant l'impact visuel

L'impact du viaduc dans ce paysage semi-urbain assez hétérogène, va de toute évidence être fort, aussi bien dans les zones de bureaux style « campus » et les zones commerciales, où la faible hauteur des constructions va vraisemblablement le rendre très visible, que dans les zones plus dégagées comme les abords des deux lacs ou les zones encore agricoles, où sa présence s'imposera dans le paysage.

Les quelques simulations photographiques de l'état futur qui figurent au dossier permettent d'en apprécier globalement l'impact visuel. Néanmoins, certaines séquences paysagères auraient mérité, selon la Commission, d'être davantage développées, notamment au niveau des bâtiments très proches du futur viaduc (à moins de 10 mètres), comme le cinéma Gaumont, ou le bâtiment DATAMEDIA situé en bordure du lac de Labège, ou encore des habitations au niveau du futur terminus de Labège, au-delà de la voie ferrée.

La Commission a bien noté que le projet prévoyait, pour réduire cet impact visuel, un passage du métro en souterrain au niveau du Canal du Midi, en raison des contraintes liées au classement au patrimoine mondial de l'UNESCO.

Pour le reste du tracé, la Commission constate que les mesures envisagées pour atténuer cet impact visuel restent relativement limitées et imprécises, notamment sur la localisation des plantations et futurs aménagements paysagers.

Pour les habitations au niveau du futur terminus, la Commission constate que, malgré la proximité du futur viaduc, aucune mesure de réduction de l'impact n'est prévue.

La Commission a bien conscience que le secteur est voué à évoluer avec l'arrivée du métro et que certains secteurs, en particuliers autour des futures stations, pourraient se transformer vers une densité supérieure et davantage de verticalité.

Toutefois, en l'état actuel, l'impact du projet paraît excessif en certains points du tracé et conduit la Commission à retenir certaines des propositions faites par des riverains. (Voir « Modifications du tracé proposées par certains riverains ») ou à demander au maître d'ouvrage de compléter les mesures de réduction ou de compensation de ces impacts, notamment au niveau des habitations situées à proximité du futur terminus.

Concernant l'impact sonore et vibratoire

Le projet va entraîner des nuisances sonores. La Commission a bien noté que des protections acoustiques (écran antibruit au niveau du viaduc et protections acoustiques en façade de certains bâtiments) sont prévues afin d'atténuer l'impact sonore.

La Commission constate que si ces mesures devraient globalement permettre, selon l'étude de bruit, de respecter les niveaux sonores réglementaires, en revanche elles paraissent insuffisantes dans certaines portions du tracé où le viaduc sera très proche des bâtiments, notamment au niveau du cinéma GAUMONT et du bâtiment DATAMEDIA en bordure du lac de Labège.

Des protections acoustiques supplémentaires devront donc être mises à ce niveau en place au niveau du cinéma Gaumont et du bâtiment Datamedia afin de réduire l'impact sonore du projet.

Par ailleurs, la Commission a bien noté que le maître d'ouvrage réalisera des mesures après la mise en service afin de vérifier la conformité des niveaux sonores liés au projet avec les seuils réglementaires. Des dispositifs supplémentaires de protection acoustiques devront, le cas échéant, être mis en place par le maître d'ouvrage.

Concernant les modifications de tracé proposées par les riverains

◆ Société KPMG-VERGNIAUD

La Commission considère que le tracé au niveau du lac de l'Innopole, qui consiste à longer en partie les berges du lac plutôt qu'à le traverser en son milieu présente un certain nombre d'inconvénients, d'une part des nuisances accrues pour les constructions situées en bordure du lac, et d'autre part des impacts environnementaux supérieurs en détruisant le milieu naturel, plus riche en bordure du lac qu'en son centre.

La proposition qui consiste à traverser le lac plutôt qu'à en longer partiellement les berges avant de le traverser paraît donc préférable.

◆ Société DATAMEDIA

La société DATAMEDIA demande que le tracé soit déplacé d'une dizaine de mètres au Nord de sa propriété sur une longueur de 50mètres environ et passe ainsi par l'avenue Occitane et le rond-point.

La Commission constate que cette modification permettrait de réduire l'impact visuel et sonore induit par le projet.

Selon l'étude de bruit en effet, les niveaux sonores dépassent les niveaux réglementaires fixés pour les locaux de bureaux.

Les nuisances visuelles sont quant à elles estimées excessives dans la mesure où rien ne justifie une telle promiscuité du futur viaduc avec ce bâtiment.

