

# ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

DUP - PARCELLAIRE - MISE EN COMPATIBILITE DU PLU – LOI SUR L'EAU

Réalisée à TOULOUSE

**DU 10/06/2015 au 17/07/2015**

SUR LES TRAVAUX NECESSAIRES A LA REALISATION DE LA

## **Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) de TOULOUSE MONTAUDRAN AEROSPACE**



## **RAPPORT ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

**Christian LASSERRE, président**  
**Isabelle ROUSTIT, membre titulaire**  
**Gérard CHOLEY, membre titulaire**

# Sommaire

<b>A - RAPPORT</b> .....	<b>3</b>
1 - PRESENTATION DU PROJET DE ZAC DE MONTAUDRAN AEROSPACE.....	4
1.1 - Objets de la présente enquête (4 objets) .....	4
1.2 - Identification de l'autorité organisatrice de l'enquête publique .....	5
1.3 - Identification des responsables de projet .....	5
1.4 - Cadre législatif et réglementaire du projet soumis à enquête publique .....	6
1.5- Présentation du projet de ZAC de Toulouse Montaudran Aérospce.....	6
1.6 - Impacts du projet sur l'environnement .....	11
1.6.1 - L'état initial des lieux .....	11
1.6.2 - Les impacts du projet.....	12
1.7 - Modalités de la concertation du public sur le projet.....	16
1.8 - Avis de l'Autorité environnementale.....	18
1.8.1 - Avis de l'autorité environnementale au titre de l'étude d'impact.....	18
1.8.2 - Evaluation environnementale au titre de la mise en compatibilité du PLU.....	19
1.9 - Autres avis émis avant l'enquête publique .....	19
1.10 - Réunion d'examen conjoint .....	20
2 - ENQUÊTE .....	20
2.1 - Préparation et organisation de l'enquête.....	20
2.1.1 - Désignation de la commission d'enquête .....	20
2.1.2 - Arrêté portant ouverture de l'enquête publique .....	21
2.1.3 - Buts de l'enquête publique.....	21
2.1.4 - Réception du dossier - constitution.....	22
2.1.5 - Appréciation sur la forme du dossier d'enquête .....	23
2.1.6 - Réunions avec l'autorité organisatrice et le responsable de projet – visite des lieux ..	23
2.1.7 - Lieux, siège et période initiale de l'enquête publique .....	27
2.1.8 - Lieux de consultation du dossier et des registres d'enquête .....	27
2.1.9 - Permanences de la commission d'enquête.....	28
2.1.10 - Conférence de Presse .....	29
2.1.11 - Information du Public .....	29
2.2 - Déroulement de l'enquête .....	31
2.2.1 - Tenue des permanences .....	31
2.2.2 - Réunion d'information et d'échanges avec le public.....	31
2.2.3 - Résumé comptable des observations du public .....	33

2.2.4 - Liste nominative des observations du public .....	34
2.2.5 - Difficultés particulières.....	34
2.2.6 - Clôture de l'enquête – procès verbal de synthèse des observations du public .....	34
2.3 - Synthèse et analyse des observations du public.....	35
2.4.1 - Thème 1 – L'opportunité du projet et ses aspects socio-économiques.....	37
2.4.2 - Thème 2 – Le programme de la ZAC, sa volumétrie, ses formes urbaines .....	45
2.4.3 - Thème 3 – Le périmètre d'utilité publique et les expropriations envisagées .....	57
2.4.4 - Thème 4 – Les choix en matière de voiries routières et de stationnement .....	67
2.4.5 - Thème 5 – Les transports publics et les modes doux de déplacement.....	99
2.4.6 - Thème 6 – les espaces et équipements publics et commerciaux .....	109
2.4.7 - Thème 7 – Les impacts sur l'environnement et les mesures prises .....	115
2.4.8 - Thème 8 – La gestion de l'eau .....	126
2.4.9 - Thème 9 – La mise en compatibilité du PLU de TOULOUSE .....	130
2.4.10 - Thème 10 – La mémoire de l'Aéropostale et questions diverses .....	134
<b>B - CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE.....</b>	<b>144</b>
2.0 - Conclusions générales.....	146
2.0.1 - Rappel des quatre objets de l'enquête unique et de son déroulement.....	146
2.0.2 - Considérations générales communes aux quatre objets de l'enquête unique .....	149
2.1 - Conclusions au titre de l'utilité publique .....	152
2.2 - Conclusions au titre de la mise en compatibilité du PLU de TOULOUSE METROPOLE, commune de TOULOUSE. ....	157
2.3 - Conclusions au titre de l'enquête parcellaire .....	160
2.4 - Conclusions au titre de la loi sur l'eau.....	163

# **A - RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

## 1 - PRESENTATION DU PROJET DE ZAC DE MONTAUDRAN AEROSPACE

### 1.1 - Objets de la présente enquête (4 objets)

La présente enquête unique comporte quatre objets préalables aux autorisations nécessaires à la réalisation des travaux d'aménagements de la ZAC de TOULOUSE MONTAUDRAN AEROSPACE implantée sur le territoire de la commune de TOULOUSE.

Ces quatre objets sont :

- 1) la déclaration d'utilité publique du projet (DUP) : l'emprise du projet nécessitant l'expropriation de propriétaires privés, cette enquête a pour but de déterminer si les avantages du projet pour la collectivité sont supérieurs à ses inconvénients et justifient l'expropriation de biens immobiliers privés.
- 2) la mise en compatibilité du PLU de TOULOUSE METROPOLE - commune de TOULOUSE : le PLU de TOULOUSE ne permet pas, en l'état, la réalisation intégrale du projet et doit être adapté en conséquence. Les adaptations portent essentiellement sur :
  - *le déclassement partiel d'un espace boisé* (348 m<sup>2</sup>) situé au centre de la ZAC pour la réalisation d'une voirie au droit du chemin PAYSSAT,
  - *la modification de l'OAP « Montaudran »* pour tenir compte de l'évolution du projet de ZAC depuis la révision du PLU n 2012,
  - *la mutation en zone NP de 8128 m<sup>2</sup> prélevés sur une zone NS* du sud-est de la ZAC pour permettre la construction d'un bâtiment,
  - *l'ajustement du périmètre de plusieurs zones* pour suivre les limites de lots de bâtiments à construire, de voiries à réaliser ou en raison de divers besoins de constructibilité :
    - . au nord, ajustement des zonages UE1, UP1, UP4c et UP7c ;
    - . au centre, ajustement des limites des zonages UP4c et NL1, suppression d'une zone UP1c ajoutée à la zone UP2c ;
    - . au sud, extension du zonage UP4 pour y inclure des parcelles appartenant à la ZAC, aujourd'hui classées en UE2, leur permettant ainsi de bénéficier des mêmes règles d'urbanisme que le reste de la ZAC, réduction corrélative de la zone UE2 ;
    - . au sud également, extension de la zone UP8 ;
  - *l'ajout au sud de la ZAC d'un indice « c » aux zones UP4 (modifiée ci-dessus) et UP7* pour permettre l'aménagement de surfaces commerciales supérieures à 500 m<sup>2</sup>,
  - *la création ou la suppression partielle ou totale d'emplacements réservés* :
    - . suppression totale de l'ER201 et partielle de l'ER299 au profit de l'Etat relatifs à l'élargissement de l'A620 qui est réalisé ;
    - . suppression partielle de l'ER242 relatif au grand contournement de TOULOUSE, pour sa partie incluse dans le périmètre de compensation écologique prévu hors de la ZAC ;
    - . création d'un ER 915 nécessaire à la ZAC (sur une partie disponible de l'ER299 supprimé) et d'un ER 916 (au titre des espaces verts) en lieu et place de la suppression partielle de l'ER 242 supprimé.

Le dossier d'enquête indique que ces changements n'affectent ni le PADD ni le règlement écrit du Plan local d'Urbanisme de TOULOUSE, mais nécessitent une modification des documents graphiques de règlement, de l'OAP «Montaudran » et de la liste des emplacements réservés.

- 3) la détermination des parcelles constituant l'emprise du projet : Cette enquête permet de déterminer contradictoirement les parcelles dont la cession est nécessaire, qui en sont les propriétaires et quels droits y sont éventuellement attachés (servitude, baux, fermiers...). L'état parcellaire joint au dossier d'enquête fait ressortir que le projet impliquerait la cessibilité partielle ou totale de 94 parcelles concernant 19 propriétaires différents (les indivisaires comptant pour 1) pour une contenance cumulée d'environ 42 hectares. 10 d'entre eux sont des propriétaires privés représentant ensemble une surface d'environ 1,9 hectares.

A l'issue de l'enquête, si l'utilité publique est prononcée, un arrêté préfectoral déterminera les parcelles dont l'acquisition est nécessaire à la réalisation du projet.

- 4) l'autorisation au titre de la « loi sur l'eau » : En raison de ses implications sur la ressource en eau, le projet de ZAC de TOULOUSE MONTAUDRAN AEROSPACE est soumis à un régime d'autorisation préfectorale (article R214-1 du code de l'environnement) ne pouvant intervenir qu'après enquête publique.

Le présent projet est soumis à cette autorisation au titre de trois rubriques :

- rubrique 1.1.3.0 : prélèvement d'eau d'une capacité supérieure à 8 m<sup>3</sup>/heure ;
- rubrique 2.1.5.0 : rejet d'eaux pluviales d'une superficie interceptée supérieure à 20 hectares ;
- rubrique 3.2.3.0 : création de plans d'eau d'une superficie supérieure à 3 hectares.

*Nota : Le périmètre du dossier Loi sur l'Eau inclut non seulement toute la ZAC de MONTAUDRAN AEROSPACE, mais aussi la partie sud de la ZAC de SAINT EXUPERY, soit une surface globale de 66,7 ha. Outre les cas d'autorisation préalable ci-dessus, le projet est soumis à simple déclaration au titre des sondages, forages et pompes en phase travaux.*

Préalablement à la réalisation du projet, diverses procédures devront être menées (non exhaustif) :

- études détaillées nécessaires à la définition précise du projet ;
- déclaration auprès du Préfet au titre de la législation sur le bruit ;
- demande de dérogation concernant la faune et la flore auprès du Conseil National de l'Environnement (CNPEN) ;
- dossier d'archéologie préventive ;
- demandes de permis de construire par les différents aménageurs.

## **1.2 - Identification de l'autorité organisatrice de l'enquête publique**

L'autorité organisatrice de la présente enquête publique unique est la PREFECTURE DE LA HAUTE GARONNE, auprès de laquelle le responsable de projet a formulé ses demandes d'autorisation. A l'issue de l'enquête publique, le Préfet prendra les décisions relatives :

- à la déclaration d'utilité publique des travaux nécessaires à la réalisation de la ZAC de TOULOUSE MONTAUDRAN AEROSPACE ;
- à l'autorisation, au titre de l'article L.214-3 du code de l'environnement (loi sur l'eau), des mêmes travaux ;
- à la cessibilité des parcelles dont il est projeté l'acquisition.

La déclaration d'utilité publique emportera la mise en compatibilité du PLU de TOULOUSE METROPOLE, commune de TOULOUSE.

## **1.3 - Identification des responsables de projet**

La ZAC de TOULOUSE MONTAUDRAN AEROSPACE a été créée à l'initiative de la communauté urbaine de TOULOUSE METROPOLE, 6, rue René Leduc 3150 TOULOUSE.

TOULOUSE METROPOLE, par une délibération en date du 20 décembre 2012, a mandaté OPPIDEA, 2, esplanade Compans Cafarelli 31008 TOULOUSE Cedex 6 pour assurer l'essentiel de l'aménagement de la ZAC DE TOULOUSE MONTAUDRAN AEROSPACE.

OPPIDEA est une Société d'Economie Mixte d'Aménagement créée en 2011 par TOULOUSE METROPOLE qui en est l'actionnaire principal (51,03%). Les autres actionnaires se répartissent entre différents acteurs publics (TOULOUSE, BLAGNAC, COLOMIERS), des banques, des entreprises et des particuliers. OPPIDEA résulte de la fusion des trois opérateurs historiques de l'agglomération toulousaine : la SETOMIP, la SEM CONSTELLATION et la SEM DE COLOMIERS.

OPPIDEA est donc, par délégation, le principal responsable de projet ayant en charge l'essentiel des aménagements de la ZAC.

Complémentairement à OPPIDEA, SNCF RÉSEAU assurera la maîtrise d'ouvrage des trémies de franchissement de la voie ferrée Toulouse-Narbonne et TOULOUSE MÉTROPOLE réalisera en direct des infrastructures d'intérêt sectoriel tels que l'aménagement de l'ancienne piste aéronautique.

#### **1.4 - Cadre législatif et réglementaire du projet soumis à enquête publique**

Les principaux textes règlementant la présente enquête publique unique sont :

- les dispositions générales des enquêtes publiques du type « loi BOUCHARDEAU » relevant du code de l'environnement au titre des articles L123-1 à L123-19 , partie législative et R123-1 à R123-46, partie réglementaire.
- les dispositions relatives aux enquêtes publiques préalables à la déclaration d'utilité publique relevant du code de l'expropriation au titre des articles L110-1 à L122-7, partie législative et R111-1 à R112-27, partie réglementaire.
- les dispositions relatives aux Zones d'Aménagement Concertée (ZAC) relevant du code de l'urbanisme au titre des articles L311-1 à L311-8, partie législative et R311-1 à R 311-12, partie réglementaire.
- les dispositions relatives aux études d'impact relevant du code de l'environnement au titre des articles L122-1 à L122-12 , partie législative et R122-1 à R122-24, partie réglementaire.
- les dispositions relatives aux déclarations de projet relevant du code de l'environnement au titre des articles L126-1, partie législative et R126-1 à R126-4, partie réglementaire.
- les dispositions relatives aux plans locaux d'urbanisme relevant du code de l'urbanisme au titre des articles L123-1 à L123-20, partie législative et R123-1 à R 123-25, partie réglementaire.
- les dispositions relatives à l'identification des propriétaires et à la détermination des parcelles relevant du code de l'expropriation au titre des articles L131-1 à L132-5, partie législative et R131-1 à R132-4, partie réglementaire.
- les dispositions relatives à la gestion de l'eau relevant du code de l'environnement au titre des articles L1212-1-et suivants, partie législative et R212-1 et suivants, partie réglementaire.

#### **1.5- Présentation du projet de ZAC de Toulouse Montaudran Aérospace**

##### CONTEXTE GENERAL

La ZAC de TOULOUSE MONTAUDRAN AEROSPACE s'inscrit dans le projet urbain plus vaste de la « Plaine Campus » situé au sud-est de TOULOUSE. Ce projet regroupe un ensemble scientifique de grande ampleur : CNES, CNRS, université scientifique de TOULOUSE, CHU de RANGUEIL, écoles d'ingénieurs (ENAC, ISAE, INSA), microscope électronique.... L'ambition de Plaine Campus est de devenir l'un des plus grands campus européens.

La ZAC, créée le 29 mars 2012 par TOULOUSE METROPOLE à l'issue d'une phase de concertation du public, a une surface totale de 56,3 hectares. Située le long des deux tiers sud de la piste actuelle de Montaudran (c'est-à-dire le long du prolongement de la piste historique des pionniers de l'Aéropostale), sa forme est de ce fait longue et étroite (environ 1700 mètres sur 200 à 400 mètres de large) selon une orientation nord-ouest/sud-est.

L'ancienne piste, tout en étant préservée avec son revêtement actuel, constituera l'épine dorsale du projet recevant les circulations des transports publics et des modes doux.

## PRINCIPAUX OBJECTIFS DU PROJET DE ZAC

La réalisation de la ZAC répond aux principaux objectifs suivants :

- construire un nouveau quartier pour répondre aux besoins de logements résultant du dynamisme démographique de TOULOUSE ;
- valoriser et dynamiser le tissu économique et scientifique métropolitain en rassemblant sur un même site les acteurs privés et publics de l'enseignement, de la recherche et de l'innovation dans les secteurs de l'aéronautique, de l'espace et des systèmes embarqués ;
- conforter le rayonnement historique et culturel de l'Aéropostale et des pionniers de l'aéronautique civile.

La programmation retenue répond également à des objectifs de mixité sociale (10% de logements sociaux compensant les 40% de la ZAC de SAINT EXUPERY), de développement durable (caractéristiques des constructions, boucle de chauffage tempérée) et de qualité paysagère (nombreux espaces verts).

La commercialisation intégrale de la ZAC permettrait :

- de créer environ 6000 emplois nets pour l'agglomération toulousaine ;
- de loger de l'ordre de 2000 habitants.

## CONTRAINTES DU PROJET

La programmation de la ZAC est soumise à plusieurs contraintes physiques fortes :

- volonté de préserver la piste qui est le prolongement de la piste historique classée au titre des monuments historiques ;
- risque que la ZAC présente l'aspect d'un long couloir fermé en raison de sa forme étroite et allongée ;
- présence d'infrastructures de transport limitant les communications avec l'environnement urbain et constituant une source importante de bruit :
  - . l'autoroute A620 coté sud-ouest sur toute sa longueur ;
  - . la voie ferrée TOULOUSE –NARBONNE coté nord-est sur toute sa longueur également ;
  - . l'échangeur routier du PALAYS coté sud.

Le projet prend en compte ces contraintes :

- en conservant la piste qui deviendra l'artère centrale de la ZAC, ouverte à la circulation des piétons, des modes doux et des transports publics ;
- en proposant une disposition « en quinquonce » des bâtiments situés de part et d'autre de la piste permettant de limiter fortement l'effet couloir ;
- en plaçant les immeubles de bureau, recherche, enseignement, laboratoires... en premier rang face à l'A620 de façon à protéger du bruit les immeubles d'habitation qui seront situés à l'est de la piste. Coté nord-est, les immeubles d'habitation seront protégés de la voie ferrée par les bâtiments existants qui seront maintenus ou des bâtiments créés comme un parking en silos ;
- en créant de nouvelles liaisons avec la voirie existante autour de la ZAC (trémie routière et trémie mode doux sous la voie ferrée, passerelle piéton au dessus de l'A620..., amélioration des accès aux échangeurs de LESPINET et de MONTAUDRAN) ;
- en ouvrant la LMSE (qui traverse la ZAC au sud) à la circulation automobile ;
- en assurant une bonne desserte en transports publics, qui pourrait encore être améliorée avec l'arrivée envisagée de la troisième ligne de métro.
- en mettant en valeur la mémoire des pionniers de l'Aéropostale : espace mémoire, utilisation des noms des villes desservies par l'Aéropostale pour nommer les rues, immeubles, places...

## CONSTRUCTIONS, EQUIPEMENTS ET ESPACES PUBLICS

Les constructions envisagées totalisent une surface de planchers de 355 000 m<sup>2</sup> se répartissant

De la façon suivante :

- enseignement et recherche : 50000 m<sup>2</sup> ;
- commerces et services : 20000 m<sup>2</sup> ;
- activités tertiaires : 190000 m<sup>2</sup> ;
- logements : 80000 m<sup>2</sup> (soit environ 800 logements familiaux et 400 logements étudiants) ;
- équipements publics : 15000 m<sup>2</sup>.

Les espaces non construits seront dédiés à :

- 2 terrains de grands jeux (foot et rugby) avec club house et vestiaires ;
- 1 gymnase (rénovation d'un gymnase Air France existant ou son remplacement par un nouveau) ;
- 1 centre de loisirs ;
- des espaces paysagers de loisir et promenade ;
- des voiries ;
- la gestion des eaux pluviales.

En complément des équipements publics réalisés sur la ZAC, les habitants et actifs de la ZAC bénéficieront de possibilités offertes au nord-ouest de la ZAC, entre celle-ci et les immeubles d'habitation de la ZAC de SAINT EXUPERY : Le Château Raynal, la Halle des machines et les jardins de la ligne. Ils pourront également profiter de possibilités offertes par la ZAC de SAINT EXUPERY qui comporte notamment une crèche et des jeux pour enfants. L'implantation d'une crèche est également envisagée sur la ZAC de TOULOUSE MONTAUDRAN AEROSPACE.

Pour respecter l'objectif général de densification prescrit par le SCoT de l'agglomération toulousaine, la hauteur moyenne des bâtiments variera de 9 à 35 mètres (9 à 25 pour les immeubles comportant des logements familiaux) mais certains d'entre eux pourront atteindre des hauteurs très élevées, conformément aux dispositions de l'OAP de MONTAUDRAN (pièce G du dossier page 54) :

- 1 bâtiment de 60 mètres au nord de la ZAC destiné au logement étudiant ;
- 5 bâtiments (exclusivement tertiaires) de 100 mètres au sud de la ZAC. Le projet présenté au public n'en comporte qu'un seul baptisé « fenêtre sur piste » juste au nord de la LMSE.

## TRANSPORTS PUBLICS

Les possibilités de déplacement en transport public prévues sur la ZAC et en liaison avec son environnement sont les suivantes :

- passage de la LMSE au sud ;
- création d'une ligne de bus en site propre le long de la piste permettant, outre des déplacements dans la ZAC (de l'ordre de 3 stations) :
  - . de rejoindre au nord la station de métro RANGUEIL, via un prolongement du site propre dans MONTAUDRAN qui traversera la ZAC de SAINT EXUPERY puis empruntera le chemin des HERBETTES jusqu'à la station ;
  - . de rejoindre au sud la station de métro RAMONVILLE via la LMSE ;
  - . ou de rejoindre, toujours en site propre (par la trémie PAYSSAT jusqu'à la rue Claude GONIN), les lignes de bus existantes des quartiers de L'ORMEAU et de MONTAUDRAN ;
- présence de la halte ferroviaire de MONTAUDRAN dont il est prévu d'accroître le cadencement à terme.

*Nota : ces diverses solutions de transport public suffisent au fonctionnement de la ZAC qui pourra bénéficier ultérieurement du passage de la troisième ligne de métro actuellement à l'étude.*

### VOIRIE ROUTIERE et STATIONNEMENT

Les principaux aménagements réalisés pour assurer la desserte de la ZAC elle-même et la raccorder à son environnement sont les suivants :

- création d'une voirie faisant le tour de la ZAC (dite « ring ») ainsi que diverses voies de desserte interne de la ZAC ;
- création d'une trémie routière sous la voie ferrée au niveau du chemin de PAYSSAT (qui remplacerait le passage à niveau actuel du chemin CARROSSE) ;
- possibilité, dans un deuxième temps, d'ouvrir la trémie CARROSSE (piétons/cycles dans un premier temps) à la circulation des véhicules légers.

La ZAC bénéficiera, par ailleurs, de nombreux aménagements qui seront réalisés à l'extérieur et contribueront à son fonctionnement routier :

- ouverture de la LMSE aux voitures courant 2016 (la partie de cette voie qui franchit la ZAC n'est pas actuellement ouverte à la circulation automobile) ;
- requalification de l'avenue de LESPINET ;
- recalibrage des giratoires de l'échangeur de LESPINET ;
- création d'une liaison entre le boulevard de MEDITERANEE et le boulevard de LESPINET ;
- création d'une liaison entre la ZAC DE SAINT EXUPERY et l'avenue des HERBETTES.

Ces différentes voiries permettraient à la ZAC d'être reliée à 3 échangeurs de la rocade (MONTAUDRAN, PALAYS ET LESPINET), aux quartiers nord-est (MONTAUDRAN et L'ORMEAU) par l'avenue DIDIER DAURAT, le CHEMIN DE PAYSSAT et au nord par l'avenue de LESPINET.

*Observation de la commission : deux autres aménagements auront un effet favorable pour la circulation sur la ZAC et les quartiers proches : la future liaison Est et l'achèvement du passage à trois voies du périphérique au niveau du PALAYS.*

Pour le stationnement des voitures, le projet prévoit la création d'environ 5000 places de stationnement, essentiellement parkings des immeubles ;

### MODES DOUX (PIETONS/CYCLES)

Les principaux aménagements réalisés seraient les suivants :

- création de nombreux cheminements sécurisés, balisés et végétalisés dans la ZAC, notamment le long de la piste ;
- construction d'une trémie sous la voie ferrée au niveau du chemin CARROSSE dont le gabarit permettra ultérieurement de l'ouvrir, si nécessaire, à la circulation des véhicules légers. Cette trémie permettra également aux usagers du train de passer d'un quai à l'autre ;
- passage piétons/cycles sous la trémie routière PAYSSAT ;
- réalisation d'une passerelle au dessus de l'A620 permettant de rejoindre le canal du midi et RANGUEIL.

### REPARTITION GENERALE DES FONCTIONS

La répartition générale des fonctions peut se résumer de la façon suivante, selon le schéma ci-après :

- 2 centralités commerciales l'une au nord et l'autre au sud du site ;
- des immeubles d'habitation principalement dans la partie nord du site et tous à l'est de la piste ;
- des équipements publics également situés dans la partie nord ;
- des activités à vocation scientifique sur le flanc sud-ouest de la piste tout le long de l'A620.

- des activités scientifiques et universitaires au sud.
- trois espaces verts majeurs : les jardins de la ligne au nord (hors ZAC), le parc sportif au centre et le parc sud au sud.



## RESEAUX

Le projet prévoit la réalisation de tous les réseaux nécessaires au fonctionnement de la ZAC. On peut noter la réalisation d'un réseau de chauffage urbain comprenant une boucle d'eau tempérée apportant un apport complémentaire de chaleur à la chaufferie centralisée en provenance du centre d'incinération, du centre de calcul de l'IRT et des tours aéroréfrigérantes.

## PHASAGE DES TRAVAUX

La réalisation de la ZAC est prévue en trois 3 phases de travaux dont les durées sont susceptibles d'évoluer en fonction de la rapidité de la commercialisation:

### Phase 1 (2015 - 2019) :

- Aménagement du quartier de la place au nord de la ZAC ;
- création des principaux bâtiments au sud de la ZAC (IRT, maison de la formation et résidence universitaire) ;
- Création du Parc Sud et de ses différents bassins de rétention ;
- Finalisation des revêtements de surface de la LMSE et de ses abords ;
- Aménagement partiel du boulevard circulaire à l'ouest, au nord et au sud et complet de sa partie est ;
- construction de la passerelle au-dessus de l'A620 ;
- réalisation des divers équipements (terrains de sports, gymnase, centre de loisirs, crèche).

### Phase 2 (2018 – 2022) :

- Aménagement de la trémie PAYSSAT et ses abords ;
- Aménagements de la liaison de la trémie PAYSSAT à la halte ferroviaire ;
- Aménagement de la place dite « forum » ;
- Aménagement de la trémie piétons/cycles du chemin Carrosse ;

- construction de l'immeuble « fenêtre sur piste » et de la partie centrale de la ZAC.
- finalisation des nouvelles voies de la ZAC.

### Phase 3 (2022 - 2025) :

- Réalisation du quartier de logement au sud du parc sportif

## COMPATIBILITE AVEC LE PLU DE TOULOUSE

Le projet, à l'exception du PLU de Toulouse, est compatible avec les schémas et plans en vigueur sur le territoire, dont principalement le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), le Plan Local de l'Habitat (PLH), le Plan de Déplacement Urbain (PDU), les plans climat énergie et de protection de l'atmosphère.

## ESTIMATION SOMMAIRE DES DEPENSES

L'estimation sommaire des dépenses est évaluée à 197,4 millions d'euros dont 21,3 pour les acquisitions foncières, 113,1 millions pour les travaux et 63 millions pour les études et frais divers.

## **1.6 - Impacts du projet sur l'environnement**

Le dossier d'enquête précise que le projet n'est pas soumis réglementairement à étude d'impact dans sa totalité.

En effet, s'intégrant dans le PLU de TOULOUSE qui a fait l'objet d'une évaluation environnementale, il n'a plus, en fonction de l'évolution récente de la législation, à faire l'objet d'une étude d'impact spécifique.

Toutefois, une étude d'impact antérieure à cette évolution de la législation avait été réalisée lors de la création de la ZAC.

Aujourd'hui, l'autorisation de réalisation de la ZAC n'y est soumise qu'en raison d'éléments nouveaux que sont :

- la réalisation d'infrastructures de transports de plus de 3km ;
- certaines points de la mise en compatibilité du PLU (déclassement partiel d'un EBC, réduction d'une zone NS).

Une étude d'impact complémentaire a donc été réalisée par OPPIDEA en appui de son dossier de demande d'autorisation.

Toutefois, une présentation isolée des seuls compléments d'études d'impact étant apparue comme peu compréhensible par le public, OPPIDEA a décidé de soumettre à enquête publique l'ensemble de l'étude d'impact initiale et complémentaire.

Un résumé non technique a été rédigé à l'attention du public regroupant l'étude initiale et son complément.

### **1.6.1 - L'état initial des lieux**

Le rapport de présentation qualifie l'emprise de la ZAC de « grande friche constructible de Toulouse à l'intérieur d'espaces déjà urbanisés ».

Le site se compose essentiellement d'une vaste prairie occupant près de 90% de son étendue.

Pour l'essentiel, le site est plat et présente une pente moyenne faible de l'ordre de 1% sur son axe longitudinal. Il se termine au sud-est par une colline artificielle (gravats des années 70) et il est nettement coupé en deux par le passage de la LMSE réalisé sur un remblai surplombant jusqu'à 8 mètres le terrain naturel et recouvrant une portion de l'ancienne piste AIR FRANCE.

Sa végétation est clairsemée et commune dans un contexte de dégradation général des lieux.

On peut noter la présence de deux alignements de platanes au nord-est (dont l'un sur un EBC) et un boisement relativement récent au sud de la ZAC en bordure de l'A620.

En synthèse, le site ne présente pas d'intérêt paysager significatif.

Quelques caractéristiques sont significatives en regard des impacts potentiels du projet :

- le sol de la partie nord du site est pollué en raison des activités antérieures ;
- un niveau de bruit élevé est présent en raison de la proximité immédiate d'infrastructures ferroviaire et routière ;
- une circulation automobile importante traverse le site au niveau du chemin CARROSSE pour rejoindre l'échangeur de LESPINET ;
- un risque d'inondation potentiel existe en cas de rupture du barrage de la GANGUISE ou de débordement de L'HERS MORT en cas de pluie centennale (la partie sud de la ZAC est soumise au PPRI de TOULOUSE) ;
- la nappe phréatique est très proche (moins de 3 mètres sur un sol peu ou totalement imperméable, avec des variations lentes et progressives d'infiltration) ;
- 3 sites classés SEVESO sont présents à proximité immédiate ;
- les périmètres rapprochés de plusieurs monuments ou sites classés concernent le nord de la ZAC qui a, par ailleurs, été libérée des contraintes archéologiques après fouilles ;
- l'absence de zones protégées pouvant être impactées (Natura 2000, Znieff...).
- au sud-est existe une zone de remblai des années 70 comportant des débris de briques, béton, enrobé, ferraille....
- le site ne comporte pas de zone humide.

### **1.6.2 - Les impacts du projet**

#### EN PHASE TRAVAUX

Les travaux concerneront des démolitions d'immeubles présents actuellement sur la ZAC (environ 8000 m<sup>2</sup> au sol) et la construction de l'ensemble des bâtiments, infrastructures de transport et autres aménagements à réaliser.

Les travaux généreront différents impacts classiques dont les principaux sont :

- une pollution potentielle des eaux compte tenu de la proximité de la nappe phréatique ;
- une destruction de la faune (individus et habitat) et de la flore ;
- du bruit et des poussières et plus généralement une gêne pour les riverains ;
- des risques de sinistre aux ouvrages proches des travaux ;
- une circulation de camions, des encombrements éventuels ;
- une modification des circulations routières, entraînant une gêne et des risques d'accidents ;
- un risque de contact de la population avec les zones polluées ;
- la production de nombreux déchets résultant des travaux ;

Des mesures préventives d'évitement ou de réduction sont décrites pour minimiser les risques potentiels. Les plus significatives sont les suivantes :

- assistance par un maître écologue pour la préparation et le suivi de chantier ;
- techniques spécifiques pour la coupe des arbres ;
- protection des éléments naturels à préserver (délimitations) ;
- mesures spécifiques de lutte contre les espèces envahissantes ;
- choix des périodes de décapage ;
- récupération des terres végétales pour les espaces verts ;
- mesures destinées à limiter les risques de pollution des eaux (entretien des engins pour éviter les fuites d'huile, zone de stockage des matériaux, aires de stationnement et d'entretien, bacs de rétention sous les cuves de carburants...) ;
- mesures destinées à limiter le risque de pollution de l'air (protection des installations de stockage, arrosage régulier des pistes du chantier) ;
- mesures destinées à réduire la gêne occasionnée par le bruit (horaires calés sur le rythme des riverains, utilisation de matériel conforme) ;
- envoi des déchets après tri vers des centres spécialisés ;

- charte de chantier pour les entreprises visant à minimiser les nuisances environnementales et les risques ;
- mesures destinées à limiter les risques d'accidents (visibilité et signalétique des accès aux chantiers, plans de circulation) ;
- engagement de maintenir la continuité des services de transport en commun, de secours, d'enlèvement des ordures ;
- information des populations sur l'avancement des travaux (panneaux d'information, courriers, affichages...).

## EN EXPLOITATION

De nombreux impacts sont analysés ainsi que les mesures d'évitement, de réduction et de compensation. Les principaux impacts sont résumés, ci-après.

- Impacts et mesures sur les eaux superficielles et souterraines

Le besoin en eau de la ZAC est évalué à environ 650 m<sup>3</sup> par jour qui pourra être satisfait par l'usine de GINESTOU qui dispose de capacités suffisantes.

La réalisation de la ZAC entraînera une forte imperméabilisation des sols dont les conséquences potentielles sont :

- risque de pollution de la nappe phréatique (située à moins de 3 mètres) et du réseau hydrographique local (notamment HERS MORT) résultant du débit ruisselé sur les voiries et autres zones potentiellement polluées. Cet impact sera limité en raison de la faible imperméabilité du sol pour la pollution de la nappe phréatique mais sera d'autant plus vrai pour l'Hers;
- risque accru de débordement du réseau hydrographique local (principalement HERS MORT) résultant de l'augmentation des volumes rejetés par la future ZAC (sol imperméable);
- risque de moindre réalimentation de la nappe phréatique ;

Un système de 4 bassins de rétention (d'une surface cumulée de 1,3 ha) et de noues est prévu pour limiter les risques supplémentaires décrits ci-dessus. Ces ouvrages intégreront des dispositifs de prévention des pollutions. Un curage immédiat des ouvrages sera possible en cas de pollution accidentelle.

Ce dispositif, auquel s'ajoutent des prescriptions pour les parties privatives, est à même de contenir les eaux (pas de rejet aval) en cas de pluie trentennale.

Dans l'hypothèse d'une pluie centennale, les exutoires envoyant l'eau vers L'HERS MORT seraient fermés pour ne pas aggraver le débordement de l'HERS. Les espaces publics et les zones de parking serviraient alors de bassin de rétention provisoire d'une capacité de 24 heures.

Ni la rupture du barrage de la GANGUISE, ni le débordement de l'HERS ne sont susceptibles d'occasionner une inondation pouvant présenter un danger pour la population ou occasionner des dommages aux immeubles.

- Impacts sur la faune

La réalisation de la ZAC aura des impacts modérés ou négligeables sur la faune occupant la zone (individus et habitats). Les principales espèces présentes sont :

- 6 espèces de mammifères dont le hérisson d'Europe (protégé) et l'écureuil roux ;
- 3 espèces de chiroptères ;
- 40 espèces d'oiseaux, dont 33 sont protégées nationalement et 8 sont des espèces patrimoniales. 2 espèces présentent un enjeu sur le site : la FAUVETTE GRISSETTE et la huppe FASCIEE qui se reproduisent et nichent sur les lieux ;
- deux espèces de reptile, dont la COULEUVRE VERTE ET JAUNE protégée nationalement, présentant des enjeux moyen ou faible ;
- des amphibiens et des invertébrés, sans enjeu notable.

Au total, 27 espèces protégées ont été recensées sur le site ou à proximité immédiate. Dans l'ensemble, les impacts de l'aménagement et de l'exploitation de la ZAC seront faibles.

Le porteur de projet décrit l'ensemble des mesures qu'il s'engage à prendre pour éviter ou réduire les impacts tant en phase travaux qu'en exploitation, y compris des mesures de continuité écologique.

Au titre des mesures compensatoires, deux territoires similaires situés sur le site de BRAQUEVILLE sont prévus pour 4 espèces d'oiseaux. L'acquisition, l'aménagement et la gestion de ces territoires sur 30 ans représente un budget de 1,5 millions d'euros.

Pour 20 espèces, des autorisations préalables de dérogation d'individus, d'habitats ou de dérangement d'espèces protégées seront sollicitées.

Par ailleurs, la conception et la composition des espaces non bâtis de la ZAC seront étudiées pour favoriser le retour d'une certaine faune, essentiellement avifaune, après la phase travaux.

- Impacts sur la flore

Friche industrielle, le site présente peu d'intérêt floristique. On observe cependant la présence de la VIPERINE FAUX PLANTAIN, courante dans la région, dont l'enjeu est qualifié de moyen. Par ailleurs, la GASTRIDE VENTRUE, dont l'enjeu est qualifié d'assez fort a été recensé à proximité du site.

Aucune mesure particulière n'a été jugée nécessaire pour la protection de la VIPERINE FAUX PLANTAIN.

La flore commune sera remplacée par un traitement des espaces avec des essences variées plus représentatives de la flore régionale.

Les arbres présents sur le site, peu nombreux, seront supprimés à l'exception de quelques sujets isolés au nord-est du site et de l'essentiel de l'alignement de platanes situés sur l'EBC.

2100 arbres de différentes espèces seront plantés sur le site, soit environ 10 fois plus que ceux présents aujourd'hui.

2400 arbustes seront également plantés.

- Impacts sur le bruit

L'emprise de la ZAC est fortement touchée par les bruits du trafic routier (principalement A620 et A61 mais aussi les voies proches dont le chemin Carrosse et la LMSE) et ceux du trafic ferroviaire (ligne Toulouse/Narbonne).

Des campagnes de bruit ont confirmé des ambiances sonores modérées en cœur de zone et non modérées en bordure des voies rapides et de la voie ferrée.

Tant pour les immeubles d'habitation que pour les immeubles de bureau, les niveaux sonores constatés nécessiteront la mise en place de protections acoustiques variables en fonction des niveaux sonores constatés.

Les trafics concernant les nouvelles voies créées dans la ZAC n'apporteront qu'un niveau sonore acceptable couvert par les mesures acoustiques prévues ci-dessus.

- Impact sur les déplacements

En matière de trafic routier, des études récentes montrent que le trafic actuel est chargé voire saturé (jusqu'à 13000 véhicules/jour, deux sens confondus) sur certaines voies bordant la ZAC : l'avenue de LESPINET, le chemin CARROSSE, l'avenue Claude GONIN, l'avenue Didier DAURAT, l'avenue Edouard BELIN et l'échangeur de LESPINET principalement.

Les études réalisées dans le cadre de la création de la ZAC établissent des scénarios comparatifs à l'horizon 2030 intégrant dans les deux cas l'ouverture de la LMSE à la circulation automobile.

Ces scénarios sont :

- d'une part, l'évolution prévisionnelle du trafic SANS PROJET tenant compte des croissances urbaines prévisibles sur le secteur, hors celle résultant de la ZAC ;

- et, d'autre part, EN SITUATION DE PROJET intégrant l'apport de trafic généré par la ZAC.

Ces études montrent que :

- sans projet de ZAC, la circulation automobile sur les principales voies du secteur augmenterait significativement à l'horizon 2030 pour atteindre des volumes de l'ordre de 13 à 16 000 véhicules par jour deux sens confondus sur de nombreuses voies;
- en situation de projet, la circulation automobile sur les principales voies du secteur serait dans l'ensemble inférieure à la situation sans projet, notamment sur les rues bordées d'habitations (à l'exception de la partie nord du chemin PAYSSAT dont le trafic serait plus élevé d'environ 8%).

Ceci tient notamment au fait que les nouvelles voies mises en service dans la ZAC, la création de la trémie PAYSSAT et les aménagements créés sur les voies environnantes (voir paragraphe 1.5) offriront plusieurs solutions alternatives aux automobilistes se rendant du nord-est vers le sud-est (et réciproquement) et qui ne disposent actuellement que de solutions inadéquates et limitées pour franchir la rocade et la voie ferrée, notamment en atteignant le passage à niveau du chemin CARROSSE, via les rues du quartier de l'ORMEAU/MONTAUDRAN pour rejoindre l'échangeur de LESPINET.

De ce fait, les riverains de ces quartiers ne devraient pas ressentir (à l'horizon 2030) de nuisances plus importantes en situation de projet qu'en situation sans projet. De même, les automobilistes actuels ne devraient pas voir leur situation aggravée.

En synthèse, il ressort des comparaisons établies, que l'activité de la ZAC, comparée à une situation sans projet mais avec ouverture de la LMSE aux voitures, entraînerait :

- une très forte baisse sur le chemin CARROSSE (plus de 60%) liée à la fermeture du franchissement de la voie ferrée ;
- une forte baisse de la circulation (de 30 à 50%) sur les rues Louis BREGUET, CLAUDE GONIN, JULES VEDRINES et Edouard BELIN ;
- une baisse modérée de la circulation sur les rues de la ZAC St EXUPERY ;
- un report d'une partie de ce trafic vers le nouveau franchissement PAYSSAT (ouverture de la trémie sous la voie ferrée) entraînant une augmentation faible (+ 7,5%) du trafic sur la partie nord du chemin PAYSSAT entre les rues CLAUDE GONIN et la ROUTE DE REVEL ;
- une augmentation modérée sur l'avenue de LESPINET (10,5%) et forte sur la rue DIDIER DAURAT (conduisant à la LMSE).

Il est vrai cependant que la circulation automobile en situation de projet à l'horizon 2030 sera dans certains cas plus importante qu'actuellement, comme par exemple :

- chemin de PAYSSAT (partie nord): +48 % ;
- avenue des HERBETTES: + 48,5 % ;
- avenue de LESPINET : + 31,5 %

En matière de stationnement, le projet appliquera à minima les règles de stationnement du PLU : 5000 places environ seront créées, soit privatives soit publiques. La philosophie générale en la matière est de limiter les places de stationnement pour inciter l'usage des transports publics.

La majorité de ces places seront regroupées le long des sources de bruit à proximité de l'A620 et de la voie ferrée (parking public en silos). Quelques places pourront être prévues le long des voies ainsi que des parkings souterrains sur les parcelles privées.

En matière de Transports publics et de modes doux, le projet n'aura aucune conséquence négative sur la situation de référence sans projet.

Les dispositions prévues pour le projet permettent de répondre aux besoins (voir paragraphe 1.5, ci-avant).

- Impact sur la qualité de l'air

Le secteur de la ZAC est soumis à une pollution de l'air résultant principalement des voies de circulation routière proches (principalement A61 et A620). Les principaux polluants sont le NO<sub>2</sub>, les GES et les particules fines. La situation actuelle sera aggravée du fait de l'ouverture de la LMSE à la circulation automobile en 2016. Les études réalisées incluant cette ouverture montrent que les niveaux de pollution sont dans leur grande majorité en deçà des valeurs guides fixés par la réglementation, y compris à proximité des voies routières ou les niveaux sont les plus élevés. Le responsable de projet s'engage, en tout état de cause, à respecter les engagements du plan Climat 2010-2020.

- présence de polluants sur le site

Il existe un risque de contamination des populations par des polluants résiduels des sols (métaux, hydrocarbures totaux, HAP, BTEX...) résultant des activités passées notamment aéronautique.

Pour limiter les risques de contact avec la population, les jardins partagés et les établissements sensibles ont été positionnés hors des zones polluées.

- Incidence sur les espaces naturels remarquables (sites Natura 2000, ZNIEFF, ZICO...).

La ZAC n'aura aucune incidence sur les deux sites NATURA 2000 proches (SIC « Garonne, Ariège, Hers, Salat, Pique et Neste » et ZPS « vallée de la Garonne de Muret à Moissac ») ni sur les autres espaces naturels remarquables proches.

- Impact sur le patrimoine culturel et historique

Le site ne comporte pas directement de monuments ou sites protégés. Il est cependant touché par les périmètres de 4 sites au nord (piste historique, ancienne salle d'attente des passagers, façades et toiture du château Raynal, anciennes halles de montage Latécoère). Ces secteurs feront l'objet d'un avis des ABF.

Dans le périmètre élargi, on trouve le CANAL DU MIDI classé au patrimoine mondial de l'humanité.

L'ensemble du périmètre de la ZAC a été libéré des contraintes archéologiques à la suite des fouilles réalisées qui ont révélé des vestiges localisés ne nécessitant pas de protection particulière.

- Risques technologiques

Aucunes mesures particulières ne sont à prévoir résultant des différents PPRT en vigueur pour les 3 sites SEVESO présents à proximité de la ZAC.

- Impacts sur la santé publique et les commodités du voisinage

Le projet n'aura de conséquence significative ni sur la santé publique ni sur les commodités du voisinage.

## **1.7 - Modalités de la concertation du public sur le projet**

Le projet de ZAC de TOULOUSE MONTAUDRAN AEROSPACE a fait l'objet de 2 concertations préalables comportant chacune une réunion publique. Ces concertations ont permis de faire évoluer le projet urbain en tenant compte des observations du public.

### UNE CONCERTATION PUBLIQUE PREALABLE AU DOSSIER DE CREATION DE LA ZAC.

Ouverte du 5 juillet au 1<sup>er</sup> décembre 2011, elle a été annoncée au public par communiqué de presse, panneaux d'affichage dans le quartier et annonce sur le site internet de TOULOUSE

METROPOLE. Un dossier de concertation et des registres ont été mis à la disposition du public au siège de TOULOUSE METROPOLE, à la mairie de TOULOUSE, place du Capitole et dans 3 mairies annexes proches du site : L'ORMEAU, SAOUZELONG ET PONT DES DEMOISELLES.

Une réunion publique a été tenue le 26 octobre 2011 qui a réuni environ 200 personnes. Les registres ont enregistré 15 observations et un courrier a été adressé.

Sept grands thèmes se sont dégagés des observations recueillies :

- le développement des modes de déplacement ;
- La mixité des fonctions ;
- la valorisation de la mémoire de l'aéropostale ;
- la volumétrie et les formes urbaines ;
- les espaces publics ;
- les équipements publics ;
- le processus de concertation.

Le bilan de cette concertation, approuvé par délibération de Toulouse Métropole le 9 février 2012 a permis de consolider les objectifs suivants :

- construire un quartier ouvert sur la ville, véritable lieu de mixité et de synergies.
- assurer un maillage efficace des transports en commun, des itinéraires piéton-cycles inter-quartiers et de voies automobiles connectées au réseau de circulation générale.
- aménager un cadre paysager de grande qualité avec notamment un vaste ensemble d'espaces verts, de terrains de sport, de détente et de parcs boisés.
- encourager l'implantation d'équipements scientifiques de recherche et d'enseignement supérieur, notamment dans le cadre du Plan Toulouse Campus.
- affirmer 2 polarités, l'une au Sud du site, scientifique et économique, l'autre au Nord du site, culturelle et commerciale.
- faire vivre l'histoire du site, en particulier avec la préservation de l'ancienne piste de l'aérodrome.
- affirmer la ZAC de TOULOUSE MONTAUDRAN AEROSPACE comme le prolongement naturel du complexe scientifique existant, l'un des plus dynamiques en Europe, en particulier sur les champs scientifiques de l'aéronautique, de l'espace et des systèmes embarqués.

UNE CONCERTATION PREALABLE A LA DECISION DE REALISATION DE LA ZAC.

Ouverte du 12 décembre 2012 au 15 avril 2013, elle a été annoncée au public par communiqué de presse, panneaux d'affichage dans le quartier, annonce sur le site internet de TOULOUSE METROPOLE. Un dossier de concertation et des registres ont été mis à la disposition du public au siège de TOULOUSE METROPOLE, à la mairie de TOULOUSE, place du Capitole et dans 3 mairies annexes proches du site : L'ORMEAU, SAUZELONG ET PONT DES DEMOISELLES.

Des démarches complémentaires d'information ont également été menées auprès des habitants, des entreprises, des associations et organismes riverains, au moyen de groupes de travail et lors de la commission de quartier publique du 21/02/2013.

Une réunion publique a été tenue le 27 février 2013, annoncée non seulement par voie de presse, panneaux d'affichage, annonce sur le site internet de TOULOUSE METROPOLE, mais aussi par courrier aux habitants du quartier.

Près de 300 personnes se sont exprimées par écrit sur les 8 registres ouverts ou par courrier. La majorité des avis exprimés est favorable à l'évolution présentée du projet.

Les principales évolutions du projet porté à la concertation découlent du déplacement de la trémie routière de franchissement de la voie ferrée du Chemin de CARROSSE à l'impasse PAYSSAT.

Le bilan de cette concertation a été approuvé par délibération de Toulouse Métropole le 27 juin 2013.

Outre quelques oppositions, les observations ont principalement porté sur les sujets suivants :

- l'évolution proposée du schéma des infrastructures de déplacement ;
- l'évolution du projet de trémie et de la passerelle piéton-cycles ;
- la programmation générale des équipements et des formes urbaines ;
- l'aménagement de la piste et de l'Espace Mémoire ;
- les infrastructures de déplacements complémentaires à celles de la ZAC ;
- les outils de l'urbanisme règlementaire ;
- la méthode de concertation.

Cette concertation a permis de prendre en compte une évolution importante du projet : le transfert de la trémie automobile de franchissement de la voie de chemin de fer prévue chemin Carrosse vers le chemin PAYSSAT. Cette évolution présente de nombreux avantages :

- augmentation de la distance entre l'échangeur de LESPINET et le franchissement de la voie ferrée limitant les risques de congestion automobile au niveau de l'échangeur aux heures de pointe;
- suppression de la voirie routière au niveau du chemin CARROSSE permettant d'éviter la coupure engendrée entre la ZAC et l'Espace mémoire ;
- meilleure desserte de la place commerciale ;
- limitation de l'impact acoustique automobile pour les habitants ;
- meilleure accessibilité à la halte ferroviaire pour tous les habitants ;

Par ailleurs, une trémie piétons/cycles sera réalisée au niveau du chemin CARROSSE dont le dimensionnement pourra permettre, si nécessaire, de l'ouvrir au trafic routier.

*Observation de la commission : le bilan établi par TOULOUSE METROPOLE minimise l'opposition manifestée par le public quant au déplacement envisagé de la trémie routière du chemin CARROSSE vers le chemin PAYSSAT.*

## **1.8 - Avis de l'Autorité environnementale**

Le projet de ZAC de TOULOUSE MONTAUDRAN AEROSPACE nécessite deux avis de l'Autorité Environnementale (AE) :

- un avis sur l'étude d'impact du projet de réalisation de la ZAC ;
- un avis relatif à la mise en compatibilité du PLU de TOULOUSE METROPOLE, commune de TOULOUSE.

Dans les deux cas, l'AE est le Préfet de la Région Midi Pyrénées. Ces deux avis étaient joints au dossier d'enquête.

### **1.8.1 - Avis de l'autorité environnementale au titre de l'étude d'impact**

Globalement, l'Autorité environnementale considère que l'étude d'impact est complète au sens des dispositions réglementaires et qu'elle aborde de façon proportionnée les principaux enjeux environnementaux.

Il ressort cependant de son avis quelques observations, dont les principales sont les suivantes :

- il conviendra d'assurer le suivi préconisé par l'étude d'impact pour 3 bâtiments concernant le respect de la valeur limite de dioxyde d'azote et, si nécessaire, de mettre en œuvre les mesures réductrices évoquée ;
- il y aura lieu de modéliser les émissions et les concentrations de particules fines PM 2,5 ;
- un engagement de l'Autorité Organisatrice des Transports Urbains (AOTU) à réaliser les infrastructures de transport public décrites selon le phasage prévu aurait été souhaitable de

même qu'une description du système d'échange multimodal prévu à proximité de la halte ferroviaire ;

- les principes d'intégration paysagère restent très généraux ;
- il conviendra, avant toute réalisation du complexe sportif prévu à l'extrémité sud de la zone C, de procéder à des sondages complémentaires afin de confirmer l'absence de risque sanitaire pour les futurs usagers.

### **1.8.2 - Evaluation environnementale au titre de la mise en compatibilité du PLU**

L'AE considère que les évolutions induites par le projet sont très ponctuelles et limitées et ne remettent pas en cause l'économie générale du Plan Local d'Urbanisme de TOULOUSE.

L'AE fait état de l'inutilité de l'ER 242 qui devrait être supprimé.

*Observation de la commission : cette suppression est prise en compte dans le dossier d'enquête, toutefois sur la seule partie de cet ER concernant la ZAC. En effet, cet ER destiné au contournement sud de Toulouse s'étend sur plusieurs kilomètres, très au-delà de l'emprise de la ZAC.*

### **1.9 - Autres avis émis avant l'enquête publique**

#### - Avis de l'Agence Régionale de Santé (ARS)

Compte tenu des pollutions existantes dans les sols, l'ARS a émis les prescriptions suivantes :

- en zone B, une couverture sera prévue au droit des sols pollués et l'usage des eaux souterraines sera strictement interdit (appel d'une servitude d'utilité publique existante),
- en zone C, aucune construction de logements ne sera autorisée;
- en zone D, aucun jardin partagé ne sera prévu.

Le porteur de projet pourra lever les interdictions en zone C et D en prenant les mesures suivantes :

- excavation des terres de surface impactées ;
- et/ou mise en place d'une couverture des sols par une terre saine sur une épaisseur d'au moins 50 cm ;
- et/ou modifications du projet d'aménagement (pas de jardin en RDC, cultures hors sol...).

Plus généralement, l'ARS demande que le porteur de projet s'assure que le sol est compatible avec l'utilisation future du terrain.

Compte tenu du risque d'inondation, l'ARS recommande qu'en zone G (au sud de la ZAC) le premier plancher soit surélevé de 30 cm par rapport au sol naturel.

Enfin, l'ARS émet diverses mesures de précautions à prendre par le porteur de projet.

*Observation de la commission : les zones B, C, D... dont parle l'ARS résulte d'une étude croisée entre pollution potentielle présente dans les sols et usage envisagé. Le dossier d'enquête présente la carte du découpage réalisé pièce E1 page 52).*

#### - Avis de la DRAC

La Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) estime que le projet de ZAC ne nécessite pas de prescriptions au titre de l'archéologie préventive, sauf à respecter les dispositions légales relatives aux découvertes fortuites en cours de chantier.

#### - Avis de la police de l'eau

Le pôle police de l'eau a jugé le dossier réglementairement complet et régulier. Il n'a formulé aucune critique sur la qualité et l'efficacité des dispositions prévues par le porteur de projet en matière de gestion de l'eau.

Les trois avis, ci-dessus, étaient joints au dossier d'enquête.

#### Avis ne figurant pas au dossier d'enquête

La commission s'est inquiétée de l'absence de l'avis de France Domaine sur les évaluations des biens immobiliers dont l'expropriation est envisagée.

Interrogée, OPPIDEA a répondu avoir préféré, compte tenu des négociations amiables en cours avec plusieurs propriétaires, ne pas faire figurer cet avis dans le dossier d'enquête.

Ce choix s'est appuyé sur la réponse que lui a faite la Préfecture de la Haute Garonne, interrogée sur ce point, qui a confirmé que l'avis de France Domaine ne constitue pas une pièce obligatoire du dossier d'enquête parcellaire.

La commission n'a pu disposer de l'avis du Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN) concernant la dérogation demandée par le porteur de projet relative à la présence d'espèces protégées dans l'emprise du projet.

### **1.10 - Réunion d'examen conjoint**

La mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de TOULOUSE METROPOLE, commune de TOULOUSE a fait l'objet, en vertu des dispositions du code de l'urbanisme, d'une réunion d'examen conjoint qui s'est tenue le 26 mai 2015 et à laquelle participaient les pétitionnaires, les services de l'état, les collectivités territoriales concernées, les chambres consulaires et un membre de la commission d'enquête.

Cette réunion a fait ressortir la nécessité de donner suite à la demande de la DREAL de suppression de l'emplacement réservé n° 242 destiné au contournement sud de TOULOUSE pour garantir la mise en œuvre des mesures compensatoires du projet de ZAC de TOULOUSE MONTAUDRAN AEROSPACE.

La partie de cet ER incluse dans le périmètre de compensation sera supprimée et remplacée par un nouvel emplacement réservé au bénéfice de TOULOUSE METROPOLE dédié à la réalisation d'un espace vert propice à la préservation et au développement de la biodiversité.

Cette demande de suppression partielle de l'ER 242 et la création d'un nouvel ER en remplacement seront ajoutées au dossier d'enquête publique.

## **2 - ENQUÊTE**

### **2.1 - Préparation et organisation de l'enquête**

#### ***2.1.1 - Désignation de la commission d'enquête***

LE PRESIDENT DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE TOULOUSE, par décision en date du 20 avril 2015 portant le numéro E1500077/31, a désigné la commission d'enquête chargée de conduire l'enquête publique unique sur la déclaration d'utilité publique des travaux nécessaires à la réalisation de la ZAC de TOULOUSE MONTAUDRAN AEROSPACE. (confer annexe 1)

Cette commission est composée des Commissaires Enquêteurs suivants :

- Monsieur Christian LASSERRE, Président,
- Madame Isabelle ROUSTIT, membre titulaire,
- Monsieur Gérard CHOLEY, membre titulaire,

Monsieur Michel AZIMONT, conformément aux dispositions des articles L123-4 et R 123-5 du code de l'environnement, est désignée en qualité de Commissaire suppléant « qui remplace un titulaire en cas d'empêchement et exerce alors ses fonctions jusqu'au terme de la procédure ».

### **2.1.2 - Arrêté portant ouverture de l'enquête publique**

Cette enquête unique a été prescrite, plus de quinze jours avant le démarrage de l'enquête, par arrêté du 12/05/2015 signé par Monsieur Thierry BONNIER, secrétaire général de la PREFECTURE de la Haute Garonne. (confer annexe 2)

Cet arrêté, conforme aux exigences de l'article R 123-09 du code de l'environnement, a été rédigé en concertation avec la commission d'enquête et les responsables de projet au cours d'une réunion qui s'est tenue à la PREFECTURE de la Haute Garonne le 05 mai 2015 (confer point 2.1.6).

Il précisait :

- Les objets de l'enquête, la date à laquelle celle-ci sera ouverte et sa durée;
- Les décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête et les autorités compétentes pour prendre lesdites décisions ;
- Le nom et les qualités des membres titulaires de la Commission d'enquête et du suppléant ;
- Les lieux, ainsi que les jours et heures où le public pourra consulter le dossier d'enquête et présenter ses observations sur les registres ouverts à cet effet ; l'adresse du siège de l'enquête où toute correspondance relative à l'enquête peut être adressée à la commission d'enquête ;
- Les lieux, jours et heures où la commission d'enquêter se tiendra à la disposition du public pour recevoir ses observations ;
- La durée et les lieux où, à l'issue de l'enquête, le public pourra consulter le rapport et les conclusions de la commission d'enquête ;
- L'existence d'une étude d'impact et du lieu où ce document peut être consulté ;
- L'existence de l'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement mentionné aux articles L. 122-1 et L. 122-7 du code de l'environnement ou de l'article L. 121-12 du code de l'urbanisme et le lieu où il peut être consulté ;
- L'identité des personnes responsables du projet auprès desquelles des informations peuvent être demandées ;
- l'adresse des sites internet sur lesquels des informations relatives à l'enquête pourront être consultées et les moyens offerts au public de communiquer ses observations par voie électronique ;
- l'information et les obligations des propriétaires concernés par l'enquête parcellaire.

Cet arrêté donnait, par ailleurs, des précisions aux propriétaires concernés sur les conditions relatives à la procédure d'expropriation et d'indemnisation.

### **2.1.3 - Buts de l'enquête publique**

La présente enquête entre dans le cadre des enquêtes de type « BOUCHARDEAU » qui ont pour principaux objectifs:

- d'informer et faire participer le public aux décisions le concernant ;
- de prendre en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement ;
- de veiller à la protection de l'environnement ;
- d'éclairer les décisions à prendre par les autorités concernées.

Dans ce cadre, la mission de la commission d'enquête consiste principalement :

- à prendre connaissance du dossier d'enquête publique établi par le porteur de projet, lui faire apporter tout complément ou précision qu'elle juge utile pour permettre une bonne compréhension et information du public ;

- à veiller à ce que les formalités de publicité destinées à prévenir le public soient conformes à la loi et à demander tout complément qu'elle juge utile en fonction de l'importance du projet soumis à enquête ;
- de recevoir le public, lui expliciter l'objet et les objectifs du projet, recueillir ses appréciations, suggestions et contre-propositions et y répondre ;
- à rédiger, en toute indépendance, un rapport factuel du déroulé de l'enquête (notamment les observations du public) et établir, dans un document séparé, ses conclusions personnelles et motivées sur le projet.

Ce rapport et ces conclusions, qui sont destinés principalement à éclairer la décision que prendra l'autorité organisatrice, sont consultables par le public pendant un an.

#### **2.1.4 - Réception du dossier - constitution**

Un premier dossier d'enquête a été remis aux 3 membres titulaires de la Commission d'enquête et au suppléant par coursier le jeudi 23 avril 2015.

Le 05 mai, la commission d'enquête a rencontré les responsables d'OPPIDEA et de TOULOUSE METROPOLE qui leur ont exposé les grandes lignes du projet de ZAC de TOULOUSE MONTAUDRAN AEROSPACE. Puis trois réunions, dont la visite des lieux, ont été tenues avant le démarrage de l'enquête publique pour approfondir la connaissance du projet de ZAC et répondre aux interrogations de la Commission. (confer point 2.1.6 ci-après).

Dans ces conditions, la commission d'enquête estime avoir été largement informée du projet soumis à enquête, suffisamment longtemps avant le début de l'enquête publique. Elle a donc pu poser toutes questions, demander tout complément d'information et apprécier si le dossier d'enquête nécessitait des modifications ou compléments pour une bonne compréhension du public.

La commission d'enquête a effectivement demandé des modifications importantes de fonds et de forme au dossier soumis à enquête qui ne lui semblait pas, en l'état, permettre au public de s'y retrouver.

Les demandes de la commission ont été prises en compte par le porteur de projet de telle sorte que le dossier définitif était nettement plus accessible et manipulable pour le public (voir point 2.1.6).

Ces modifications importantes apportées au dossier font que la commission n'a disposé des documents définitifs que le 09/06/2015 ce qui a représenté une petite difficulté pour elle en début d'enquête ce qui n'a pas, en pratique, prêté à conséquence.

Ce dossier comportait 15 brochures reliées à spirale (le nombre de pages éventuellement précisé ci-après est l'addition de toutes les pages y compris les pages de couverture, les sommaires, les pages de titre...) :

- Guide de lecture (16 pages numérotées au format A4)
- Note de présentation non technique de l'enquête publique (30 pages numérotées au format A3) ;
- Pièce A - Présentation du cadre réglementaire (50 pages partiellement numérotées au format A3) ;
- Pièce B - Plan de situation (6 pages au format A3) ;
- Pièce C - Notice sur les principaux ouvrages (64 pages A3) ;
- Pièce D - Plan général des travaux (1/1000<sup>ème</sup>) ;
- Pièce E1 - Etude d'impact et ses compléments (328 pages numérotées au format A3) ;

- Pièce E2 – Résumé non technique de l'étude d'impact et ses compléments (52 pages au format A3) ;
- Pièce E3 - Annexes à l'étude d'impact (596 pages au format A3) ;
- Pièce F - Avis réglementaires (110 pages au format A3) ;
- Pièce G - Mise en compatibilité du PLU de TOULOUSE (86 pages numérotées au format A3) ;
- Pièce H - Pièces modifiées du PLU de TOULOUSE (250 pages A4 + 258 pages au format A3 + 1 plan au 1/15000) ;
- Pièce I - Dossier loi sur l'eau (142 pages partiellement numérotées au format A3) ;
- Pièce J - Etat parcellaire (8 pages au format A4 + 20 pages au format A3) ;
- Pièce K – Plans parcellaires : 2 plans à l'échelle /1000<sup>ème</sup> et un plan à l'échelle 1/2500<sup>ème</sup> ;

La numérotation en page de couverture en haut à droite ainsi que la couleur permettait de distinguer les pièces propres à chaque enquête :

- 1 et bleu foncé : Notice de présentation non technique du projet ; ( pièce A)
- 2 et orange : Déclaration d'utilité publique (pièces B, C, D, E, F) ;
- 3 et gris : Mise en compatibilité du PLU (pièces G et H) ;
- 4 et bleu clair : Loi sur l'eau (pièce I) ;
- 5 et vert : Enquête parcellaire (pièces J et K).

La Commission d'Enquête considère que le dossier établi par OPPIDEA est conforme aux exigences légales.

### ***2.1.5 - Appréciation sur la forme du dossier d'enquête***

Le dossier d'enquête, bien que volumineux, était bien présenté et accessible pour le public grâce aux brochures de synthèse, principalement la note de présentation non technique de l'enquête publique, la notice sur les principaux ouvrages (pièce C) et le résumé non technique de l'étude d'impact et ses compléments (pièce E2).

Outre certaines illustrations floues ou peu lisibles, la principale critique que l'on peut faire au dossier est le manque de schémas clairs relatifs aux voiries routières : il n'y en a pas sur les 3 brochures citées ci-dessus alors que c'est manifestement la préoccupation n°1 du public et que des schémas lisibles sont fournis pour les transports publics et les modes doux.

Par ailleurs, les études de trafic sont très difficiles voire impossible d'accès pour des personnes non initiées. Certains graphiques ne sont pas légendés et plusieurs sont flous et difficile à déchiffrer. Il est quasiment impossible de comprendre si la situation va empirer ou s'améliorer par rapport à la situation actuelle.

Enfin, la commission note qu'un résumé de présentation du projet, établi par le porteur de projet en vue de la réunion d'examen conjoint (voir paragraphe 1.10), est nettement plus facile d'accès et pédagogique que ce qui a été proposé au public.

### ***2.1.6 - Réunions avec l'autorité organisatrice et le responsable de projet – visite des lieux***

Avant l'ouverture et pendant l'enquête publique, 5 réunions ont été organisées dont la visite des lieux.

▪ **Le 05/05/2015 au siège d'OPPIDEA** ayant pour objet une présentation générale du projet de ZAC de TOULOUSE MONTAUDRAN AEROSPACE et une analyse critique du projet de dossier d'enquête publique.

Etaient présents à cette réunion à laquelle assistaient les trois membres titulaires de la commission d'enquête :

- pour OPPIDEA : Emmanuel de SEVERAC Directeur général, Philippe JOURDAIN, Responsable du projet de ZAC de TOULOUSE MONTAUDRAN AEROSPACE, Florence WILM, Directrice de la Communication, Cécile ROLLAND, Chef de Projet et Juliette DUCREAU, stagiaire ;
- pour TOULOUSE METROPOLE : Daniel POULOU, Directeur du Projet Territorial ;

OPPIDEA et TOULOUSE METROPOLE ont fait une présentation très complète du projet de ZAC de TOULOUSE MONTAUDRAN AEROSPACE qui a permis à la commission d'enquête d'en apprécier les enjeux essentiels, les principales caractéristiques et les aspects critiques notamment liés aux déplacements et aux expropriations.

La commission a ensuite formulé un certain nombre de critiques sur le dossier d'enquête qui lui a été remis le 23 avril. Ces principales critiques, confirmées par un mail adressé à OPPIDEA, étaient les suivantes :

### **Sur la forme du dossier :**

- l'enquête ayant quatre objets, prévoir un dossier distinct par objet ;
- réaliser des brochures reliées avec une spirale et comportant un rhodoïd transparent de protection de la page de couverture et un dos cartonné rigide (pour faciliter la manipulation des brochures et éviter leur éventuelle détérioration) ;
- prévoir un sommaire général et/ou un guide de lecture ;
- incorporer une présentation générale de la ZAC comportant une définition juridique de la ZAC, l'historique de sa création, son objet, ses chiffres clefs : surface, dimensions, surfaces de planchers, longueur des voiries créées....)
- agrandir tous les schémas illustrant le propos qui sont peu lisibles en l'état. Il est indispensable, par exemple, que le public comprenne toutes les possibilités offertes en matière de déplacements (un plan explicatif par mode) à l'intérieur de la ZAC et pour se raccorder aux réseaux de la ville ;
- n'utiliser qu'un seul exemple de volumétrie des bâtiments dans les différentes illustrations ;
- joindre une liste des plans figurants à la pièce C du dossier DUP ;
- préciser les travaux déjà réalisés et les bâtiments existants à conserver ou démolir ;
- pour l'enquête parcellaire :
  - . prévoir un texte introductif explicitant les raisons de l'expropriation envisagée, les procédures d'expropriation, les modalités d'évaluation et ce qui est pris en compte, le souhait d'Oppidéa de parvenir à des accords amiables... ;
  - . superposer les plans parcellaires et un plan de la ZAC comportant les principales réalisations (voiries, équipements, espaces verts et de loisir, bâtiments, bassins...). Découper la ZAC en autant de plans que nécessaire pour que les plans soient facilement déplaçables sur une table ou épinglés au mur ;
  - . supprimer OPPIDEA de la liste des propriétaires dont l'expropriation est demandée ;
- corriger la pagination de la pièce A qui ne comporte que 21 pages pour 24 indiquées ;
- hors dossier d'enquête, réaliser les documents suivants :
- deux plans contrecollés sur un support rigide (format A1 environ) :
  - . un plan partiel de la ville de Toulouse (avec les noms de rue du type de ceux dont le public est habitué à se servir) permettant de situer la ZAC dans son environnement ;
  - . un plan de la ZAC permettant de situer les principales réalisations (voiries, équipements, bâtiments...)
- une brochure comportant des vues d'artiste du projet.

Par ailleurs, OPPIDEA a fait les propositions suivantes à la commission qui les a acceptées :

- utiliser des codes couleur pour identifier les différentes enquêtes ;
- disposer les brochures mises à disposition du public sur un meuble étagère ;
- installer des panneaux illustrant le projet dans les lieux de réception du public.

### **Sur le fonds du dossier :**

- l'enquête publique ne dure pas un mois mais a une durée initiale minimum de 1 mois et peut durer deux mois au maximum ;
- elle peut être prolongée de 1 mois maximum par le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête ;
- la réunion d'information et d'échanges avec le public est décidée par le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête et non par le préfet (la phrase est ambiguë) ;
- faire mention de l'accord des parties pour recourir à une enquête unique ;
- préciser qui sont les porteurs de projet et leurs rôles respectifs ;
- clarifier à différents endroits le texte la nécessité de mise en compatibilité du PLU de TOULOUSE (zonage, espace boisé, OAP de MONTAUDRAN) ;
- si possible, ajouter le bilan comptable de la deuxième concertation ;

OPPIDEA et TOULOUSE METROPOLE ont donné leur accord à la commission pour la prise en compte de l'ensemble de ces demandes. OPPIDEA s'est engagée à faire le nécessaire pour que le dossier d'enquête soit modifié et intègre l'ensemble des demandes formulées qui ont essentiellement pour but de faciliter la compréhension du dossier par un public non averti.

**Le 05/05/2015 à la PREFECTURE DE LA HAUTE GARONNE** ayant pour objet la mise au point de l'arrêté de mise à l'enquête publique et des formalités de publicité extralégales.

Etaient présents à cette réunion à laquelle assistaient les trois membres titulaires de la commission d'enquête :

- Pour la PREFECTURE de la HAUTE GARONNE : Martine BONTEMPI, Directrice des Relations avec les Collectivités Locales et Sandrine GUIOT, du bureau de l'Utilité Publique,
- pour TOULOUSE METROPOLE :  
, Florence WILM, Directrice de la Communication, Cécile ROLLAND, Chef de Projet et Juliette DUCREAU, stagiaire ;
- pour SNCF RESEAU : Vincent BOUVIER.

Le président de la Commission d'enquête, considérant que la réunion tenue le matin même au siège d'OPPIDEA a permis de se mettre d'accord sur l'ensemble des améliorations à apporter au dossier d'enquête publique, estime que toutes les modalités de l'arrêté peuvent être décidées y compris les dates de l'enquête et les jours et heures de permanence.

Un projet d'arrêté avait été adressé aux membres de la Commission par la PREFECTURE préalablement à la réunion.

Une relecture de ce document a permis son amélioration sur divers points. Les participants ont ensuite arrêté d'un commun accord les modalités pratiques d'organisation de l'enquête : lieux de dépôt des registres et des dossiers, dates et durée de l'enquête, nombre, lieux, dates et durée des permanences, tenue d'une réunion publique, adresses mail pour s'adresser à la commission...

Dans un deuxième temps les formalités de publicité de l'enquête au-delà du minimum exigé par les textes ont été arrêtées, OPPIDEA marquant son accord sur l'ensemble des souhaits exprimés par la commission d'enquête. Les principales mesures adoptées ont été les suivantes :

- annonces presse de l'enquête publique dans les journaux toulousains et régionaux ainsi que les revues de la mairie de TOULOUSE et de TOULOUSE METROPOLE
- affichage « à caractère publicitaire » annonçant l'enquête en plus des affichages légaux d'un format A2 et A3 dans les mairies annexes, chez les commerçants, les transports public, les lieux de passage en général (à préciser) ;
- affichage simplifié de grand format autour du site (A1 minimum) ;
- annonces sur les sites internet de TOULOUSE et TOULOUSE METROPOLE ;
- diffusion de flyers dans les boîtes aux lettres des particuliers résidant dans les quartiers proches (29 000 boîtes aux lettres) ;
- information des entreprises et des associations par courrier ;

. **02/06/2015 sur le site de MONTAUDRAN** ayant pour objet la visite des lieux. Etaient présents à cette réunion à laquelle assistaient les trois membres titulaires de la commission d'enquête :

- pour TOULOUSE METROPOLE : Daniel POULOU, Directeur du Projet Territorial ;
- pour OPPIDEA : Philippe JOURDAIN, Responsable du projet De ZAC de TOULOUSE MONTAUDRAN AEROSPACE, Cécile ROLLAND, Chef de Projet et Juliette DUCREAU, stagiaire ;

Cette visite a permis à la commission d'enquête de mieux localiser tous les éléments du projet, de voir les différents cas d'expropriation et certains aspects de la mise en compatibilité du PLU, l'espace boisé et la zone N réduits notamment.

. **Le 08/06/2015 au siège d'OPPIDEA** ayant pour objet l'approfondissement du dossier et notamment l'étude d'impact, le contrôle que toutes les formalités préparatoires à l'enquête ont bien été réalisées, le point sur le matériel mis à la disposition de la commission lors des permanences et la présentation de toutes les formalités de publicité légale et extralégales accomplies ou à accomplir.

Etaient présents à cette réunion à laquelle assistaient les trois membres titulaires de la commission d'enquête:

- pour OPPIDEA : Philippe JOURDAIN, Responsable du projet De ZAC de TOULOUSE MONTAUDRAN AEROSPACE, Florence WILM, Directrice de la Communication, Cécile ROLLAND, Chef de Projet et Juliette DUCREAU, stagiaire ;

. **Le 08/06/2015 au siège De TOULOUSE METROPOLE** ayant principalement pour objet la mise l'organisation de la réunion publique programmée le mardi 22 juin.

- pour TOULOUSE METROPOLE : Thierry BAUCHET, Directeur général délégué aux Espaces Publics ; Daniel POULOU, Directeur du Projet Territorial et Martine KOENIG, responsable des Grands Projets ;

L'essentiel de la réunion a porté sur l'organisation de la réunion publique dont les détails ont été arrêtés: timing, ordre et durée des interventions, rôle du médiateur, organisation matérielle, enregistrement des échanges et retranscription intégrale par écrit.

. **Le 06/07/2015 au siège d'OPPIDEA** ayant pour objet l'approfondissement de l'étude de trafic routier et notamment le choix en matière de trémie sous la voie ferrée.

Etaient présents à cette réunion à laquelle assistaient les trois membres titulaires de la commission d'enquête :

- pour TOULOUSE METROPOLE : Martine KOENIG, Responsable des grands projets ; Daniel POULOU, Directeur de projet Plaine Campus ; Philippe LE COCQUEN, Directeur du service Mobilité Gestion Réseaux ; Magali HANEL, direction du service Mobilité Gestion Réseaux ; Antoine LELOUP, ITE ;
- pour OPPIDEA : Philippe JOURDAIN, Responsable du projet De ZAC de TOULOUSE MONTAUDRAN AEROSPACE et Juliette DUCREAU, chargée d'opération stagiaire ;
- pour SNCF RESEAU : Vincent BOUVIER ;
- pour EGIS : Emmanuel SORRET ;

La commission d'enquête considérant :

- qu'un certain nombre d'observateurs, notamment lors de la réunion publique du 22 juin, se montrent très réticent à la solution de transfert de la trémie routière du chemin CARROSSE au chemin PAYSSAT et ne comprend manifestement pas les arguments avancés par le porteur de projet pour justifier cette évolution,
- que le comité de quartier de l'Ormeau notamment estime que l'ouverture de deux trémies ne pourrait être que favorable à la circulation,
- que les éléments disponibles dans le dossier d'enquête sont difficiles à rapprocher et à interpréter ;

avait demandé que soit établi, en vue de cette réunion, un tableau permettant de comparer rue par rue les volumes de trafic de la situation actuelle, de la situation sans projet en 2030, de la situation avec projet en 2030 ((trémie PAYSSAT) et de la situation si deux trémies routières étaient réalisées (PAYSSAT et CARROSSE).

Le porteur de projet avait préparé partiellement ce document dont il a fait l'analyse suivante :

- pratiquement sur toute la voirie concernée le trafic routier serait inférieur en situation de projet non seulement à la situation sans projet mais aussi à la variante d'un projet comportant 2 trémies ;
- les dispositions routières prévues par le porteur de projet permettent d'intégrer la nouvelle ZAC sans incidence négative sur la circulation automobile ;
- la variante à deux trémies serait moins bonne que le projet retenu.

Sur ce dernier constat, la commission d'enquête s'est étonnée de l'apparente contradiction de ce résultat qui semble défier la logique (deux passages valent mieux qu'un seul).

En réponse sur ce dernier point, le porteur de projet indique que la mise en place d'une trémie routière chemin CARROSSE aurait un puissant effet d'attraction d'un trafic de transit supplémentaire qui explique la dégradation constatée. Cela signifie qu'en cas de possibilité de rejoindre l'échangeur de LESPINET par le chemin CARROSSE (ce que les usagers font aujourd'hui), de nombreux automobilistes préféreraient cette solution et abandonneraient d'autres solutions possibles.

La commission, qui ne peut mettre en cause les résultats des études de trafic, s'est étonnée cependant de ces résultats car il lui semble que sur une longue période, les divers trajets possibles pour se rendre d'un point A à un point B finissent nécessairement par s'équilibrer, à la suite de tâtonnements successifs des utilisateurs. Il lui semble également, que s'agissant d'un jeu à somme nulle, les automobilistes qui passeraient chemin CARROSSE, soulageraient d'autant le trafic sur d'autres voiries, le périphérique notamment ou le chemin des HERBETTES. Si la solution est plus optimale au niveau de la périphérie immédiate de la ZAC et de la ZAC elle-même, il n'est pas certain qu'elle le soit sur un plan plus général de la circulation analysée sur un secteur plus large.

En fin de réunion, quelques autres points sont abordés : la sécurité de la trémie piétons/vélos la nuit et deux cas d'expropriations envisagées (témoins de Jehovah et Peugeot).

### ***2.1.7 - Lieux, siège et période initiale de l'enquête publique***

L'enquête était ouverte sur le territoire de la commune de TOULOUSE.

Le siège de l'enquête, précisé dans l'arrêté de mise à l'enquête publique, était le siège de TOULOUSE METROPOLE 6, rue René Leduc à TOULOUSE.

La durée initiale de l'enquête publique était de 38 jours entiers et consécutifs, commençant le mercredi 10 juin 2015 pour s'achever le vendredi 17 juillet 2015 inclus.

### ***2.1.8 - Lieux de consultation du dossier et des registres d'enquête***

#### Dossier d'enquête

Le dossier de déclaration d'utilité publique de la ZAC de TOULOUSE MONTAUDRAN AEROSPACE et les pièces qui l'accompagnaient étaient consultables pendant toute la durée de l'enquête, aux heures habituelles d'ouverture, dans les lieux suivants :

- siège de Toulouse Métropole, 6, rue René Leduc à Toulouse,

- mairie de quartier de l'Ormeau, 345, avenue Jean Rieux à Toulouse,
- mairie de quartier de Sauzelong, 97, avenue Albert Bedouce à Toulouse,
- mairie de quartier du Pont des Demoiselles, 63 bis, avenue Saint-Exupéry à Toulouse.

Ce dossier était, par ailleurs, consultable dans son intégralité sur internet pendant toute la durée de l'enquête aux adresses suivantes :

[www.haute-garonne.gouv.fr/enqueteZACToulouseMontaudranAerospace](http://www.haute-garonne.gouv.fr/enqueteZACToulouseMontaudranAerospace)

[www.toulouse-montaudran-aerospace.fr](http://www.toulouse-montaudran-aerospace.fr)

Le dossier mis à la disposition du public au siège de la mairie annexe du Pont des Demoiselles a été paraphé par l'un des membres titulaires de la commission d'enquête en bas à droite de la première de couverture des 15 brochures le composant avec mention du nombre de pages de la brochure hors couverture.

Il constitue ainsi le dossier de référence pour vérifier le contenu exact des éléments mis à la disposition du public.

### Registres

A l'ouverture de l'enquête, 4 registres de 32 pages numérotées + couverture étaient mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête et aux heures habituelles d'ouverture, pour que chacun puisse y consigner ses observations :

- au siège de Toulouse Métropole,
- à la mairie de quartier de l'Ormeau,
- à la mairie de quartier de Sauzelong,
- à la mairie de quartier du Pont des Demoiselles.

Toutes les pages intérieures de ces registres et la première de couverture ont été paraphées par l'un des membres titulaires de la commission d'enquête le 05/05/2015.

Le public pouvait également adresser ses observations au Président de la Commission d'enquête :

- soit par courrier postal au siège de l'enquête publique ;
  - soit par courriel adressé à M. le Président de la commission d'enquête ZAC de TOULOUSE MONTAUDRAN AEROSPACE en se rendant sur l'un des sites internet suivants :
- [www.haute-garonne.gouv.fr/enqueteZACToulouseMontaudranAerospace](http://www.haute-garonne.gouv.fr/enqueteZACToulouseMontaudranAerospace)  
[www.toulouse-montaudran-aerospace.fr](http://www.toulouse-montaudran-aerospace.fr)

Les observations reçues par ces deux voies ont été jointes aux registres mis à la disposition du public au siège de TOULOUSE METROPOLE.

### ***2.1.9 - Permanences de la commission d'enquête***

Le public pouvait rencontrer la commission d'enquête lors des 6 permanences prévues dans 4 lieux différents, selon le planning ci-après :

- le mercredi 10 juin 2015 de 16h30 à 19h30 au siège de Toulouse Métropole,
- le mardi 16 juin 2015 de 10h00 à 13h00 à la mairie de quartier du Pont des Demoiselles,
- le samedi 20 juin 2015 de 9h00 à 12h00 à la mairie de quartier de l'Ormeau,
- le lundi 29 juin 2015 de 17h00 à 20h00 à la mairie de quartier de Sauzelong,
- le mercredi 8 juillet 2015 de 17h00 à 20h00 à la mairie de quartier de l'Ormeau,
- le jeudi 16 juillet 2015 de 10h00 à 13h00 au siège de Toulouse Métropole.