La Commission relève que cette modification du tracé permettrait de réduire l'impact visuel et sonore du projet vis-à-vis du bâtiment DATAMEDIA et qu'en outre d'une part il permettrait épargner en partie les berges arborées du lac de l'Innopole, et de mieux préserver le milieu naturel (lac classé « à enjeux forts » selon l'étude d'impact) et que d'autre part, il permettrait de réduire l'impact sur les propriétés privées et ne pénaliserait aucun autre bâti.

En conséquence, la Commission estime que la proposition de modification du tracé au niveau de l'immeuble Datamédia doit être retenue et que le tracé doit être déplacé d'une dizaine de mètres au nord de ce bâtiment.

◆ Propriété Gomez(habitation et entreprise) et Propriété NOEL (habitation)

Même si selon l'étude de bruit, les niveaux sonores liés au projet ne devraient pas dépasser les seuils réglementaires, l'impact visuel du projet reste en revanche indéniable étant donné sa proximité (20 à 30 m environ pour la propriété NOEL).

La Commission a bien noté que le tracé proposé lors de la concertation, qui longeait la voie SNCF en direction du lycée de La Cadène a dû être écarté pour différentes raisons rappelées par le maître d'ouvrage dans son mémoire en réponse, et que le tracé proposé serait, selon le maître d'ouvrage, celui entraînant le moins d'impact notamment foncier.

Néanmoins, même si ces deux propriétés ne sont pas directement impactées d'un point de vue foncier (pas d'expropriation), la proximité immédiate du métro va entraîner de façon évidente d'importants préjudices.

La Commission constate qu'aucune mesure visant à réduire ou compenser les impacts, au niveau de ces propriétés, n'est prévue dans le dossier. Elle considère en conséquence que ces mesures visant à réduire ou compenser ces impacts devront être prises par le maître d'ouvrage, en concertation avec les riverains concernés ou bien faire l'objet d'une indemnisation.

En outre comme dit précédemment, la commission d'enquête considère que le tracé proposé et la position de la dernière station représente à moyen et long terme un choix d'avenir indéniable.

2.3.5 – Le coût – le financement du projet

Trop de valeurs annoncées, de 362 à 420 M€ !

Lors de la rencontre du 28 mai 2015 entre la commission et le SMTC et la SMAT, les précisions suivantes ont été apportées quant au coût qui serait de:

- 374M€ y compris la maîtrise d'ouvrage, valeur janvier 2011, figurant dans le dossier d'enquête;
- 392 M€, valeur 2014, figurant dans le dossier d'enquête ;
- 399 M€, valeur 2015 ;
- 420 M€, en échéancier actualisé.

Un accord sur la participation de chacun, SMTC, SICOVAL, Département, Région, Etat, sur la base de 362M€ existe. Ce montant est inférieur à la dépense envisagée.

La commission constate que la Cour Régionale des Comptes, met en doute la capacité du SICOVAL à assumer cet accord.

Une charge supplémentaire pour le SMTC, liée à d'éventuelles défaillances, pourrait se situer, selon les données issues du rapport de la CRC, entre 30.5 et 56.5 M€, sa part se situant alors entre 229.5 et 255.5 M€, soit une augmentation de 63 à 81%.

La commission constate qu'un accord de répartition financière sur la base de 362 M€ existe, cependant elle constate également qu'aucun accord de prise en charge financière n'existe pour le montant prévisionnel de 392 M€, indiqué dans le dossier, et encore moins pour le montant de 420 M€ envisagé par le SMTC après achèvement de travaux.

La commission ne peut donc que constater que le projet n'est pas entièrement financé. Toutefois, le SMTC a affirmé, avoir la capacité financière (voir son mémoire en réponse), permettant d'assumer les manques.

La commission pense que la répartition des dépenses, réelles et globales, entre participants devrait être actée, avant l'éventuelle Déclaration d'Utilité Publique, afin d'éviter des déconvenues gravissimes.

2.3.6 – Les modes doux

Des observations ont porté sur les modes doux de transport (piétons, vélos).

Conformément aux dispositions légales, le Plan de Déplacement Urbain (PDU) de TOULOUSE a parmi ses objectifs celui de développer les cheminements piétonniers et le réseau de

pistes cyclables afin d'accroître de plus de 50 % les déplacements effectués en deux roues. Ce plan précise que ces aménagements devront être complémentaires des infrastructures de transport collectif présentes et à venir.