Les 4 Lieux de permanence ont disposé pendant toute la durée de l'enquête d'un écran visible par le public diffusant en boucle une présentation synthétique du projet.

Un ou plusieurs grands Kakémonos (suivant la taille des lieux) présentant le projet étaient également disposés à l'attention du public.

Le dossier d'enquête était présenté sur des meubles à étagères dont chaque niveau, clairement identifié, comportait les pièces propres à chaque enquête. Un dossier comportant les pièces du PLU de TOULOUSE opposable était placé à côté du dossier d'enquête publique lors des permanences.

Les lieux mis à la disposition de la commission pour la tenue de ses permanences étaient adaptés, à l'exception de la mairie annexe du Pont des Demoiselles : l'accueil était de médiocre qualité, aucun fléchage particulier ne facilitait l'orientation du public, aucun lieu de consultation du dossier et d'attente pour le public, un bureau très petit pour la commission d'enquête ne permettant pas d'étaler le dossier et les plans et interdisant aux membres de la commission de recevoir le public séparément.

### **2.1.10 - Conférence de Presse**

A la demande de la commission d'enquête, une conférence de presse destinée à faire connaître le projet et la tenue de l'enquête publique sur le projet de ZAC de TOULOUSE MONTAUDRAN AEROSPACE a été organisée par OPPIDEA le lundi 22 juin 2015. Cette conférence était présidée par Jean Luc MOUDENC, Président de TOULOUSE METROPOLE assisté d'ANNETTE LAIGNEAU, Vice-présidente de TOULOUSE METROPOLE chargée de l'Urbanisme et de Marie Pierre CHAUMETTE, Maire de quartier du secteur sud est. Les médias suivants étaient présents : Le Moniteur, La Dépêche du Midi, 20 Minutes, l'Opinion Indépendante, La voix du Midi, La lettre M, Objectifs News/La Tribune, France Bleu.

Les principales questions abordées par les journalistes ont porté sur les points suivants :

- l'espace mémoire;
- les équipements publics prévus sur la ZAC.

Cette conférence de presse a donné lieu à diverses retombées dans la presse écrite, notamment La Dépêche du Midi, La Tribune, Le Moniteur, Direct Matin et Le blog Immobilier Toulouse.

Un feuillet était à la disposition du public à l'entrée de la salle CORRAZE rappelant les dates, les lieux et les horaires de permanence de l'enquête publique.

La commission d'enquête regrette que cette conférence ait été tenue en cours d'enquête et non quelques jours avant son ouverture ce qui a été moins favorable pour l'information du public et sa participation à l'enquête.

### **2.1.11 - Information du Public**

L'information concernant l'enquête a respecté les dispositions réglementaires et a comporté diverses mesures complémentaires :

#### PRINCIPALES DISPOSITIONS

##### ***Publications légales dans la presse***

Les insertions pour annoncer l'ouverture de l'enquête ont été effectuées dans deux journaux différents :

- dans « La Dépêche du Midi » le 22 mai et le 11 juin 2015 ;
- dans « La Gazette du Midi » dans son édition du 25 au 31 mai 2015 et dans son édition du 15 au 21 juin 2015 (confer annexe 3);

Soit une publicité par voie de presse conforme aux dispositions de l'article R123-11 du code de l'environnement.

### ***Annonces presse publicitaires***

En complément des annonces légales, 7 annonces publicitaires ont été publiées dans la presse :

- La Dépêche du midi édition 31 parution des 7 et 14 juin 2015 ;
- Magazine La Tribune/Objectif News édition du 12 juin 2015 ;
- La Voix du Midi édition du 11 juin 2015 (confer annexe 4) ;
- Côté Toulouse édition du 11 juin 2015 ;
- 20 mn éditions du 12 et du 18 juin 2015 ;

Un carré web a également été publié sur le Site internet La Dépêche du 8 au 21 juin 2015.

Enfin certains journaux ont relayé le démarrage de l'enquête publique comme La Tribune, Côté Toulouse, Direct matin, TB Toulouse bouge, Le Petit Journal, A Toulouse.

### ***Affichages sur le site***

51 affiches (au format A2) de l'avis d'ouverture de l'enquête publique en caractères noirs sur fond jaune ont été mises en place tout autour du périmètre du site de la ZAC plus de 15 jours avant l'ouverture de l'enquête publique et y sont restées pendant toute sa durée.

A diverses occasions, la commission d'enquête a pu constater la présence de certaines de ces affiches.

Par ailleurs, cette présence a fait l'objet, à la demande d'OPPIDEA, de constats d'huissier établis par Maître Sandrine ANGLA les 26/05, 17/06 et 01/07/2015 (confer annexe 5, un exemple de ces constats). Ces constats précisent les lieux d'affichage et comportent des photos de chacun d'eux.

### ***Affichages en mairie.***

Conformément aux dispositions légales, des affiches identiques à celles mises en place autour du site ont été placardées pendant toute la durée de l'enquête dans les 4 lieux de permanence de l'enquête publique.

Ces affiches étaient doublées par des affiches simplifiées non réglementaires au format A3.

La présence de cet affichage a fait l'objet d'un contrôle par la commission d'enquête à l'occasion de ses permanences.

L'affichage réglementaire a également été contrôlé par maître Sandrine ANGLA en même temps que les affiches sur site.

### ***Sites internet***

Pendant toute la durée de l'enquête, l'avis d'ouverture d'enquête a, par ailleurs, été mis en ligne sur les sites internet de la mairie de TOULOUSE et de TOULOUSE METROPOLE.

### **AUTRES MESURES D'INFORMATION**

Plusieurs mesures d'information complémentaire du public ont été mises en œuvre :

- conférence de presse le 22 juin 2015 au siège de TOULOUSE METROPOLE (voir point 2.1.11).
- réunion publique le 22 juin 2015 salle CORRAZE à TOULOUSE (voir compte rendu au point 2.2.2) ;
- affichage simplifié non réglementaire au format A3 sur la tenue de l'enquête en 62 points, principalement des commerces et équipements publics (confer annexe 6) ;

- distribution d'un feuillet au format A5 dans 29 000 boîtes aux lettres des quartiers environnants et dans les mêmes lieux que les affiches simplifiées non réglementaires (confer annexe 7)
- mise à disposition du public du même flyer dans les mairies et lors de la réunion publique ;
- ordinateur permettant au public de visionner une présentation du projet (mis à disposition pendant les permanences dans la zone d'attente du public) ;

## CONTRÔLE DES MESURES DE PUBLICITE

Les membres de la commission d'enquête ont pu vérifier la présence de certains des affichages sur le site et une partie également des affichages en mairie.

## **2.2 - Déroulement de l'enquête**

### ***2.2.1 - Tenue des permanences***

La commission a pu tenir ses 6 permanences dans d'assez bonnes conditions pour recevoir l'ensemble du public qui s'est présenté et répondre à la plupart des questions qui lui ont été posées.

### ***2.2.2 - Réunion d'information et d'échanges avec le public***

Une réunion publique annoncée dans l'arrêté de mise à l'enquête publique s'est tenue dans la salle polyvalente CORRAZE le 22 juin 2015 de 19h00 à 21h30, sous la Présidence du Président de la commission d'enquête assisté par les membres titulaires de la commission.

Pour les porteurs de projet et les autorités locales étaient présents :

- Annette LAIGNEAU, Vice Présidente de TOULOUSE METROPOLE,
- Marie Pierre CHAUMETTE, Maire de quartier de l'ORMEAU
- Emmanuel de SEVERAC, Directeur Général d'OPPIDEA
- David MANGIN, architecte-urbaniste de la ZAC de TMA,
- Daniel POULOU, Directeur du Projet Territorial de TOULOUSE METROPOLE,
- Philippe LE COCQUEN, Directeur du service Mobilité Gestion Réseaux de TOULOUSE METROPOLE,
- Philippe JOURDAIN Responsable du projet De ZAC Chez OPPIDEA.

Monsieur Gil BOUSQUET assurait le rôle d'animateur distribuant la parole.

Environ 120 personnes ont participé à cette réunion publique qui s'est déroulée dans un climat serein malgré quelques critiques vigoureuses. 27 personnes sont intervenues principalement sur sujets suivants :

- la circulation routière et principalement l'abandon du passage des voitures par le chemin CARROSSE au profit d'un passage par une trémie chemin PAYSSAT ;
- le refus de communiquer les études de trafic routier au public (et notamment l'hypothèse d'ouverture des 2 trémies CARROSSE et PAYSSAT) ;
- le souhait que la trémie CARROSSE (en configuration voiture) ne coupe pas la piste ce qui séparerait l'espace mémoire et la ZAC ;
- l'engagement de Jean Luc MOUDENC d'ouvrir les 2 trémies à la circulation automobile ;
- la programmation de l'échangeur de la liaison EST pour soulager celui de MONTAUDRAN ;
- l'ouverture de la LMSE aux voitures ;
- le souhait de rééquilibrer la part des logements sociaux entre la ZAC actuelle de SAINT EXUPERY (40%) et celle prévue pour la future ZAC (10%) ;
- les bâtiments de grande hauteur et le rejet de la monotonie type SAINT EXUPERY ;
- les équipements publics (piscine) ;

- l'inutilité d'un marché de plein vent compte tenu de celui existant sur la ZAC de SAINT EXUPERY ;
- la place du métro dans les transports publics prévus ;
- le non-respect des limites de circulation chemin PAYSSAT (30 à l'heure, moins de 3,5 tonnes) ;
- l'insuffisance des pistes cyclables ;
- la mémoire du l'Aéropostale ;
- la fermeture du camp des gens du voyage ;
- la taille du parking pour les visiteurs de l'Espace mémoire ;
- la mise en compatibilité du PLU de TOULOUSE ;
- la sécurité, les zones de non-droit ;
- l'accessibilité du dossier sur internet.

Les points les plus saillants des réponses données ont été les suivants :

- la LMSE est un élément important de la solution à l'engorgement routier du secteur, notamment au niveau de l'échangeur de LESPINET. Son ouverture aux voitures est prévue au plus tard en septembre 2016 par adjonction de 2 voies de circulation pour les véhicules ;
- les voiries de la ZAC, l'élargissement de la rocade au niveau du PALAYS, la nouvelle liaison est et le barreau de liaison LESPINET/ MEDITERANNEE vont aussi soulager l'échangeur de LESPINET ;
- le trafic de la partie nord de la rue PAYSSAT (bordée d'habitations) ne sera que légèrement supérieur en 2030 à son niveau actuel ;
- il a toujours été indiqué au public que les études de trafic seraient fournies au moment de l'enquête publique ;
- le candidat-maire ne s'est pas engagé à une ouverture immédiate des deux trémies CARROSSE et PAYSSAT à la circulation automobile. Il en a garanti seulement la faisabilité ultérieure ;
- les études de trafic montrent que l'ouverture des deux trémies conduirait à une situation moins favorable ;
- la trémie CARROSSE, dans sa configuration ouverte aux véhicules légers, sera revenue au niveau du sol naturel avant la piste et ne coupera pas la liaison entre la ZAC et l'espace mémoire (rebaptisée piste des géants) ;
- le coût des travaux accompagnant l'ouverture de la trémie CARROSSE aux voitures serait de plusieurs dizaines de millions d'euros (expropriations, nécessités de voiries latérales pour permettre l'accès aux entreprises riveraines, nécessité d'un pont au dessus de la trémie...) ;
- les aménagements futurs du chemin PAYSSAT permettront de mieux faire respecter les limites de circulation ;
- le financement de la liaison EST est acquis. Sa réalisation va se faire par tranches successives ;
- la volonté de la municipalité n'est pas de dissuader l'usage de la voiture mais d'offrir des solutions de transports publics efficaces permettant d'éviter de prendre sa voiture ;
- la réalisation de la ligne de bus en site propre qui ira de la LMSE jusqu'au chemin CARROSSE et la halte TER débutera en 2016 pour être livrée fin 2017 avant les premières habitations ;
- la hauteur des immeubles d'habitation variera de R+2 à R+7 ;
- l'opportunité d'un marché de plein vent est à l'étude en relation avec ce qui existe déjà sur la ZAC de SAINT EXUPERY. Cette étude concerne aussi d'autres animations comme les brocantes, par exemple ;
- pourquoi pas une piscine. Un terrain est disponible qui pourrait servir à cet usage. L'idée sera étudiée ;
- confirmation du souhait d'un moindre pourcentage de logements sociaux sur la nouvelle ZAC en compensation du pourcentage élevé de la ZAC de SAINT EXUPERY car il n'est pas possible de déloger les habitants de la ZAC de SAINT EXUPERY ;
- confirmation qu'il n'est prévu que deux immeubles de grande hauteur sur la ZAC : 60 mètres sur la place commerciale au nord et 100 mètres au niveau de la LMSE au sud ;
- le parking visiteurs de l'espace mémoire aura 150 places ;

- le TGI a débouté la mairie de sa demande d'expulsion des gens du voyage en raison de la période scolaire des enfants. Le démantèlement reste prévu à l'été 2016 et les modalités de relogement sont en cours ;
- les études sur le projet de 3<sup>ème</sup> ligne de métro pourraient conduire à un premier rendu fin 2015. Aucun positionnement d'une station sur la ZAC n'est arrêté à ce jour ;
- des contrôles ont permis de vérifier que le dossier d'enquête est bien accessible sur internet et que des copies peuvent être faites.

En vertu des dispositions de l'article R123-17 du code de l'environnement, un compte rendu de cette réunion publique a été établi par le président de la commission d'enquête et adressé le 07/07/2015 à OPPIDEA ainsi qu'à la préfecture de la Haute Garonne. Le porteur de projet a souhaité, dans un courriel daté du 29/07/2015, que quelques précisions soient ajoutées au compte rendu établi. La commission accepte ces diverses précisions qui ne changent pas la nature de son compte rendu. Ces précisions ont été ajoutées au procès verbal initial de la commission en caractère gras italique (confer annexe 8).

L'intégralité des échanges de cette réunion publique a fait l'objet d'un enregistrement audio qui a été notifié aux personnes présentes en début de réunion.

Cet enregistrement intégral a fait l'objet d'une transcription qui est jointe au présent rapport d'enquête publique (confer annexe 9).

### ***2.2.3 - Résumé comptable des observations du public***

Le nombre d'observations exprimées dans les 4 registres mis à la disposition du public s'établit de la façon suivante (les chiffres entre parenthèses correspondent au nombre de personnes qui se sont exprimées, certaines observations pouvant comporter plusieurs signatures):

- 10 (12) observations dans le registre de TOULOUSE METROPOLE ;
- 10 (10) observations dans le registre de la mairie annexe du PONT des DEMOISELLES ;
- 46 (47) observations dans le registre de la mairie annexe de L'ORMEAU;
- 6 (6) Observations dans les de la mairie annexe de SAUZELONG.

Soit au total 72 (75) observations écrites ou annexées dans les 4 registres ouverts.

- 220 courriels (220) ont été adressés à la commission d'enquête dans les délais. Ils ont été annexés au fur et à mesure de leur réception au registre déposé au siège de TOULOUSE METROPOLE. Le nombre réel d'envois est supérieur car certains courriels ont été doublés, voire triplés ou plus. Les mails identiques n'ont été comptés qu'une seule fois.

- 1 courrier RAR (1) a été adressé au Président de la commission d'enquête comptabilisé avec les observations écrites du registre de TOULOUSE METROPOLE (SCI de L'HERS-MONTAUDRAN).

- 1 contribution verbale (1) n'a pas été confirmée par un écrit – Monsieur LATXAGUE directeur de l'usine SNAAM.

La commission ayant invité systématiquement les visiteurs - sauf désaccord de leur part - à déposer leurs observations par écrit dans le registre, il n'y a eu aucune contribution verbale non confirmée par une déposition écrite.

### **Soit un total de 293 observations écrites et 296 contributeurs.**

- Une pétition signée par 47 personnes demandant le classement du chemin de PAYSSAT en desserte locale et le respect des conditions de circulation en vigueur.
- Environ 120 personnes ont assisté à la réunion d'information et d'échange du 22 juin 2015.

Compte tenu des doublons, mais aussi des observations comportant plusieurs noms et du nombre d'adhérents représenté par les associations, on peut estimer que **le nombre de personnes qui se sont exprimées est de l'ordre de 400** ce qui constitue une participation moyennement élevée.

#### ***2.2.4 - Liste nominative des observations du public***

La liste complète des personnes ayant déposé une observation dans les registres est annexée au présent rapport. (confer annexe 10)

#### ***2.2.5 - Difficultés particulières***

L'enquête s'est déroulée dans un bon climat avec tous ces interlocuteurs : la PREFECTURE, TOULOUSE METROPOLE, OPPIDEA et le public y compris lors de la réunion d'information et d'échanges du 22 juin.

#### ***2.2.6 - Clôture de l'enquête – procès verbal de synthèse des observations du public***

L'enquête publique s'est achevée comme prévu le vendredi 17 juillet 2015.

Les registres d'enquête sont restés à la disposition du public pendant 38 jours. OPPIDEA a récupéré les 4 registres ouverts et les a fait parvenir par coursier au Président de la Commission d'enquête le lundi 20 juillet.2015 qui les a clôturés et signés.

Une copie de l'ensemble des mails déposés pendant l'enquête était également jointe aux registres originaux.

La commission tient à remercier OPPIDEA de l'efficacité et la rapidité avec laquelle elle a pu disposer de l'ensemble des observations du public afin de pouvoir préparer et rédiger son procès verbal de synthèse :

- pendant l'enquête, grâce à des scans hebdomadaires des observations déposées dans les registres et d'un tableau complet des observations électroniques reçues sur le site de la Préfecture ;
- à l'issue de l'enquête, par la remise sans délai des registres comme indiqué ci-avant.

En vertu des dispositions du code de l'environnement, le Président de la commission d'enquête est tenu :

- de rencontrer le responsable de projet dans les huit jours de la réception des registres, afin de lui présenter et de lui remettre un procès verbal de synthèse des observations du public (article R.123-18).
- de remettre le rapport de la commission d'enquête dans les 30 jours de la fin de l'enquête (article L.123-15) avec la faculté de demander un report de ce délai.

La commission d'enquête a présenté son procès verbal de synthèse à OPPIDEA au cours d'une réunion qui s'est tenue le lundi 27 juillet 2015 au siège d'OPPIDEA. Préalablement, une copie de ce procès verbal avait été adressée par mail à OPPIDEA le jeudi 23 juillet. (confer annexe 11).

Pour le porteur de projet, étaient présents à cette réunion à laquelle assistaient les trois membres de la commission d'enquête :

- pour TOULOUSE METROPOLE : Daniel POULOU, Directeur de projet Plaine Campus ; Magali HANEL, direction du service Mobilité Gestion Réseaux ; Antoine LELOUP, ITE ;

- pour OPPIDEA : Philippe JOURDAIN, Responsable du projet De ZAC de TOULOUSE  
MONTAUDRAN AEROSPACE, Cécile ROLLAND, Chef de Projet et Juliette DUCREAU, chargée  
d'opération stagiaire ;

En vertu des dispositions de l'article R 123-18 du code de l'environnement, OPPIDEA disposait d'un délai de 15 jours pour apporter ses réponses éventuelles au procès verbal de synthèse de la commission d'enquête.

OPPIDEA a répondu au procès verbal de la commission d'enquête dans le délai prévu par un mail en date du 11/08/2015 (confer annexe 12).

Le présent rapport et ses conclusions ont été adressés par courrier à la PREFECTURE DE LA HAUTE GARONNE, et au TRIBUNAL ADMINISTRATIF de TOULOUSE le 31 août 2015.

Une version numérique au format PDF du rapport (hors annexes) et des conclusions ont également été envoyées par mail à la PREFECTURE DE LA HAUTE GARONNE le même jour.

### **2.3 - Synthèse et analyse des observations du public**

Compte tenu de leur nombre important, les requêtes et observations du public ont été regroupées suivants les 10 thèmes adoptés dans le procès verbal de synthèse adressé au porteur de projet en fin d'enquête. Ces thèmes sont les suivants :

- Thème 1 - L'opportunité du projet et ses aspects socio-économiques
- Thème 2 - Le programme de la ZAC, sa volumétrie, ses formes urbaines
- Thème 3 - Le périmètre d'utilité publique et les expropriations envisagées
- Thème 4 - Les choix en matière de voiries routières et de stationnement
- Thème 5 - Les transports publics et les modes doux de déplacement
- Thème 6 - Les espaces et équipements publics et commerciaux
- Thème 7 - Les impacts sur l'environnement et les mesures prises
- Thème 8 - La gestion de l'eau
- Thème 9 - La mise en compatibilité du PLU de TOULOUSE
- Thème 10 - La mémoire de l'aéropostale et questions diverses

Chaque thème est traité de façon à permettre au lecteur d'appréhender l'ensemble du problème posé : un bref rappel du dossier d'enquête sur le thème abordé, les avis obligatoires ou facultatifs figurant au dossier, les observations du public, les questions complémentaires de la commission d'enquête, les réponses du porteur de projet, et enfin l'analyse de la commission.

Il va de soi qu'une présentation synthétique comporte nécessairement une certaine simplification des choses, le but n'étant pas de recopier le projet ou les avis exprimés mais d'en tirer la synthèse de ce que la commission en a perçu d'essentiel.

Les réponses du responsable de projet sont imprimées en caractères italiques de couleur bleue pour les différencier des parties rédigées par la commission d'enquête qui sont en caractères droits. Elles comportent une introduction et des annexes qui ne figurent qu'en annexe 12 du présent rapport.

Chaque thème est séparé par une page de titre.

## **Thème 1 – L’Opportunité du projet et ses aspects socio-économiques**

## **2.4.1 - Thème 1 – L’opportunité du projet et ses aspects socio-économiques**

### **2.4.1.1 Rappel du dossier d’enquête**

La ZAC de TOULOUSE MONTAUDRAN AEROSPACE s’inscrit dans le projet urbain plus vaste de la « Plaine Campus » situé au sud-est de TOULOUSE. Ce projet regroupe un ensemble scientifique de grande ampleur : CNES, CNRS, université scientifique de TOULOUSE, CHU de RANGUEIL, écoles d’ingénieurs (ENAC, ISAE, INSA), microscope électronique.... L’ambition de Plaine Campus est de devenir l’un des plus grands campus européens.

La ZAC, créée le 29 mars 2012 par TOULOUSE METROPOLE à l’issue d’une phase de concertation du public, a une surface totale de 56,3 hectares. Située le long des deux tiers sud de la piste actuelle de Montaudran (c’est-à-dire le long du prolongement de la piste historique des pionniers de l’Aéropostale), sa forme est de ce fait longue et étroite (environ 1700 mètres sur 200 à 400 mètres de large) selon une orientation nord-ouest/sud-est.

L’ancienne piste, tout en étant préservée avec son revêtement actuel, constituera l’épine dorsale du projet recevant les circulations des transports publics et des modes doux.

La réalisation de la ZAC répond aux principaux objectifs suivants :

- construire un nouveau quartier pour répondre aux besoins de logements résultant du dynamisme démographique de TOULOUSE ;
- valoriser et dynamiser le tissu économique et scientifique métropolitain en rassemblant sur un même site les acteurs privés et publics de l’enseignement, de la recherche et de l’innovation dans les secteurs de l’aéronautique, de l’espace et des systèmes embarqués ;
- conforter le rayonnement historique et culturel de l’Aéropostale et des pionniers de l’aéronautique civile.

La programmation retenue répond également à des objectifs de mixité sociale (10% de logements sociaux compensant les 40% de la ZAC de SAINT EXUPERY), de développement durable (caractéristiques des constructions, boucle de chauffage tempérée) et de qualité paysagère (nombreux espaces verts).

La commercialisation intégrale de la ZAC permettrait :

- de créer environ 6000 emplois nets pour l’agglomération toulousaine ;
- de loger de l’ordre de 2000 habitants.

### **2.4.1.2 Les avis réglementaires**

Aucun avis n’a été émis sur ce thème.

### **2.4.1.3 Les observations du public**

*Beaucoup d’avis exprimés sont favorables au projet.*

- beau projet, ambitieux, intéressant, ouvert sur l’avenir ;
- projet qui concilie urbanisme (qualité de vie, espaces verts, transport), rayonnement économique, pôles culturel et d’enseignement ;
- projet à la hauteur des ambitions que doit avoir la future région Midi Pyrénées/Languedoc Roussillon ;
- beau projet pour l’emploi, la vie économique et le bien-être des Toulousains ;

- projet qui mettra en valeur l'entrée de TOULOUSE et fera disparaître une friche industrielle ;
- très beau projet répondant avec cohérence aux enjeux de ce territoire ;
- projet qui aura un impact déterminant sur ce quartier "historique", et sur TOULOUSE. Le quartier retrouvera une dimension qu'il mérite. Le grand Toulouse y gagnera aussi en terme de visibilité au niveau national, voire international ;
- le rapprochement d'entités de recherche, d'enseignement et de transfert est une superbe opportunité pour une ville aéronautique. Ce rapprochement facilitera sans aucun doute le quotidien de nombreux acteurs, limitera les déplacements tout en dynamisant les échanges, aidera à rationaliser des fonctionnements, et ouvrira probablement de nouvelles perspectives à TOULOUSE et sa région ;
- l'IRT, très favorable au projet et y voyant de nombreux avantages, dépose un dossier de présentation de son projet d'implantation sur la ZAC ;

*Certaines critiques sont cependant formulées dont une, relative à la mutualisation des logements sociaux entre la ZAC de SAINT EXUPERY et la ZAC TMA, exprimée par plusieurs contributeurs.*

- il est regrettable que ce projet futuriste se réalise au détriment des quartiers existants ;
- le projet n'a rien de séduisant pour les riverains. TOULOUSE METROPOLE, après ses expériences désastreuses de SAINT EXUPERY et du MIRAIL a décidé de recommencer les mêmes erreurs ;
- la forte densité de la ZAC de SAINT EXUPERY est critiquée. Il faudrait équilibrer le pourcentage d'habitat social (trop élevé et contraire aux engagements initiaux de la mairie) de cette ZAC et de la future ZAC de MONTAUDRAN AEROSPACE. Ce pourcentage qui est de 40-50% génère des incivilités et des tensions. Il devrait être ramené à 25-30% maximum et celui de la ZAC de MONTAUDRAN AEROSPACE devrait passer 10 à 25-30%. Il faut éviter une ghettoïsation de la ZAC de SAINT EXUPERY, un nouveau MIRAIL ;
- il faut penser à l'humain, au bien vivre dans ces nouveaux bâtiments (incivilités dans les constructions récentes du quartier) ;

#### **2.4.1.4 Les questions complémentaires de la commission**

- quelle est actuellement la surface de bureaux disponibles à la vente ou à la location sur le territoire de TOULOUSE METROPOLE ? Si ce volume est élevé, en créer de nouveaux sur la ZAC ne pose t-il pas un problème ?
- mêmes questions pour le logement (vente et location) ?
- comment comptez-vous procéder pour attirer des entreprises qui ont besoin de services à proximité (restauration, hôtellerie, petits commerces notamment) sachant que ces mêmes services ont besoin d'une clientèle à proximité pour venir s'installer ?
- de quel portefeuille de pré-réservations disposez-vous ?
- le site a-t-il fait l'objet de projets répondant à des usages sensiblement différents dans le passé ?

#### **2.4.1.5 Les réponses du porteur de projet**

*Aérospace Express qui complétera les 2 premières lignes de métro est totalement nouvelle Le PV de synthèse de la commission d'enquête souligne les nombreux avis favorables sur cette thématique. Toulouse Métropole, OPPIDEA et SNCF réseau prennent acte de ces avis favorables. Le public souligne la conciliation entre urbanisme (qualité de vie, espace verts, transport), rayonnement économique, pôle culturel et d'enseignement.*

*La dimension économique et la création d'emploi est reconnue, y compris par le monde économique (contribution de l'IRT notamment dans les registres, qui « officialise son implantation dans la ZAC, ne voyant que des avantages à cette situation »). L'IRT sera en effet le premier projet à sortir de terre, pour une livraison programmée en 2017. L'implantation sur la ZAC permettra de créer un véritable pôle dédié à la recherche technologique au sud, regroupant enseignants, chercheurs et étudiants.*

*Le public souligne que ce pôle contribuera au rayonnement économique de Toulouse.*

*D'une manière générale, les interrogations ou inquiétudes du public sur cette thématique concernent :*

*le lien entre la ZAC Saint-Exupéry, attenante au territoire de la ZAC Toulouse Montaudran Aérospace, et dont les logements sont été livrés,*

*la programmation générale en tertiaire et logement au regard de l'offre actuelle,*

*l'historique du projet et de la programmation : évolutions depuis le début du projet ?*

## **Liens entre la ZAC Toulouse MontaudranAérospace et la ZAC Saint-Exupéry**

**«Il est regrettable que ce projet futuriste se fasse au détriment des quartiers existants.»**

*Le projet de la ZAC Toulouse Montaudran Aerospace ainsi que le projet Piste des Géants valorisera l'ensemble des quartiers alentours. Ces évolutions urbaines amèneront des équipements, des services publics et privés au bénéfice des habitants et entreprises existants et futurs. De nouveaux espaces de grande qualité vont être aménagés et proposeront des lieux d'agrément y compris pour les riverains. En matière de déplacements, le projet génère la création d'infrastructures pour la circulation générale, les transports en commun et les déplacements piétons-cycles de l'ensemble des quartiers existants et futurs.*

**« Le projet n'a rien de séduisant pour les riverains. Toulouse Métropole, après ses expériences désastreuses de Saint Exupéry et du Mirail a décidé de recommencer les mêmes erreurs. »**

*Toulouse Montaudran Aerospace est un quartier comprenant des emplois, des services, des commerces, des centres de formation, de recherche et de l'habitat.*

*Le Mirail est un quartier beaucoup plus grand dont la partie consacrée à l'habitat est beaucoup plus importante que la globalité de Toulouse Montaudran Aerospace.*

*La ZAC Saint Exupéry Montaudran comprend quasiment exclusivement de l'habitat (91700 m<sup>2</sup> SHON) et quelques commerces (2300 m<sup>2</sup> SP).*

*Les quartiers et les projets ne sont pas réellement comparables.*

**« La forte densité de la ZAC de SAINT EXUPERY est critiquée. Il faudrait équilibrer le pourcentage d'habitat social (trop élevé et contraire aux engagements initiaux de la mairie) de cette ZAC et de la future ZAC de MONTAUDRAN AEROSPACE. Ce pourcentage qui est de 40-50% génère des incivilités et des tensions. Il devrait être ramené à 25-30% maximum et celui de la ZAC de MONTAUDRAN AEROSPACE devrait passer 10 à 25-30%. Il faut éviter une ghettoïsation de la ZAC de SAINT EXUPERY, un nouveau MIRAIL. »**

*Le pourcentage actuel de logements sociaux de la ZAC SAINT EXUPERY est de 41 %. Plusieurs dizaines de logements sociaux (PLS) sont amenés à être vendus au profit de propriétaires occupants. Le pourcentage futur est donc amené à décroître. Par ailleurs, le pourcentage de*

logements sociaux de la ZAC Toulouse Montaudran Aerospace sera bien compris entre 25 et 30 % comme préconisé par la rédaction de cette observation.

**« Il faut penser à l'humain, au bien vivre dans ces nouveaux bâtiments (incivilités dans les constructions récentes du quartier). »**

Le projet Toulouse Montaudran Aerospace prévoit au bénéfice de la qualité de vie des habitants, de nouveaux équipements, des services et des espaces verts qui seront livrés, pour certains, avec l'arrivée des premiers arrivants.

## **Surfaces de bureaux et de logements disponibles dans l'agglomération**

**« Quelle est actuellement la surface de bureaux disponibles à la vente ou à la location sur le territoire de TOULOUSE METROPOLE ? Si ce volume est élevé, en créer de nouveaux sur la ZAC ne pose-t-il pas un problème ? »**

Une synthèse de l'Observatoire Toulousain de l'immobilier d'Entreprise (OTIE) pour l'année 2014 fait ressortir 142 000 m<sup>2</sup> de bureaux commercialisés en 2014, dont 81 500 m<sup>2</sup> neuf. Sur 5 ans (2010-2014) la moyenne annuelle est de 135 000 m<sup>2</sup> bureaux commercialisés dont 63 000 m<sup>2</sup> neuf.

Le taux de vacance sur l'ensemble du parc existant est faible, soit environ 5% sur les 4,2 Millions de m<sup>2</sup> du parc.

Le stock de bureaux neufs se résorbe pour atteindre un niveau inférieur à 60 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher.

La demande s'oriente vers des programmes situés à proximité des transports en commun, moins énergivore et tenant compte des évolutions des modes de travail.

La programmation de Toulouse Montaudran Aerospace répond parfaitement aux attentes du marché :

visibilité en entrée d'agglomération, adresse et site identifiables;

accessibilité avec les trois sites dédiés au bus propres programmés sur la piste, la halte TER, et l'accès en automobile par trois échangeurs. La ligne Toulouse Aerospace Express complétant les deux lignes de métro existantes renforcera encore l'accessibilité du site ;

attractivité lié au pôle Aerospace Valley – pôle de compétitivité au rayonnement international – et à l'écosystème existant sur le secteur des chercheurs, des étudiants et des entreprises spécialisées dans l'industrie de pointe ;

Qualité d'usages (espaces partagés, co-working, fonctions mutualisées) ;

Performances énergétiques et technologiques (SMART GRID).

A titre de comparaison, les opérations de bureaux vides existantes à Toulouse ne répondent pas aux attentes des locataires : difficultés d'accès (transports en commun et automobile), qualités d'usages ou performances énergétiques obsolètes,...

**« Quelle est actuellement la surface de logements disponibles à la vente ou à la location sur le territoire de TOULOUSE METROPOLE ? Si ce volume est élevé, en créer de nouveaux sur la ZAC ne pose-t-il pas un problème ? »**

D'après l'INSEE, 6,9% des logements de Toulouse Métropole étaient vacants en 2012<sup>1</sup>. A titre de comparaison, ce taux est inférieur à celui de Paris (7,4% en 2012) et à celui de la France Métropolitaine (7,5%).

La métropole toulousaine se caractérise par le dynamisme de sa demande de logements du fait de son attractivité économique et de son dynamisme démographique, ce qui a pu être souligné par l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Toulousaine<sup>2</sup> et l'Observatoire Partenarial de l'Habitat en novembre 2014 dans une note sur la construction de logements.

<sup>1</sup>[http://www.aua-toulouse.org/sites/www.aua-toulouse.org/IMG/pdf/4p\\_2014\\_constneuve2013-light.pdf](http://www.aua-toulouse.org/sites/www.aua-toulouse.org/IMG/pdf/4p_2014_constneuve2013-light.pdf)

*Entre 1999 et 2009, Toulouse Métropole a connu une croissance de près de 14% de sa population<sup>3</sup>. Une croissance qui devrait se poursuivre, puisque les projections de population de l'INSEE estiment que la population de l'aire urbaine toulousaine pourrait augmenter de plus de 39% d'ici à 2042 par rapport au niveau 2007<sup>4</sup>. Le SCOT central va d'ailleurs dans le même sens en estimant que l'agglomération doit se préparer à accueillir 300 000 nouveaux habitants à l'horizon 2030.*

*Il est du devoir de la collectivité d'anticiper de telles évolutions de la démographie et d'implanter sur le territoire les logements et les infrastructures permettant d'accueillir les nouveaux arrivants de l'agglomération dans de bonnes conditions.*

*En implantant des logements sur la ZAC Toulouse Montaudran Aerospace, le projet répond donc à une véritable demande du territoire, d'autant que le secteur sera particulièrement bien doté en infrastructures de transports et d'emplois.*

*Selon l'INSEE, environ un tiers de la population de Toulouse correspond à la classe d'âge 15 - 29 ans<sup>5</sup>. Cette situation s'explique largement par l'attractivité des pôles universitaires métropolitains, qui constitue un véritable atout pour l'agglomération et qui justifie la construction de logements étudiants pour faciliter l'installation de cette population spécifique. La ZAC Toulouse Montaudran Aerospace prévoit ce type de logement dans sa programmation pour compléter l'offre du secteur sud est.*

## **Avancement de la commercialisation**

**« Comment comptez-vous procéder pour attirer des entreprises qui ont besoin de services à proximité (restauration, hôtellerie, petits commerces notamment) sachant que ces mêmes services ont besoin d'une clientèle à proximité pour venir s'installer ? »**

*Le projet prévoit 20 000 m<sup>2</sup> de commerces et services sur la ZAC. Il est notamment prévu une centralité commerçante sectorielle au Nord de la ZAC et un pôle commercial et de services au sud, en rez-de-chaussée des bâtiments situés autour du « Forum ».*

*L'attribution des premiers lots dédiés aux services et commerces se fait dans le même calendrier que l'attribution des premiers lots de bureaux, logements, bâtiments dédiés à la recherche technologique. Par exemple, d'ores et déjà, un projet de résidence universitaire est retenu pour s'installer sur le secteur du Forum. La date de livraison correspondra à la date de livraison du projet « Institut de Recherche technologique » et des bureaux construits dans le même bâtiment. Le projet pourra également compter sur le besoin en accueil courte et moyenne durée sur le secteur universitaire au-delà des limites de la ZAC.*

*Par ailleurs, la réalisation du secteur place centrale est confiée à un seul même constructeur. Par conséquent, ce secteur mixte (bureaux, logements famille et étudiants, hôtel, commerces et services en rez-de-chaussée) fera l'objet d'un phasage de réalisation cohérent pour permettre la livraison de commerces dès l'arrivée des premiers habitants et occupants. Enfin, la gestion des commerces en rez-de-chaussée sera confiée à un seul et même investisseur, ce qui permet d'anticiper la location des locaux en fonction du plan de développement commercial mis en place en fonction des besoins réels sur le secteur.*

*Ainsi, la stratégie proposée pour attirer commerces et services concomitamment à l'arrivant de premiers occupants est de répondre dès le début de l'opération à des besoins des entreprises et des habitants déjà existants autour de la ZAC. La deuxième orientation consiste à proposer une première phase de livraison cohérente qui génère une demande à laquelle de nouveaux services peuvent facilement répondre. La troisième orientation consiste à rendre attractif le territoire par des investissements publics comme l'ECA au Sud et la Halle des Machines au Nord.*

**« De quel portefeuille de pré-réservations disposez-vous ? »**

<sup>3</sup><http://www.toulouse-metropole.fr/documents/10180/4901322/Toulouse+M%C3%A9tropole+en+Chiffres+2013.pdf/7ef8731c-8205-4cda-90aa-584afffeb3b>

<sup>4</sup>[http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?reg\\_id=7&ref\\_id=18325&page=dossiers\\_etudes/dos\\_etudes\\_mp/projections\\_2011/proj\\_synthese.htm](http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?reg_id=7&ref_id=18325&page=dossiers_etudes/dos_etudes_mp/projections_2011/proj_synthese.htm)

<sup>5</sup><http://www.insee.fr/fr>

*Au total, les pré-réervations foncières au mois de juillet 2015 - secteur place centrale, résidence universitaire, bâtiment « ensemble immobilier TMA Sud » qui accueillera l'Institut de Recherche technologique Saint-Exupéry – s'élève à 100 000 m<sup>2</sup> sur les 355 000 projetés.*

### *Historique du projet*

**« Le site a-t-il fait l'objet de projets répondant à des usages sensiblement différents dans le passé ? »**

*Les projets antérieurs ne proposaient pas d'habitat et comprenaient moins d'équipements publics, de services à la population et de commerces. La projection de la future ligne Toulouse.*

#### **2.4.1.6 L'analyse de la commission d'enquête**

La commission ne peut que partager l'avis de ceux qui voient positivement l'arrivée de ce projet.

L'état d'abandon actuel de ce site n'est pas acceptable en milieu urbain, constitue une zone peu sûre et ne valorise pas les quartiers proches et la ville elle-même. Ce constat est d'autant plus négatif que ce lieu est particulièrement symbolique de l'histoire de l'aéronautique française et de la ville de TOULOUSE dont le développement ces dernières décennies découle pour beaucoup des actes fondateurs des pionniers de l'aéronautique civile qui ont œuvré là. A ce titre, il mérite une certaine « mémoire » ce qui n'a pas été le cas jusqu'à présent sur le site, c'est le moins que l'on puisse dire.

Les choix faits pour valoriser ce site sont conformes aux intérêts de la ville même si d'autres usages très différents auraient pu lui être réservés comme, par exemple, un parc des expositions ou un vaste espace de loisir.

Le projet est conforme au SCOT de l'agglomération toulousaine et les motivations avancées dans le dossier d'enquête apparaissent légitimes. Le projet est porteur d'avenir en raison du choix de constituer le pôle européen majeur de plaine Campus. Le regroupement favorisé de chercheurs, d'universitaires et d'industriels sera nécessairement générateur de synergies et d'innovations.

Le principe de mixité des fonctions (habitat/activités) est également un bon choix qui rapprochera dans certains cas l'habitat et le lieu de travail, créera une vie permanente sur le site et permettra aussi de disposer de logements temporaires pour des chercheurs, ingénieurs et techniciens non toulousains qui viendraient travailler pour une durée limitée sur le site dans le cadre d'un projet.

Le projet est moderne et aéré. Il ne sacrifie pas à une densification excessive et réserve une place importante aux espaces de loisirs et aux perspectives paysagères. Il sera positif sur ce plan pour les habitants des quartiers proches.

Il améliorera très sensiblement l'apparence de l'entrée de la ville pour les automobilistes circulant sur la rocade sud et en provenance de l'autoroute A61.

Il réduira significativement la coupure entre les quartiers situés de part et d'autre de la rocade grâce au transport public et aux liaisons douces créés pour relier ces quartiers.

Les réponses du porteur de projet sont convaincantes en ce qui concerne les stocks actuels de bureaux et de logements disponibles sur l'agglomération. Leur niveau n'est pas élevé au regard du marché en général en France et de la dynamique démographique de l'agglomération.

La commission évalue le stock de bureaux disponibles à environ 3000 postes de travail (en comptant une moyenne de 20 m<sup>2</sup> par poste) ce qui est faible pour une agglomération de l'importance de TOULOUSE.

De même, elle constate que le stock de logements disponibles ne représente que ce qui est nécessaire pour absorber 2 à 3 ans des besoins résultants du seul solde migratoire positif.

De plus, les spécificités de la ZAC et les nombreux équipements créés (voiries, transports publics, équipements sportifs et culturels, espaces verts, services et commerces...), tant pour les particuliers que pour les entreprises, seront un atout très positif pour sa commercialisation au détriment, sans doute, d'une offre concurrente de moindre qualité. La principale difficulté sera « d'amorcer la pompe » comme c'est généralement le cas dans ce type d'opérations immobilières. Cela est vrai, aussi bien pour les logements que pour les surfaces professionnelles :

- pour le logement, la situation de la ZAC de SAINT EXUPERY ne sera pas neutre. Si elle ne s'améliore pas, cela pourra constituer un frein pour les promoteurs et les acquéreurs.
- pour les entreprises, comme pour les particuliers, un minimum de services et de commerces seront nécessaires à court terme et pèseront dans la décision de venir ou non. L'implantation de l'IRT, la présence de l'institut Clément Ader et d'une façon générale l'environnement scientifique, industriel et universitaire constitueront un facteur positif dans les prises de décisions de s'implanter là plutôt qu'ailleurs.

Le porteur de projet montre que cette dynamique de la commercialisation est bien prise en compte et maîtrisée. Les engagements déjà pris par divers opérateurs et clients sont prometteurs.

La commission voit dans la ZAC de SAINT EXUPERY un danger potentiel à ne pas négliger par la collectivité. Sa réputation semble déjà négative et ce constat ne peut qu'empirer si les critiques nombreuses formulées ne font pas l'objet d'un traitement pour y répondre efficacement et durablement. Le climat actuel de la ZAC de SAINT EXUPERY pourrait fragiliser la commercialisation de la ZAC TMA. En ce qui concerne le pourcentage de logements sociaux, la commission confirme que le responsable de projet a précisé lors de la réunion d'information du 27/06/2015, qu'en raison d'une mutualisation de ce pourcentage sur un secteur plus large, le pourcentage effectif de logements sociaux de la ZAC TMA ne serait que de l'ordre de 10% sans pour autant que la loi Duflot ne soit pas respectée.

La commission estime également que le volet routier du projet est conçu à minima comme elle le développe dans son thème 4, ci-après. La ZAC ne doit pas être une enclave dans la ville mais lui être totalement intégrée ce qui implique une totale perméabilité à la circulation automobile ce qui n'est pas être entièrement le cas.

## **Thème 2 – Le programme de la ZAC, sa volumétrie, ses formes urbaines**

## 2.4.2 - Thème 2 – Le programme de la ZAC, sa volumétrie, ses formes urbaines

### 2.4.2.1 Rappel du dossier d'enquête

La commercialisation intégrale de la ZAC permettrait :

- de créer environ 6000 emplois nets pour l'agglomération toulousaine ;
- de loger de l'ordre de 2000 habitants.

Sa programmation est soumise à plusieurs contraintes physiques fortes :

- volonté de préserver la piste qui est le prolongement de la piste historique classée au titre des monuments historiques ;
- risque que la ZAC présente l'aspect d'un long couloir fermé en raison de sa forme étroite et allongée ;
- présence d'infrastructures de transport limitant les communications avec l'environnement urbain et constituant une source importante de bruit :
  - . l'autoroute A620 coté sud-ouest sur toute sa longueur ;
  - . la voie ferrée TOULOUSE –NARBONNE coté nord-est sur toute sa longueur également ;
  - . l'échangeur routier du PALAYS coté sud.

Les constructions projetées prennent en compte ces contraintes :

- en conservant la piste qui deviendra l'artère centrale de la ZAC, ouverte à la circulation des piétons, des modes doux et des transports publics ;
- en proposant une disposition « en quinconce » des bâtiments situés de part et d'autre de la piste permettant de limiter fortement l'effet couloir ;
- en plaçant les immeubles de bureau, recherche, enseignement, laboratoires... en premier rang face à l'A620 de façon à protéger du bruit les immeubles d'habitation qui seront situés à l'est de la piste. Coté nord-est, les immeubles d'habitation seront protégés de la voie ferrée par les bâtiments existants qui seront maintenus ou des bâtiments créés comme un parking en silos ;

Les constructions envisagées totalisent une surface de planchers de 355 000 m<sup>2</sup> se répartissant en :

- enseignement et recherche : 50000 m<sup>2</sup> ;
- commerces et services : 20000 m<sup>2</sup> ;
- activités tertiaires : 190000 m<sup>2</sup> ;
- logements : 80000 m<sup>2</sup> (soit environ 800 logements familiaux et 400 logements étudiants) ;
- équipements publics : 15000 m<sup>2</sup>.

Les espaces non construits, outre les voiries nécessaires aux divers modes de déplacement, seront dédiés à :

- 2 terrains de grands jeux (foot et rugby) avec club house et vestiaires ;
- 1 gymnase (rénovation d'un gymnase Air France existant ou son remplacement par un nouveau) ;
- 1 centre de loisirs ;
- des espaces paysagers de loisir et promenade ;
- la gestion des eaux pluviales.

La hauteur moyenne des bâtiments variera de 9 à 35 mètres (9 à 25 pour les immeubles comportant des logements familiaux) mais certains d'entre eux pourront atteindre des hauteurs très élevées, conformément aux dispositions de l'OAP de MONTAUDRAN (pièce G du dossier page 54) :

- 1 bâtiment de 60 mètres au nord de la ZAC destiné au logement étudiant ;
- 5 bâtiments (exclusivement tertiaires) de 100 mètres au sud de la ZAC. Le projet présenté au public n'en comporte qu'un seul baptisé « fenêtre sur piste » juste au nord de la LMSE.

La répartition générale des fonctions peut se résumer de la façon suivante :

- 2 centralités commerciales l'une au nord et l'autre au sud du site ;
- des immeubles d'habitation principalement dans la partie nord du site et tous à l'est de la piste ;
- des équipements publics également situés dans la partie nord ;
- des activités à vocation scientifique sur le flanc sud-ouest de la piste tout le long de l'A620.
- des activités scientifiques et universitaires au sud.
- trois espaces verts majeurs : les jardins de la ligne au nord (hors ZAC), le parc sportif au centre et le parc sud au sud.

#### **2.4.2.2 Les avis réglementaires**

L'Autorité environnementale a estimé que les principes d'intégration paysagère restent très généraux.

Aucune autre observation n'a été formulée sur ce thème

#### **2.4.2.3 Les observations du public**

*L'essentiel des contributions sur ce thème porte sur la densification et la hauteur des bâtiments.*

##### Observations sur la densité

- il faut éviter une trop grande densification, les immeubles sont trop près les uns des autres ;
- la densité des constructions (délirante pour une contribution), la présence de tours, conduisent à refuser ce projet dans son ensemble tant il paraît contraire aux principes de vie paisible en communauté. Pas de nouveau Mirail avec toutes les conséquences sociales, économiques et environnementales ;
- la densité de population du quartier ayant largement évoluée, il est plus sage de stopper les constructions d'habitat ;
- 1200 logements, 5000 emplois, c'est trop ;

##### Observations sur la hauteur des bâtiments

- il est difficile de comprendre où se situent les bâtiments de 35m, 60m ou 100m. Serait-il possible d'éditer un plan faisant apparaître la localisation des immeubles de grande hauteur ? TOULOUSE METROPOLE doit présenter le projet précis de toutes les constructions y compris des tours ;
- les hauteurs des bâtiments pourraient être plus élevées compte tenu de l'absence de voisinage à proximité ;
- les immeubles sont trop hauts. 3 étages maximum ;
- pas de tours sur la ZAC qui sont contraires au style d'urbanisme toulousain. Et surtout pas de bureaux vides ;
- des immeubles de grande hauteur sont-ils opportuns compte tenu de leur coût et des diverses contraintes et sujétions auxquels ils sont soumis ? Une tour à la rigueur comme effet signal ;

- le projet ne présente qu'une tour de 100 mètres mais les possibilités autorisées par le PLU sont plus importantes ;

- TOULOUSE peut entrer dans le 21ème siècle sans ressembler à La Défense. Les tours prévues ne correspondent pas du tout à l'image que véhicule la ville au point de vue technologique et recherche scientifique. Des tours de 100 mètres la défigureront ;

#### Autres observations

- une contribution critique le fait que les bâtiments soient sous la prédominance réductrice du rectangle contrairement aux constructions du passé qui comportaient dans leurs façades de nombreuses figures géométriques différentes. Elle suggère que les façades des immeubles à construire comportent un minimum d'homogénéisation entre eux et déclinent des motifs rappelant la mémoire du lieu ou les savoir faire toulousains, par exemple des formes de nuage (contribution par mail de Laurence ALAGILLE difficile à résumer) ;

- il serait mieux que la piste soit engazonnée plutôt que de conserver un ruban de 30 mètres sur 2 kilomètres bétonné ;

- dans la partie sud du chemin CARROSSE, l'avant projet initial ne comprenait que des bâtiments destinés à la recherche et à l'enseignement supérieur (pas d'habitations). Pourquoi un tel changement ?

- pourquoi faire appel à des cabinets parisiens pour des projets toulousains ?

- le développement du réseau télécom/adsl/fibre est-il prévu pour supporter l'accroissement de la population ?

#### **2.4.2.4 Les questions complémentaires de la commission**

- combien existe-t-il d'immeubles dépassant 50 mètres à TOULOUSE ? Quelle conséquence la construction de tels immeubles aurait-elle pour les pompiers et la sécurité en général ?

- le choix de conserver le revêtement de la piste en l'état est surprenant car il n'a rien d'ancien ? Combien de temps pourra-t-il durer ? Qu'est-t-il prévu en cas de nécessité de le refaire en totalité ou en partie ? L'infrastructure du transport public en site propre ne va t-elle pas en faire disparaître une partie ?

#### **2.4.2.5 Les réponses du porteur de projet**

### ***Densité de la ZAC***

*Trois questions traduisent l'inquiétude vis-à-vis de la densité des constructions de la ZAC :*

**« Il faut éviter une trop grande densification, les immeubles sont trop près les uns des autres » « densité des constructions délirante, la présence de tours, conduisent à refuser ce projet dans son ensemble tant il paraît contraire aux principes de la vie paisible en communauté. Pas de nouveau Mirail avec toutes les conséquences sociales, économiques et environnementales. »**

**« La densité de population du quartier ayant largement évoluée, il est plus sage de stopper les constructions d'habitat. »**

**« 1200 logements, 5000 emplois, c'est trop. »**

*Les 355 000 m<sup>2</sup> totaux de surface de plancher sont divisés comme suit :*

*- 190.000 m<sup>2</sup> de surface de plancher de tertiaire*

- 50.000 m<sup>2</sup> de surface de plancher de recherche et d'enseignement supérieur
- 20.000 m<sup>2</sup> de surface de plancher de commerces et services
- 15.000 m<sup>2</sup> de surface de plancher d'équipements publics
- 80.000 m<sup>2</sup> de surface de plancher d'habitat.

Le projet accorde une large place aux espaces publics, propices à l'apaisement et à un cadre de vie agréable pour les habitants et les utilisateurs du site.

Si l'on se réfère au SCOT en vigueur dans l'agglomération, le territoire de la ZAC Toulouse MontaudranAérospatiale est situé dans le cœur d'agglomération (figure 1). Cette situation conduit à des objectifs à atteindre en matière de densité de logements et d'emplois.

A titre de comparaison le découpage INSEE de l'IRIS du secteur Saint-Rome dans le cœur de Toulouse (incluant la place du Capitole et le Square Charles de Gaulle) comprend 2545 logements (données 2011) pour un peu moins de 16,2 hectares, soit une densité de 157 logements par hectare.

Le nombre de logements à l'hectare sur les secteurs de la ZAC dédiés au logement est compris entre 60 et 70. Par ailleurs, il respecte les préconisations du SCOT.

En termes d'emploi, les prévisions pour la ZAC sont de 89 emplois par hectare. L'implantation d'activités économiques dans ce secteur est le reflet de son attractivité et contribuera à maintenir l'attractivité de Toulouse. Grâce à l'installation d'ores et déjà confirmée d'activités de recherche de pointe, le territoire de Plaine Campus dont fait partie la ZAC Toulouse MontaudranAérospatiale a l'ambition de devenir la référence mondiale en matière de recherche aéronautique et aérospatiale.

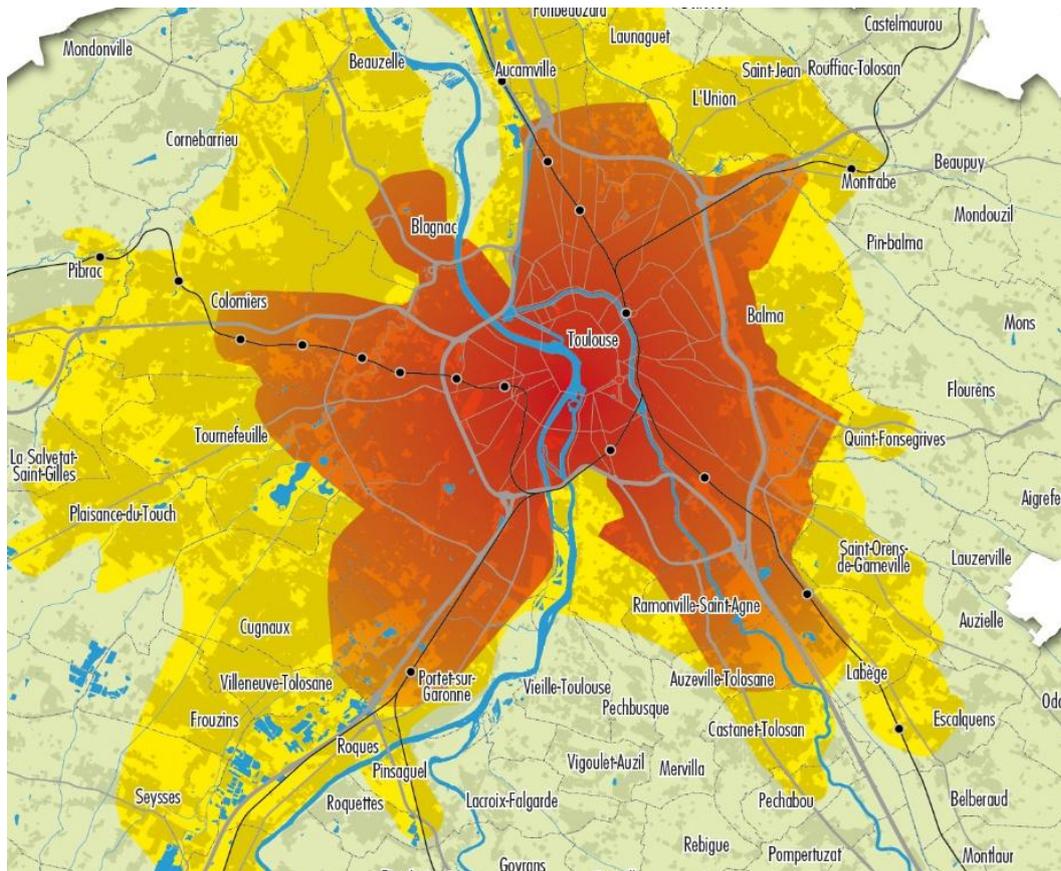
Ainsi, la variété des formes urbaines et la qualité des espaces publics participeront à la qualité du cadre de vie, tout en proposant de répondre aux besoins des habitants de se loger et de travailler. La contribution du futur quartier Toulouse MontaudranAérospatiale à l'accueil d'habitants est très modeste. Elle ne peut pas être comparée aux grands ensembles des années 60 qui comprenaient plusieurs dizaines de milliers d'habitants.

#### Densités brutes (recommandations)

Territoires mixtes	Densité Individus <sup>(1)</sup> / Ha	Nombre de Logts / Ha	Nombre d'emplois / Ha	Mode	Zone d'influence (de part et d'autre de l'axe)
Cœur d'agglomération	200	70	45	Tous modes	
	Densités moyennes				
Ville intense (hors cœur d'agglom.)	200	70	45	Méto	600 m
	Densités moyennes			Tram	500 m
	140	50	30	Gare	600 m
	Densités moyennes			BHNS <sup>(2)</sup>	400 m
100	35	20	Autres territoires de la Ville intense		
Densités moyennes					
Développement mesuré	55	15	10	Pôles de services et noyaux villageois	
	Densités moyennes			Hors pôles de services et hors noyaux villageois	
	30	10	–		
	Densités maximales				

(1) Habitant + emploi.

(2) Bus à Haut Niveau de Service.



- Cœur d'agglomération [*Prescriptif*]
- Ville intense [*Prescriptif*]
- Développement mesuré [*Prescriptif*]
- Espace urbanisé
- Voiries principales
- Réseau ferré et gares

### **Tableau et carte des densités extraits du SCOT**

## **Hauteur des bâtiments**

**Une personne remarque qu'il est difficile de comprendre où se situent les bâtiments de 35m, 60m ou 100m. Serait-il possible d'éditer un plan faisant apparaître la localisation des immeubles de grande hauteur ? TOULOUSE METROPOLE doit présenter le projet précis de toutes les constructions y compris des tours.**

*Le projet prévoit un seul bâtiment qui avoisinera les 100 m de haut. Il s'agit d'un bâtiment de bureaux (avec commerces en rez-de-chaussée) situé à l'extrémité sud de la piste Air France (« Fenêtre sur Piste »). Ce bâtiment sera un signal dans le paysage en entrée d'agglomération. A l'opposé, à l'extrémité Nord de la ZAC, donnant sur la place commerciale et culturelle, un autre bâtiment « émergera » par rapport aux autres bâtiments, sans toutefois dépasser les 13 étages (inférieur à 60 m). Les autres bâtiments n'excéderont pas 8 étages et seront inférieurs à 35m. Les quartiers d'habitat connaîtront une diversité de hauteurs, variant de 2 à 7 étages. Les hauteurs en cœur de quartier seront plus basses.*



### **Plan de situation des immeubles de plus de 50m sur la ZAC Toulouse MontaudranAérospace**

**Des remarques contradictoires ont été déposées concernant la hauteur des bâtiments en général : « Les hauteurs des bâtiments pourraient être plus élevées compte tenu de l'absence de voisinage à proximité » et « les immeubles sont trop haut. 3 étages maximum »**

La répartition du programme sur les 56,3 ha de ZAC est le résultat de la conception du projet urbain selon critères urbains, paysagers et techniques. En l'occurrence, le site de la ZAC Toulouse MontaudranAérospace se situe en entrée d'agglomération. L'étude d'impact sur l'environnement et ses compléments (Cf. p170) précise les enjeux de traitements de l'entrée de ville d'un point de vue paysager. L'effet « vitrine » recherché d'une part, ne peut être obtenu qu'en implantant des bâtiments de bureaux de hauteur suffisante (R+6/R+8) le long de la rocade. Cette hauteur permet en outre de protéger le cœur du quartier des nuisances sonore de la rocade.

De même, les bâtiments implantés le long de la piste doivent être à l'échelle de ce monument de 30 m de larges, et créer une véritable avenue piétonne, cycles et transports en commun.

Le quartier d'habitat connaît une grande variété de formes urbaines. Les constructions autour des espaces publics de grandes tailles comme la place commerçante et le parc sportif atteindront 7 à 8 étages. Le cœur de quartier plus résidentiel comprendra notamment des bâtiments de deux étages.

Par ailleurs, les hauteurs modérées permettent de maintenir suffisamment d'emprise au sol afin d'aménager des espaces publics de qualité tel que le parc urbain de plus de 2ha au sud de la LMSE, le parc sportif de 4ha au cœur de l'opération accueillant équipements sportifs et aires de jeux, la conservation et la valorisation de la piste existante, le forum et la place commerçante. Le parc d'agrément au cœur du campus d'innovation de 2 ha amènera fraîcheur et végétation au profit de tous les riverains.

### **Les tours et immeubles de grande hauteur**

**Une remarque souligne le fait que « le projet ne présente qu'une seule tour de 100 m alors que le PLU laisse des possibilités plus importantes ». A l'inverse, une contribution précise que « les tours sont contraires au style d'urbanisme toulousain », une autre que « Toulouse peut entrer dans le 21ème siècle sans ressembler à La Défense. Les tours prévues ne correspondent pas du tout à l'image que véhicule la ville au point de vue technologique et recherche scientifique. Des tours de 100 m la défigureront ; Une autre personne s'interroge « Des immeubles de grande hauteur sont-ils opportuns compte tenu de leur coût et des diverses**

***contraintes et suggestions auxquels ils sont soumis ? Une tout à la rigueur comme effet signal ».***

*La ZAC et le projet urbain qu'elle réalise ne comprennent qu'une seule tour d'activité économique de hauteur maximale 100m et un seul immeuble de logements, de commerces et de services pouvant atteindre 60m de haut maximum.*

*Le plan local d'urbanisme adapté préalablement à l'enquête publique est compatible avec le projet urbain de la ZAC et donne des possibilités complémentaires pour faciliter les évolutions notamment de la position de la tour en fonction des contraintes propres à chaque programme important. L'introduction de l'orientation d'Aménagement et de Programmation et le nombre de possibilités de tour de 100 mètres a fait l'objet d'une enquête publique spécifique. Cette information a été donnée dans l'étude d'impact du présent dossier d'enquête publique en toute transparence comme un élément de contexte. Le présent dossier de mise en compatibilité du PLU ne soumet pas l'introduction d'éléments nouveaux sur le sujet.*

*La tour de 100 mètres et plus globalement le Sud de Toulouse MontaudranAérospace ne comprend aucun habitant riverain. Par ailleurs, le Sud de la ZAC Toulouse MontaudranAérospace s'inscrit en entrée de la Métropole toulousaine dans l'axe des perspectives qu'ouvrent les trois sections de voies rapides convergeant au Palays : la section Lespinet-Palays de l'A620, la section de périphérique Est et l'autoroute A61 venant de Narbonne. Le Sud de la ZAC Toulouse Métropole Aérospace se trouve le long des itinéraires routiers et ferroviaires nationaux et internationaux tels que Bordeaux – Barcelone, Bilbao – Marseille, Bordeaux – Milan ou Toulouse – Lyon. Plusieurs centaines de milliers de personnes se déplacent quotidiennement à travers ce territoire du Sud toulousain. Elle est donc très visible. De nombreuses villes de par le monde ont souhaité enrichir le paysage urbain par de telles constructions comme Barcelone avec la tour Agbar, Londres avec le Gherkin mais aussi Paris, Lyon ou Marseille. Cet immeuble peut être un jalon ou un signal participant à l'identification de l'entrée dans la métropole et valoriser son paysage urbain. Depuis l'ensemble des quartiers longeant la piste, cette construction permettra d'identifier spécifiquement la vocation Sud du territoire. Ce bâtiment, tout comme le bâtiment le long de la place participera au jalonnement de cette immense perspective urbaine que forme la piste.*

*La concrétisation de cette orientation pourra se faire avec le renforcement de l'attractivité du territoire économique du territoire toulousain et celle en particulier du Sud de Toulouse MontaudranAérospace. L'installation d'acteurs majeurs de l'économie comme l'Institut de Recherche Technologique Saint Exupéry ou le renforcement de la desserte transport en commun y contribuent.*

*Ce type de bâtiment se construit sur la base d'un bilan financier que porte un investisseur spécifique. Le coût du bâtiment n'impacte pas le bilan de la ZAC, ni les financements de Toulouse Métropole. Aucun investisseur, aujourd'hui, ne fait construire ce type de bâtiment sans une proportion significative de commercialisation. Ce type de construction intéresse des entreprises spécifiques et peut être susceptible d'attirer des acteurs économiques extérieurs à Toulouse ou de réponse à des besoins de rayonnement de société en croissance.*

*Ce type de construction propose des locaux aux atouts atypiques pouvant répondre à une demande complémentaire à celle des clients principaux comme des lieux de réception, de séminaire, de restauration ou d'hôtellerie valorisant les points de vue qu'offrent la hauteur du bâtiment.*

***« Combien existe-t-il d'immeubles dépassant 50 mètres à TOULOUSE ? Quelle conséquence la construction de tels immeubles aurait-elle pour les pompiers et la sécurité en général ? »***

*Il existe 17 immeubles de plus de 50m construits à Toulouse.*

*Les règles de construction d'immeuble de plus de 50m vis-à-vis de l'intervention des pompiers dépendent du type de bâtiment.*

*Pour les logements :*

*Si le niveau du plancher bas du dernier niveau se situe au-dessus de 50m par rapport au niveau le plus haut du terrain utilisable par les secours, l'immeuble est classé « Immeuble de Grande Hauteur ». Il n'y en aura pas sur la ZAC Toulouse MontaudranAérospace.*

*L'immeuble de logement le plus haut, situé sur la place commerciale et culturelle, aura son dernier niveau accessible en dessous de ce seuil. Cet immeuble répondra probablement en fonction de la mixité de sa programmation à la réglementation des immeubles de catégorie «4ème famille ». D'autres catégories d'immeubles correspondant à des hauteurs inférieures de bâtiment existeront aussi.*

*Pour les bureaux :*

*Un seul bâtiment de bureau (la fenêtre sur piste) est considéré comme « Immeuble de Grande Hauteur (I.G.H.) » au regard de la réglementation incendie. Le niveau du plancher bas du dernier niveau se situera au-dessus de 28 m. Les principales conséquences sont définies dans le Code de la Construction et de l'Habitation par l'Arrêté du 30 décembre 2011 portant règlement de sécurité pour la construction des immeubles de grande hauteur et leur protection contre les risques d'incendie et de panique.*

*Globalement, la réglementation impose graduellement en fonction des classements des moyens de défense présents sur l'espace public (poteaux incendie, débits, pression d'eau, distance maximale bâtiment au regard des poteaux, voie engin, voie échelle, la présence de centre de défense incendie...) et sur les bâtiments (colonne sèche ou humide en fonction des hauteurs des niveaux,...) et les aménagements privés (voie échelle, voie engin,...) permettant d'assurer la défense incendie en fonction du risque incendie présent sur les parcelles.*

*Les exigences sur l'espace public seront réalisées par l'aménageur qui les fait vérifier à chaque étape de leur conception, celles s'appliquant à la parcelle privée seront réalisées par le maître d'ouvrage du bâtiment et des aménagements privés aux abords. Les aménagements atypiques sur l'espace public font l'objet de réservations foncières. Les engagements financiers spécifiques ne sont engagés qu'après la première phase de commercialisation des immeubles le justifiant.*

## **Choix urbains, architecturaux et paysagers**

***Une personne critique le fait que les bâtiments soient sous la prédominance réductrice du rectangle contrairement aux constructions du passé qui comportaient dans leurs façades de nombreuses figures géométriques différentes. Elle suggère que les façades des immeubles à construire comportent un minimum d'homogénéisation entre eux et déclinent des motifs rappelant la mémoire du lieu où les savoir-faire toulousains, par exemple des formes de nuage (contribution par mail de Laurence ALAGILLE difficile à résumer).***

*Les images proposées dans le dossier d'enquête sont des plans d'implantations ou des volumétries de principe, qui traduisent les orientations d'implantations proposée (alignements, césures ou continuités bâties, diversité des hauteurs). OPPIDEA, avec l'appui des urbanistes coordonnateurs de la ZAC, remettra à chaque constructeur et architecte désireux de construire sur la ZAC un cahier des prescriptions architecturales, urbaines et paysagères, qu'il faudra respecter (c'est une pièce du permis de construire). Ces prescriptions permettront d'harmoniser les constructions entre elles (volumétrie, hauteur, positionnement des accès, matériaux). Chaque projet de bâtiment ou îlot fera l'objet d'un « concours » sous la forme de note d'intention ou d'esquisse. L'architecture de chaque bâtiment et le dessin des façades reste donc à préciser avec les porteurs de projet. La mémoire du lieu sera fortement valorisée sur le site avec le projet Piste des Géants comprenant la réhabilitation du château Espinet Raynal avec des espaces culturels et muséographiques, les Jardins de la Ligne, la requalification de la piste et un parcours culturel sur la globalité du site.*

***« Il serait mieux que la piste soit engazonnée plutôt que de conserver un ruban de 30 mètres sur 2 kilomètres bétonné. »***

*Une partie de la piste existante (hors ZAC TMA – sur le secteur ZAC Saint-Exupéry) sera végétalisée sur ses abords, le long des immeubles d'habitation de la ZAC Saint-Exupéry. Cette*

partie de la piste est inscrite à l'inventaire des monuments historiques. Il est impossible de détruire le tarmac. La végétalisation de deux bandes de 7m et 4m, soit plus du tiers de la largeur de la piste, a été accordée car impactant des zones déjà démolies de la piste.

Comme les reconversions similaires ailleurs dans le monde le montrent, les pistes aéroportuaires peuvent devenir des espaces de promenades et de jeux atypiques. Toulouse ayant fait sa croissance économique sur l'aéronautique, la valorisation de ce monument horizontal est un legs patrimonial du 20<sup>ème</sup> siècle dans sa globalité.

Dans le périmètre de la ZAC Toulouse MontaudranAerospace, l'emprise de la piste sera le support de déplacements doux : transports en commun en site propre sur 6 m de large, déplacements des piétons, des personnes à mobilité réduite - une piste totalement enherbée ne serait pas du tout accessible au PMR et ne répondrait donc pas aux attentes de la loi - et des cyclistes, événements périodiques (marchés, spectacles de rues avec la compagnie de la Machine) sur le reste de la largeur. Des « quinconces » paysagées et largement plantées seront aménagés le long de la piste, en domaine public et privé.

**« Le choix de conserver le revêtement de la piste en l'état est surprenant car il n'a rien d'ancien ? Combien de temps pourra-t-il durer ? Qu'est-t-il prévu en cas de nécessité de le refaire en totalité ou en partie ? L'infrastructure du transport public en site propre ne va t-t-elle pas en faire disparaître une partie ? »**

Sur la partie inscrite de la piste (ZAC Saint-exupéry), le revêtement est inscrit à l'inventaire des monuments historiques : il doit donc être conservé.

En cohérence avec cette orientation d'aménagement fixée par le conservateur des monuments historiques sur la partie inscrite, le concepteur de l'espace public a proposé un aménagement valorisant la mémoire du lieu y compris de son histoire contemporaine : celle liée au site de maintenance d'Air France. Comme des exemples en Europe ou à travers le monde le montrent, la reconversion des sites aéroportuaires peuvent devenir des espaces de promenades et de jeux atypiques. Toulouse ayant fait sa croissance économique sur l'aéronautique, ce monument horizontal est un legs patrimonial du 20<sup>ème</sup> siècle dans sa globalité. Il sera support de jeux graphiques qui rappelleront le langage aéronautique (peintures présentes sur les sites aéroportuaires).

Le revêtement pourra faire l'objet de reprises par tronçons cohérents en fonction des besoins techniques et des usages qui restent à projeter sur le site.

## **Elaboration du projet**

**« Dans la partie sud du chemin CARROSSE, l'avant-projet initial ne comprenait que des bâtiments destinés à la recherche et à l'enseignement supérieur (pas d'habitations). Pourquoi un tel changement ? »**

L'évolution de la programmation et l'intégration d'habitat ont fait l'objet d'une concertation ouverte en juin 2011, de très nombreuses réunions de concertation et d'un bilan approuvé par le Conseil Communautaire de Toulouse Métropole en février 2012. Cette orientation doit contribuer à équilibrer la vie sur ce territoire en favorisant une présence humaine tous les jours de la semaine, y compris le samedi et dimanche, et tous les mois de l'année, y compris en juillet et en août. Cette orientation a favorisé le développement d'équipement au bénéfice aussi des habitants actuels ainsi que le développement des services notamment de transport en commun. La deuxième concertation réglementaire développée de novembre 2012 à juin 2013 a confirmé cette diversité de vocation et le rééquilibrage du fonctionnement de ce quartier.

**« Pourquoi faire appel à des cabinets parisiens pour des projets toulousains ? »**

Les marchés publics, notamment pour les études urbaines, imposent la mise en concurrence. L'intérêt du sujet a permis à Toulouse Métropole de bénéficier de candidatures, y compris étrangères, de très grande qualité. Parmi les 3 mandataires sélectionnés pour concourir, deux

*grands prix d'urbanisme ont été sélectionnés par le jury et un cabinet belge de renommée internationale.*

*Suite aux esquisses faites pendant la période de mise en concurrence, l'équipe sélectionnée par le pouvoir adjudicateur a été SEURA/OLM/ARCADIS.*

*L'origine géographique de candidat n'étant pas un critère de sélection, seul un constat a posteriori révèle que le bureau d'études ARCADIS est une entreprise implantée dans l'agglomération.*

*Par ailleurs, de nombreux architectes sont appelés à intervenir en tant que maîtres d'œuvre des bâtiments. Compte tenu de la diversité de maîtres d'ouvrage et de la qualité des architectes toulousains de nombreuses constructions leur seront probablement attribuées pour leurs compétences et non pas en raison de leurs origines géographiques. L'Espace Clément Ader, le premier bâtiment construit au cœur du campus d'innovation, le bâtiment de Toulouse Montaudran Aerospace Sud à venir et la résidence universitaire ont été attribués à des architectes de l'agglomération toulousaine.*

**« Le développement du réseau télécom/ADSL/fibre est-il prévu pour supporter l'accroissement de la population ? »**

*Dans le cadre de l'aménagement le ZAC Toulouse MontaudranAéropsace, les ouvrages nécessaires à l'extension du réseau télécom/ADSL/Fibre sont prévus sous voirie. Ils sont dimensionnés pour accueillir l'ensemble des nouvelles activités et logements. Les opérateurs pourront, dès la livraison des bâtiments, étendre leur offre et desservir la zone.*

#### **2.4.2.6 L'analyse de la commission d'enquête**

La commission considère que la densité du projet est raisonnable dans la mesure où le nombre d'habitants prévu à l'hectare sera voisin de ce qu'il est en moyenne à TOULOUSE actuellement, soit 37 habitants et que le COS, qui s'établit à 64%, est normal pour une ZAC diversifiée.

Si l'on exclut les 2 tours envisagées (60 et 100 mètres), elle estime raisonnable les hauteurs prévues pour les bâtiments compte tenu du modernisme recherché, des objectifs de densification établis par le SCOT, de l'aération de l'ensemble et de l'absence de voisinage à proximité des bâtiments à construire.

La réponse du porteur de projet la laisse sceptique sur l'utilité de tours de 60 et 100 mètres justifiée seulement par un « effet signal ». Il s'agit d'un concept relativement vague dont l'application à la ZAC n'est pas indispensable. Tel qu'il est présenté, il lui semble insuffisamment démontré et a surtout pour objet de justifier des hauteurs très au dessus de ce qui existe en général à TOULOUSE. Elle ne voit cependant pas de contre-indication majeure à l'édification de tours de cette hauteur dès lors qu'elle ne génère ni gêne particulière pour le voisinage actuel ni de difficultés ou coûts inutiles (législation IGH, conséquences sur la circulation ....).

Elle partage l'avis de ceux qui estiment que les grandes hauteurs ne sont pas conformes au style toulousain actuel. Il ne lui semble pas indispensable de reproduire de ce qui s'est fait ailleurs mais utile, en revanche, de s'appuyer sur les points positifs et distinctifs de la ville actuelle. La grande hauteur devrait faire l'objet d'une réflexion globale qui en dégagerait une philosophie et des règles pour son application éventuelle à TOULOUSE.

La réponse du porteur de projet à la question de la commission permet de constater qu'il existe 17 immeubles de plus de 50 mètre de hauteur à TOULOUSE ce qui est faible mais minimise l'argumentation liée aux contraintes de la législation sur la sécurité incendie des immeubles de grande hauteur qui est déjà en application à TOULOUSE.

La commission considère que le dossier d'enquête, les informations communiquées dans les

réunions publiques et la réponse ci-dessus affirment nettement qu'il n'y aurait que deux tours, l'une de 100 mètres au sud et une de 60 mètres au nord. Pour ne pas tromper le public, elle estime donc que ces deux tours de plus de 50 mètres de haut constituent un maximum à ne pas dépasser malgré les possibilités qu'offre l'OAP de MONTAUDRAN. D'ailleurs s'il y avait 5 tours de 100 mètres, la densité de la ZAC serait beaucoup plus élevée, en modifierait très sensiblement l'économie et les impacts et rendrait sans doute impossible la gestion des déplacements sans infrastructures supplémentaires.

La commission émettra dans ses conclusions une réserve visant à limiter à 1 le nombre de tours pouvant atteindre 100 mètres au sud de la ZAC (au lieu de 5).

Elle partage l'idée avancée par une contribution d'une certaine continuité entre les immeubles à réaliser, un esprit de famille en quelque sorte résultant de la déclinaison de thèmes communs. Trop de réalisations récentes n'ont aucune personnalité propre, simple juxtaposition de constructions sans aucun fil conducteur (BORDEROUGE par exemple) ou au contraire répétition morne des mêmes bâtiments sans nuance (SAINT EXUPERY par exemple).

La tour de 100 mètres, tout en étant en cohérence avec le reste des constructions, devrait éviter la banalité et exprimer la spécificité aéronautique de TOULOUSE.

La commission n'approuve pas le choix du porteur de projet de conserver le revêtement actuel de la piste qui n'a rien d'historique et est en mauvais état. Son aspect ne sera pas à la hauteur des ambitions du projet. Le principe de la conservation du revêtement imposé par l'architecte des bâtiments de France pour la partie classée de la piste n'oblige pas le porteur de projet à faire de même sur la ZAC TMA. D'autres solutions permettant de bien montrer et délimiter l'espace de la piste auraient, sans doute, permis d'obtenir un bien meilleur résultat esthétique tout en préservant sa mémoire. Le coût a probablement compté dans la décision et cela semble dommage à la commission.

La commission n'a pas de commentaires à faire sur les autres réponses du responsable de projet qui répondent complètement aux questions du public.

## **Thème 3 – Le périmètre d'utilité publique et les expropriations envisagées**

### **2.4.3 - Thème 3 – Le périmètre d'utilité publique et les expropriations envisagées**

#### **2.4.3.1 Rappel du dossier d'enquête**

L'état parcellaire joint au dossier d'enquête fait ressortir que le projet impliquerait la cessibilité partielle ou totale de 94 parcelles concernant 19 propriétaires différents (les indivisaires comptant pour 1) pour une contenance cumulée d'environ 42 hectares. 10 d'entre eux sont des propriétaires privés représentant ensemble une surface d'environ 1,9 hectares.

#### **2.4.3.2 Les avis réglementaires**

Aucun avis n'a été émis sur ce thème.

#### **2.4.3.3 Les observations du public**

les avocats de la SCI BALMA (?) et de la SCCV V3J Promotion, propriétaires des parcelles AM47, 51, 52, 53, 55 et 83, émettent toutes réserves sur l'utilité publique du demi rond-point envisagé au droit de leurs parcelles. Le fonctionnement de la société PEUGEOT, qui est locataire de la parcelle AM 55, serait fortement impacté (suppression de places de stationnement et impossibilité de faire le tour de l'immeuble en voiture comme actuellement). De même, l'expropriation partielle de la parcelle 47 supprimerait presque entièrement le jardin d'enfant de la crèche. Si le projet est maintenu en l'état, ils demandent une expropriation totale des parcelles listées ci-dessus ;

- les témoins de JEHOVAH souhaitent que l'indemnisation de l'expropriation partielle dont ils feraient l'objet dans le cadre du projet (parcelle AI41) se fasse par compensation avec la parcelle limitrophe dont TOULOUSE METROPOLE serait propriétaire (parcelle AI43)? Ils souhaiteraient que la compensation prenne d'ores et déjà en compte l'expropriation supplémentaire dont ils feraient l'objet en cas d'ouverture de la trémie CARROSSE à la circulation automobile. Ce supplément de parcelle est inclus dans un ER dont ils ne connaissent pas l'emprise ;

- la SCI de l'HERS MONTAUDRAN (propriétaire de la parcelle AM106) demande des précisions sur l'expropriation dont elle ferait l'objet qui impacterait sont portail et ses clôtures, les compteurs, et un pin parasol répertorié... Elle demande des précisions sur les conditions d'indemnisation. Dans l'attente de ces éléments, elle s'opposera au projet par toutes voies de droit ;

- la SCI du PAYSSAT est propriétaire de la parcelle AM 68 sur laquelle est implanté un bâtiment exploité par la société PEYRE qui y emploie 60 salariés. Le fonctionnement de cet établissement nécessite impérativement 2 accès (actuellement rue VEDRINES et chemin PAYSSAT). En l'état, le projet de trémie PAYSSAT nécessite l'expropriation partielle de la parcelle AM68, condamnant son accès chemin PAYSSAT.

Elle demande :

- soit que des conditions identiques d'accès lui soient garanties ;  
- soit la translation du projet sur la parcelle AM37, propriété de TOULOUSE METROPOLE qui éviterait tout besoin d'expropriation de sa parcelle AM68 ;

- monsieur Jean DAURAN-BEDIN, propriétaire de la parcelle AI8 (loué par la CEMEX), souhaite connaître la raison de l'expropriation envisagée de sa parcelle et son classement actuel dans la PLU et s'inquiète des risques d'un contentieux engagé par son locataire ;

- la SCI HARMONY, propriétaire de la parcelle AM118, dit avoir un accord avec TOULOUSE METROPOLE pour échanger les 250 m<sup>2</sup> d'expropriation dont ils feraient l'objet par une surface équivalente en mitoyenneté de leur parcelle. Or, ils ont reçu, dans le cadre de l'enquête, un courrier faisant état d'une expropriation de 450 m<sup>2</sup>. Compte tenu des besoins d'agrandissement

de leur locataire, ils demandent un échange de cette surface dans le même esprit. Ils souhaitent également bénéficier d'un accès au ring est de la ZAC.