Le public s'interroge sur plusieurs points :

- ◆ Le franchissement de la voie ferrée en souterrain est proposé en continuité de la rue du Chêne Vert, l'accès à la passerelle et à la station aérienne s'effectuant par des escaliers et ascenseurs, risquant d'être non accessibles en vélo.
- ◆ Certains souhaiteraient qu'une piste cyclable soit créée de part et d'autre du viaduc, à minima pour franchir l'autoroute et le canal.
- ◆ De nombreuses personnes souhaitent des garages à vélos sécurisés à chaque station.

Sur le franchissement de la voie ferrée pour les piétons et cyclistes, le maître d'ouvrage souligne qu'il est plus adapté en aérien qu'en souterrain, car la station terminus est aérienne. Une passerelle aérienne génère donc moins de montées et descentes. Les vélos pourront, d'après le maître d'ouvrage, être pris dans les ascenseurs.

La commission d'enquête est satisfaite des réponses du maître d'ouvrage sur ce point.

Concernant la proposition présentée par le public de passerelle cyclable au-dessus de l'autoroute et du canal, le maître d'ouvrage indique qu'elle entraînerait des coûts supplémentaires très importants ainsi que des problèmes techniques difficiles à régler.

La commission d'enquête comprend la demande du public et la trouve très intéressante, mais il est regrettable qu'elle n'ait pas été exprimée plus tôt lors de l'élaboration du projet.

En outre, le surcoût important qu'elle générerait n'aurait pas pu être pris en charge par le SMTC, mais par les collectivités en charge du transport cyclable dans les trois communes traversées.

Sur les garages à vélos sécurisés à chaque station, Le maître d'ouvrage précise qu'il prévoit aux stations des arceaux à vélos pouvant évoluer en parcs à vélos sécurisés.

La commission d'enquête, constatant que le transport en vélo représente une part modale non négligeable du transport dans l'agglomération toulousaine, souhaite que ce moyen de rabattement vers les stations, respectueux de l'environnement, et répondant à une demande d'une partie du public ne soit pas défavorisé, mais au contraire promu en prévoyant les installations nécessaires pour assurer une sécurité effective du stationnement des vélos devant les futures stations.

En conséquence, la commission d'enquête émet la réserve que le maître d'ouvrage mette en place dès l'ouverture de la ligne des parcs à vélos sécurisés à toutes les futures stations.

2.3.7 – Les solutions alternatives de desserte

Les solutions alternatives exposées par le public sont les suivantes :

- ◆ **Une utilisation de la voie ferrée existante**, accompagnée d'un meilleur cadencement des TER et la création d'une nouvelle gare. Il est souligné que l'infrastructure est existante et que la durée de trajet jusqu'à Matabiau est inférieure en train qu'en métro.
- ◆ **Une ligne de bus en site propre**. Notamment l'association U.C.Q, très impliquée dans cette proposition, indique que cette solution réduirait les coûts et ne pourrait que

contribuer à diminuer l'endettement très important du SMTC TISSEO.

- ◆ **La création d'une 3^{ème} ligne de métro.** Cette solution est portée, notamment, par le Président de Toulouse Métropole Elle ne figure pas dans le dossier d'enquête, ni dans le PDU opposable.

Le maître d'ouvrage, dans son mémoire en réponse, indique que les intervenants dans le transport ferroviaire sont le conseil régional, autorité organisatrice des transports (AOT) dans le ferroviaire, et la SNCF. Le maître d'ouvrage souligne également que les coûts d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire sont très importants, comme on a pu le voir dans le secteur nord de l'agglomération toulousaine, et que les délais de réalisation très longs, de l'ordre de dix ans. Enfin, le maître d'ouvrage considère que l'offre métro, plus urbaine, est plus adaptée que l'offre ferroviaire à la desserte du secteur urbain concerné.

La commission d'enquête ne peut que constater, comme précédemment la commission d'enquête sur le plan de déplacement urbain (PDU), la difficulté pour faire travailler ensemble de façon efficace les différents intervenants dans le transport ferroviaire autour de l'agglomération toulousaine, à la différence d'autres agglomérations dans lesquelles les trois intervenants, syndicat des transports, conseil régional et SNCF arrivent plus facilement à des solutions communes et économiques, dans l'intérêt général de tous les habitants de l'agglomération.

La commission d'enquête ressent avec regret, en l'absence d'une autorité globale des transports dans l'agglomération toulousaine incluant le transport ferroviaire et au vu de la faiblesse de l'étude comparative figurant dans le dossier, que la solution ferroviaire ne peut se traduire que par une solution coûteuse et longue à mettre en place, comme dans le secteur nord de l'agglomération.

Concernant le bus en site propre, la commission d'enquête regrette que cette solution n'ait pas été davantage étudiée.

Concernant la solution de la 3^{ème} ligne de métro, la commission d'enquête ne peut donner son avis, celle-ci ne figurant pas dans le PDU opposable ni comme solution alternative dans le dossier.

Concernant les études comparatives, le maître d'ouvrage cite les études comparatives effectuées en 2010 métro/tram et métro/bus, notamment évolutif. Ces études ont emmenés le SMTC à abandonner les solutions tram et bus et à conserver la solution métro.

La commission d'enquête ressent que les études comparatives auraient mérité un développement plus argumenté, et que la solution métro a été adoptée en amont, avant une réelle analyse comparative et correspondant davantage à un choix politique. Vu le trafic prévisionnel modéré à court terme et faible hauteur du financement possible, le seul choix possible pour maintenir la solution métro était le métro aérien moins cher qu'un métro souterrain. Dans ces conditions, les solutions alternatives semblent avoir été mises rapidement de côté.

2.3.8 – L'urbanisation du secteur

Concernant l'urbanisation de la zone, quelques personnes ont relevé que l'étude mettait en avant le projet de développement de l'urbanisation sur la zone Innopole avec l'arrivée de 5000 habitants. Les documents d'urbanisme ne prévoiraient pas l'intégration de telles perspectives, que la municipalité, d'ailleurs, n'envisage pas non plus.

Des observations traitent de l'évolution de Labège en matière de densité urbaine.

Sur la forme, il est regrettable que l'analyse des conséquences prévisibles du projet sur l'urbanisation ait été peu développée, et par conséquent la perception de la forte densification urbaine sous-jacente au projet PLB peu lisible pour une majorité du public.

Par ailleurs la Commission relève que dans l'étude d'impact l'analyse des effets cumulés entre le projet de PLB et d'autres projets connus ne prend pas en compte le projet INNOMETRO qui pourtant représente un des points crucial des perspectives d'urbanisation associées au PLB.

2.3.9 – Les travaux

L'étude d'impact précise que les contraintes liées à la circulation routière pendant les travaux ont été étudiées par zone et par phase de construction afin de pouvoir assurer la continuité des circulations (véhicules et piétons) à la fois par la création d'itinéraires de substitution(déviations) et par la création de voirie provisoire (Etude d'impact p.272).

Vis-à-vis des craintes exprimées par plusieurs riverains au sujet de l'accès à leur propriété pendant les travaux, la Commission a bien pris acte que le cahier des charges imposé aux entreprises imposera de garantir en permanence l'accessibilité à la propriété (commerces, entreprises ou particuliers).

Par ailleurs il est précisé qu'une médiation de chantier sera mise en place par le maître d'œuvre. Le SMTC précise qu'une communication chantier sera déployée : *« un dispositif d'écoute, d'information et de dialogue permettant d'anticiper les nuisances et de relayer les problèmes rencontrés par les riverains au quotidien. »*

En outre, la Commission a relevé également que des techniques de réalisation spécifiques, sur certaines zones contraintes, seront privilégiées au moment de la sélection des entreprises afin de réduire les impacts et garantir , malgré le surcoût qu'elles engendreront, l'accès aux commerces.

Concernant les nuisances sonores et vibratoires, la mise en place d'un dispositif de surveillance permanent des niveaux sonores positionné dans des points représentatifs du chantier et permettant des actions correctives rapides en cas de dépassement, proposée par le SMTC dans sa réponse aux observations du public, permettra en principe de limiter efficacement les nuisances sonores pendant le chantier.

Concernant les zones de chantier, la Commission relève que leur localisation n'apparaît pas sur le plan général des travaux (pièce C).

Toutefois les schémas détaillés de chaque zone de travaux (figures 29 et 30 p.279) ont permis au public d'en apprécier l'ampleur.

2.3.10 – L'impact foncier

Les observations concernant l'enquête parcellaire sont traitées en détail dans le rapport et dans la conclusion de l'enquête parcellaire.

Il est rappelé que les conclusions de l'enquête parcellaire figurent dans un document séparé.