- le directeur de la SNAAM, constatant que le rectangle empiétant sur ses terrains ne fait l'objet d'aucun usage dans le projet soumis à enquête (abandon du projet de passerelle pour les piétons), demande s'il peut être retiré du périmètre de la ZAC ? Sinon, quelles conséquences juridiques et autres son maintien dans la ZAC a-t-il sur son droit de propriété ? Cela peut-il limiter ses droits à terme ?

- les aménagements du chemin des HERBETTES entraîneront-ils des expropriations ?

#### **2.4.3.4 Les questions complémentaires de la commission**

- comment a été déterminé le périmètre de la ZAC ?

- en ce qui concerne PEUGEOT (locataire de la parcelle AM55), une solution consisterait à déplacer légèrement le giratoire vers la parcelle AM 106 de la SCI de l'Hers Montaudran (voir ci-dessus) qui ne serait éventuellement pas opposée à ce déplacement (voir ci-dessus). Quelle est la position d'OPPIDEA sur cette possibilité ? En tout état de cause, le croisement concerné ne pourrait-il pas faire l'objet d'un traitement différent (feux tricolores, tourne à gauche...) sachant qu'il est très proche d'un autre giratoire ?

- la commission observe que le périmètre de la ZAC inclut la presque totalité de la parcelle des Témoins de JEHOVAH. Quelle est la position d'OPPIDEA sur le cas des Témoins de JEHOVAH ? Qu'en est-t-il de l'ER ?

- pour la réalisation de la trémie PAYSSAT, il semble que la proposition de la SCI PAYSSAT/société PEYRE de déplacement du projet sur la parcelle AM37 soit envisageable sans difficultés majeures. Pouvez-vous nous indiquer votre position sur cette solution qui éviterait l'expropriation partielle de la parcelle AM68 et maintiendrait son accès actuel à la société PEYRE ?

#### **2.4.3.5 Les réponses du porteur de projet**

### ***Le périmètre de la ZAC***

#### ***« Comment a été déterminé le périmètre de la ZAC ? »***

*Le périmètre de la ZAC a été créé sur la base du projet initial à l'issue de la concertation préalable lors de la création de la ZAC en mars 2012.*

*Ce périmètre comprend un ensemble cohérent de terrains dont ceux de l'ancien aéroport d'Air France, propriété aujourd'hui de Toulouse Métropole, les terrains des anciennes installations sportives du Comité d'Entreprise d'Air France et des anciens jardins familiaux, propriété aujourd'hui de la Ville de Toulouse, des installations techniques du Théâtre du Capitole, propriété de la Ville de Toulouse et, au sud, les terrains propriété de Toulouse Métropole compris entre l'avenue Didier Daurat et les anciens terrains d'Air France.*

*Les différentes esquisses de projet urbain ont démontré la nécessité d'intégrer le foncier de l'établissement de restauration et établissement de nuit dénommé aujourd'hui le Barnum, dans le périmètre du projet d'aménagement. Ce terrain constitue une enclave au milieu des terrains propriété d'Air France. Son acquisition future par l'aménageur de la ZAC permettra de développer un projet cohérent de voirie au bénéfice des futurs occupants de la ZAC mais aussi au bénéfice des occupants des quartiers riverains qui emprunteront la voie projetée le long de la voie rapide pour accéder au Nord à l'échangeur Lespinet, à l'Est à la future trémie automobile principale et au Sud à l'avenue Didier Daurat. L'intégration de ce terrain au projet d'aménagement global*

*permettra aussi de proposer des formes architecturales et des plantations cohérentes qui formeront le paysage qualitatif projeté de l'entrée de Ville.*

*Pour permettre la réalisation d'une voie de liaison entre la rue Jean Rodier et les voiries de la ZAC Toulouse Montaudrantout en répondant aux enjeux de fluidité de la circulation automobile des quartiers existants et futurs, la parcelle accueillant la centrale à béton (Cémex) a été intégrée au périmètre de la ZAC en vue d'une expropriation.*

*Afin d'assurer les connexions de la ZAC vers les quartiers au Nord Est de la voie ferrée et en cohérence avec les hypothèses présentées dès les concertations préalables à la création, le périmètre a été volontairement étiré le long du chemin Carrosse et du chemin Payssat.*

*Sur la base des premiers positionnements de franchissement piéton-cycle de la voie ferrée, le périmètre de la ZAC, créée en mars 2012, s'étire le long de la limite des parcelles occupées par les entreprises SNAAM et Bernard Pagès. Après approfondissement de l'étude des impacts sur le fonctionnement des dites entreprises, des coûts d'investissement et de fonctionnement (passerelle à plus de 7,5 m de haut au-dessus de voies ferrées, ascenseurs associés, acquisitions foncières nécessaires), l'hypothèse d'un franchissement piéton-cycle, à cet endroit, a été abandonnée au bénéfice de franchissements piéton-cycle mieux répartis le long de la voie ferrée, chemin Payssat et chemin Carrosse. Ces nouvelles hypothèses ont été présentées dans le cadre de la concertation ouverte en novembre 2012, préalables au dossier de réalisation, dont le bilan a été approuvé en juin 2013.*

*Au Sud-Est de la ZAC, son périmètre s'étire pour intégrer la connexion à l'avenue Didier Daurat et la restructuration du carrefour entre la rue Jean Rodier et l'avenue Didier Daurat.*

*Le périmètre intègre des parties de la parcelle AM55 et AM106*

*A l'Ouest, le périmètre s'étire au-delà l'A 620 et intègre des terrains du CREPS qui seront nécessaires à la réalisation de la jonction piétonne et cyclable entre le cœur de Toulouse MontaudranAérospatiale et le centre du complexe scientifique de Rangueil.*

## **Expropriations envisagées**

### Parcelles nécessaires à la réalisation de la trémie piétons-cyclistes chemin Carrosse

***Les témoins de JEHOVAH souhaitent que l'indemnisation de l'expropriation partielle dont ils feraient l'objet dans le cadre du projet (parcelle AI41) se fasse par compensation avec la parcelle limitrophe dont TOULOUSE METROPOLE serait propriétaire (parcelle AI43)? Ils souhaiteraient que la compensation prenne d'ores et déjà en compte l'expropriation supplémentaire dont ils feraient l'objet en cas d'ouverture de la trémie CARROSSE à la circulation automobile. Ce supplément de parcelle est inclus dans un ER dont ils ne connaissent pas l'emprise.***

***La commission observe que le périmètre de la ZAC inclut la presque totalité de la parcelle des Témoins de JEHOVAH. « Quelle est la position d'OPPIDEA sur le cas des Témoins de JEHOVAH ? Qu'en est-il de l'ER ? »***

*Au deuxième trimestre 2015, OPPIDEA a effectivement exercé son droit de préemption, à la demande de Toulouse Métropole, pour favoriser la réalisation du projet d'aménagement de l'espace public sur le chemin Carrosse. La parcelle AI 41 de l'association culturelle est effectivement impactée par l'emplacement réservé n°60 correspondant à un élargissement du domaine public plus important que le projet présenté dans le dossier soumis à l'enquête publique. En effet, Toulouse Métropole a souhaité maintenir dans le Plan Local d'Urbanisme des mesures conservatoires permettant de rendre possible la réalisation ultérieure de rampes d'accès automobile à l'ouvrage sous voie ferrée ainsi qu'une voie de maintien des accès aux parcelles riveraines du chemin Carrosse de part et d'autre de celui-ci alors aménagé en déblai pour franchir la voie ferrée. Ces mesures conservatoires sont clairement énoncées dans le dossier d'enquête publique unique.*

*Cette intention d'acquérir des terrains complémentaires aux terrains répertoriés en vue d'une dessabilité par exercice du droit d'expropriation est donc traduite avec l'outil prévu par le Code de l'Urbanisme.*

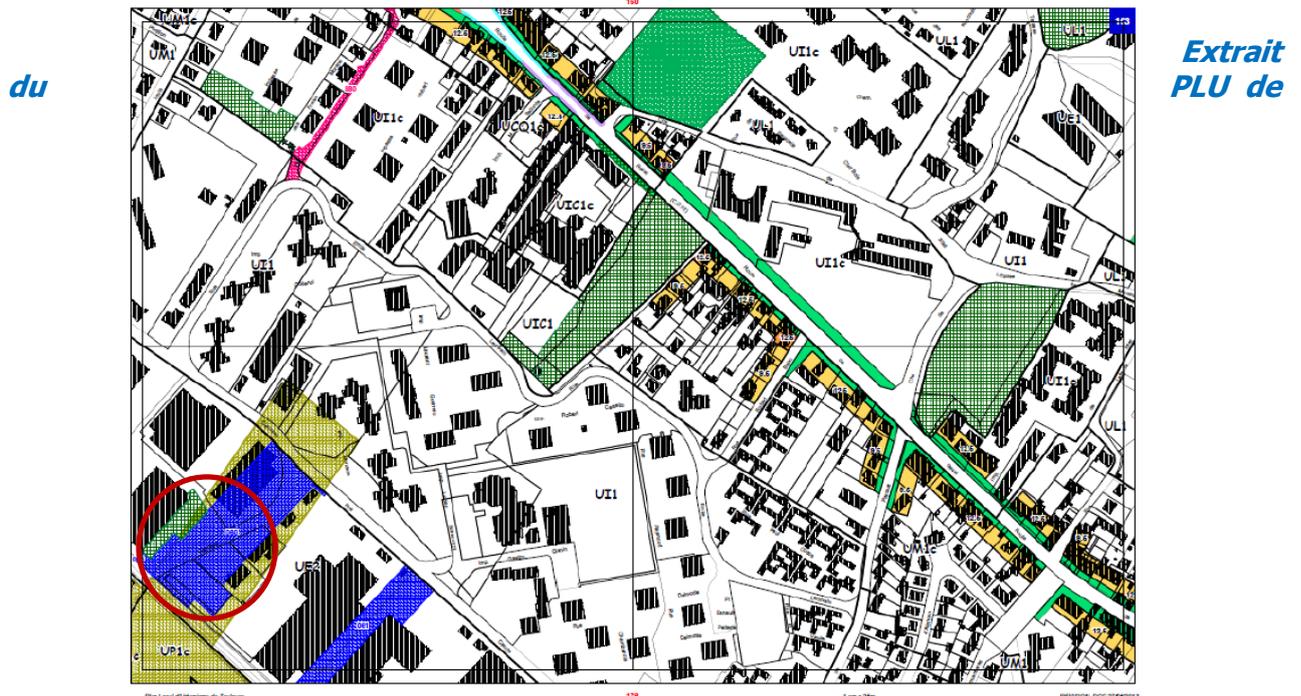
*Il ne s'agit donc pas du périmètre de la ZAC, antérieur aux évolutions du projet qui se sont produites depuis mars 2012 et qui ont été présentées au public dans le cadre de concertation publique formalisée et dans le cadre du présent dossier d'enquête publique.*

*La Collectivité est favorable aux acquisitions foncières permettant l'élargissement du domaine public de part d'autres du chemin Carrosse.*

*Par ailleurs, l'existence d'un emplacement réservé donne aux propriétaires dont la parcelle est impactée un droit de délaissement qui oblige le bénéficiaire de l'emplacement réservé à acquérir le terrain ou à supprimer la dite servitude.*

*Par ailleurs, concernant la vente d'une partie du terrain voisin, Toulouse Métropole n'étant pas encore devenu propriétaire, il est donc prématuré pour se prononcer officiellement. Le droit de préemption a été exercé par la collectivité au motif de l'élargissement du domaine public. L'exercice de ce droit de préemption s'exerce sur la globalité de la parcelle. Toulouse Métropole devrait dans les mois à venir devenir propriétaire de la partie correspondant à l'emplacement réservé justifier par l'élargissement du domaine public mais aussi d'une partie de terrain complémentaire. Cette partie comprend aujourd'hui un bâtiment avec des locataires. Avant d'envisager toute cession de cette partie complémentaire au foncier nécessaire à l'élargissement du domaine public, Toulouse Métropole doit d'abord devenir propriétaire et ensuite envisager avec les locataires toutes les éventualités concernant leur présence dans ces locaux.*

*Les Témoins de Jéhovas ont été rencontrés par OPPIDEA en juillet 2015. La possibilité d'un échange de foncier est en cours d'étude.*



**Toulouse Métropole, commune de Toulouse : emplacement réservé sur le chemin Carrosse.**

Les parcelles nécessaires à la réalisation de deux giratoires sur l'avenue Daurat

**La SCI de l'HERS MONTAUDRAN (propriétaire de la parcelle AM106) demande des précisions sur l'expropriation dont elle ferait l'objet qui impacterait sont portail et ses clôtures, les compteurs, et un pin parasol répertorié... Elle demande des précisions**

**sur les conditions d'indemnisation. Dans l'attente de ces éléments, elle s'opposera au projet par toutes voies de droit.**

*L'expropriation d'une partie de la parcelle est nécessaire à la réalisation d'un giratoire pour réguler les flux de circulation sur l'avenue Didier Daurat et la rue Jean Rodier.*

*Des discussions seront rapidement engagées avec le propriétaire et les locataires.*

*Le recul de portail, des compteurs et clôtures, le remplacement de l'arbre, sont pris en charge dans le cadre des travaux.*

*En ce qui concerne PEUGEOT (locataire de la parcelle AM55), une solution consisterait à déplacer légèrement le giratoire vers la parcelle AM 106 de la SCI de l'Hers Montaudran (voir ci-dessus) qui ne serait éventuellement pas opposée à ce déplacement (voir ci-dessus). Quelle est la position d'OPPIDEA sur cette possibilité ? En tout état de cause, le croisement concerné ne pourrait-il pas faire l'objet d'un traitement différent (feux tricolores, tourne à gauche...) sachant qu'il est très proche d'un autre giratoire ?*

*Techniquement, il est possible de déplacer le giratoire vers la parcelle AM 106 pour limiter l'impact sur la parcelle AM 55.*

*Juridiquement l'enquête publique n'ayant pas présentée un impact foncier sur la parcelle AM 106, la réduction de l'impact au bénéfice de la parcelle AM 55 et au détriment de la parcelle AM 106 pourra difficilement conférer le droit d'exproprier à l'aménageur sur la parcelle AM 106.*

*Financièrement, l'accord qui devrait alors être trouvé dépend de la capacité des deux parties, l'acquéreur, - ici l'aménageur de la ZAC- et le vendeur éventuel, ici le propriétaire de la parcelle AM 106, à trouver un accord dont la valeur devra être entérinée par France Domaine.*

*Techniquement, compte tenu des volumes de trafic estimés sur la rue Jean Rodier et l'avenue Didier Daurat en 2030, un tourne à gauche sans feux n'est pas envisageable.*

*Si la solution du fonctionnement sous forme de giratoire était remis en cause au croisement de la rue Jean Rodier et de l'avenue Didier Daurat, alors il serait nécessaire d'étudier le fonctionnement de 2 carrefours à feux très proches l'un de l'autre. Les distances très courtes entre les 2 croisements projetés et le giratoire existant sur l'avenue Didier Daurat avec la LMSE ainsi que la présence d'une seule voie sur l'avenue Didier Daurat en accès à ces croisements constituent des difficultés importantes qui pourraient générer des engorgements et bloquer l'accessibilité du secteur. L'avis technique est très réservé sur la capacité à écouler le trafic et gérer ces croisements sans giratoire.*

**Les avocats de la SCI BALMA (?) et de la SCCV V3J Promotion, propriétaires des parcelles AM47, 51, 52, 53, 55 et 83, émettent toutes réserves sur l'utilité publique du demi rond-point envisagé au droit de leurs parcelles. Le fonctionnement de la société PEUGEOT, qui est locataire de la parcelle AM 55, serait fortement impacté (suppression de places de stationnement et impossibilité de faire le tour de l'immeuble en voiture comme actuellement). De même, l'expropriation partielle de la parcelle 47 supprimerait presque entièrement le jardin d'enfant de la crèche. Si le projet est maintenu en l'état, ils demandent une expropriation totale des parcelles listées ci-dessus.**

*L'impact sur le jardin de la crèche d'une part, et sur le garage Peugeot d'autre part, n'est pas généré par le même ouvrage. Il existe deux projets de giratoire, l'un à l'intersection de l'avenue Didier Daurat avec la rue Jean Rodier. L'autre à l'intersection entre l'avenue Didier Daurat et le futur ring est. Les giratoires projetés sont les seuls aménagements techniquement envisageable pour permettre de réguler la circulation au croisement de l'avenue Didier Daurat, et du ring est. La mise en place d'un carrefour à feux génèrerait des remontées de files sur l'avenue Didier Daurat et congestionnerait le carrefour Daurat/LMSE.*

*L'expropriation totale de ces parcelles n'est pas envisagée. Des mesures de compensations sont étudiées et seront proposées. Des réunions avec le propriétaire SCCV V3j ont déjà eu lieu, la dernière en novembre 2014 (le compte rendu de la réunion est joint en annexe 4).*

**Les parcelles nécessaires à la réalisation de la trémie Payssat (ouvrage et liaison avec le ring est)**

**La SCI du PAYSSAT est propriétaire de la parcelle AM 68 sur laquelle est implanté un bâtiment exploité par la société PEYRE qui y emploie 60 salariés. Le fonctionnement de cet établissement nécessite impérativement 2 accès (actuellement rue VEDRINES et chemin PAYSSAT). En l'état, le projet de trémie PAYSSAT nécessite l'expropriation partielle de la parcelle AM68, condamnant son accès chemin PAYSSAT. Elle demande : soit que des conditions identiques d'accès lui soient garanties ; soit la translation du projet sur la parcelle AM37, propriété de TOULOUSE METROPOLE qui éviterait tout besoin d'expropriation de sa parcelle AM68 ; puis la question de la commission d'enquête : Pour la réalisation de la trémie PAYSSAT, il semble que la proposition de la SCI PAYSSAT/société PEYRE de déplacement du projet sur la parcelle AM37 soit envisageable sans difficultés majeures. Pouvez-vous nous indiquer votre position sur cette solution qui éviterait l'expropriation partielle de la parcelle AM68 et maintiendrait son accès actuel à la société PEYRE ?**

*Le franchissement en trémie de la voie ferrée dans le prolongement du chemin Payssat aujourd'hui en impasse comprend 4 voies et nécessite un pont cadre.*

*Deux options de tracés d'infrastructures franchissant la voie ferrée ont été étudiées :*

- *un tracé rectiligne avec un ouvrage droit,*
- *un tracé le plus courbe possible pour limiter les impacts à l'Est et à l'Ouest de la voie ferrée.*

*La solution retenue et proposée à l'enquête publique est la 2ème solution. Cette solution n'impactera pas directement le terrain de la SCI Payssat exploité par la société PEYRE.*

*Cette solution impacte directement le chemin Payssat, en impasse entre la rue Védrières et la voie ferrée et le terrain acquis par Toulouse Métropole. Le domaine public le long du côté Nord-ouest de la parcelle sera fortement dénivélé par rapport aux terrains privés. Il ne permettra pas à terme de maintenir l'accès actuel de livraison de l'entreprise PEYRE.*

*OPPIDEA et Toulouse Métropole ont proposé à M.Peyre, représentant de la société propriétaire et de la société exploitante, entreprise PEYRE (SCI PAYSSAT), d'indemniser la perte du deuxième accès. Cette indemnité pourra correspondre au montant des travaux correspondant au rétablissement de l'accès poids lourds depuis l'accès principal à la parcelle depuis la rue Védrières jusqu'au point d'accès livraison actuel. Le rétablissement de l'accès livraison nécessitera une voie sur la parcelle de l'entreprise PEYRE.*

*Précisément, le chiffrage de l'indemnité comprendra :*

- *Le renforcement de l'aire de parking existant privé pour qu'il puisse permettre aux poids lourds d'y rouler fréquemment,*
- *L'aménagement de la structure de chaussée pour permettre le virage depuis le tronçon de voirie à créer sur le parking vers la voie future vers l'espace vert,*
- *La création d'une voie provisoire sur l'espace vert, le long de la clôture existante,*
- *L'élargissement de cette voie et son traitement définitif intégrant les délaissés de voirie entre la voie provisoire et le repositionnement de la clôture.*
- *Le repositionnement de la clôture sur la bonne limite cadastrale en réduction du trottoir existant,*
- *La réalisation d'une aire de retournement des poids lourds au contact de l'accès poids lourds initial et au contact de l'aire actuelle de déchargement.*

*Sur la base de plusieurs devis établis par des entreprises indépendantes, le montant des travaux fera l'objet d'un accord formalisé par un protocole d'indemnisation accepté par les 3 parties, Toulouse Métropole, Oppidea et M.PEYRE, représentant de la société PEYRE.*

**La SCI HARMONY, propriétaire de la parcelle AM118, dit avoir un accord avec TOULOUSE METROPOLE pour échanger les 250 m2 d'expropriation dont ils feraient l'objet par une surface équivalente en mitoyenneté de leur parcelle. Or, ils ont reçu, dans le cadre de l'enquête, un courrier faisant état d'une expropriation de 450 m2. Compte tenu des besoins d'agrandissement de leur locataire, ils demandent un échange de cette surface dans le même esprit. Ils souhaitent également bénéficier d'un accès au ring est de la ZAC.**

*Les conditions d'indemnisations seront abordées dans le cadre de négociations entre le propriétaire et OPPIDEA. OPPIDEA relancera le principe d'échanges foncier sur la base des discussions de 2009 et du nouveau projet urbain présenté au public en 2011.*

### Les parcelles nécessaires à la réalisation d'infrastructures au sein de la ZAC

**Monsieur Jean DAURAN-BEDIN, propriétaire de la parcelle A18 (loué par la CEMEX), souhaite connaître la raison de l'expropriation envisagée de sa parcelle et son classement actuel dans le PLU et s'inquiète des risques d'un contentieux engagé par son locataire.**

*La parcelle occupée actuellement par CEMEX doit être expropriée car elle est impactée par les futurs aménagements d'infrastructures nécessaires au raccordement de l'impasse Jean Rodier aux voies de la ZAC Toulouse MontaudranAérospace, comme le montre le plan général des travaux (pièce C de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique) joint au dossier.*

*La mise en compatibilité du PLU prévoit un changement de zonage (de UP1c à UP2c) pour une partie des terrains de M.DAURAN-BEDIN. Cette disposition permet d'harmoniser les règles de constructibilité dans cette zone, notamment pour l'îlot 13 (jusqu'à là divisé en 2 zonages de PLU). L'ancien zonage ayant été réalisé sur l'ancien projet de ZAC. Les terrains ont été classés en zone urbaine de projet (UP2c) en corrélation avec la création du projet de ZAC, lors de la révision du PLU approuvée le 27 juin 2013.*

*Les échanges avec le locataire font partie de la démarche d'expropriation et sont d'ores et déjà engagés. Des propositions de relocalisation de la centrale à béton sont en cours d'étude par OPPIDEA et Toulouse Métropole.*



**Extrait de la pièce D « plan Général des travaux » joint au dossier d'enquête**

### Les parcelles non nécessaires à la réalisation des ouvrages de la ZAC Toulouse MontaudranAérospace

**Le directeur de la SNAAM, constatant que le rectangle empiétant sur ses terrains ne fait l'objet d'aucun usage dans le projet soumis à enquête (abandon du projet de passerelle pour les piétons), demande s'il peut être retiré du périmètre de la ZAC ? Sinon, quelles conséquences juridiques et autres son maintien dans la ZAC a-t-il sur son droit de propriété ? Cela limite-t-il ses droits à terme ?**

*Le périmètre déterminé à la création ne peut plus être modifié à ce stade. Les parcelles de la SNAAM ont toutefois été retirées du dossier d'enquête parcellaire. OPPIDEA ne peut donc pas exproprier le propriétaire. Le propriétaire d'un terrain en ZAC a un droit de délaissement en ZAC. Le maintien dans le périmètre de la ZAC a des conséquences pour les droits à construire. Dans le cas où une construction serait projetée sur le terrain en ZAC et non maîtrisé par OPPIDEA, une participation aux équipements de la ZAC peut être demandée au demandeur du permis de construire (art. L311-4 du code de l'urbanisme). Cela se concrétise sous forme d'une convention, pièce du permis de construire, qui s'appliquent uniquement à la partie minimale incluse dans le périmètre (TAM pour le reste, qui s'applique aux autres terrains).*

### ***Les aménagements du chemin des HERBETTES entraîneront-ils des expropriations ?***

*Ces aménagements sont en dehors du périmètre de la ZAC Toulouse Montaudran Aerospace. Des parcelles doivent être expropriées pour réaliser ces aménagements. Une enquête publique préalable à une Déclaration d'Utilité Publique spécifique à ce projet sera programmée en vue de la maîtrise foncière.*

#### **2.4.3.6 L'analyse de la commission d'enquête**

Compte tenu des réponses fournies par le responsable de projet, la commission considère que le périmètre de la ZAC est justifié à l'exception du rectangle empiétant sur les terrains de Bernard PAGES (partie de la parcelle AI29) et de la SNAAM (partie de la parcelle AI42) qui n'a plus d'utilité dans le projet soumis à enquête. Même s'il lui semble que la sortie de ces parcelles du périmètre n'est pas impossible, la commission admet que cette sortie serait très pénalisante pour le projet puisqu'elle nécessiterait une procédure identique à celle mise en œuvre pour sa création, c'est-à-dire lourde, longue et coûteuse. La commission estime qu'il serait équitable que les sociétés SNAAM et Bernard PAGES soient dispensées de toute participation aux équipements de la ZAC si elles venaient à construire sur les parcelles concernées. Elles seraient ainsi à égalité de traitement avec leurs voisins hors du périmètre de la ZAC qui bénéficieraient au moins autant qu'elle des équipements de la ZAC sans avoir à verser une participation financière.

La commission émettra, en conséquence, une recommandation ayant pour objet de demander que les sociétés SNAAM et Bernard PAGES (ou tout nouveau propriétaire) soient exonérées de toute participation financière à la ZAC dans l'hypothèse où elles construiraient sur les parties de parcelle AI29 et AI42 incluses dans la ZAC.

En tout état de cause, ces sociétés pourront choisir d'exercer son droit de délaissement comme le rappelle le porteur de projet dans sa réponse, ci-dessus.

#### ***Parcelle AM55 propriété de la SCI de L'HERS MONTAUDRAN (louée par PEUGEOT)***

Compte tenu des arguments avancés par OPPIDEA, la commission admet qu'il n'existe pas de solution alternative équivalente à un giratoire pour traiter efficacement le carrefour entre la rue Didier DAURAT et la rue Jean RODIER.

Dans ces conditions, les expropriations des parcelles AM55 et AM106 sont justifiées. Les inconvénients pour leurs propriétaires et locataires ne peuvent être mis en balance face à l'intérêt général que représente la réalisation de la meilleure solution pour traiter l'intersection concernée que constitue la mise en place du giratoire prévu sur l'un des accès à la ZAC.

La commission observe cependant qu'un léger déplacement de ce giratoire vers la parcelle AM106 (solution techniquement possible selon le porteur de projet) permettrait de ne pas impacter la parcelle AM55 qui est fortement pénalisée (pertes de places de stationnement et impossibilité de faire le tour du bâtiment) sans pour autant, semble-t-il, léser significativement plus le fonctionnement actuel de la parcelle AM106. La commission recommande donc que la SCI DE L'HERS MONTAUDRAN, propriétaire de la parcelle AM106, soit approchée pour voir si elle accepterait amiablement un déplacement impactant davantage sa parcelle et évitant l'expropriation de la parcelle AM55.

Parcelle AI41, propriété des Témoins de JEHOVAH

La réponse d'OPPIDEA est très complète et laisse entendre que lorsque TOULOUSE METROPOLE sera en mesure de le faire (ce qui peut être long compte tenu de la présence d'un locataire occupant la parcelle AI43) elle ne sera pas opposée à la solution souhaitée par LES TEMOINS DE JEHOVAH.

Parcelle AM68 propriété de la SCI DU PAYSSAT

La translation de la trémie étant techniquement possible sur un terrain appartenant à TOULOUSE METROPOLE (parcelle AM37), la commission estime que l'expropriation partielle de la parcelle AM68 n'est pas nécessaire à la réalisation du projet. Elle pense également que le responsable de projet devra supporter les travaux éventuellement nécessaires au maintien des deux accès dont a besoin la société PEYRE, locataire de la parcelle, pour fonctionner.

Autres parcelles

Les réponses d'OPPIDEA concernant les demandes de monsieur Jean DAURAN-BEDIN, propriétaire de la parcelle AI8 (loué par la CEMEX) et de la SCI HARMONY, propriétaire de la parcelle AM118, n'appellent pas de commentaires particuliers de la commission qui les juge satisfaisantes.

La commission ne voit pas d'objection aux autres demandes d'expropriation de parcelles privées ou publiques listées dans le dossier et n'ayant pas fait l'objet de réclamations par leurs propriétaires dans le cadre de la présente enquête publique.

La SNCF a répondu au courrier d'information recommandé d'OPPIDEA pour indiquer que le propriétaire des parcelles visées est RFF depuis 1997 et non pas la SNCF et qu'en tout état de cause le domaine public ferroviaire est, de par son statut, inaliénable et imprescriptible et ne peut donc faire l'objet d'aucune procédure foncière.

Les propriétaires de parcelles bordant le chemin des Herbettes seront informés, selon les dispositions prévues par la loi, d'une éventuelle procédure d'expropriation les visant dans le cadre de procédures à venir.

## **Thème 4 - Les choix en matière de voiries routières et de stationnement**

## 2.4.4 - Thème 4 – Les choix en matière de voiries routières et de stationnement

### 2.4.4.1 Rappel du dossier d'enquête

Les principaux choix en matière de voirie routière sont les suivants :

#### Voies créées à l'intérieur de la ZAC elle-même

- ouverture de la LMSE aux voitures courant 2016 (la partie de cette voie qui franchit la ZAC n'est pas actuellement ouverte à la circulation automobile) ;
- création d'une voirie faisant le tour de la ZAC (dite « ring ») ainsi que diverses voies de desserte interne de la ZAC ;
- création d'une trémie routière sous la voie ferrée au niveau du chemin de (qui remplacerait le passage à niveau actuel du chemin CARROSSE) ;

#### Voies créées à l'extérieur de la ZAC

- requalification de l'avenue de LESPINET ;
- recalibrage des giratoires de l'échangeur de LESPINET ;
- création d'une liaison entre le boulevard de MEDITERANEE et le boulevard de LESPINET ;
- création d'une liaison entre la ZAC DE SAINT EXUPERY et l'avenue des HERBETTES ;
- création de la liaison est ;

Ces différentes voiries permettraient à la ZAC d'être reliée à 3 échangeurs de la rocade (MONTAUDRAN, PALAYS ET LESPINET), aux quartiers nord-est (MONTAUDRAN et L'ORMEAU) par l'avenue DIDIER DAURAT, le CHEMIN DE PAYSSAT et le CHEMIN CARROSSE et au nord par l'avenue de LESPINET.

*Observation de la commission : deux autres aménagements auront un effet favorable pour la circulation sur la ZAC et les quartiers proches. Il s'agit de la future liaison Est et de l'achèvement du passage à trois voies du périphérique au niveau du PALAYS.*

Des études récentes montrent que le trafic routier actuel est chargé voire saturé (jusqu'à 13000 véhicules/jour, deux sens confondus) sur certaines voies bordant la ZAC : l'avenue de LESPINET, le chemin CARROSSE, l'avenue Claude GONIN, l'avenue Didier DAURAT, l'avenue Edouard BELIN et l'échangeur de LESPINET principalement.

Les projections réalisées dans le cadre de la création de la ZAC, comparent deux scénarios à l'horizon 2030 intégrant dans les deux cas l'ouverture de la LMSE à la circulation automobile. Ces scénarios sont :

- d'une part, l'évolution prévisionnelle du trafic SANS PROJET tenant compte des croissances urbaines prévisibles sur le secteur, hors celle résultant de la ZAC ;
- et, d'autre part, EN SITUATION DE PROJET intégrant l'apport de trafic généré par la ZAC.

Ces études montrent que :

- sans projet de ZAC, la circulation automobile sur les principales voies du secteur augmenterait significativement à l'horizon 2030 pour atteindre des volumes de l'ordre de 13 à 16 000 véhicules par jour deux sens confondus sur de nombreuses voies ;
- en situation de projet, la circulation automobile sur les principales voies du secteur serait dans l'ensemble inférieure à la situation sans projet, notamment sur les rues bordées d'habitations (à l'exception de la partie nord du chemin PAYSSAT dont le trafic serait plus élevé d'environ 8%).

Ceci tient notamment au fait que les nouvelles voies mises en service dans la ZAC, la création de la trémie PAYSSAT et les aménagements créés sur les voies environnantes (voir paragraphe 1.5) offriront plusieurs solutions alternatives aux automobilistes se rendant du nord-est vers le sud-est (et réciproquement) et qui ne disposent actuellement que de solutions inadaptées et limitées pour franchir la rocade et la voie ferrée, notamment en atteignant le passage à niveau du chemin

CARROSSE, via les rues du quartier de l'ORMEAU/MONTAUDRAN pour rejoindre l'échangeur de LESPINET.

De ce fait, les riverains de ces quartiers ne devraient pas ressentir (à l'horizon 2030) de nuisances plus importantes en situation de projet qu'en situation sans projet. De même, les automobilistes actuels ne devraient pas voir leur situation aggravée.

En synthèse, il ressort des comparaisons établies, que l'activité de la ZAC, comparée à une situation sans projet mais avec ouverture de la LMSE aux voitures, entraînerait :

- une très forte baisse sur le chemin CARROSSE (plus de 60%) liée à la fermeture du franchissement de la voie ferrée ;
- une forte baisse de la circulation (de 30 à 50%) sur les rues Louis BREGUET, CLAUDE GONIN, JULES VEDRINES et Edouard BELIN ;
- une baisse modérée de la circulation sur les rues de la ZAC St EXUPERY ;
- un report d'une partie de ce trafic vers le nouveau franchissement PAYSSAT (ouverture de la trémie sous la voie ferrée) entraînant une augmentation faible (+ 7,5%) du trafic sur la partie nord du chemin PAYSSAT entre les rues CLAUDE GONIN et la ROUTE DE REVEL ;
- une augmentation modérée sur l'avenue de LESPINET (10,5%) et forte sur la rue DIDIER DAURAT (conduisant à la LMSE).

Il est vrai cependant que la circulation automobile en situation de projet à l'horizon 2030 sera dans certains cas plus importante qu'actuellement, comme par exemple :

- chemin de PAYSSAT (partie nord): +48 % ;
- avenue des HERBETTES: + 48,5 % ;
- avenue de LESPINET : + 31,5 %

Pour le stationnement des voitures, le projet prévoit la création d'environ 5000 places de stationnement, essentiellement parkings des immeubles ;

#### **2.4.4.2 Les avis réglementaires et facultatifs**

Aucune observation n'a été formulée sur ce thème.

#### **2.4.4.3 Les observations du public**

*De nombreuses observations ont été formulées par le public sur ce thème. Outre celles portant sur les difficultés croissantes de la circulation actuelle (bouchons, remontées de file, stationnement...) et les inquiétudes pour l'avenir, le transfert du franchissement routier de la voie ferrée du chemin CARROSSE au chemin de PAYSSAT fait l'objet de très nombreuses et fortes critiques. Les observations sont regroupées, ci-après, de la façon suivante : observations sur la circulation routière en général, observations pour ou contre la trémie routière CARROSSE, observations pour ou contre la trémie routière PAYSSAT, observations en faveur des deux trémies CARROSSE et PAYSSAT et autres solutions.*

##### Observations sur la circulation routière en général et le stationnement

- la construction de la nouvelle ZAC ne doit pas pénaliser les habitants actuels en raison de moyens de communication insuffisants ;
- les voies d'accès voitures et ronds points sont clairement sous dimensionnés ;
- les infrastructures routières doivent tenir compte de tout l'environnement (future ZAC de MALEPERE, par exemple) ;

- les plans présentant la voirie routière ne sont pas clairs et donc pas rassurants ;
- chaque jour des gens prennent leur voiture pour aller travailler à l'autre bout de la ville et sincèrement c'est déjà un enfer. Il ne faut pas en rajouter ;
- la politique anti voitures très en vogue n'empêchera jamais, même avec une meilleure organisation des transports en commun, certaines catégories de personnes d'être forcées de rouler en voiture ;
- les places de stationnement des nouveaux immeubles construits ces dernières années sont insuffisantes et cela génère un stationnement anarchique sur les voies étroites du quartier ;
- certains parkings souterrains ne sont pas utilisés en raison de leur insécurité (préférence pour un stationnement anarchique en surface sur les trottoirs, les pistes cyclables...) ;
- il faudrait un accès supplémentaire à la rocade au niveau de l'ENAC ;
- il est indispensable et urgent d'ouvrir la LMSE à la circulation automobile pour franchir le périphérique : les transferts entre l'Université et l'Espace Clément Ader prennent aujourd'hui entre 20 et 40 minutes !
- il ne faut pas ouvrir la LMSE aux voitures mais remettre 2X2 voies entre la rocade et l'ENAC rue EDOUARD BELIN qui existaient avant et améliorer ainsi les accès au campus qui sont bloqués aux heures de pointe ;
- dans quel délai sera réalisée la mise à 3 voies de la rocade entre MONTAUDRAN et la route de Narbonne ?
- compte tenu des bouchons actuels, de l'accroissement prévu du trafic et de sa configuration, l'échangeur de MONTAUDRAN risque de devenir un PALAYS BIS ;
- pour éviter de gros encombrements aux heures de pointe, il serait bien que les véhicules qui arrivent de la voie qui borde le Canal du Midi aient un accès direct à l'A620 sans emprunter le rond-point (avec par exemple la création d'un tunnel sous le rond-point).
- le barreau entre l'avenue de LESPINET et le boulevard de la MEDITERRANEE est-il encore utile? Il ne servira qu'à congestionner davantage l'échangeur de LESPINET et les accès vers le centre ville. Il dégradera encore plus la qualité de vie des riverains ;
- quels aménagements sont prévus chemin des HERBETTES ?
- le nombre de places du parking visiteur de l'espace mémoire est trop faible ;
- Il semble que la rue qui passe derrière le château Raynal (allée bordée de platanes devant les ateliers) sera utilisée pour la circulation. Le bout de cette allée est occupé par les chaufferies du réseau de chaleur de la ZAC SAINT EXUPERY. Comment est-ce compatible ? Quel avenir éventuel pour ces chaufferies ?

### Observations pour ou contre la trémie routière CARROSSE

*L'essentiel des observations est pour l'ouverture de la trémie CARROSSE.*

- les vraies raisons de la fermeture du chemin CARROSSE aux voitures sont cachées. Qui a intérêt à détourner les flux de circulation ?