2.3.11 – Autres

Quelques personnes se sont exprimées contre le projet, pour des raisons de tranquillité, de qualité de vie, elles craignent de voir la situation se dégrader, comme cela se serait passé, notent-elles, lors du prolongement de la ligne A.

Une personne représentant une association a demandé la prolongation de l'enquête et la tenue d'une réunion publique. La commission a considéré que cette demande isolée n'était pas justifiée vu le large débat qui a accompagné l'enquête.

III - AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

3.1. MOTIVATION DE L'AVIS

La Commission d'enquête souhaite préciser les raisons et motifs sur lesquels elle a fondé son avis.

Le projet soumis à l'enquête publique a été approuvé, par délibérations du Comité Syndical de TISSEO-SMTC, autorité organisatrice des transports en commun de l'agglomération toulousaine, les 30 mai 2013 et 20 février 2014.

Le choix proposé dans le dossier d'enquête visant le développement des transports en commun de préférence au transport individuel, reçoit un avis de principe favorable de la Commission d'enquête. Une telle orientation, est en effet conforme aux objectifs fixés par le Plan des Déplacements Urbains (PDU), outil de planification du développement et de l'organisation des transports dans l'agglomération toulousaine approuvé le 17 octobre 2012, et aux dispositions du code des transports.

Cette approbation de l'instance délibérante de TISSEO-SMTC et la cohérence du projet avec les dispositions du code des transports, découlant notamment du Grenelle de l'environnement, donnent au projet sa légitimité et son assise.

Cependant, la Commission d'enquête s'est trouvée confrontée tout le long de la procédure aux enjeux et contraintes que comporte le projet de prolongement de la ligne de métro B jusqu'à Labège et à certaines déficiences dans l'argumentation mise en avant pour justifier les choix avancés par le Maître d'Ouvrage.

S'agissant des contraintes, la Commission a discerné celles liées au calendrier et au coût. Pour le calendrier de mise en service, 2020 semble bien optimiste, fin 2022 paraît plus vraisemblable, ce qui lui a été confirmé par le Président et le Directeur de la SMAT lors de la rencontre du 22 mai 2015 ; pour le coût, qui devait être le plus bas possible compte tenu de prévisions de trafic de voyageurs relativement modéré il a entraîné le choix de l'option de l'aérien, générateur de nuisances visuelles et sonores dont la perception ira grandissante au fur et à mesure que les champs agricoles se transformeront en constructions.

Arrivée au terme de l'enquête publique, la Commission s'interroge sur le fait de savoir si la solution proposée est véritablement la meilleure au sens de l'intérêt général, compte tenu des approximations sur la date de mise en service, le coût de l'opération et les incertitudes qui plaquent sur le financement.

Pour établir son avis, la Commission d'enquête a choisi de recourir à ce qu'il est convenu d'appeler la "théorie du bilan" qui, en mettant en balance les avantages et inconvénients du projet permet de se prononcer sur l'utilité publique de l'opération

Elle a donc listé successivement ces avantages et inconvénients avant d'en tirer un bilan et une conclusion globale.

3.2. AVANTAGES

3.2.1 - Accroissement, modéré, du nombre de voyageurs.

| Les estimations du Maître d'ouvrage, 35000 à 38000 voyageurs par jour, représente un accroissement du transport public, même si elles paraissent modérées en comparaison à la

moyenne de plus de 100000 voyageurs jour de chacune des lignes A et B, le record ayant frisé les 250000 voyageurs.

3.2.2 - Dynamisation de la construction du secteur desservi.

| Après prolongement de la ligne de métro B vers Labège, il est vraisemblable que le secteur desservi se densifiera ; Le projet devrait permettre le développement et la mixité de l'urbanisation, conformément au contrat d'axe n°9 défini dans le SCOT, en cohérence avec l'accessibilité aux transports en commun, ainsi c'est le métro qui sera le vecteur de l'urbanisation.

2.3.3 - Développement économique du secteur desservi

| Ce prolongement permettra de pérenniser les activités économiques installées et sera un support de développement économique.

3.2.4 - Projet comparativement au souterrain, moins coûteux.

| Le choix de l'aérien tire l'investissement vers le bas, 3 à 4 fois moins cher selon la SMAT.

3.2.5 - Réduction du trafic automobile, à la mise en service.

| Les voyageurs qui feront le choix du métro, participeront à réduire le trafic automobile, notamment autour du Palays.

3.2.6 - Gain de temps

| Le projet génèrera un gain de temps appréciable pour rejoindre le centre ville, et pour permettre d'accéder rapidement du centre ville vers Labège.