- compte tenu du trafic actuel et des prévisions de construction, il est invraisemblable de fermer le passage des voitures chemin CARROSSE qui entraînera un report de la circulation vers le CHEMIN DE LA BUTTE , la rue de VENASQUE, le chemin des HERBETTES et l'avenue de LESPINET déjà saturés. Ce sera un enfer pour les riverains. Il faut revenir au projet original. Ce passage est indispensable pour les camions car la trémie des HERBETTES est limitée à 2,5 mètres ;
- la motivation financière de la fermeture de la trémie CARROSSE dans un premier temps ne tient pas puisque l'infrastructure aura été réalisée à 90% ;
- il est impossible d'évaluer le coût de l'ouverture ultérieure de la trémie CARROSSE aux véhicules légers. Il est vraisemblable que cette ouverture ultérieure sera très difficile. Faire une économie initiale serait catastrophique pour le quartier et ses habitants ;
- des simulations sont à faire pour comparer l'ouverture et la fermeture de la trémie CARROSSE aux voitures, en évaluer les impacts respectifs et en tirer les conclusions ;
- pour certains (notamment le comité de quartier de l'Ormeau) la trémie CARROSSE doit être sur le modèle de celle du CHEMIN DES HERBETTES (hauteur maxi de 2,5 mètres). Pour d'autres, elle doit être plus haute (préservation de l'activité économique) ;
- pour le comité de quartier de l'Ormeau, l'analyse des prévisions fournies dans le dossier fait ressortir le constat suivant :
  - . doublement du trafic sur les voies résidentielles (chemin de PAYSSAT, chemin de LA BUTTE, rue de VENASQUE) avec plus de 1000 voiture par heure aux heures de pointe du soir ;
  - . congestion des carrefours avec remontée de file dans les rues du quartier;
  - . accroissement de plus de 50% du trafic dans les voies autour de la ZAC ;
 Ce constat tient notamment à la fermeture du chemin CARROSSE qui génère un report de circulation vers les rues résidentielles du quartier (BUTTE, VENASQUE ET PAYSSAT). Cette situation aura des conséquences très dommageables pour les 25 000 usagers quotidiens de la voiture et des transports en bus et les 9000 riverains dont la santé sera gravement altérée (bruit, pollution...) ;
- le public n'a pas disposé de l'intégralité des études de trafic. Que cherche-t-on à cacher ?
- le chemin CARROSSE est le seul itinéraire possible des camions pour le secteur de GONIN ;
- l'ouverture vers la place de l'ORMEAU est pratiquement fermée avec les restrictions d'accès du chemin CARROSSE ;
- la trémie voitures du chemin CARROSSE pourrait passer en souterrain sous le site entre la voie ferrée et l'échangeur de LESPINET ;
- la fermeture du chemin CARROSSE à la circulation automobile interdirait le maintien de bureaux avenue BREGUET ;
- la fermeture du chemin CARROSSE tuerait le centre commercial GONIN et serait défavorable en général à l'activité économique (accès direct à la rocade sud des zones de GONIN et MONTAUDRAN) ;
- le dossier d'enquête ne précise pas suffisamment que la trémie CARROSSE a vocation à être ouverte à terme aux véhicules légers ;

- fermer le chemin CARROSSE seulement pour permettre à la MACHINE de circuler sur la piste est ridicule,
- plusieurs contributions suggèrent que le chemin CARROSSE passe en souterrain au droit de l'espace mémoire et de la Place centrale ;
- . la décision de ne pas ouvrir la trémie CARROSSE à la circulation automobile est contraire aux engagements du candidat maire Jean Luc MOUDENC ;
- le représentant au conseil syndical de La Palmeraie fait savoir que si la fermeture du chemin CARROSSE aux voitures est maintenue, il fera voter par son conseil la reprise de leurs droits de propriété rue de VENASQUE.
- La CLINIQUE NEPHROLOGIQUE DE SAINT EXUPERY indique que près de 150 patients dialysés viennent chaque jour à la clinique en ambulance SAMU. La fermeture du chemin CARROSSE imposera d'utiliser des chemins d'accès moins nombreux, plus éloignés et déjà saturés ;
  - le déménagement de la clinique SAINT JEAN précariserait la situation sanitaire du quartier prioritaire BREGUET/L'ECRIVAIN si la trémie CARROSSE est fermée à la circulation automobile. RANGUEIL devenant l'hôpital le plus proche, il faudra faire 2 kilomètres de plus pour s'y rendre ; *Quelques contributions sont favorables à l'interdiction de l'accès des voitures à la trémie CARROSSE.*
- il faut supprimer le passage automobile au niveau du chemin CARROSSE. La création d'une trémie chemin PAYSSAT est une alternative bienvenue. Si le chemin Carrosse reste ouvert à la circulation, il deviendra un boulevard urbain qui va attirer une foule d'automobilistes et engorger l'échangeur de LESPINET, ce qui aurait des conséquences dramatiques pour la ZAC mais aussi pour le complexe scientifique ;
- une trémie automobile chemin CARROSSE fracturera le lien entre la future ZAC et celle de SAINT EXUPERY ;
- la trémie CARROSSE fermée aux voitures est une bonne solution car cela évitera de briser la continuité du projet le long de la piste et des nuisances sur le pôle culturel ;
- cette fermeture permet d'assurer un meilleur lien entre l'espace mémoire et la halte SNCF ;

*Observations pour ou contre la trémie routière PAYSSAT*

- comment est-il possible d'affirmer que l'ouverture de la trémie du chemin PAYSSAT aux voitures, tout en leur fermant le passage chemin CARROSSE, est la solution optimale pour les riverains du chemin PAYSSAT ?
- une trémie automobile chemin de PAYSSAT obligera les automobilistes arrivant coté CARROSSE à faire 1,3 kms en plus pour se rendre à l'échangeur de LESPINET ;
- une pétition de riverains du chemin PAYSSAT réclame le strict respect des limitations réglementaires en vigueur pour la circulation (zone 30 y compris pour les bus TISSEO, interdiction aux plus de 3T5). Ils demandent également la mise en place d'un radar dans chaque sens et le classement de la voie en desserte locale et non inter-quartier ;
- le chemin de PAYSSAT et les rues adjacentes doivent être réservées à la circulation des riverains uniquement ;

- le chemin de PAYSSAT (6,9 m) est nettement plus étroit que le chemin CARROSSE (8,5 m) qui peut encore être élargi, ce qui n'est pas le cas du chemin PAYSSAT qui comporte, de plus du stationnement des deux côtés ;
- il n'est pas raisonnable de vouloir faire passer 10000 véhicules par jour sur le chemin de PAYSSAT ;
- Quelles sont les mesures compensatoires proposées aux habitants du chemin de PAYSSAT et de la rue CLAUDE GONIN pour pallier les pollutions sonores et de l'air ainsi que les encombrements de leurs rues ?
- Pour le chemin de PAYSSAT on promet des feux rouges agrémentés de sens uniques (page221/311 de l'étude d'impact). Ces aménagements sont refusés par la population et n'auraient pas lieu d'être avec l'ouverture de la trémie CARROSSE aux automobiles.

#### Observations en faveur des deux trémies et autres solutions

- pour le confort des automobilistes et des riverains, il faut ouvrir simultanément les deux trémies (CARROSSE et PAYSSAT) aux véhicules légers. Les passages par PAYSSAT et HERBETTES seraient insuffisants. Il en faut 3.
- le candidat-maire s'était engagé sur 3 passages (HERBETTE, CARROSSE ET PAYSSAT) ;
- pourquoi pas une trémie au droit des terrains de la SNAAM plutôt qu'à PAYSSAT ?
- en quoi l'ouverture d'un passage supplémentaire aux voitures peut-il être négatif quant on voit l'accroissement des trafics prévus à terme ?

#### **2.4.4.4 Les questions complémentaires de la commission**

- les deux trémies sous les voies de chemin de fer permettront-elles de rajouter une voie supplémentaire sans reprise des ouvrages et de la voirie ?
- pouvez-vous nous indiquer le coût respectif des deux trémies (ouvrage et voirie) telles qu'elles sont prévues dans le dossier d'enquête ?
- le goulot d'étranglement routier du projet est l'accès ou le franchissement de la rocade au niveau de l'échangeur de LESPINET. A-t-il été envisagé de créer un nouvel accès/franchissement de la rocade entre le PALAYS et LESPINET ? Cette possibilité est-t-elle préservée par le projet ?
- la rédaction du dossier d'enquête semble indiquer que le déplacement de la trémie routière de CARROSSE à PAYSSAT résulterait de la deuxième concertation ? Plusieurs personnes qui ont rencontré la commission démentent cette affirmation. Qu'en est-t-il exactement ?
- compte tenu des difficultés du public à comprendre les études de trafic jointes au dossier d'enquête, pourriez-vous préparer un tableau de synthèse du trafic selon le modèle proposé ci-dessous ? Pour les voies, une distinction peut-elle être faite entre voies bordées d'habitation et voies non bordées d'habitations.

## Trafic routier ZAC de TMA (2 sens de circulation confondus)

nom de la voie	situation actuelle 2014		situation sans projet 2030		situation de projet 2030		situation de projet 2030 + carrosse	
	HPS	total 24h	HPS	total 24h	HPS	total 24h	HPS	total 24h

- lors de la réunion du 06/07/2015, vous nous avez présenté des schémas comparatifs du trafic routier à l'état initial (A), en situation de référence 2030 (B), en situation de projet 2030 (C) et en situation de projet + trémie CARROSSE (D). Comment expliquez-vous que le trafic sur l'avenue de LESPINET soit plus élevé en C qu'en B alors qu'en C il n'y a pas plus de voitures sur le chemin des HERBETTES et que le barreau MEDITERANEE est ouvert et détourne une partie du trafic qui en son absence emprunterait l'avenue de LESPINET ?

- dans l'hypothèse d'une trémie routière unique chemin CARROSSE, quel serait à l'horizon 2030 le trafic sur ce chemin au droit de la ZAC TMA ?

- une étude sur les besoins en matière de stationnement a-t-elle été réalisée ? Pour l'espace mémoire, comment a été évaluée la dimension du parking visiteur ?

### 2.4.4.5 Les réponses du porteur de projet

#### ***Circulation et stationnement dans le secteur, dimensionnement des ouvrages***

***« La construction de la nouvelle ZAC ne doit pas pénaliser les habitants actuels en raison de moyens de communication insuffisants. »***

*La construction de la nouvelle ZAC crée :*

*Deux voiries reliant l'échangeur Lespinet à l'avenue Didier Daurat.*

*le prolongement de rue Jean Rodier jusqu'à l'anneau de voirie de la ZAC, permettant ainsi de connecter par une 3ème voie, l'avenue Didier Daurat à l'échangeur Lespinet et à la halte TER.*

*un franchissement pour la circulation automobile et les transports en commun sous la voie ferrée, positionne de manière à limiter au maximum le risque de congestion collatérale et réciproque de l'accès de la ZAC et l'accès à l'échangeur,*

*2 sites propres de transports en commun qui permettent d'améliorer la performance à court terme de 3 lignes de bus accédant à la ligne de métro.*

*L'urbanisation de TMA participe à la justification de :*

*La création de la liaison Lespinet- Méditerranée,*

*L'amélioration des capacités d'écoulement du trafic avenue des Herbettes à l'approche du carrefour Lespinet- Méditerranée.*

*La réalisation de la ZAC TMA conditionne la création d'une station à Montaudran de la ligne.*

*La réalisation de la ZAC Toulouse Montaudran Aerospace conditionne la création d'une station à Montaudran de la ligne Toulouse Aerospace express.*

**« Les voies d'accès voitures et ronds-points sont clairement sous dimensionnés. »**

Les études de simulations de trafic réalisées servent à vérifier ce point. Elles ont permis de préciser la charge de trafic estimée à terme sur les voies de ce secteur (réseau existant et voies futures). Le profil des voies futures de la ZAC et les carrefours sont calibrés en fonction de ces résultats et ont permis d'intégrer au projet le type de gestion approprié (carrefours à feux, giratoire, priorité bus, gestion coordonnée). Des études approfondies ont été réalisées sur certains carrefours pour intégrer un réaménagement au projet (carrefour Herbettes / Lespinet, le carrefour Védrines / Gonin / Payssat, ...) Les méthodes d'études trafics sont expliquées ci-après.

**« Les plans présentant la voirie routière ne sont pas clairs et donc pas rassurants. »**

Plusieurs plans et documents graphiques du dossier d'enquête présentaient les voiries routières projetées sur la ZAC, notamment :

La pièce C – Notice contenant les caractéristiques des principaux ouvrages. Profils – schéma de hiérarchisation p 35 et profils p36 à 38 ;

La pièce D – Plan général des travaux au 1/1000ème. Ce plan montre les aménagements projetés niveau AVP.

**« Les infrastructures routières doivent tenir compte de tout l'environnement (future ZAC de MALEPERE, par exemple). »**

C'est le cas (cf. méthodes d'études trafics sont expliquées ci-après). Les études de trafic ont été faites sur un périmètre intégrant les effets de la ZAC Malepere considérée également livrée en totalité à l'horizon 2030 dans le scénario « projet » retranscrit dans le dossier d'enquête et testé par le modèle.

Ces documents sont très clairs et montrent le dimensionnement, l'organisation et la hiérarchisation des voies de la ZAC selon leur rôle de desserte locale ou leur capacité à accueillir du trafic de transit.

**« Chaque jour des gens prennent leur voiture pour aller travailler à l'autre bout de la ville et sincèrement c'est déjà un enfer. Il ne faut pas en rajouter. »**

**« La politique anti voitures très en vogue n'empêchera jamais, même avec une meilleure organisation des transports en commun, certaines catégories de personnes d'être forcées de rouler en voiture. »**

Les actions proposées en accompagnement du projet de ZAC concernent tous les modes de déplacements pour rechercher un équilibre en se connectant aux infrastructures existantes aux abords du site. Il ne s'agit pas d'opposer l'usage de la voiture aux transports en commun ou aux modes doux, mais plutôt de compléter l'éventail de l'offre en déplacements pour permettre un choix aux usagers qu'ils possèdent une voiture ou non.

## **Le stationnement**

**« Les places de stationnement des nouveaux immeubles construits ces dernières années sont insuffisantes et cela génère un stationnement anarchique sur les voies étroites du quartier. »**

**« Certains parkings souterrains ne sont pas utilisés en raison de leur insécurité (préférence pour un stationnement anarchique en surface sur les trottoirs, les pistes cyclables...). »**

Pour traiter la question du stationnement en accompagnement du projet, Oppidea s'est appuyé sur l'expertise de SARECO. L'offre de stationnement privée prévue par le projet est conforme aux prescriptions du PLU. En accompagnement du projet, une optimisation du nombre de places publiques sur voirie a été recherchée, ainsi qu'une réalisation possible par phases successives, en fonction des besoins.

La présence de la nappe affleurante en plusieurs endroits du site empêche la réalisation de plusieurs niveaux en sous-sols sur ce projet. Les prescriptions établies pour l'offre privée

*préconisent la réalisation de stationnement en superstructure (silos), ou en étage supérieurs (rdc + 1 ou plusieurs niveaux).*

**« Le nombre de places du parking visiteur de l'espace mémoire est trop faible. »  
« Une étude sur les besoins en matière de stationnement a-t-elle été réalisée ? Pour l'espace mémoire, comment a été évaluée la dimension du parking visiteur ? »**

*Un bureau d'études, SARECO, sélectionné par OPPIDEA, a été chargé de mener une étude stationnement sur le site de la ZAC Toulouse MontaudranAérospace. Un diagnostic a été mené afin de calibrer le stationnement en fonction de l'offre en transport en commun existante et projetée, les pratiques actuelles.*

*. Le dimensionnement du parking a été validé, en considérant une hypothèse de 400 visiteurs par demi-journées, un taux de venue en voiture de 70% (ce qui constitue une fourchette haute compte tenu de la très bonne desserte en transports en commun du site), et un taux de remplissage de 2,5 personnes par voitures. Ponctuellement, les soirs de grandes manifestations, les visiteurs pourront utiliser les places prévues sur espaces publics, qui seront dédiés aux visiteurs sur la ZAC, le stationnement privé étant organisé dans des parkings aménagés en domaine privé.*

## **Accès à la ZAC**

### Connexion à la rocade

**« Il faudrait un accès supplémentaire à la rocade au niveau de l'ENAC. »**

*L'hypothèse de créer un nouvel échangeur pour desservir directement le projet Montaudran à partir du périphérique a été étudiée et écartée pour des raisons techniques.*

*Le futur quartier de Toulouse MontaudranAérospace est connecté à trois échangeurs : l'échangeur de Montaudran (sortie 18), l'échangeur du Palays (sortie 19) et l'échangeur de Lespinet (sortie 20). Un autre échangeur à moyen terme permettra l'accès des quartiers de la Terrasse à la voie rapide : l'échangeur de la jonction Est.*

*Ce principe permet de diffuser sur plusieurs échangeurs les futurs accès automobiles à la rocade générés par le projet, mais également de répartir ceux des usagers des zones résidentielles et d'activités existantes grâce au réseau viaire complété par les infrastructures de la ZAC.*

*De plus des mesures spécifiques ont été envisagées pour ne pas engorger l'échangeur Lespinet par le développement de la ZAC Toulouse Montaudran Aerospace : la requalification de l'échangeur par les services de l'Etat dans le cadre de la mise à 2x3 voies du périphérique sud, l'ouverture à la circulation automobile de la LMSE et la création du barreau de liaison « LespinetMéditerranée ».*

*La possibilité d'une connexion à la voie rapide entre les échangeurs du Palays et de Lespinet a été étudiée.*

*Cependant, la distance actuelle entre les échangeurs du Palays et de Lespinet ne permet pas de réaliser un nouveau branchement sur la voie rapide qui respecte les conditions de conception géométrique des Voiries Structurantes d'Agglomération.*

*En effet, d'une part, du fait de la géométrie actuelle de la section courante et de la présence d'une voie d'entrecroisement assurant l'insertion depuis l'A61 sur l'A620 et la décélération vers l'échangeur de Lespinet et la sortie Pont des Demoiselles et d'autre part, du fait de la présence du pont support de la LMSE, créant un masque à la visibilité, les conditions de sécurité et notamment les distances nécessaires à la signalisation et à sa visibilité, ne seraient pas respectées.*

**« Pour éviter de gros encombrements aux heures de pointe, il serait bien que les véhicules qui arrivent de la voie qui borde le Canal du Midi aient un accès direct à l'A620 sans emprunter le rond-point (avec par exemple la création d'un tunnel sous le rond-point). »**

*Cette proposition renvoie au projet de reconfiguration de l'échangeur Lespinet, opération sous la responsabilité des services de l'État, dont l'objectif au final est bien de décharger les giratoires. A signaler dans le même esprit et dans son domaine de compétence, que Toulouse Métropole a prévu la réalisation d'infrastructures pour venir délester la charge de ces deux ronds-points. Il s'agit outre le renforcement de la desserte en TC de la zone, de l'ouverture de la LMSE à la circulation automobile et de la création du barreau de liaison Lespinet- Méditerranée.*

**« Compte tenu des bouchons actuels, de l'accroissement prévu du trafic et de sa configuration, l'échangeur de MONTAUDRAN risque de devenir un PALAYS BIS. »**

*Une attention particulière a été portée pour ne pas venir bloquer les différents échangeurs du secteur à l'horizon du projet réalisé, en tenant compte de la croissance urbaine globale du secteur Sud Est.*

*Pour soulager l'échangeur Montaudran en particulier, l'effet significatif de la création de l'échangeur de la Jonction Est doit être souligné. Elle complétera efficacement les solutions offertes pour rejoindre le périphérique aux usagers et riverains actuels (secteurs Cité de l'Espace - La Plaine, La Terrasse, St Orens et Labège). De plus la mise en œuvre du prolongement de la LMSE jusqu'à ce nouvel échangeur développera un itinéraire alternatif à la route de Revel pour les usagers de la ZAC TMA ou du complexe scientifique.*

*Ces nouvelles infrastructures routières conjuguées à l'attractivité de l'offre de déplacements supplémentaire apportée aux résidents et actifs de la zone en Transport en commun (bus en site propre sur la RD2, prolongement métro Ligne B, ...) permettent de libérer des capacités nouvelles sur l'échangeur Montaudran. Les simulations menées montrent que les flux de véhicules supplémentaires générés par la croissance urbaine modélisée en 2030, dont la future ZAC TMA, peuvent ainsi être absorbés sans bloquer la circulation.*

*Ce principe de redistribution des flux entre les différents échangeurs de la zone a été recherché au-delà de l'échangeur de Montaudran, puisque le schéma routier complété par le projet de ZAC permettra de répartir les flux de véhicules entre les échangeurs de Lespinet, Montaudran, Le Palays et la future Jonction Est.*

## Ouverture de la trémie Payssat à la circulation

***Deux contributions opposées ont été écrites : « Il est indispensable et urgent d'ouvrir la LMSE à la circulation automobile pour franchir le périphérique : les transferts entre l'Université et l'Espace Clément Ader prennent aujourd'hui entre 20 et 40 minutes ! » et « Il ne faut pas ouvrir la LMSE aux voitures mais remettre 2X2 voies entre la rocade et l'ENAC rue EDOUARD BELIN qui existaient avant et améliorer ainsi les accès au campus qui sont bloqués aux heures de pointe ».***

*La collectivité confirme que la décision a bien été prise d'ouvrir la LMSE à la circulation automobile entre D.Daurat et l'avenue E.Belin, par délibération du Conseil de Métropole du 9 avril 2015 (cf. délibération n°DEL-15-056).*

## Les aménagements hors ZAC

***« Dans quel délai sera réalisée la mise à 3 voies de la rocade entre MONTAUDRAN et la route de Narbonne ? »***

*Le projet de mise à 3 voies de la rocade entre l'échangeur de Lespinet et l'échangeur de Rangueil est porté par l'Etat et plus précisément par la DREAL.*

*La première étape du projet consiste en la réalisation de murs anti-bruit. Ces travaux débuteront courant 2016. Les travaux d'élargissement devraient débuter courant 2017.*

***« Le barreau entre l'avenue de LESPINET et le boulevard de la MEDITERRANEE est-il encore utile? Il ne servira qu'à congestionner davantage l'échangeur de LESPINET et les accès vers le centre-ville. Il dégradera encore plus la qualité de vie des riverains. »***

*Le barreau de liaison Lespinet est utile pour compléter le maillage et les liaisons du quartier. Il a deux objectifs principaux :*

- *décharger le haut de l'avenue Lespinet (vers Ponts des Demoiselles) dans sa section étroite au droit des équipements et écoles du quartier (échanges vers le cœur du quartier du Pont des Demoiselles et pour rejoindre le centre-ville) ;*
- *contribuer à délester une partie des échanges assumés par l'échangeur Lespinet (échange facilité pour les quartiers Demoiselles, Lespinet et Cote Pavée vers le périphérique Est et le Complexe Scientifique)*

*Des mesures d'accompagnement visant à limiter l'impact pour les riverains ont été définies et seront intégrées à l'opération (réalisation d'un mur anti-bruit et d'un traitement paysager).*

**« Quels aménagements sont prévus chemin des HERBETTES ? »**

*Un élargissement du chemin des Herbettes est prévu entre le débouché de la ZAC Saint Exupéry et l'avenue Lespinet pour permettre le passage et l'écoulement des bus sur des voies dédiées. Cet aménagement permettra de réduire le temps de parcours du bus sur cette section où le trafic est important. La liaison directe de TMA vers la passerelle des Herbettes et le métro sera ainsi assurée.*

*Cet élargissement permettra en outre d'optimiser la gestion du carrefour à feux, tout en y intégrant les priorités aux feux pour les bus.*

***Il semble que la rue qui passe derrière le château Raynal (allée bordée de platanes devant les ateliers) sera utilisée pour la circulation. Le bout de cette allée est occupé par les chaufferies du réseau de chaleur de la ZAC SAINT EXUPÉRY. Comment est-ce compatible ? Quel avenir éventuel pour ces chaufferies ?***

*La rue pour les bus et les livraisons qui passe derrière le château Raynal n'occupe pas la largeur de l'espace compris entre le château Raynal, les halles attenantes et l'ancien bâtiment longeant la voie ferrée. Le gabarit de la voie est totalement compatible avec la présence de la chaufferie. Par ailleurs, l'implantation de cette chaufferie n'est que provisoire.*

***Le maintien d'un franchissement unique de la voie ferrée par les véhicules légers***

**Les contributions favorables à la fermeture du chemin CARROSSE**

***« Il faut supprimer le passage automobile au niveau du chemin CARROSSE. La création d'une trémie chemin PAYSSAT est une alternative bienvenue. Si le chemin Carrosse reste ouvert à la circulation, il deviendra un boulevard urbain qui va attirer une foule d'automobilistes et engorger l'échangeur de LESPINET, ce qui aurait des conséquences dramatiques pour la ZAC mais aussi pour le complexe scientifique. »***

***« Une trémie automobile chemin CARROSSE fracturera le lien entre la future ZAC et celle de Saint-Exupéry »***

***« Une trémie CARROSSE fermée aux voitures est une bonne solution car cela évitera de briser la continuité du projet le long de la piste et de nuisances sur le pôle culturel ».***

***« Cette fermeture permet d'assurer un meilleur lien entre l'espace mémoire et la halte SNCF »***

*Le critère important pour un itinéraire automobile n'est pas sa longueur mais sa durée. Le positionnement du franchissement chemin Payssat plutôt que chemin Carrosse participe à optimiser le fonctionnement de l'échangeur Lespinet, à sécuriser son fonctionnement et à garantir un temps de connexion aux voies rapides ou au campus de Rangueil le plus court possible. Inversement le maintien du chemin Carrosse ouvert concomitamment à l'arrivée des emplois et des habitants dans la ZAC Toulouse Montaudran Aérospatial crée une convergence de flux sur le giratoire projeté sur le chemin Carrosse qui peut accroître le risque de blocage sur un*

*giratoire et donc l'échangeur, à cause de la remontée des files probable au moindre dysfonctionnement. Inversement, la moindre congestion sur la rocade bloque l'échangeur, le giratoire projeté sur le chemin Carrosse et les automobiles sur le chemin Carrosse.*

*Par ailleurs, une trémie chemin Carrosse génère un flux parasite sur le giratoire en entrée de ZAC, correspondant au flux entre la ZAC et les quartiers existants à l'est de la voie ferrée.*

*Dans un premier temps, il est plus prudent d'éviter tout flux parasite et de faire fonctionner le système de voirie avec la seule trémie Payssat pour limiter les congestions de l'échangeur Lespinet et les phénomènes parasites.*

*Toulouse Métropole, Oppidea et SNCF Réseaux prennent acte des contributions favorables à la suppression du passage automobile au niveau du chemin Carrosse, notamment au regard du risque qu'un tel passage entraînerait pour le fonctionnement de l'échangeur Lespinet au détriment de l'ensemble des quartiers Montaudran et du complexe scientifique de Rangueil.*

*L'absence de circulation automobile sur le franchissement des voies ferrées chemin Carrosse dans un premier temps, permet d'évaluer la capacité de l'échangeur à fonctionner avec des sollicitations mieux calibrées et sans fonctionnement parasite.*

*Comme indiqué dans une contribution, l'absence de trémie Carrosse dans un premier temps permet de préserver des liens entre la ZAC Saint-Exupéry et la ZAC Toulouse MontaudranAérospatiale. Comme indiqué également, cela permettra de limiter les nuisances sur le pôle culturel et ne pas rompre la continuité du projet le long de la piste. L'absence de circulation automobile sur la trémie Carrosse permet dans un premier temps d'évaluer in situ, concrètement les avantages et les inconvénients de l'absence de circulation sur le franchissement des voies ferrées au niveau du chemin Carrosse. Les mesures conservatoires prises permettent de rendre possible les évolutions, après en avoir mesuré les impacts et les avoir présenté publiquement dans le cadre de procédures spécifiques.*

*Cela permettra en outre d'assurer un meilleur lien entre l'espace mémoire -Piste des géants Aéro et la halte SNCF.*

*Le traitement du parvis de la halte en vaste esplanade au niveau du terrain naturel permet dans un premier temps de préserver la meilleure accessibilité à la halte SNCF et son lien avec l'espace mémoire-Piste des géants Aéro. Les évolutions futures éventuelles feront l'objet d'une évaluation des impacts qui sera rendue publique dans le cadre d'une procédure spécifique.*

## Les interrogations du public sur les études trafics et le scénario de circulation retenu

*Le choix de fermer le chemin Carrosse à la circulation automobile doit être replacé dans le contexte général de circulation et les résultats des études trafics réalisées dans le cadre de ce projet. Au regard des interrogations suscitées par la fermeture du chemin carrosse à la circulation automobile, la commission d'enquête a demandé à OPPIDEA des précisions sur les études réalisées :*

**« Compte tenu des difficultés du public à comprendre les études de trafic jointes au dossier d'enquête, pourriez-vous préparer un tableau de synthèse du trafic selon le modèle proposé ci-dessous ? Pour les voies, une distinction peut-elle être faite entre voies bordées d'habitation et voies non bordées d'habitations. »**

*Les études trafic et les simulations ont été menées par un prestataire extérieur, le BE EGIS. Elles ont permis à la collectivité de tester les effets de plusieurs hypothèses de réseau routier (position et nombre de trémies notamment).*

*Explication générale sur la méthode des études « trafic » réalisées*

*Les résultats présentés dans le dossier d'enquête en termes de circulation et présentés dans la pièce « Etude d'impact sur l'environnement et ses compléments » p 206 à 220 sont extraits des « simulations de trafic » menées par EGIS.*

*Ces études ont été réalisées à l'aide du modèle SGGD (Système de Gestion Globale des Déplacements), outil de modélisation multimodal des déplacements couvrant l'aire urbaine toulousaine. Il s'agit d'un outil partenarial (État, Région, Département, RFF, Tisseo-SMTC,*

Toulouse Métropole,...). Le modèle est configuré pour retranscrire une situation cohérente à l'échelle de l'aire urbaine en termes de développement urbain, réseau routier et réseau de desserte en transports collectifs en situation actuelle et en situation 2030. La croissance urbaine générale à l'échelle de l'agglomération est estimée sur la base du SCOT. Les projets d'infrastructure inscrits au PDU en vigueur sont intégrés et complétés par les projets de compétence Région et Département. La configuration du modèle est donc établie en associant les différents partenaires. Enfin, un calage plus fin des données d'entrées est réalisé sur le périmètre du projet à tester.

Le modèle permet ensuite de bâtir et simuler une demande de déplacements exprimée sous forme de matrices Origines – Destinations, et d'affecter cette demande sur un réseau de transports multimodal.

#### Hypothèses prises pour le projet TMA

A l'horizon 2030, les hypothèses intégrées représentent 1 600 habitants, 660 logements étudiants et 6 000 emplois.

En termes de génération de trafic, par rapport à la situation de référence sans projet MontaudranAérospatiale, cela représente 6 000 déplacements supplémentaires en voiture et 1040 déplacements supplémentaires en Transports en commun à la période de pointe du soir (16-19h). Donc pour l'Heure de Pointe du Soir, environ 350 déplacements effectués en Transports collectifs et 2 000 en voiture, à affecter sur le nouveau réseau de desserte.

#### Les scénarios modélisés

Plusieurs scénarios ont été modélisés et analysés par le biais de ces simulations et apparaissent dans le dossier :

- la situation actuelle
- la situation 2030 sans le projet de ZAC TMA (situation « référence » au titre de l'étude d'impact)
- la situation 2030 avec le projet de ZAC TMA

Au cours des études préalables, des scénarios variantes ont été modélisés pour comparer les hypothèses de franchissement de la voie ferrée (1 trémie : Payssat ou Carrosse ; 2 trémies : Payssat + Carrosse).

Pour faciliter la lecture des résultats et comparer les scénarios modélisés, un tableau de synthèse est présenté en annexe. Une carte permet de localiser les 24 points de mesures présentés dans ce tableau. Des schémas de synthèse par scénario (cartes) sont également joints au présent rapport.

#### Explication du scénario retenu

Le scénario retenu est le plus proche, en termes de réseau viaire, du résultat de la deuxième concertation. L'ouvrage de franchissement des voies ferrées cofinancé par TM, la Région et RFF est positionné sur Payssat. Au niveau du chemin Carrosse, un franchissement inférieur réservé aux piétons et aux vélos sera réalisé (ouvrage cofinancé en partie). Sur Carrosse, la dimension de l'ouvrage en largeur et en hauteur rend possible à terme le passage des automobiles et des secours. L'ouverture de la LMSE à la circulation automobile entre D.Daurat et l'av E.Belin a été intégrée. Au nord, une modification du schéma de desserte en transports en commun à travers la ZAC Saint Exupéry a également été intégrée.

Les résultats des simulations montrent que les charges de trafic générées par le projet et affectées sur ce schéma de desserte sont acceptables au regard de leur gabarit. Une vigilance est signalée par rapport aux résultats sur l'avenue Daurat, tout en mentionnant des marges de manœuvre et des capacités non exploitées par le modèle sur des itinéraires alternatifs pour rejoindre le périphérique Est (LMSE, route de Labège, Palays, Jonction Est) et qui permettront de mieux répartir les véhicules et faire diminuer le trafic sur l'avenue Daurat.

Les nouvelles voies de la ZAC complètent le réseau structurant pour répartir les véhicules sur 3 échangeurs, en privilégiant le passage à travers les zones d'activités. Le déplacement du franchissement des voies ferrées de Carrosse à Payssat fait diminuer la charge de trafic de « transit » sur le secteur résidentiel Bréguet – Gonin – Payssat par rapport à la situation de référence. Les véhicules franchissant la trémie Payssat sont issus du trafic local (ZAC et

urbanisation existante de part et d'autre de la voie ferrée). Le point de franchissement ainsi décalé contribue en outre à soulager la charge cumulée sur l'échangeur Lespinet.

Explications de la comparaison du scénario retenu avec l'hypothèse de la trémie positionnée sur « Carrosse »

Voir les résultats présentés dans le tableau de synthèse en annexe 1.

L'attractivité de l'itinéraire pour les flux de transit cumulé au projet de ZAC renvoie l'ensemble des flux sur un giratoire au débouché du chemin Carrosse, pouvant fragiliser le système et créer des remontées de files sur le périphérique. Cette solution est moins efficace que le scénario retenu pour garantir l'accessibilité générale du quartier ou de la future ZAC à partir de l'échangeur Lespinet..

Les arguments circulation ne sont pas suffisants pour expliquer le choix de positionner l'ouvrage cofinancé plutôt sur le chemin Payssat que sur le chemin Carrosse. Ce choix est le résultat d'une analyse multicritères (intégrant également maîtrise foncière, coût, rapidité de mise en œuvre, limitation de l'impact sur la circulation pendant la durée du chantier, ...).

Les éléments de réponse détaillés ont fait l'objet de la deuxième concertation, avec avis favorable du public et sont expliqués dans le dossier d'enquête notamment en annexe de la pièce A « Présentation du cadre réglementaire ».

Explications de la comparaison du scénario retenu avec l'hypothèse d'ouverture de deux trémies

Des effets positifs et négatifs ressortent de l'analyse du scénario comportant deux trémies. Pour les aspects positifs, en toute logique ce maillage complémentaire permettrait de répartir et diffuser les flux de véhicules entre les différents passages. Mais, si par comparaison avec le scénario « projet 2030 » une baisse de trafic est sensible sur les tronçons "Payssat, côté ZAC" et "Herbettes", on ne relève pas pour autant une baisse générale du trafic sur la zone, au contraire.

Par rapport au scénario retenu, des hausses de trafic importantes sont identifiées sur le secteur résidentiel "Bréguet – Gonin - Payssat" et bien évidemment à travers le futur quartier d'habitat de la ZAC, impactant les zones situées de part et d'autre du chemin Carrosse.

Par ailleurs, dans le tableau de synthèse en PJ, la lecture de la ligne « sous-total » des trafics répartis entre les différents franchissements de la voie ferrée met en évidence que, dans ce scénario, le nombre de véhicules total est plus élevé que dans le scénario retenu.

Cet effet s'explique par l'attractivité assez forte de l'itinéraire "Carrosse" relié à l'échangeur Lespinet pour des flux de véhicules en "transit", c'est à dire en provenance ou à destination de zones extérieures au secteur Montaudran et au projet de ZAC (quartiers "La Terrasse" principalement). L'analyse d'EGIS montre que dans ce scénario, 80 % du trafic empruntant la trémie Carrosse est "en transit". Par comparaison ce scénario attire également plus de véhicule en transit sur l'ensemble du périmètre que dans le scénario déposé dans le dossier d'enquête avec une seule trémie en fonctionnement.

En effet, il est difficile d'assurer une limitation de l'usage de ce tronçon de voie s'il est activé, car il reste l'itinéraire le plus court pour accéder à l'échangeur. Le volume de flux sur le chemin Carrosse viendra se cumuler au niveau de l'échangeur vers les flux d'entrée et sortie de la future ZAC. Cette particularité fragilise la répartition du trafic sur un barreau plus court.

Lorsque la trémie « Carrosse » n'est pas ouverte à la circulation automobile en revanche, le modèle montre que 52 % du trafic empruntant la trémie Payssat est « en transit ». Dans le scénario retenu, les véhicules en « transit » sont moins intéressés pour traverser la zone de Montaudran et rejoindre le périphérique par cet itinéraire. Ils iront se reporter sur d'autres itinéraires plus directs (échangeur Montaudran ou Jonction Est par exemple).

Dans le scénario « 2030 + ZAC + deux trémies » des augmentations de trafic sont à relever également sur l'avenue Belin, de l'autre côté du périphérique, faisant augmenter la charge globale gérée par l'échangeur Lespinet.

Aussi, les effets négatifs ou plutôt les risques identifiés dans cette hypothèse ont été les suivants :

- L'augmentation de la circulation en "transit" à l'échelle globale du quartier Montaudran et notamment sur les secteurs Bréguet / Gonin / Védrines par rapport au scénario retenu dans le dossier

- L'effet de cumul des flux provenant du Chemin Carrosse et de ceux de la ZAC au débouché vers l'échangeur Lespinet. Le cumul se fait sur un giratoire qui, en cas de dysfonctionnement ou de saturation, pourrait générer des remontées de files et bloquer soit les entrées / sorties de la ZAC, soit créer des remontées de files sur l'échangeur.

- L'effet d'augmentation globale de la charge gérée par l'échangeur Lespinet

- L'effet du trafic sur le Chemin Carrosse aux abords de la zone d'habitat et du coeur de la place centrale de la ZAC (par comparaison avec la zone et le trafic apaisé dans le scénario retenu dans le projet (600 véhicules/heure)

Néanmoins, il s'agit de facteurs de risques et non d'effets conduisant à rejeter totalement ce scénario.

Aussi la collectivité a tenu à préserver la possibilité d'ouvrir le chemin Carrosse à la circulation des VL à terme. Un principe de réserve a donc été pris en terme de dimensionnement des ouvrages de franchissement et par rapport à l'implantation des bâtiments de la ZAC. L'ensemble des travaux d'ouvrage réalisés au niveau du franchissement de la voie ferrée sur le chemin Carrosse permettront de ne pas y revenir si la décision était prise par la suite de mettre en circulation le chemin Carrosse. Cette évolution fera l'objet dans ce cas d'un dossier modificatif pour compléter les études d'impact sur ce point.

La collectivité envisage d'organiser un suivi des conditions de circulation sur le périmètre du projet Montaudran par des mesures de comptages régulières (campagne annuelle). Les résultats de ces comptages permettront d'évaluer les effets réels du développement sur les secteurs résidentiels existants.

**« En quoi l'ouverture d'un passage supplémentaire aux voitures peut-il être négatif quand on voit l'accroissement des trafics prévus à terme ? »**

Les études trafic et les simulations menées par le bureau d'études EGIS ont permis à la collectivité de "tester" les effets de l'ouverture à la circulation automobile de ce deuxième passage sous voie ferrée.

Il en ressort des effets positifs mais aussi des effets négatifs.

Pour les aspects positifs, en toute logique ce maillage complémentaire permettrait de répartir et diffuser les flux de véhicules entre les différents passages.

Mais, si une baisse de trafic est sensible sur les tronçons "Payssat" et "Herbettes", on ne relève pas pour autant une baisse générale sur la zone. Au contraire, par rapport au scénario retenu des hausses de trafic importantes sont identifiées sur le secteur résidentiel "Gonin" et bien évidemment à travers le futur quartier d'habitat de la ZAC impactant les zones situées de part et d'autre du chemin Carrosse.

Cet effet s'explique par l'attractivité assez forte de l'itinéraire "Carrosse" relié à l'échangeur Lespinet pour des flux de véhicules en "transit", c'est à dire en provenance ou à destination de zones extérieures au secteur Montaudran et au projet de ZAC (quartiers "La Terrasse" principalement). L'analyse d'EGIS montre que dans ce scénario, 80 % du trafic empruntant la trémie Carrosse est "en transit". Par comparaison ce scénario attire également plus de véhicule en transit sur l'ensemble du périmètre que dans le scénario déposé dans le dossier d'enquête avec une seule trémie en fonctionnement.

En effet, il est difficile d'assurer une limitation de l'usage de ce tronçon de voie s'il est activé, car il reste l'itinéraire le plus court pour accéder à l'échangeur. Le volume de flux attendu dans ce cas sur le chemin Carrosse sera donc élevé (960 véhicules/heure).