3.2.7 - Confort d'utilisation

| Le métro offre un confort d'utilisation inégalé, il est déstressant.

3.2.8 - Capacité d'absorption de l'augmentation de la fréquentation

| Le métro a la faculté d'absorber une forte augmentation de la fréquentation sans nouvel investissement.

3.2.9. Réduction de la pollution atmosphérique

| La pollution atmosphérique étant proportionnelle au nombre de véhicules automobiles, elle diminuera à la mise en service.

3.3. INCONVENIENTS

3.3.1 - Nuisances dues au choix de l'aérien.

| Ce choix, économique, est générateur de nuisances qui iront croissant avec l'urbanisation future :

- ◆ Visuelles, ombres portées ;
- ◆ Sonores et vibratoires, plus la source de bruit est en altitude, plus celui-ci est difficile à combattre ;
- ◆ Invalidantes pour les activités de surface car, le déplacement d'une ligne de métro, infrastructure lourde, pour tenir compte de l'urbanisation future est inenvisageable.

3.3.2 - Financement.

| Le projet, même si le parti a été pris pour la solution la plus économique possible (aérien, superficie expropriée très largement inférieure à celle des travaux), s'avère lourd pour certains partenaires ; la prise en charge financière n'est pas établie, le risque d'un endettement excessif du SICOVAL est patent, selon la Cour Régionale des Comptes.

3.3.3 - Augmentation du trafic automobile, à terme.

| L'attractivité du métro, les nouveaux résidents des futures zones qui seront urbanisées, vont probablement, rapidement, annuler la diminution de trafic automobile lors de la mise en service.

| Le trafic routier de transit entre le Nord et le Sud de Toulouse allant croissant, ce trafic étant sans commune mesure avec l'impact positif du métro, l'encombrement du Palays ne pourra pas être réglé, tant que d'autres infrastructures de transport lourdes ne seront pas construites.

3.3.4 - Service attendu.

| La fréquentation prévisionnelle conduit Tisséo à n'envisager qu'une rame sur deux ou sur trois de Ramonville à Labège, le service risque donc de ne pas correspondre aux attentes du public.

| L'accès à Matabiau imposera une correspondance, le temps sera nettement plus important que par le train.

3.3.5 – Insertion du projet dans la politique d'ensemble des transports de l'agglomération toulousaine.

| Le projet précède de quelques mois la mise en révision du PDU décidée le 04 février 2015. Cette situation ne permet pas de situer, aujourd'hui, le projet dans une perspective d'évolution globale des transports en commun de l'agglomération toulousaine, qui prend en compte la dernière enquête ménage.

3.3.6 – Risque de déficit d'exploitation.

| La rentabilité « socio-économique » n'est pas démontrée.

| Il est à craindre que le compte d'exploitation du prolongement soit fortement déficitaire, et la dette de TISSEO/SMTC accrue par les emprunts à souscrire pour financer le projet, dans des proportions importantes, si certains partenaires devaient être déficients.

3.4. AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

- ⇒ Après étude et analyse du dossier d'enquête publique mis à la disposition du public,
- ⇒ Après étude des documents complémentaires communiqués à la Commission d'enquête par le Maître d'Ouvrage,
- ⇒ Après avoir siégé et tenu 6 permanences,
- ⇒ Après analyse et appréciation de l'ensemble des observations du public recueillies pendant l'enquête, du mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage et de l'avis des Présidents du SICOVAL, de TOULOUSE METROPOLE, de TISSEO/SMTC, et de la SMAT,
- ⇒ Après avoir pris connaissance de l'approbation du projet par TISSEO/SMTC,

Au terme du bilan dressé aux paragraphes 3.2 et 3.3 précédents, et en l'absence de réelle recherche de solutions alternatives et de vision prospective (comme par exemple les besoins de déplacements révélés par la récente enquête ménage, la connexion entre Montaudran et Labège, et c...) la Commission a quelque mal à trouver des avantages déterminants pour la collectivité et à affirmer que le projet est le meilleur choix possible au sens de l'intérêt général ni même qu'il est le bon choix en termes d'investissements publics.

En effet, il a été indiqué à la commission, lors de sa rencontre avec le Président du SMTC, que la mise en service du PLB serait plutôt en 2021 - 2022, ce qui lui a été confirmé lors de l'entretien avec le Président et le Directeur de la SMAT, ce qui induira une adaptation du projet.

Lors de ces mêmes rencontres, il a été indiqué à la commission qu'en terme de budget, compte tenu de l'expérience récente de la ligne de tram envol, que le montant des travaux seraient d'environ 420 M€ en échancier actualisé, ce qu'a confirmé le SMTC dans son mémoire en réponse.

Le SMTC a indiqué à la commission que le plan de financement, précisant la part de chaque partenaire, dans le cadre d'une dépense nouvellement évaluée, reste à faire.

La commission a pris connaissance de la revue n°78 du second trimestre 2015 du SICOVAL, dans laquelle le coût du projet est estimé à 362 M€, hors maîtrise d'ouvrage, soit une minoration de 14% par rapport à l'atterrissage pressenti par le maître d'ouvrage ; la part du SICOVAL, hors subvention Etat, Conseil Régional et versement transport, serait évalué à 100.5 M€, soit une année budgétaire.

Le Président de Toulouse Métropole, principal financeur du SMTC, a remis à la commission copie du rapport de la Cour Régionale des Comptes de 2013, dans lequel la CRC conclue : *« Le SICOVAL ne dispose pas de la capacité financière pour participer au prolongement de la ligne B du métro, les différentes ressources envisagées étant affectées d'un fort aléa »,* et de poursuivre : *« l'effort financier que devrait ainsi fournir l'EPCI (le SICOVAL, N.D.L.R.), correspondant à trois fois son budget annuel, est sans commune mesure avec ses engagements passés et actuels en matière d'investissements, et sans rapport avec le niveau de ses ressources propres ».*

La CRC estime donc, que l'endettement du SICOVAL ne peut supporter l'effort envisagé pour le PLB, si le SMTC était donc amené à prendre à sa charge exclusive le dérapage budgétaire et les éventuelles défaillances de partenaires, sa participation subirait une augmentation de 63 à 81%, selon les hypothèses.

Dans ces conditions, la commission serait tentée de conclure que le coût financier du projet est excessif au regard des capacités financières offertes et que le caractère d'utilité publique de ce projet n'est pas manifeste.

Mais la commission prend également en compte la réponse du SMTC dans son mémoire en réponse aux observations du public, confirmant disposer de la capacité financière pour réaliser le projet,

La commission d'enquête constate que ce projet, porté par le SMTC en charge du développement des transports en commun de l'agglomération, est en cohérence avec les objectifs visés par la législation sur les transports de voyageurs, consécutive au Grenelle de l'environnement et qu'il est conforme au PDU opposable. Il répond en outre au contrat d'axe n°9 mis en œuvre dans le cadre du SCOT et devrait contribuer à assurer une cohérence entre développement de l'urbanisation et desserte en transports en commun

L'enquête publique a révélé un fort soutien du public au projet dans la zone concernée.

La commission d'enquête considère que ce projet malgré certains inconvénients, notamment les nuisances induites par le choix du métro aérien, les expropriations nécessaires à sa réalisation, le coût du projet et son financement, présente toutefois des avantages certains, comme l'amélioration de la desserte de Labège, la dynamisation du développement économique du secteur, la réduction du trafic automobile à la mise en service du projet, une réduction de la pollution atmosphérique induite, et enfin un gain de temps pour les usagers.

La commission décide, en toute indépendance et à la majorité de ses membres, de donner un AVIS FAVORABLE à la déclaration d'utilité publique des travaux nécessaires à la réalisation au projet de prolongement de la ligne B du métro jusqu'à Labège, sous les réserves suivantes, qui, selon elle, devraient être levées avant l'éventuelle Déclaration d'Utilité Publique.

La commission émet également les recommandations qui suivent.

3.5. RESERVES

Réserve 1 – Repréciser la date raisonnable de mise en service et les répercussions sur le montant de dépenses du projet

Le maître d'ouvrage présentera, à l'intention du public qui doit savoir, un nouveau programme des travaux plus réaliste, compte tenu des divers aléas connus (franchissement du canal, raccordement à Ramonville, mesures compensatoires écologiques), indiquant précisément une date, réelle et sérieuse, de mise en service ; le maître d'ouvrage procédera, toujours à l'intention du public, à une évaluation du montant de la dépense totale qui devra être payée, compte tenu des modifications souhaitables apparues à l'enquête, notamment, quant à la date de mise en service.

Réserve 2 – Financement du projet

Le maître d'ouvrage, sauf à décider de financer seul le projet, doit s'engager à présenter un plan de financement faisant apparaître, sur la base du montant des dépenses qui devront être payées, la participation de chaque partenaire, y compris pour la prise en charge des éventuels risques financiers. Ainsi le public, et les contribuables de chaque collectivité, seront informés de la dépense totale les concernant.