Aussi, les effets négatifs ou plutôt les risques identifiés dans cette hypothèse ont été les suivants :

L'augmentation de la circulation en "transit" à l'échelle globale du quartier Montaudran et notamment sur les secteurs Bréguet / Gonin / Védrines par rapport au scénario retenu dans le dossier ;

L'effet de cumul des flux provenant du Chemin Carrosse et de ceux de la ZAC au débouché vers l'échangeur Lespinet. Le cumul se fait sur un giratoire qui, en cas de dysfonctionnement ou de saturation, pourrait générer des remontées de files et bloquer soit les entrées / sorties de la ZAC, soit créer des remontées de files sur l'échangeur ;

*L'effet du Chemin Carrosse avec une circulation importante aux abords de la zone d'habitat et du cœur de la place centrale de la ZAC (par comparaison avec la zone et le trafic apaisé dans le scénario retenu dans le projet (600 véhicules heure).*

*Néanmoins, il s'agit de facteurs de risques et non d'effets conduisant à rejeter totalement ce scénario.*

*Aussi, pour les raisons expliquées au point ci-dessus, la collectivité a tenu à engager le projet de ZAC au plus vite et préserver la possibilité d'ouvrir le chemin Carrosse à la circulation à terme. Un principe de réserve a donc été pris en termes de dimensionnement des ouvrages de franchissement et par rapport à l'implantation des bâtiments de la ZAC. L'ensemble des travaux d'ouvrage réalisés au niveau du franchissement de la voie ferrée sur le chemin Carrosse permettront de ne pas y revenir si la décision était prise par la suite de mettre en circulation le chemin Carrosse.*

*Le projet présenté prévoit cette évolution. Elle fera l'objet dans ce cas d'un dossier modificatif pour compléter les études d'impacts sur ce point.*

*Des questions ciblées permettent également d'apporter des compléments à l'explication ci-avant :*

***Lors de la réunion du 06/07/2015, vous nous avez présenté des schémas comparatifs du trafic routier à l'état initial (A), en situation de référence 2030 (B), en situation de projet 2030 (C) et en situation de projet + trémie CARROSSE (D). Comment expliquez-vous que le trafic sur l'avenue de LESPINET soit plus élevé en C qu'en B alors qu'en C il n'y a pas plus de voitures sur le chemin des HERBETTES et que le barreau MEDITERANEE est ouvert et détourne une partie du trafic qui en son absence emprunterait l'avenue de LESPINET ?***

*Cette différence à la hausse (120 véhicules / h pour les deux sens confondus) s'explique par l'arrivée de la ZAC TMA amenant des usagers supplémentaires, mais aussi de nouveaux services. Outre sa relation avec l'échangeur, l'avenue Lespinet permet une liaison interquartier entre la zone du futur projet et le secteur résidentiel de Lespinet ou la ZAC St Exupery. Certains habitants de cette zone viendront utiliser les nouveaux services et commerces de TMA. Une partie de la hausse de trafic reflète ces nouveaux échanges entrants sur la ZAC en soirée.*

*L'autre partie de la hausse de trafic sur l'avenue de Lespinet reflète les liaisons entre la future ZAC et le cœur de quartier Pont des Demoiselles ou le centre-ville. Les chiffres extraits du modèle retranscrivent la situation le soir. Ainsi, dans ce cas il s'agit des véhicules sortant des actifs de la ZAC TMA, pour rejoindre le centre-ville et l'avenue Saint Exupery via l'avenue Lespinet. S'y ajoutent les véhicules des habitants de la ZAC qui, en sens inverse, ont choisi cet itinéraire pour rejoindre leur logement.*

***Dans l'hypothèse d'une trémie routière unique chemin CARROSSE, quel serait à l'horizon 2030 le trafic sur ce chemin au droit de la ZAC TMA ?***

*Au droit de la ZAC TMA, dans cette hypothèse, le trafic serait de 1190 véhicules / heure pour la période de référence du soir ; soit un trafic journalier estimé à environ 11 900 véhicules / jour.*

***« La rédaction du dossier d'enquête semble indiquer que le déplacement de la trémie routière de Carrosse à Payssat résulterait de la deuxième concertation ? Plusieurs personnes qui ont rencontré la commission démentent cette affirmation. Qu'en est-il exactement ? »***

*La première concertation s'est conclue en soulignant la nécessité pour la suite du projet de veiller à poursuivre l'amélioration des conditions de circulation et notamment l'accès à l'échangeur de Lespinet et l'accès aux quartiers existants depuis celui-ci.*

*Les évolutions des positionnements des franchissements automobiles de la voie ferrée entre les 2 concertations résultent des études qui ont été poursuivies dans l'objectif d'améliorer le fonctionnement global des quartiers existants et à venir.*

*Ces évolutions ont été clairement présentées au cours de la concertation préalable au dossier de réalisation ouverte en novembre 2012 et dont le bilan a été approuvé en juin 2013.*

**Nota : L'ensemble des explications ci-dessus sont illustrées dans les annexes 1 et 2 du présent rapport.** Ces éléments permettent de justifier la fermeture du chemin Carrosse au regard de l'impact sur la circulation générale sur la ZAC et dans ces environs. Ils permettent de répondre aux questions suivantes :

**« Les vraies raisons de la fermeture du chemin CARROSSE aux voitures sont cachées. Qui a intérêt à détourner les flux de circulation ? » « Fermer le chemin CARROSSE seulement pour permettre à la MACHINE de circuler sur la piste est ridicule ».**

**« Compte tenu du trafic actuel et des prévisions de construction, il est invraisemblable de fermer le passage des voitures chemin CARROSSE qui entraînera un report de la circulation vers le CHEMIN DE LA BUTTE, la rue de VENASQUE, le chemin des HERBETTES et l'avenue de LESPINET déjà saturés. Ce sera un enfer pour les riverains. Il faut revenir au projet original. Ce passage est indispensable pour les camions car la trémie des HERBETTES est limitée à 2,5 mètres. »**

**« Des simulations sont à faire pour comparer l'ouverture et la fermeture de la trémie CARROSSE aux voitures, en évaluer les impacts respectifs et en tirer les conclusions. »**

**« Pour le confort des automobilistes et des riverains, il faut ouvrir simultanément les deux trémies (CARROSSE et PAYSSAT) aux véhicules légers. Les passages par PAYSSAT et HERBETTES seraient insuffisants. Il en faut 3. » « Le candidat-maire s'était engagé sur 3 passages (HERBETTE, CARROSSE ET PAYSSAT). »**

**Pour le comité de quartier de l'Ormeau, l'analyse des prévisions fournies dans le dossier fait ressortir le constat suivant : doublement du trafic sur les voies résidentielles (chemin de PAYSSAT, chemin de LA BUTTE, rue de VENASQUE) avec plus de 1000 voiture par heure aux heures de pointe du soir; congestion des carrefours avec remontée de file dans les rues du quartier ; accroissement de plus de 50% du trafic dans les voies autour de la ZAC ; Ce constat tient notamment à la fermeture du chemin CARROSSE qui génère un report de circulation vers les rues résidentielles du quartier (BUTTE, VENASQUE ET PAYSSAT). Cette situation aura des conséquences très dommageables pour les 25 000 usagers quotidiens de la voiture et des transports en bus et les 9000 riverains dont la santé sera gravement altérée (bruit, pollution...).**

### **Surcoûts liés à l'ouverture de la trémie Carrosse aux véhicules légers dès la première phase**

**« Quelle serait l'incidence financière supplémentaire sur la trémie Carrosse pour qu'elle permette la circulation des véhicules légers ? »**

*Le coût actualisé de la mise en œuvre des dispositions permettant la circulation des véhicules légers sur la trémie Carrosse à l'horizon de l'année 2018 est de 12,6 M€ TTC.*

*Il comprend le coût des acquisitions foncières supplémentaires, des études et des travaux nécessaires. Ils comprennent :*

*2 rampes étanches (rampe nord 130 ml et rampe Sud 100 ml) et la mise en place de pompe plus puissante,*

*les déviements complémentaires de réseaux du chemin Carrosse,*

*la voie de rétablissement des accès riverains (voirie de 350 ml) et d'un pont route au-dessus de la trémie automobile pour que la voie sens unique de rétablissement des accès passe d'un côté à l'autre.*

*Il y a donc un réel impact financier à rendre l'ouvrage de franchissement accessible aux véhicules légers dès la première phase. Ces éléments permettent de répondre aux interrogations suivantes : « La motivation financière de la fermeture de la trémie CARROSSE dans un premier temps ne tient pas puisque l'infrastructure aura été réalisée à 90%. » « Il est impossible d'évaluer le coût de l'ouverture ultérieure de la trémie CARROSSE aux véhicules légers. Il est*

*vraisemblable que cette ouverture ultérieure sera très difficile. Faire une économie initiale serait catastrophique pour le quartier et ses habitants. »*

## Autres conséquences l'ouverture de la trémie Carrosse aux véhicules légers dès la première phase

**« Quelles sont les autres conséquences qui justifient votre position de ne pas l'ouvrir aux voitures en même temps que celle de Payssat ? »**

*Au-delà du coût, les autres conséquences qui justifient de ne pas l'ouvrir aux voitures en même temps que celle de Payssat sont les suivantes :*

*un risque de blocage de l'échangeur Lespinet dans sa globalité et de l'entrée de la ZAC Toulouse MontaudranAérospatiale depuis les quartiers existant au Nord Est de la voie et l'échangeur existe (Cf. réponse à la question suivante).*

*le délai de sécurisation de ce passage à niveau dont le niveau de dangerosité est réputée préoccupant est plus important avec la réalisation concomitante du franchissement automobile, l'augmentation du trafic sur le chemin Carrosse, la rue Breguet et la rue Gonin génèrent des augmentations des niveaux de bruit au détriment des nombreux habitants riverains, l'impact du chantier sur la circulation automobile du quartier pendant 18 mois est beaucoup plus important,*

### Délais de sécurisation de ce passage à niveau

*Le niveau de sécurité est reconnu officiellement, par l'Etat, SNCF Réseau, la Région et Toulouse Métropole comme préoccupant. Il est donc impératif d'intervenir le plus rapidement possible et de phase les procédures administratives, les acquisitions, les études et les travaux pour gagner du temps.*

*En réalisant le franchissement Payssat et le passage piéton, cycle et Personnes à Mobilité Réduite, le planning de sécurisation est beaucoup plus maîtrisé et est plus court de 24 à 36 mois. La maîtrise du délai de la concertation supplémentaire rendu nécessaire et de son issue ne peut être assurée, tout comme le temps de l'expropriation.*

*L'estimation de 36 mois de délais peut être dépassée.*

*Aujourd'hui, préalablement à l'enquête publique, une concertation a été formalisée avec une ouverture officielle de concertation en conseil métropolitain en novembre 2012, de nombreuses réunions, la diffusion de milliers de documents et l'approbation d'un bilan de concertation en juin 2013. Pour réaliser un deuxième franchissement, il est nécessaire de procéder à une nouvelle phase de concertation. Suite à la concertation, il est nécessaire de réaliser une étude d'impact présentant l'ensemble des impacts d'un deuxième franchissement, de faire instruire cette étude d'impact par les services de l'Etat compétents, de solliciter une enquête publique en bonne et due forme, de l'organiser, d'obtenir le rapport de ladite commission d'enquête, la déclaration de projet métropolitaine et la déclaration de l'utilité publique préfectorale.*

*Ensuite, il est nécessaire d'acquérir des fonciers plus nombreux.*

*La phase 2 implique l'acquisition de fonciers au Nord-Ouest et au Sud Est du chemin Carrosse dans le quartier à l'Est de la voie rapide.*

*En effet, les jardins de 4 logements liés à l'entreprise SNAAM au Sud Est du chemin Carrosse seraient à acquérir.*

*Une part importante des fonciers de la parcelle, 8 chemin Carrosse, entre le bâtiment et la voie serait aussi à exproprier. Ce foncier correspond aux espaces de stationnement et aux espaces verts du lieu de culte présent à cette adresse.*

*Au Nord-Est du chemin Carrosse, les 2 parcelles privées occupées par de nombreuses entreprises seraient aussi impactées. Les espaces existants entre la voie et les bâtiments seraient à exproprier.*

*Au moment de la décision préalable à la réalisation du dossier de la présente enquête publique, la parcelle, sise 10, chemin Carrosse, aurait aussi été à exproprier. En effet, les espaces privés de stationnement de ce bâtiment accueillant un cabinet d'architectes et un cabinet de géomètre sont nécessaires à la réalisation des travaux permettant le franchissement automobile de la voie ferrée. Aujourd'hui, cette expropriation ne serait plus nécessaire, car Toulouse Métropole s'est*

*porté acquéreur, au 2ème trimestre 2015, de la parcelle par usage du droit de préemption délégué à OPPIDEA. Cependant, la suppression des places de stationnement nécessiterait un accord à négocier avec les locataires.*

#### Augmentation des niveaux acoustiques

*La création de 2 franchissements au lieu d'un seul génère des augmentations du transit et du trafic sur les rues Gonin et Breguet et sur le chemin Carrosse. Ce sont des voies desservant de nombreux immeubles d'habitation.*

*Les niveaux acoustiques sont, dans le cadre de cette hypothèse, à simuler et à présenter aux riverains.*

#### Impact chantier sur la circulation automobile du quartier

*La réalisation automobile, en plus du franchissement piéton, cycle et PMR, nécessite un chantier qui occupera la globalité du chemin Carrosse existant pendant sa période de fonctionnement comme voie interquartier.*

*Pendant les 16 mois de durée du chantier, la circulation sera contrainte sur le chemin Carrosse et connaîtra des phases d'interruption alors que le franchissement dans le prolongement du chemin Payssat, aujourd'hui en impasse, ne sera pas encore mis en fonctionnement.*

### Questions et remarques sur l'impact de la fermeture du chemin Carrosse sur les activités existantes et l'accès aux quartiers GONIN et ORMEAU

#### **« La fermeture du chemin CARROSSE à la circulation automobile interdirait le maintien de bureaux avenue BREGUET. »**

*La fermeture du chemin Carrosse à la circulation automobile dans un premier temps n'interdit pas le maintien de bureaux avenue Bréguet.*

*En effet, la venue d'occupants dans ces locaux est conditionnée, comme pour tous les bureaux, par l'attractivité économique du territoire environnant, la desserte automobile et transport en commun, le prix des locaux et leur qualité. Le projet urbain va considérablement accroître l'attractivité économique du secteur. Il va maintenir l'accessibilité automobile qui se mesure en temps de parcours, beaucoup plus qu'en distance parcourue. Le franchissement des voies ferrées sur le chemin Payssat permet de mieux sécuriser la fluidité de l'échangeur Lespinet au profit notamment des entreprises existantes.*

*Par ailleurs, l'ouvrage piétons-cycles sous la voie ferrée permet ultérieurement d'ouvrir à la circulation automobile. En outre, le projet urbain va fortement améliorer l'accessibilité en transport par la création de 2 sites propres pour les bus qui seront connectés aux stations de métro de Rangueil, Faculté de Pharmacie et Rangueil. Enfin, la ligne Toulouse Aérospatiale Express desservira directement Toulouse Montaudran Aérospatiale au profit des quartiers alentours. Cette infrastructure viendra compléter les deux premières lignes de métro existantes, A et B.*

#### **« La fermeture du chemin CARROSSE tuerait le centre commercial GONIN et serait défavorable en général à l'activité économique (accès direct à la rocade sud des zones de GONIN et MONTAUDRAN). »**

*Le centre commercial Gonin participe à une centralité de quartier. Il vit principalement grâce à une zone de chalandise de proximité. Sa fréquentation connaît un niveau relativement bas depuis plus de 10 ans qui a incité les propriétaires à envisager diverses hypothèses de mutation. La Ville de Toulouse a confirmé par délibération sa volonté d'accompagner la requalification de ce centre de commerces en cédant les terrains communaux pouvant faciliter la construction de bâtiments neuf mieux conçus et plus visibles.*

*Par ailleurs, la Ville de Toulouse investit dans la modernisation des nombreux équipements municipaux riverains et étudie la création d'une salle de danse de 200m<sup>2</sup> complémentaires. Ces investissements participent à ancrer le centre de quartier et développer son rayonnement au profit des habitants et des commerçants. Toulouse Métropole s'est engagé à requalifier les espaces publics autour du centre commercial à la demande des habitants et des commerçants.*

*Ainsi, la Ville de Toulouse et Toulouse Métropole participent à renforcer la fréquentation des chandals de sa zone d'influence primaire, accessible à moins de 5 minutes à pied, et secondaire*

en augmentant sa visibilité sur la rue Gonin. Par ailleurs, l'opération Toulouse MontaudranAérospacé renforce l'attractivité du secteur, ce qui se traduit d'ores et déjà par une augmentation progressive de la population du quartier à l'est de la voie ferrée et donc du bassin de chalandise.

De manière générale, l'activité économique à Montaudran comme dans de nombreux quartiers évolue. Les investissements culturels, scientifiques et technologiques offrent à la zone d'activité économique actuelle de nouveaux attributs qui contribuent à l'installation de nouvelles entreprises en lien avec la confirmation de ces segments de l'économie dans cette partie de la ville. Par ailleurs, les véhicules sont renvoyés de Bréguet à la trémie Payssat via l'avenue Gonin en passant devant le centre commercial.

**« Le chemin CARROSSE est le seul itinéraire possible des camions pour le secteur de GONIN. »**

Le projet implique effectivement une modification de l'itinéraire des camions de ce secteur pour les renvoyer sur le franchissement Payssat et l'intérieur de la future ZAC, ce qui induit un allongement de parcours par rapport à aujourd'hui.

En revanche, la circulation à travers les zones d'habitat est évitée puisqu'ils emprunteront les voies nouvelles de la ZAC au droit des zones d'activités tertiaires (Payssat prolongé puis « ring Est » longeant le périphérique).

**« L'ouverture vers la place de l'ORMEAU est pratiquement fermée avec les restrictions d'accès du chemin CARROSSE. »**

Le projet implique effectivement une modification de l'itinéraire en voiture pour rejoindre ce secteur mais la liaison reste possible via la trémie Payssat. De plus les liaisons en vélos sont en revanche facilitées et sécurisées à vélo via Carrosse.

**« La CLINIQUE NEPHROLOGIQUE DE SAINT EXUPERY indique que près de 150 patients dialysés viennent chaque jour à la clinique en ambulance SAMU. La fermeture du chemin CARROSSE imposera d'utiliser des chemins d'accès moins nombreux, plus éloignés et déjà saturés. »**

Le projet implique effectivement une modification de l'itinéraire pour rejoindre ce secteur à partir de l'échangeur Lespinet puisqu'ils seront renvoyés sur le franchissement Payssat et l'intérieur de la future ZAC. Cela induit un allongement de parcours par rapport à aujourd'hui. En revanche, les résultats de la simulation montrent que la circulation sur les voies nouvelles de la ZAC restera fluide sur le nouvel itinéraire (Payssat prolongé puis « ring Est » longeant le périphérique).

**« Le déménagement de la clinique SAINT JEAN précariserait la situation sanitaire du quartier prioritaire BRÉGUET/L'ÉCRIVAIN si la trémie CARROSSE est fermée à la circulation automobile. RANGUEIL devenant l'hôpital le plus proche, il faudra faire 2 kilomètres de plus pour s'y rendre. »**

Le critère important pour un itinéraire automobile n'est pas sa longueur mais sa durée. Le positionnement du franchissement chemin Payssat plutôt que chemin Carrosse participe à optimiser le fonctionnement de l'échangeur Lespinet, à sécuriser son fonctionnement et à garantir un temps de connexion aux voies rapides ou au campus de Rangueil le plus court possible. Inversement le maintien du chemin Carrosse ouvert concomitamment à l'arrivée des emplois et des habitants dans la ZAC Toulouse MontaudranAérospacé crée une convergence de flux sur le giratoire projeté sur le chemin Carrosse qui peut accroître le risque de blocage sur un giratoire et donc l'échangeur, à cause de la remontée des files probables au moindre dysfonctionnement. Inversement, la moindre congestion sur la rocade bloque l'échangeur, le giratoire projeté sur le chemin Carrosse et les automobiles sur le chemin Carrosse.

Par ailleurs, une trémie chemin Carrosse génère un flux parasite sur le giratoire en entrée de ZAC, correspondant au flux entre la ZAC et les quartiers existants à l'est de la voie ferrée.

*Dans un premier temps, il est plus prudent d'éviter tout flux parasite et de faire fonctionner le système de voirie avec la seule trémie Payssat pour limiter les congestions de l'échangeur Lespinet et les phénomènes parasites.*

### Questions et remarques sur le profil de l'ouvrage de franchissement projeté sur Carrosse

***Des contributions demandent des ajustements de hauteur sur la trémie Carrosse, une propose un ouvrage plus important (passage en sous terrain entre la voie ferrée et l'échangeur de Lespinet).***

***Pour certains (notamment le comité de quartier de l'Ormeau) la trémie CARROSSE doit être sur le modèle de celle du CHEMIN DES HERBETTES (hauteur maxi de 2,5 mètres). Pour d'autres, elle doit être plus haute (préservation de l'activité économique).***

*La Zone d'activité économique existante à l'est de la voie ferrée est plus importante au sud qu'au nord.*

*Au sud, les parcelles de part et d'autre des rues Védrines et Didier Daurat génèrent un flux poids lourds empruntant l'échangeur Lespinet. Le positionnement de l'accès poids lourds 550 mètres plus au sud permet de desservir tout autant l'avenue Gonin et directement l'avenue Vedrines.*

*Par ailleurs, plus une trémie est profonde, plus elle est longue pour respecter les pentes réglementaires ou admissibles pour les différents modes de déplacement. Plus une trémie est longue, plus elle constitue un obstacle pour tous les itinéraires transversaux piétons-cycles ainsi que pour la desserte des riverains quel que soit le mode.*

*La réalisation d'une trémie à gabarit réduit comme celle des Herbettes permet à la circulation automobile, y compris aux ambulances de passer sans bloquer de manière excessive les flux piétons et cycles accédant entre l'habitat et les équipements existants et à venir de part d'autre du chemin Carrosse. Une trémie à gabarit réduire favorise l'accessibilité piétonne à la future place depuis le parking Piste des Géants au profit du dynamisme économique de cette centralité sectorielle.*

*Le flux poids lourds de ces voies est alors canalisé sur une nouvelle rue le long de la voie rapide plutôt que sur la rue Gonin qui longe un quartier d'habitat important.*

*Le franchissement de la voie ferrée par les poids lourds se connecte directement aux points de jonction des rues de Védrines et de Gonin. Ce positionnement permet d'éviter un flux poids lourds de la rue Gonin longée par l'habitat et de le déplacer vers la rue Védrines desservant exclusivement de l'activité économique.*

***« La trémie voitures du chemin CARROSSE pourrait passer en souterrain sous le site entre la voie ferrée et l'échangeur de LESPINET. »***

*Cette solution n'a pas été envisagée car elle serait très chère à la mise en œuvre. En effet, elle nécessiterait la réalisation d'une tranchée couverte ; le cuvelage étanche de cette tranchée sur tout le linéaire ; des travaux lourds sous la piste inscrite ; et la distance entre le passage sous la piste et l'échangeur serait trop courte pour assurer un raccordement en terme de profil en long.*

### Remarques concernant l'engagement de la collectivité à rendre possible l'ouverture de la trémie à la circulation automobile dans un second temps

*La caractéristique de l'ouvrage de la trémie est de permettre l'ouverture à terme du chemin Carrosse à la circulation automobile.*

***« Le dossier d'enquête ne précise pas suffisamment que la trémie CARROSSE a vocation à être ouverte à terme aux véhicules légers. »***

*Il est fait mention à plusieurs reprises et dans différents documents de l'enquête de la possibilité d'ouvrir à terme la trémie Carrosse à la circulation automobile. IL n'y a pas d'ambiguïté sur les*

moyens mis en œuvre dès la première phase d'aménagement pour permettre à la trémie d'accueillir dans un second temps la circulation automobile :

**Pièce A : Présentation du cadre réglementaire**

**P5 :** « La trémie Payssat (déplacement de la trémie à grand gabarit) et la trémie piétons cycle sous la voie ferrée (au niveau du chemin Carrosse) pouvant évoluer en trémie VL, sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau »,

**P6 :** « Le franchissement de la voie ferrée, prévu initialement par le chemin de Carrosse via une trémie, sera mis en œuvre dans le prolongement de l'impasse Payssat. Une emprise est toutefois conservée pour créer une deuxième trémie dans le prolongement du chemin de Carrosse »,

**Pièce C : Notice contenant les caractéristiques des principaux ouvrages**

**P8 :** « La connexion à la halte ferroviaire de Montaudran, et la sécurisation de ses conditions d'accès par un accès aux quais par un passage en trémie des piétons/cycles dédiés et donc suppression du passage à niveau. Par ailleurs, toutes les réserves foncières sont intégrées au projet pour permettre ultérieurement le rétablissement de la circulation automobile à gabarit limité. Ce rétablissement de la circulation fera l'objet de procédure spécifique ultérieure. Il n'est pas intégré au présent dossier. »

**P11 :** « Le projet de trémie routière ne se situe plus chemin Carrosse mais chemin Payssat. Le chemin Carrosse suite à la présente procédure, ne sera qu'une liaison piétons-cycles. Son évolution éventuelle intégrera d'autres modes de déplacements et fera l'objet d'autres procédures ultérieures et indépendantes de la présente procédure ».

**P17 :** « la passerelle piétonne au niveau du chemin Carrosse est transformée en trémie pour les circulations douces et est accompagnées de réserves foncières pour dans un deuxième temps permettre éventuellement de rétablir la circulation automobile à gabarit réduit ».

**P31 :** profil de l'ouvrage projeté en phase 1 qui montre la largeur suffisante pour faire passer les véhicules et mention suivante : « trémie piétons/cycles Carrosse, avec réservation d'emprises pour préserver l'avenir et permettre de réaliser ultérieurement de la circulation automobile à gabarit limité », « La trémie Carrosse, sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau, sera dédiée aux piétons/cycles. Elle assurera le franchissement de la voie ferrée au niveau du chemin Carrosse et permettra la liaison quai à quai de la halte ferroviaire. Des emprises seront réservées pour préserver l'avenir et permettre de réaliser ultérieurement le rétablissement de la circulation automobile en dénivelé et gabarit réduit dans un temps ultérieur.

**Pièce E1 : Etude d'impact sur l'environnement et ses compléments :**

**p127 :** « Enfin, il est précisé que dans tous les cas, la collectivité préservera la possibilité d'ouvrir à plus long terme un second passage inférieur en continuité du chemin Carrosse à plus long terme ».

**p215** « Pour remarque, une réserve foncière sera aménagée au niveau du chemin Carrosse, pour permettre à moyen terme le développement éventuel d'une trémie à gabarit réduit pour la voiture ».

**P219 :** profil de l'ouvrage projeté en phase 1 qui montre la largeur suffisante pour faire passer les véhicules et texte Pour remarque cette trémie sera réalisée avec des dimensions (environ 12m de large) permettant de compléter dans un 2ème temps le passage des piétons/cycles par un passage de véhicules légers. En effet, avec les évolutions de trafics, Oppidea et Toulouse Métropole ont gardé toutes les emprises nécessaires côté ZAC pour permettre ces travaux ultérieurs. Dans un premier temps le passage piéton/cycles sera donc très confortable.

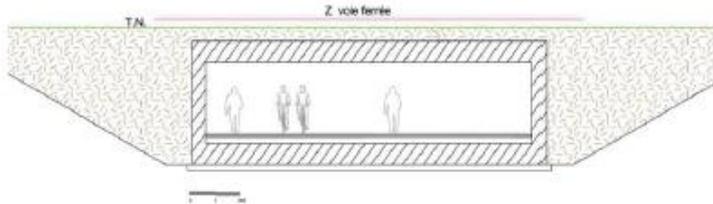
**Pièce E2 : Résumé non technique de l'étude d'impact sur l'environnement et ses compléments**

**P39** « Pour remarque, une réserve foncière sera aménagée au niveau du chemin Carrosse, pour permettre à moyen terme le développement éventuel d'une trémie à gabarit réduit pour la voiture ».

**Pièce G : Mise en compatibilité du PLU de Toulouse Métropole, Commune de Toulouse P16** « La circulation sur la ZAC a été modifiée avec notamment le déplacement du projet de trémie circulaire sur le chemin Payssat afin de fluidifier les trafics. Cependant la trémie sur le chemin Carrosse restera possible à plus longue échéance grâce à une réserve foncière garantissant la réalisation d'un tel projet ».

**Pièce I : Dossier loi sur l'eau**

**P35** : profil de l'ouvrage projeté en phase 1 qui montre la largeur suffisante pour faire passer les véhicules.



**Extrait de la pièce C « Notice contenant les caractéristiques des principaux ouvrages » joint au dossier d'enquête**

**« La décision de ne pas ouvrir la trémie CARROSSE à la circulation automobile est contraire aux engagements du candidat maire Jean Luc MOUDENC. »**

Les mesures conservatoires pour préserver toutes les emprises, les investissements (+ 8 millions €) arbitrés pour rendre adaptables les ouvrages sous la voie ferrée à la circulation automobile et les premières acquisitions foncières pour faciliter ultérieurement le passage de la circulation automobile à gabarit réduit démontrent la volonté de rendre possible le rétablissement de liaison autour tout en ne retardant pas davantage la mise en œuvre de procédures d'aménagement, la requalification de l'ancien aérodrome d'Air France au sud du chemin Carrosse.

## **Les questions relatives à la trémie Payssat**

Deux remarques traduisent l'opposition des riverains aux propositions de circulation sur le chemin Payssat :

**« Comment est-il possible d'affirmer que l'ouverture de la trémie du chemin PAYSSAT aux voitures, tout en leur fermant le passage chemin CARROSSE, est la solution optimale pour les riverains du chemin PAYSSAT ? »**

**« Pour le chemin de PAYSSAT on promet des feux rouges agrémentés de sens uniques (page 221/311 de l'étude d'impact). Ces aménagements sont refusés par la population et n'auraient pas lieu d'être avec l'ouverture de la trémie CARROSSE aux automobiles. »**

Le scénario retenu présente l'avantage de ne pas cumuler l'augmentation de trafic généré par le projet de ZAC avec une attractivité trop forte de cette zone pour les flux de transit qui cherchent à rejoindre le périphérique via l'échangeur Lespinet. Ainsi la « pression » subie par le chemin Payssat sera également moins forte dans ce scénario que dans les autres cas où la trémie Carrosse est activée.

Les annexes 1 et 2 au document illustrent également ces explications.

**« Une trémie automobile chemin de PAYSSAT obligera les automobilistes arrivant coté CARROSSE à faire 1,3 kms en plus pour se rendre à l'échangeur de LESPINET. »**

Oui, c'est effectivement le cas. Cette évolution pour les riverains et usagers locaux présente cependant l'avantage de rendre l'itinéraire moins attractif pour les flux de « transit »

**« Pourquoi pas une trémie au droit des terrains de la SNAAM plutôt qu'à PAYSSAT ? »**

Premièrement, la création d'une trémie au droit de la SNAAM n'éloignerait pas suffisamment le débouché de la trémie de l'échangeur de Lespinet. Il maintiendrait un risque de congestion de

*l'échangeur. Par ailleurs, le foncier n'est pas maîtrisé par la Collectivité et est entièrement propriété de deux entreprises privées. Une expropriation des terrains de la SNAAM entre la limite de parcelle et son bâtiment bloquerait le fonctionnement de son activité économique. Un tel ouvrage mettrait en péril les 40 emplois présents sur le site, comme le courrier envoyé à Toulouse Métropole dans le cadre de la deuxième concertation réglementaire l'avait signalé. Par conséquent, les impacts financiers de l'acquisition des terrains devraient intégrer l'acquisition totale de la parcelle. L'impact d'un tel ouvrage sur l'entreprise Bernard Pagès nuirait lui aussi au bon fonctionnement de l'activité en réduisant son parc de stationnement.*

## **Remarques portant sur les deux ouvrages de franchissement, Carrosse et Payssat**

**« Les deux trémies sous les voies de chemin de fer permettront-elles de rajouter une voie supplémentaire sans reprise des ouvrages et de la voirie ? »**

*Oui, les deux trémies sous les voies de chemin de fer permettront de rajouter une voie ferrée supplémentaire sans reprise des ouvrages et de la voirie.*

**« Pouvez-vous nous indiquer le coût respectif des deux trémies (ouvrage et voirie) telles qu'elles sont prévues dans le dossier d'enquête ? »**

*Le montant total de 32,30 M€ des deux trémies (ouvrage et voirie) indiqué au dossier d'enquête publique unique a été donné sur la base d'un prix calculé aux conditions économiques de septembre 2012 comme précisé au dossier. Le coût de travaux TTC sur la base des valeurs économiques 2012 de la trémie Payssat est de 24,2 M€ et celui de l'ouvrage Carrosse est de 8,1 M€.*

*Ces trois valeurs actualisées en cohérence avec le nouvel objectif de date des travaux, à savoir l'année 2018, sont de 36,3 M€ TTC pour le total des travaux des 2 trémies, se décomposant en 27,2 M€ TTC pour les travaux de la trémie Payssat (coût TTC des travaux 2018) et 9,1 M€ TTC pour le passage inférieur piétons-cyclistes-PMR sur Carrosse.*

## **Règlementation routière compensatoires sur le chemin PAYSSAT et Claude GONIN**

**« Une pétition de riverains du chemin PAYSSAT réclame le strict respect des limitations réglementaires en vigueur pour la circulation (zone 30 y compris pour les bus TISSEO, interdiction aux plus de 3T5). Ils demandent également la mise en place d'un radar dans chaque sens et le classement de la voie en desserte locale et non inter-quartier.»**

**« Le chemin de PAYSSAT et les rues adjacentes doivent être réservées à la circulation des riverains uniquement.»**

**« Le chemin de PAYSSAT (6,9 m) est nettement plus étroit que le chemin CARROSSE (8,5 m) qui peut encore être élargi, ce qui n'est pas le cas du chemin PAYSSAT qui comporte, de plus du stationnement des deux côtés. »**

**« Il n'est pas raisonnable de vouloir faire passer 10000 véhicules par jour sur le chemin de PAYSSAT.»**

*La réglementation en « zone 30 » et la réalisation d'aménagements pour réduire la vitesse de circulation sur cette voie ont été réalisés et anticipés par la collectivité (réalisation 2013) à la demande des riverains.*

*Le problème soulevé dans cette pétition est celui d'un non-respect de la réglementation en vigueur. La mise en place d'un radar pédagogique dans chaque sens a été organisée par la collectivité en 2014 pour y répondre par une campagne de sensibilisation.*

*Face aux difficultés exprimées, la pose du radar pédagogique pourra être renouvelée et l'intervention de contrôles de police sera sollicitée pour renforcer le respect de la limitation de vitesse.*

Enfin, concernant le classement de la voie, aucune réglementation ne permet d'accéder à la demande des riverains. Néanmoins, les dispositifs « zone 30 » mis en œuvre par anticipation dès 2013 et les actions de modifications de plan de circulation proposées dans le dossier d'Enquête vont dans le sens de la requête des habitants.

Le maintien d'un itinéraire ouvert à la circulation des bus dans les deux sens doit néanmoins être préservé pour assurer l'efficacité de la desserte de la zone en transports en commun demandée par ailleurs.

Les actions d'accompagnement étudiées par les services sur le chemin Payssat peuvent à nouveau être débattues en groupe de travail pour arrêter une solution en concertation avec les riverains concernés. La mise en œuvre des mesures préconisées dans ce cadre pourront éventuellement être anticipées avant l'aménagement de la ZAC pour répondre aux inquiétudes des riverains.

**« Quelles sont les mesures compensatoires proposées aux habitants du chemin de PAYSSAT et de la rue CLAUDE GONIN pour pallier les pollutions sonores et de l'air ainsi que les encombrements de leurs rues ? »**

Sur la rue Claude Gonin, les résultats des études montrent plutôt une baisse du trafic par rapport à la situation initiale et de référence (cf. tableau de synthèse)

Pour le chemin Payssat, les efforts de la collectivité se concentrent sur les éléments permettant de contenir les augmentations de trafic générées par le projet. Plusieurs actions d'accompagnement ont été étudiées et sont présentées dans le dossier.

A ce jour, les décisions à prendre restent à définir en concertation, en relançant un groupe de travail avec les riverains concernés. La mise en œuvre des mesures préconisées dans ce cadre pourront éventuellement être anticipées avant l'aménagement de la ZAC pour répondre aux inquiétudes des riverains.

## **Les connexions à la rocade**

Le futur quartier de Toulouse MontaudranAérospace est connecté à trois échangeurs : l'échangeur de Montaudran (sortie 18), l'échangeur du Palays (sortie 19) et l'échangeur de Lespinet (sortie 20). Un autre échangeur à moyen terme permettra l'accès des quartiers de la Terrasse à la voie rapide : l'échangeur de la jonction Est.

Ce principe permet de diffuser sur plusieurs échangeurs les futurs accès automobiles à la rocade générés par le projet, mais également de répartir ceux des usagers des zones résidentielles et d'activités existantes grâce au réseau viaire complété par les infrastructures de la ZAC.

De plus des mesures spécifiques ont été envisagées pour ne pas engorger l'échangeur Lespinet par le développement de la ZAC Toulouse Montaudran Aerospace : la requalification de l'échangeur par les services de l'Etat dans le cadre de la mise à 2x3 voies du périphérique sud, l'ouverture à la circulation automobile de la LMSE et la création du barreau de liaison « LespinetMéditerranée ».

La possibilité d'une connexion à la voie rapide entre les échangeurs du Palays et de Lespinet a été étudiée.

Cependant, la distance actuelle entre les échangeurs du Palays et de Lespinet ne permet pas de réaliser un nouveau branchement sur la voie rapide qui respecte les conditions de conception géométrique des Voiries Structurantes d'Agglomération.

En effet, d'une part, du fait de la géométrie actuelle de la section courante et de la présence d'une voie d'entrecroisement assurant l'insertion depuis l'A61 sur l'A620 et la décélération vers l'échangeur de Lespinet et la sortie Pont des Demoiselles et d'autre part, du fait de la présence du pont support de la LMSE, créant un masque à la visibilité, les conditions de sécurité et notamment les distances nécessaires à la signalisation et à sa visibilité, ne seraient pas respectées.

**« Le goulot d'étranglement routier du projet est l'accès ou le franchissement de la rocade au niveau de l'échangeur de LESPINET. A-t-il été envisagé de créer un nouvel**

***accès/franchissement de la rocade entre le PALAYS et LESPINET ? Cette possibilité est-elle préservée par le projet ? »***

*Le futur quartier de Toulouse MontaudranAérospatiale est connecté à trois échangeurs : l'échangeur de Montaudran (sortie 18), l'échangeur du Palays (sortie 19) et l'échangeur de Lespinet (sortie 20). Un autre échangeur à moyen terme permettra l'accès des quartiers de la Terrasse à la voie rapide : l'échangeur de la jonction Est.*

*Ce principe permet de diffuser sur plusieurs échangeurs les futurs accès automobiles à la rocade générés par le projet, mais également de répartir ceux des usagers des zones résidentielles et d'activités existantes grâce au réseau viaire complété par les infrastructures de la ZAC.*

*De plus des mesures spécifiques ont été envisagées pour ne pas engorger l'échangeur Lespinet par le développement de la ZAC Toulouse Montaudran Aerospace : la requalification de l'échangeur par les services de l'Etat dans le cadre de la mise à 2x3 voies du périphérique sud, l'ouverture à la circulation automobile de la LMSE et la création du barreau de liaison « LespinetMéditerranée ».*

*La possibilité d'une connexion à la voie rapide entre les échangeurs du Palays et de Lespinet a été étudiée.*

*Cependant, la distance actuelle entre les échangeurs du Palays et de Lespinet ne permet pas de réaliser un nouveau branchement sur la voie rapide qui respecte les conditions de conception géométrique des Voiries Structurantes d'Agglomération.*

*En effet, d'une part, du fait de la géométrie actuelle de la section courante et de la présence d'une voie d'entrecroisement assurant l'insertion depuis l'A61 sur l'A620 et la décélération vers l'échangeur de Lespinet et la sortie Pont des Demoiselles et d'autre part, du fait de la présence du pont support de la LMSE, créant un masque à la visibilité, les conditions de sécurité et notamment les distances nécessaires à la signalisation et à sa visibilité, ne seraient pas respectées.*

#### **2.4.4.6 L'analyse de la commission d'enquête**

##### *Voiries routières*

La congestion et les nuisances de la circulation automobile aux heures de pointe aujourd'hui et dans le futur sont la préoccupation majeure du public qui s'est exprimé pendant l'enquête. La perspective de la réalisation de la ZAC de TOULOUSE MONTAUDRAN AEROSPATIALE et des autres projets immobiliers en cours ou programmés dans le secteur inquiètent le public qui y voit des sources d'accroissement des encombrements dont ils pâtissent déjà largement aujourd'hui.

Beaucoup des personnes qui se sont exprimées sont des actifs qui se rendent et reviennent de leur lieu de travail chaque jour. La commission considère qu'il est essentiel de veiller à améliorer ou au minimum à ne pas aggraver les conditions des déplacements quotidiens de ces automobilistes qui sont, en définitive, ceux dont l'activité va financer la réalisation de ce projet public.

Si la plupart des observateurs semblent approuver les différentes mesures d'accompagnement prévues en dehors de la ZAC, beaucoup se montrent opposés au choix proposé pour franchir la voie ferrée et rejoindre l'échangeur de LESPINET, point de passage principal pour entrer ou sortir du périphérique ou le traverser en direction des quartiers situés de part et d'autre.

En 2011, le public, au travers de la concertation, semble avoir adhéré à la solution initiale proposée par les autorités de créer une trémie routière sous la voie ferrée au niveau du chemin CARROSSE. Cette solution lui paraissait sans doute naturelle et évidente puisqu'il s'agissait d'améliorer le trajet auquel il était habitué.

En plus de cette trémie routière était prévue, à proximité, une passerelle pour les piétons cycles au dessus de la voie ferrée.

Pour différentes raisons rappelées ci-après, les autorités ont décidé par la suite d'abandonner la solution d'un franchissement au niveau du chemin CARROSSE au profit d'un passage à créer au niveau du chemin de PAYSSAT. Parallèlement à ce changement la passerelle piétons/cycles était

abandonnée et remplacée par une trémie dimensionnée pour ce seul usage au niveau du chemin CARROSSE.

Les principales raisons mises en avant dans le dossier d'enquête pour expliquer ce changement sont les suivantes :

- aux heures de pointe, les remontées de file de voitures depuis l'échangeur de LESPINET occasionneraient des difficultés majeures et perturberaient le fonctionnement de la ZAC, notamment au niveau de la place centrale mais aussi de l'Espace mémoire au nord/ouest de celle-ci.
- la solution du chemin CARROSSE est sensiblement plus chère et complexe à mettre en œuvre pendant la phase travaux ;
- elle génère un trafic de transit plus important sur la ZAC du fait de sa forte attractivité ;
- la passerelle piétons/cycles au dessus de la voie était trop haute ;
- la solution du chemin de PAYSSAT est sensiblement moins chère et permet de créer ce nouveau passage sans interrompre, jusqu'à son achèvement, la circulation au niveau du chemin CARROSSE ;
- une trémie routière au niveau du chemin PAYSSAT réduit sensiblement les difficultés au niveau de l'échangeur de LESPINET en permettant de répartir la file d'attente des voitures sur l'ensemble des voiries de la ZAC et non pas seulement sur le chemin CARROSSE ;
- elle facilite l'accès des habitants à la halte ferroviaire.

La commission n'adhère que partiellement à de ces arguments et y reviendra, ci-après.

Les personnes qui se sont exprimées, notamment l'association du quartier de l'Ormeau, sont également peu convaincues par les arguments avancés. Elles estiment que cette nouvelle solution aurait surtout de graves inconvénients :

- renvoi de la circulation vers l'avenue de VENASQUE, le chemin de la BUTTE et le chemin des HERBETTES pour rejoindre le giratoire de LESPINET plus au nord ;
- accroissement du trafic sur le chemin de PAYSSAT étroit et résidentiel ;
- distance à parcourir accrue de près d'un kilomètre et demi ;

Pour apaiser les inquiétudes des riverains et des usagers de la voirie, la nouvelle équipe municipale a proposé que la trémie CARROSSE soit dimensionnée pour pouvoir être ouverte un jour à la circulation automobile.

A côté de ceux qui, pour diverses raisons, souhaitent le retour à la solution du chemin CARROSSE, certains contributeurs, dont le comité de quartier de l'Ormeau, considèrent que plus il y aura de passages mieux ce sera. Ils demandent que les 2 trémies soient ouvertes à la circulation automobile dès le démarrage de la ZAC, solution qui semble bien avoir été promise par Jean Luc MOUDENC lorsqu'il était candidat à la mairie.

La commission a longuement interrogé les porteurs de projet pour comprendre précisément la justification de ce changement dont la démonstration, dans le dossier d'enquête, était difficile à appréhender.