Réserve 3 – Modification de tracé

Le tracé au niveau du lac de Labège et de l'immeuble DATAMEDIA devra être modifié, afin de s'éloigner du bâti en empruntant la voie publique.

Réserve 4 – Protections acoustiques du cinéma Gaumont

La mise en place de protections acoustiques permettant de conserver la qualité acoustique actuelle du cinéma Gaumont, en phase d'exploitation et en phase travaux, devra être réalisée par le maître d'ouvrage, en concertation avec la société Gaumont.

Réserve 5 – Parcs à vélos sécurisés

Des parcs à vélos sécurisés seront mis en place, dès l'ouverture de la ligne, à toutes les nouvelles stations.

3.6. RECOMMANDATIONS

L'avis de la Commission et ses réserves sont assortis des recommandations suivantes :

Recommandation 1 – Modification du tracé au niveau du bâtiment KPMG

En raison des nuisances pour les bâtiments situées en bordure du lac et d'impacts environnementaux accrus par rapport à un tracé au milieu du lac, de l'absence de nuisances sonores, mais en présence de nuisances visuelles modérées, la commission, recommande d'éloigner le viaduc de l'immeuble, en combinant les variantes, en passant dans le lac et non sur la berge.

Recommandation 2 – Modification de tracé au niveau de la parcelle SANOFI

Le maître d'ouvrage réalisera une étude complémentaire, en liaison avec le propriétaire, afin de diminuer l'impact sur les terrains SANOFI, en privilégiant l'emprunt des voies publiques, comme cela avait été envisagé lors des concertations.

Recommandation 3 – Protections GOMEZ et NOËL

La modification de tracé demandée par les propriétaires, qui consiste à longer la voie SNCF, si elle ne peut être retenue, le maître d'ouvrage trouvera un accord financier avec les propriétaires quant à l'indemnisation des préjudices réels qu'ils vont subir.

Recommandation 4 – Associer les riverains aux mesures et dispositifs de la phase de travaux.

Les riverains de la ligne, particuliers commerçants ou entrepreneurs, seront associés à la définition des mesures et dispositifs qui seront prévus dans la phase réalisation du projet. Tel devra être notamment le cas pour les accès aux parcelles sur lesquelles sont implantées des activités économiques, commerciales ou autres.

Recommandation 5 – Création de places de stationnement en compensation de celles supprimées pendant la phase travaux.

Des études complémentaires devront être engagées pour rechercher les possibilités de compenser les places de stationnement supprimées, pendant les travaux.

Ces études seront menées en liaison avec les propriétaires qui ont fait part de leur désarroi.

Recommandation 6 – Les pistes cyclables et les cheminements piétonniers – Parkings pour les deux roues

Lors des prochaines études du projet, le Maître d'Ouvrage, prendra en considération, dans la limite de ses capacités financières, les remarques et suggestions relatives aux pistes cyclables et cheminements piétonniers émises dans les observations. Il associera les représentants des usagers à leur mise en œuvre, notamment pour les parcs de stationnement des 2 roues.

Recommandation 7 – La restructuration du réseau de bus

Les interrogations reçues par la Commission sur ce thème, révèlent une certaine inquiétude d'usagers actuels des lignes de bus qui demandent le maintien de certaines liaisons.

La Commission recommande donc au Maître d'ouvrage de prendre en considération ces inquiétudes et de rechercher les solutions les plus adaptées pour les usagers actuels des transports en commun. Il renforcera son dispositif d'information en direction des usagers, présents et futurs, et ce dès la phase des travaux de réalisation du PLB.

Recommandation 8 – La concertation et l'information du public

Le Maître d'Ouvrage mettra rapidement en place un dispositif d'information permanent en direction des habitants et des associations pour les tenir informés des évolutions du projet, de ses éventuelles modifications et de ses conséquences sur la vie quotidienne des quartiers (circulation, stationnement). Vis-à-vis des commerçants et entreprises, l'information portera également sur les modalités d'indemnisation des pertes financières intervenant en cours de travaux. Ce dispositif restera opérationnel au moins jusqu'à l'ouverture de la ligne au public.

La Commission d'enquête publique,

Le 07 Septembre 2015,

Vincent SAINT-AUBIN, Président

Isabelle ZUILI

Michel AZIMONT