Cet approfondissement a permis à la commission de parvenir au constat suivant :

- si initialement la trémie CARROSSE était la solution proposée, cela tend à montrer qu'elle n'était pas si intrinsèquement mauvaise au plan de la circulation. Il est vrai, cependant, que le projet d'aménagement de l'époque ne comportait pas d'habitations et de place commerciale au niveau du chemin CARROSSE et que les éventuelles remontées de file étaient de ce fait moins gênantes pour la ZAC ;

- l'engagement pris dans le projet de proposer que la trémie CARROSSE puisse être ouverte ultérieurement aux véhicules légers sous-entend que les autorités ont un doute sur la solution alternative qu'ils ont retenue.

- si elle comprend l'idée directrice de faire en sorte que les automobilistes empruntent pour leurs trajets des axes structurants destinés à cet usage et qui ne pénalisent pas de riverains, elle ne voit pour autant pas pourquoi la nouvelle ZAC bénéficierait d'un traitement plus favorable que les quartiers environnants en matière de « trafic de transit ». Elle considère, en effet, que la ZAC n'est pas une enclave privilégiée dont il faudrait respecter tout particulièrement la quiétude. La ZAC est dans la ville et doit en accepter les contraintes liées à la circulation automobile, comme y sont obligés les riverains des quartiers environnants. L'expression même de « trafic de transit » semble inappropriée s'agissant principalement d'une circulation en ville par des habitants de la ville. Elle juge anormal que la ZAC puisse défavoriser les habitants actuels au profit de futurs habitants qui viendront par choix et ne se seront pas vus imposer un avenir non choisi comme ce sera le cas des riverains actuels. Les études de trafic montrent bien que pour éviter une gêne aux usagers de la future ZAC, on demande à ceux qui passaient là de se débrouiller autrement. Les nouveaux arrivants chassent les anciens !

- la justification principale de ne pas ouvrir la trémie CARROSSE aux automobiles tient au risque de remontées de files d'attente au droit de la place commerciale de la future ZAC et de l'espace mémoire. La solution n'a pourtant pas pour objet de faire disparaître ces files d'attente mais seulement de les répartir ailleurs sur d'autres voies moins pénalisantes de la ZAC ou sur d'autres accès à l'échangeur de LESPINET, notamment le chemin des HERBETTES. Il s'agit bien de privilégier la ZAC et l'espace mémoire davantage que de régler un problème. Dans l'hypothèse de l'ouverture des deux trémies aux véhicules légers, la commission constate que l'argument des remontées de file semble peu convaincant : 960 véhicules/heure emprunteraient le chemin CARROSSE à l'heure de pointe du soir (2 sens confondus) contre 1300 actuellement et 1390 en situation de référence 2030, soit des baisses respectives de 27% et de 31%. Ce niveau ne semble pas excessif comparé à celui qu'il atteindra dans la partie nord du chemin de PAYSSAT (860) pourtant beaucoup plus étroit et, par conséquent, bien plus pénalisant pour ses riverains. Ces chiffres devraient, d'ailleurs, comporter un correctif pour comparer un flux comportant des camions dans un cas et pas dans l'autre. En quoi ces 960 véhicules sans camions seraient-ils prohibitifs pour la ZAC si un flux de même niveau est jugé acceptable pour le nord du chemin de PAYSSAT ? La commission ajoute également que dans la solution du projet d'une seule trémie au niveau du chemin PAYSSAT, 600 véhicules/heure circuleraient quand même sur la partie du chemin CARROSSE passant devant la place commerciale (et arrivant ou empruntant le ring est). Un écart de 360 véhicules par heure est-il si significatif (soit 3 voitures par minute et par sens)?

- ce risque de trafic jugé excessif tiendrait à un fort effet « d'attractivité » qu'exercerait la trémie CARROSSE, qui accroîtrait le nombre de voitures passant par l'échangeur de LESPINET et l'engorgerait. Ce constat ne peut résulter que du fait que la solution est meilleure pour les automobilistes, sinon pourquoi cet effet ? Cela signifie probablement que les utilisateurs actuels du chemin CARROSSE continuent à l'emprunter étant leur solution habituelle et la plus directe. La commission constate, au demeurant, qu'entre les projections 2030 avec une ou deux trémies, les volumes restent assez voisins :

- . respectivement 4130 et 4520 véhicules/heure transitent par ou contournent la ZAC à l'heure de pointe du soir (addition des trafics transitant par HERBETTES, CARROSSE, PAYSSAT et DAURAT). Soit une différence d'environ 3 véhicules par sens de circulation répartie sur les 4 passages possibles, ce qui semble négligeable ;
- . respectivement 1890 et 2160 à l'échangeur de LESPINET (soit 2 voitures de plus par minute et par sens) ;

- la recherche d'une moindre circulation sur la ZAC a nécessairement pour conséquence un trafic supplémentaire ailleurs car il s'agit d'un jeu à somme nulle. Les avantages à assurer la tranquillité

de la ZAC sont-ils supérieurs aux inconvénients résultant d'encombrements plus importants sur d'autres voies dans ou hors de l'aire immédiate d'étude ? A cet égard, les solutions alternatives offertes aux automobilistes (échangeurs de MONTAUDRAN, du PALAYS et de la liaison est à venir) ne sont pas des solutions idéales et sans inconvénients. Elles créent d'autres gênes : encombrements supplémentaires (notamment HERBETTES), trajets rallongés, nécessité de rentrer à un moment ou un autre sur d'autres voies de desserte pour rejoindre sa destination au détriment des riverains de ces voies là ;

- le véritable goulot d'étranglement qui génère les encombrements aux heures de pointe est l'échangeur de LESPINET dont la capacité, même après redimensionnement, ne permet pas d'assurer l'écoulement des voitures entrant ou sortant de la rocade ou la franchissant ;

- les solutions proposées (dans et hors de la ZAC) se révèlent insuffisantes car, selon les projections réalisées, elles ne parviennent pas à supprimer ce point noir qui persiste avec un volume de trafic en hausse en 2030 par rapport à la situation actuelle (1890 véhicules/heure à l'heure de pointe du soir en situation de projet contre 1420 en situation de référence et 1300 actuellement).

- l'ouverture de la LMSE à la circulation automobile est une évidence et aurait du être prévue depuis sa création pour faciliter le franchissement de la rocade qui comporte peu de solutions pour les automobilistes aujourd'hui. De même pour le redimensionnement du giratoire de LESPINET et le percement d'un barreau LESPINET/MEDITERANNEE que la situation actuelle rendent indispensables même sans la création de la ZAC TMA. Si l'on exclut ces travaux, en réalité indispensables et indépendants de la création de la ZAC TMA, on voit que le projet prévoit finalement peu de choses pour s'intégrer dans la voirie existante : une trémie routière sous la voie de chemin de fer (et encore cet ouvrage peut être considéré comme indispensable en l'absence du projet au moins en raison de la dangerosité du passage à niveau actuel et de l'accroissement prévisible du trafic) et deux ronds points. La voirie interne n'est pas ou peu à prendre en compte à ce titre car elle a pour objet incontournable de desservir la ZAC comme cela est le cas, par exemple, lors de la création d'un lotissement ou d'un centre commercial. Pour permettre la création de 1200 logements et de 6 000 emplois, c'est bien peu.

- finalement, la solution alternative retenue de la trémie PAYSSAT n'a véritablement pour objet que de reporter les files d'attente au giratoire de LESPINET en augmentant la capacité de stockage des voitures en attente. En quelque sorte un traitement symptomatique et non pas curatif ;

- la commission, malgré les simulations qui lui ont été présentées, reste intuitivement (et logiquement ?) persuadée que, plus il y aura de points de passage pour entrer et sortir de la ZAC, meilleur ce sera pour la circulation automobile. Elle est convaincue, qu'au-delà d'une période de rodage, les divers chemins possibles trouvent leur équilibre. Il n'existe pas, en pratique, de cas où l'une des solutions pour se rendre d'un point A à un point B serait libre tandis que les autres seraient saturées ;

- elle est pessimiste sur l'ouverture dans un deuxième temps de la trémie CARROSSE aux véhicules légers : une fois le passage piétonnier réalisé et les habitudes prises, le changement sera sûrement difficile ;

Ayant pesé tous ces arguments, la commission estime que la meilleure solution pour l'intérêt général serait de réaliser 2 trémies routières plutôt qu'une sous la voie ferrée. Celle de PAYSSAT étant réalisée en premier pour être opérationnelle avant de fermer le chemin CARROSSE pour travaux. Etant donné l'envergure du projet TMA, le poids de cet investissement (12,6 millions d'euros) n'apparaît pas disproportionné. Les arguments fournis par le porteur de projet en défaveur de deux trémies voiture en complément de l'aspect trafic sont peu convaincants (impact

du chantier, délais de sécurisation du passage à niveau, cas de la parcelle du 10, chemin Carrosse, concertation supplémentaire...).

Cependant, la commission constatant aussi :

- que la ZAC ne pénalisera pas à l'horizon 2030 la circulation automobile par rapport à la situation « au fil de l'eau ». Pour la plupart des riverains concernés, la circulation automobile en 2030 au droit de leur domicile sera inférieure ou égale à celle qu'ils auront si le projet de ZAC n'est pas réalisé. En d'autres termes, la ZAC, compte tenu des divers aménagements routiers prévus parallèlement à son ouverture, ne les pénalisera pas et leur sera même plutôt favorable. Pour les automobilistes, si leur trajet est un peu rallongé pour certains, les temps de parcours ne seront sans doute pas augmentés compte tenu des améliorations prévues des voiries hors de la ZAC ;
- qu'il n'entre pas dans sa mission d'apprécier la pertinence des solutions retenues pour gérer l'évolution du trafic en général, mais seulement les impacts de la création de la ZAC sur ce trafic général. Elle ne peut pas, de ce point de vue, prendre en compte toutes les critiques du comité de quartier de l'Ormeau qui excèdent les conséquences de la seule ZAC de TMA ;
- que, si certains riverains et certains automobilistes estiment que la création de la ZAC leur occasionnera des désagréments, il est vrai aussi que pour le plus grand nombre, cette création apportera des avantages indéniables (suppression d'une friche peu valorisante, espaces verts, terrains de jeu et de sport, activités culturelles...)

En raison de ces analyses, la commission n'émettra, dans ses conclusions, qu'une recommandation de réaliser deux trémies routières car elle ne peut en faire une réserve constatant que l'arrivée de la ZAC accompagnée des solutions retenues en matière de voirie n'aggraverait pas la situation du trafic routier par rapport à ce qu'elle deviendrait au fil de l'eau.

La commission ne retient pas l'idée avancée par certains que le chemin CARROSSE soit souterrain au droit de la future place commerciale. Comme le précise le porteur de projet, son coût serait élevé et ne permettrait pas techniquement de raccorder le chemin CARROSSE à la voirie de la ZAC.

Elle pense également qu'un accès supplémentaire à la rocade entre l'échangeur du PALAYS et celui de LESPINET aurait réglé tous les problèmes de circulation posés dans l'aire d'étude. Elle admet les arguments avancés par les porteurs de projet qui ont envisagé cette solution mais constatent qu'un tel accès n'est pas possible en raison de la législation. La commission s'étonne cependant du fait que des distances plus faibles existent dans de nombreux cas, notamment sur le périphérique parisien.

Constituant, sans doute, la véritable solution à la saturation de l'échangeur de LESPINET, un nouvel accès à la rocade aurait éteint la discussion sur l'opportunité d'une trémie automobile chemin CARROSSE : l'échangeur de LESPINET retrouvant une fluidité normale, il n'y aurait plus de remontées éventuelles de file sur le chemin CARROSSE jusqu'à la place centrale de la future ZAC.

La commission d'enquête, estimant que les éléments présentés dans le dossier d'enquête, étaient difficiles à interpréter, a demandé à OPPIDEA de présenter les projections de trafic établies par la société EGIS sous forme d'un tableau synthétique reproduit ci-dessous.

La réponse d'OPPIDEA, dans son annexe 1 – tableau des trafics routiers par voie (confer annexe 12 du présent rapport), comporte ce tableau dans lequel le lecteur trouvera tous les chiffres des trafics routiers comparés.

La commission partage l'avis exprimé dans quelques contributions concernant la difficulté à lire l'étude de trafic, l'absence de certaines données chiffrées et l'insuffisance des plans présentés. Sur ce dernier point, la réponse du porteur de projet n'est pas satisfaisante. Il est surprenant, en effet, de voir que les présentations des projets de transport public et de modes doux sont nettement plus claires. A titre d'exemple, la brochure 1 « Note de présentation non technique du projet » présente un plan des transports publics (page 10), un schéma des modes doux (page 17) et aucun plan pour la voirie routière. Même chose pour la brochure C « caractéristiques des principaux ouvrages ». Le résumé de l'étude d'impact (pièce E1) présente des illustrations sur le trafic routier qui sont illisibles sans un examen approfondi et ne comporte aucun plan lisible des voiries.

La commission ne voit pas en quoi le choix d'une trémie routière chemin PAYSSAT condamnerait le centre commercial GONIN qui bénéficiera non seulement de la clientèle apportée par la ZAC mais aussi d'une clientèle plus lointaine venant de l'autre côté du périphérique. Sur un plan plus général, elle ne voit pas en quoi l'activité économique pourrait être affectée négativement, bien au contraire.

les infrastructures routières prévues à l'extérieur de la ZAC et destinées à l'accompagner (liaison des HERBETTES, requalification de l'avenue de LESPINET, barreau entre l'avenue de LESPINET et le boulevard de MEDITERRANEE, redimensionnement des giratoires de l'échangeur de LESPINET) étant essentielles à la réalisation du projet, la commission demandera dans ses conclusions que les autorités concernées s'engagent expressément à les réaliser, selon un calendrier correspondant à la réalisation de la ZAC et à l'avancement de sa commercialisation.

La commission n'a pas de commentaires à ajouter aux autres réponses du porteur de projet qui lui paraissent complètes et claires.

### Stationnement

Compte tenu du nombre d'habitants et du nombre d'emplois prévus sur le site de la ZAC, le volume de places de parking publiques semble évalué à minima. La commission considère que pour la réussite du projet par l'utilisation de ses services (magasins, espace culturel, activités sportives et de loisir...), le site doit disposer d'un nombre de place de stationnement public suffisant ce qui ne semble pas être le cas. Le parking de l'espace mémoire qui donnera également accès à la place commerciale paraît minuscule à la commission et ne permettra pas de répondre aux besoins, malgré les arguments avancés par le porteur de projet. Il est constant d'observer, qu'en raison d'une politique de maîtrise de la voiture, les places de parking sont trop limitées. Les centres commerciaux qui font du concret et veulent la réussite de leur projet, n'ont pas ce genre de retenue ! L'accès au site ne doit pas être pensé uniquement pour ceux qui y vivront mais aussi pour des habitants plus lointains que les offres du projet pourront attirer s'ils peuvent se garer, la voiture restant souvent le moyen le plus efficace pour se déplacer et transporter des charges (courses, sac de sport...).

## **Thème 5 - Les transports publics et les modes doux de déplacement**

## 2.4.5 - Thème 5 – Les transports publics et les modes doux de déplacement

### 2.4.5.1 Rappel du dossier d'enquête

Les possibilités prévues sur la ZAC et en liaison avec son environnement sont les suivantes :

#### Transports publics :

- passage de la LMSE au sud ;
- création d'une ligne de bus en site propre le long de la piste permettant, outre des déplacements dans la ZAC (de l'ordre de 3 stations) :
  - . de rejoindre au nord la station de métro RANGUEIL, via un prolongement du site propre dans MONTAUDRAN qui traversera la ZAC de SAINT EXUPERY puis empruntera le chemin des HERBETTES jusqu'à la station ;
  - . de rejoindre au sud la station de métro RAMONVILLE via la LMSE ;
  - . ou de rejoindre, toujours en site propre (par la trémie PAYSSAT jusqu'à la rue Claude GONIN), les lignes de bus existantes des quartiers de L'ORMEAU et de MONTAUDRAN ;
- présence de la halte ferroviaire de MONTAUDRAN dont il est prévu d'accroître le cadencement à terme.

*Nota : ces diverses solutions de transport public suffisent au fonctionnement de la ZAC qui pourra bénéficier ultérieurement du passage de la troisième ligne de métro envisagée.*

#### Modes doux (piétons/cycles)

- création de nombreux cheminements sécurisés, balisés et végétalisés dans la ZAC ;
- construction d'une trémie sous la voie ferrée au niveau du chemin Carrosse (son gabarit permettra de l'ouvrir ultérieurement, si nécessaire, à la circulation des véhicules légers) ;
- passerelle au dessus de l'A620 permettant de rejoindre le canal et RANGUEIL.

### 2.4.5.2 Les avis réglementaires

L'Autorité Environnementale estime qu'un engagement de l'Autorité Organisatrice des Transports Urbains (AOTU) à réaliser les infrastructures de transport public décrites selon le phasage prévu aurait été souhaitable de même qu'une description du système d'échange multimodal prévu à proximité de la halte ferroviaire ;

### 2.4.5.3 Les observations du public

- au niveau de la halte SNCF, des voies latérales sont-elles prévues pour l'arrêt des trains de banlieue permettant de laisser libre le passage des trains de grande ligne ?
- le projet de 3eme ligne de métro tombe à pic pour aider à la réussite de l'intégration de ce projet. Il permettra de relier la ZAC de MONTAUDRAN AEROSPACE aux secteurs mitoyens du sud-est qui ne doivent pas pâtir de l'aménagement de la ZAC et rester enclavés (Astrium, route de Labège, Malepère) ;
- les transports publics prévus au nord de la ZAC semblent insuffisants au regard des besoins qui s'annoncent ;
- les transports en commun et les modes doux prévus semblent adaptés ;
- il manque un transport public lourd type métro ou tram. Il faut une station de métro sur le site ;
- il n'est pas prévu assez de pistes cyclables ;

- pourquoi la rue Claude GONIN n'a-t-elle pas de piste cyclable comme prévue?
  - le chemin de PAYSSAT marque la limite d'un plan de circulation qui n'intègre les transports doux que dans l'enceinte de la ZAC: il n'existe pas de voie cyclable sur le chemin de PAYSSAT entre la rue Claude GONIN et la route de REVEL. Ce n'est pas cohérent. Il faut protéger les cyclistes tout le long du chemin de PAYSSAT. Pourquoi pas une piste le long de la rue Claude GONIN pour se rendre à l'école MONTAUDRAN ?
  - des transports publics uniquement de surface générant bruit et pollution sont une aberration pour un projet moderne. Se contenter de rabattre la population vers la station de métro RANGUEIL n'est pas réaliste et créera des embouteillages supplémentaires. Le tracé de l'extension de la ligne B du métro doit prendre en compte ce nouveau pôle avec un arrêt supplémentaire dès maintenant ;
  - fermer le Chemin Carrosse à la circulation automobile va être une catastrophe pour ce quartier dans la mesure où la zone autour de la halte ferroviaire de MONTAUDRAN sera déserte et réservée aux squatters. On peut se demander qui empruntera, notamment la nuit, la trémie à pied ou en vélo (coupe-gorge), qui viendra visiter les musées et autres attractions alors que les visiteurs seront confrontés à une zone de non droit ?
- Jean Luc MOUDENC s'était engagé, en plus du maintien de la trémie CARROSSE pour les voitures, à réactiver le projet de passerelle piétons-cycles au droit de la SNAAM ;
- il faut développer de façon urgente les transports alternatifs à la voiture (vélo, piétons...). Il faut optimiser les transports publics ;
  - l'insécurité autour de la halte TER dissuade de prendre le train (rares au demeurant) ;
  - il faudrait réaliser le projet d'AEROTRAM envisagé par l'équipe municipale précédente et abandonné par la nouvelle ;
  - Un lien en transports public est-t-il prévu vers le Pont des Demoiselles et le centre ville ?
  - les transports publics dans les quartiers du PONT DES DEMOISELLES et de LESPINET ne permettent pas aujourd'hui de satisfaire les besoins. Par exemple, aller au CHU de PURPAN prend 20 à 30 minutes en voiture contre 1 h en bus + tramway ;
  - afin de favoriser l'accès au centre commercial aux 1700 étudiants et 420 employés de l'ISAE, et compte tenu de l'absence de commerces plus proches, il est très souhaitable que la passerelle piétons cycles au dessus du périphérique soit opérationnelle dès l'ouverture du centre commercial de la ZAC TMA ;
  - le bus 10 étant insuffisant pour se rendre en ville sans voiture, un minibus pour desservir les stations de métro serait bienvenu ;

#### **2.4.5.4 Les questions complémentaires de la commission**

- la ligne de bus en site propre allant jusqu'à la station RANGUEIL sera-t-elle bien en site propre de façon continue ? Pourquoi sur vos plans la ligne n'est-elle pas matérialisée clairement sur la ZAC DE SAINT EXUPERY ?
- des études du volume de déplacements ont-elles été réalisées pour justifier la création d'une trémie piétons/vélos chemin CARROSSE ? Un ouvrage de ce type ne risque-t-il pas d'être déserté la nuit ?

- idem pour la passerelle au dessus de la rocade ?

#### **2.4.5.5 Les réponses du porteur de projet**

### **Trafic ferroviaire et halte ferroviaire**

*Au niveau de la halte SNCF, des voies latérales sont-elles prévues pour l'arrêt des trains de banlieue permettant de laisser libre le passage des trains de grande ligne ?*

*Les 2 trémies sous les voies de chemin de fer permettront de rajouter une voie ferrée supplémentaire sans reprise des ouvrages et de la voirie. Ces aménagements permettront donc d'accroître le trafic local et la desserte du secteur Montaudran, tout en permettant le libre passage des trains grandes lignes et de fret.*

### **Transports urbains**

#### Le niveau de desserte en transport en communs et les ouvrages projetés

**« Le projet de 3eme ligne de métro tombe à pic pour aider à la réussite de l'intégration de ce projet. Il permettra de relier la ZAC de MONTAUDRAN AEROSPACE aux secteurs mitoyens du sud-est qui ne doivent pas pâtir de l'aménagement de la ZAC et rester enclavés (Astrium, route de Labège, Malepère) »**

**« Les transports publics prévus au nord de la ZAC semblent insuffisants au regard des besoins qui s'annoncent ; Il manque un transport public lourd type métro ou tram. »**

*« Il faut une station de métro sur le site. »*

*Le projet prévoit des infrastructures dédiées aux transports en commun permettant d'optimiser sa vitesse de parcours et le raccordement au réseau structurant de Tisseo en plusieurs points du projet.*

*Le dossier d'enquête unique le montre à plusieurs reprises, notamment pièce C « Notice comprenant les caractéristiques des principaux ouvrages », p33 – figure 18.*

*Au nord de la ZAC, la position de la halte TER au cœur du projet place la gare de Matabiau à 6 minutes du quartier.*

*Le passage des bus à travers l'Espace Mémoire sera autorisé puis sur les voies de la ZAC Saint Exupery et amené jusqu'à la passerelle des Herbettes en dehors de la circulation permettant de se raccorder à la passerelle des Herbettes et au Métro Rangueil.*

*Au final plusieurs solutions seront offertes à la population et aux usagers de la zone, ainsi qu'aux habitants actuels pour rejoindre le métro et le centre-ville.*

*Le maillage réalisé dans le cadre de la ZAC TMA permettra à Tisseo de faire évoluer le parcours de ses lignes pour s'adapter à la nouvelle demande.*

*Enfin, les projets inscrits au PDU en cours de révision viendront compléter ceux réalisés dans le cadre du projet de ZAC.*

*Des transports publics uniquement de surface générant bruit et pollution sont une aberration pour un projet moderne. Se contenter de rabattre la population vers la station de métro RANGUEIL n'est pas réaliste et créera des embouteillages supplémentaires. Le tracé de l'extension de la ligne B du métro doit prendre en compte ce nouveau pôle avec un arrêt supplémentaire dès maintenant.*

*Le projet de prolongement Ligne B ne dessert pas ce secteur.*

*Concernant l'impact « pollution » de la circulation des bus : Tisseo dispose déjà du plus grand parc de véhicules au gaz en France (240 bus). Cette motorisation réduit les nuisances sonores, supprime les émissions de particules et produit moins de CO2 (-15 à -30%).*

*De plus, le matériel roulant de Tisseo SMTC tend à se moderniser progressivement pour limiter les impacts en terme de pollution sonore et atmosphérique (Cf. Objectif de suppression*

des véhicules « tout diesel » de son parc d'autobus d'ici 2030, pour les remplacer par des véhicules à moteur hybride principalement).

**Il faut développer de façon urgente les transports alternatifs à la voiture (vélo, piétons...). Il faut optimiser les transports publics. Il faudrait réaliser le projet d'AEROTRAM envisagé par l'équipe municipale précédente et abandonné par la nouvelle.**

La stratégie « déplacements » s'appuie sur un schéma de liaison piétons-cycles important outre l'usage quasi exclusif de l'ancienne piste de l'Aéropostale au cœur du projet.

Le projet prévoit des infrastructures dédiées aux transports en commun permettant d'optimiser sa vitesse de parcours et le raccordement au réseau structurant de Tisseo en plusieurs points du projet.

Au nord de la ZAC, la position de la halte TER au cœur du projet place la gare de Matabiau à 6 minutes du quartier.

Le passage des bus à travers l'Espace Mémoire sera autorisé puis sur les voies de la ZAC Saint Exupéry et amené jusqu'à la passerelle des Herbettes en dehors de la circulation permettant de se raccorder à la passerelle des Herbettes et au Métro Rangueil.

Au final plusieurs solutions seront offertes à la population et aux usagers de la zone, ainsi qu'aux habitants actuels pour rejoindre le métro et le centre-ville.

Le maillage réalisé dans le cadre de la ZAC TMA permettra à Tisseo de faire évoluer le parcours de ses lignes pour s'adapter à la nouvelle demande.

En outre, les projets inscrits au PDU en cours de révision viendront compléter ceux réalisés dans le cadre du projet de ZAC. Le projet d'Aérotram est toujours à l'étude. Les analyses techniques et financières seront remises en décembre 2015 pour arbitrage.

Un lien en transports public est-t-il prévu vers le Pont des Demoiselles et le centre-ville ?

Oui. Des liaisons bus vers le quartier Pont des Demoiselles et le centre-ville seront possibles à partir de la ZAC TMA. Les infrastructures dédiées aux transports en commun permettront à Tisseo de réorganiser son réseau en intégrant la desserte de Montaudran.

**« Les transports publics dans les quartiers du PONT DES DEMOISELLES et de LESPINET ne permettent pas aujourd'hui de satisfaire les besoins. Par exemple, aller au CHU de PURPAN prend 20 à 30 minutes en voiture contre 1 h en bus + tramway. »**

Cette question ne concerne pas directement le périmètre de la ZAC Toulouse Maontaudran Aerospace. Pour autant, notons que le projet de ZAC prévoit des sites propres de transports en commun qui amélioreront la performance des lignes de Bus. Celles-ci desserviront les secteurs Lespinet Pont des demoiselles. Elles permettront de rejoindre rapidement la ligne B du métro. La ligne Toulouse Aerospace Express, en cours d'études, desservira le secteur sud est.

**« Le bus 10 étant insuffisant pour se rendre en ville sans voiture, un minibus pour desservir les stations de métro serait bienvenu. »**

Le projet prévoit des infrastructures dédiées aux transports en commun permettant d'optimiser sa vitesse de parcours et le raccordement au réseau structurant de Tisseo en plusieurs points du projet (Cf notamment Pièce C - Notice contenant les caractéristiques des principaux ouvrages – fig. 18 p 33 du dossier d'enquête unique). La position de la halte TER au cœur du projet place la gare de Matabiau à 6 minutes du quartier. Au final plusieurs solutions seront offertes à la population et aux usagers de la zone, ainsi qu'aux habitants actuels pour rejoindre le métro et le centre-ville.

**« La ligne de bus en site propre allant jusqu'à la station RANGUEIL sera-t-elle bien en site propre de façon continue ? Pourquoi sur vos plans la ligne n'est-elle pas matérialisée clairement sur la ZAC DE SAINT-EXUPÉRY ? »**

La ligne de bus allant jusqu'à Rangueil sera en site propre entre la LMSE et la rue Auriol (ZAC Saint Exupéry) : le site propre sera aménagé sur la piste jusqu'au chemin Carrosse, puis sur

le chemin Carrosse jusqu'à la Halte TER, ainsi qu'entre la Halte TER et la rue Auriol parallèlement à la voie ferrée. La ligne empruntera ensuite la circulation générale sur la rue Auriol. La rue Jacqueline AURIOL est une rue de desserte locale. Elle n'est donc pas très circulée. Le site propre reprend avec la liaison entre la ZAC Saint-Exupéry et l'avenue des Herbettes. L'élargissement de l'avenue des Herbettes jusqu'au carrefour entre les avenues des Herbettes et de Lespinet intégrera lui aussi un site propre. Celui-ci se connecte alors au site propre existant sur le chemin des Herbettes et la passerelle Guy SERRA qui franchit le canal du midi. Un système de gestion coordonnée des feux tricolores aux carrefours ZAC Saint Exupery / Herbettes et Herbettes / Lespinet assurera la priorité aux bus sur cet itinéraire. Ce site propre se connecte ensuite au chemin du Canal. Le bus emprunte alors les voies de desserte, le chemin du Canal et la rue Henri Vallée, jusqu'à la station de métro Rangueil.

Plusieurs lignes emprunteront ces infrastructures qui permettent d'éviter les problèmes de congestion automobile et d'accélérer sensiblement la vitesse commerciale et l'accès à la station de métro Rangueil.

Les figures 137 de l'étude d'impact et ses compléments, et la figure 18 de la pièce C « Notice comprenant les caractéristiques des principaux ouvrages » représentent clairement le tracé sur la ZAC Saint-Exupéry.

## **Liaisons piétonnes et cycles**

### **« Il n'est pas prévu assez de pistes cyclables. »**

Des aménagements dédiés seront réalisés sur la Piste, et la quasi-totalité des voies nouvelles de la ZAC. Les voies résidentielles ne comportent pas d'aménagement spécifique mais elles seront réglementées en « zone 30 ». Le schéma de voirie général permet de les « déconnecter » de l'anneau principal de circulation, ce qui garantira le maintien d'un flux de véhicules limité et permet aux cyclistes de rester sur la voie. Le ring Ouest longeant la rocade n'est pas aménagé pour la circulation des vélos. En effet c'est sur cette voie que se concentrera la circulation générale. Les vélos sont orientés sur l'ancienne piste de l'Aéronautique car elle permet de restituer la même liaison. De plus le projet prévoit d'orienter l'accès « piétons » aux halls des bâtiments systématiquement côté Piste où seront répartis aussi les supports et locaux de stationnement pour les vélos. Depuis la Piste, les liaisons transversales aménagées pour les vélos sont accessibles.

Le schémades infrastructures cyclables montre parfaitement le maillage envisagé, notamment p34 de la pièce C « Notice comprenant les caractéristiques des principaux ouvrages ».

### **« Pourquoi la rue Claude GONIN n'a-t-elle pas de piste cyclable comme prévue? »**

Il existe un aménagement cyclable aujourd'hui sur l'avenue Gonin, réalisé sous forme de « bandes » (peinture sur chaussée). La réalisation de « pistes » demande des travaux d'infrastructures. Cet aménagement n'est pas inscrit dans le périmètre de la ZAC. En revanche, un projet de requalification de la rue Claude Gonin est à l'étude par les services de Toulouse Métropole. Cette demande sera examinée dans ce cadre.

**« Le chemin de PAYSSAT marque la limite d'un plan de circulation qui n'intègre les transports doux que dans l'enceinte de la ZAC: il n'existe pas de voie cyclable sur le chemin de PAYSSAT entre la rue Claude GONIN et la route de REVEL. Ce n'est pas cohérent. Il faut protéger les cyclistes tout le long du chemin de PAYSSAT. Pourquoi pas une piste le long de la rue Claude GONIN pour se rendre à l'école MONTAUDRAN? »**

Dans le projet, le chemin Payssat dans sa section « ZAC » comporte des aménagements cyclables en « piste » et la continuité est prévue pour faire la liaison vers la rue Gonin de l'autre côté des voies ferrées et vers le chemin Payssat réglementé en « zone 30 ».

L'étude d'une piste cyclable sur l'axe Gonin sera regardée dans le cadre du projet de requalification de cet axe (étude en cours).

Concernant la section résidentielle du chemin Payssat, le choix de la faire basculer en « zone 30 » a été anticipé à l'issue des concertations préalables pour y sécuriser les déplacements à pied et à vélo. Le projet ne prévoit pas d'aménagement cyclable sur ce linéaire car une contrainte d'emprise est à relever : une largeur de chaussée suffisante devra être maintenue pour permettre le croisement des bus. Les possibilités d'aménager un itinéraire sécurisé pour les vélos sur l'emprise restante tout en conservant des trottoirs confortables pour les piétons des deux côtés n'a pas été possible.

Dans le cas où un sens unique serait accepté par les riverains, un couloir bus en site propre ouvert aux vélos serait aménagé dans l'autre sens.

Cette demande pourra être étudiée par les services dans le cadre de la reprise d'ateliers avec les riverains de ce secteur pour définir les opérations d'accompagnement à mettre en œuvre sur cette section du chemin Payssat.

## **La passerelle sur l'A620**

**« Des études du volume des déplacements ont-elles été réalisées pour justifier la création d'une passerelle au-dessus de la rocade ? »**

La passerelle piéton-cycle au-dessus de l'A 620 propose un passage sécurisé, alternatif à l'échangeur de Lespinet, entre des quartiers riverains de la voie rapide et leurs usages complémentaires.

Au Sud-Ouest de la voie, le CREPS, l'ENAC, le CNRS avec notamment le LAAS, le CEREMA, l'ISAE, Intelspace, l'UPS, l'INSA, le SGE-SACIM regroupent de plus de 10 000 emplois et 40 000 étudiants. Sur ce vaste territoire du complexe universitaire quasiment aucun commerce n'existe. Aujourd'hui, les études de chalandise montrent que les étudiants utilisent les centres commerciaux à la périphérie de Toulouse et s'y rendent pour une forte proportion en voiture en transitant par les échangeurs des voies rapides. L'observation du territoire a pu aussi montrer que les étudiants se rendaient à pied au supermarché discount, jadis avenue de Lespinet. Au Sud-Ouest de la voie rapide, dans quelques années, la centralité commerçante et culturelle proposera aux 40 000 étudiants et aux 10 000 employés des services et des commerces à la limite du complexe scientifique existant, à une distance très réduite au regard des itinéraires menant aux centres commerciaux existants.

De la même manière, l'opération Toulouse MontaudranAérospace au Nord-Est de la voie rapide va permettre de construire des logements étudiant permettant à des centaines de personnes d'habiter à proximité de leur lieu quotidien d'études au Sud-Ouest de l'A620.

L'opération Toulouse MontaudranAérospace proposera aussi des équipements, notamment sportifs, qui répondront aussi aux besoins de pratique sportive du complexe scientifique de Rangueil. Ces besoins ont été clairement exprimés notamment par l'Université Paul Sabatier.

En outre, cette passerelle participe à un itinéraire structurant de Toulouse Métropole dans le secteur qui consiste à connecter les quartiers d'habitat au Nord Est de la voie ferrée au complexe scientifique de Rangueil, à l'itinéraire piétons-cycles longeant le canal du midi, aux stations de métro de la ligne B Pharmacie et Université Paul Sabatier ainsi qu'à la station du futur aérotram.

**« Afin de favoriser l'accès au centre commercial aux 1700 étudiants et 420 employés de l'ISAE, et compte tenu de l'absence de commerces plus proches, il est très souhaitable que la passerelle piétons cycles au-dessus du périphérique soit opérationnelle dès l'ouverture du centre commercial de la ZAC TMA. »**

Toulouse Métropole en lien avec la réflexion du schéma immobilier d'aménagement du campus universitaire partage tout l'intérêt de la réalisation de cet ouvrage. Afin de le voir se concrétiser, celui-ci a été intégré au périmètre de la ZAC Toulouse Montaudran Aerospace et présenté dans le cadre des deux concertations règlementaires et de la présente enquête publique. La présente enquête publique permet d'avancer vers la maîtrise foncière des terrains nécessaires à la réalisation de cet ouvrage. Dès 2016, les études opérationnelles seront amorcées pour permettre sa réalisation dans les meilleurs délais.

## **Franchissement sécurisé de la voie ferrée**

**« Fermer le Chemin Carrosse à la circulation automobile va être une catastrophe pour ce quartier dans la mesure où la zone autour de la halte ferroviaire de MONTAUDRAN sera déserte et réservée aux squatters. On peut se demander qui empruntera, notamment la nuit, la trémie à pied ou en vélo (coupe-gorge), qui viendra visiter les musées et autres attractions alors que les visiteurs seront confrontés à une zone de non droit ? Jean Luc MOUDENC s'était engagé, en plus du maintien de la trémie CARROSSE pour les voitures, à réactiver le projet de passerelle piétons-cycles au droit de la SNAAM. »**

**« Des études du volume des déplacements ont-elles été réalisées pour justifier la création d'une trémie piétons/vélos chemin CARROSSE? Un ouvrage de ce type ne risque-t-il pas d'être déserté la nuit? »**

L'ouvrage sera aménagé de manière à éviter tout sentiment d'insécurité. Il sera suffisamment éclairé, les couleurs claires seront privilégiées pour les matériaux des parois. La partie couverte sera réduite de manière à laisser entrer suffisamment de lumière. La largeur de l'ouvrage (12 m) permettra également de renforcer le sentiment de sécurité. Les images de référence jointe présente des aménagements existant sur d'autres sites qui guideront les réalisations à Montaudran au bénéfice du renforcement du sentiment de sécurité.

Concernant les études de volume de déplacement, la programmation des liaisons piétonnes et cycles ne reposent pas généralement dans les villes françaises sur des études de volumes quantifiés de déplacements ; elles sont établies en fonction des besoins de connexions des quartiers entre eux, de desserte des activités riveraines et de l'accessibilité piétonnes et cyclables des pôles générateurs de déplacements.

Dans le cas du chemin Carrosse, ce passage piéton-cycle est nécessaire pour assurer le maintien des accès aux quais de la halte ferrée Montaudran depuis les quartiers de part et d'autre des voies ferrées. Le passage d'un quai à l'autre piéton-cycle et Personnes à Mobilité Réduites est strictement nécessaire avant et après la suppression du passage à niveau dangereux.

Cet axe constitue une liaison entre deux quartiers qui comprennent de part et d'autre de la voie ferrée des équipements complémentaires et utiles aux habitants présents eux aussi au Nord-Est et au Sud-Ouest du chemin de fer. Au Nord Est de la voie ferrée, se trouvent, par exemple, le groupe scolaire Montaudran, les cliniques Saint-Exupéry et Languedoc, les locaux utilisés par l'Association Sportive et Culturelle de Montaudran (plus de 1200 adhérents), les écoles et la ligne 22 de bus. Au Sud-Ouest de cette voie, se trouvent le lycée collège Montalembert comprenant 1000 élèves, la Halle des Machines, le projet Piste des Géants Aéro qui mettra en valeur l'histoire de la naissance de l'aviation civile, la ZAC Toulouse MontaudranAérospac avec les installations sportives existantes et programmées, les commerces et services d'intérêt sectoriel et environ 6 000 emplois.

En complément du lien entre les quartiers directement riverains des voies ferrées, ce passage s'inscrit sur un itinéraire structurant de Toulouse Métropole dans le secteur qui consiste à connecter les quartiers d'habitat au Nord Est de la voie ferrée au complexe scientifique de Rangueil, à l'itinéraire piétons-cycles structurant longeant le canal du midi, aux stations de métro de la ligne B Pharmacie et Université Paul Sabatier ainsi qu'à la station du futur aérotram. Une fois projeté le franchissement piétons cycles sur Carrosse afin de répondre aux attentes de rétablissement de circulation automobile, il n'est pas pertinent économiquement de créer un deuxième ouvrage à 150m du premier au niveau des parcelles de la SNAAM pour un coût supérieur à 4 Millions d'euros. Par ailleurs, l'implantation d'un tel ouvrage impacterait le fonctionnement des entreprises propriétaires des terrains. La SNAAM alertant Toulouse Métropole sur la nécessité de préserver son foncier au risque de mettre en péril les 40 emplois présents sur site. Bernard Pages signale qu'un itinéraire piétons cyclistes et l'ouvrage associé nuirait au bon fonctionnement de son accessibilité automobile et en particulier de son stationnement.

### 2.4.5.6 L'analyse de la commission d'enquête

#### Transports publics

La commission approuve globalement les projets en matière de transports publics (bus en site propre, desserte ferroviaire) qui semblent bien adaptés aux besoins des futurs occupants de la ZAC. Les lignes de bus en site propre notamment les raccorderont de manière simple et performante à la ligne B du métro et un cadencement ferroviaire rapproché permettra de parvenir très rapidement à la gare MATABIAU et à la ligne A du métro. Ces réalisations amélioreront aussi les possibilités offertes aux habitants des quartiers proches actuels dont la ZAC de SAINT EXUPERY.

La réponse du responsable de projet concernant la traversée de la ligne de Bus en Site Propre dans la ZAC SAINT EXUPERY (voie commune avec les voitures) semble rassurante. Il serait, en effet, très dommageable pour l'utilisation de ce transport public, que ce passage dans la ZAC SAINT EXUPERY accroisse le temps mis pour rejoindre la station de métro RANGUEIL.

Il est certain que l'arrivée de la troisième ligne de métro sur le site ou à proximité immédiate serait un plus important mais qui, sans doute, réduirait fortement l'utilisation des TCSP permettant de rallier les stations de la ligne B.

Dans le cas d'une création ex nihilo, l'idée de transports publics entièrement souterrains, outre un coût prohibitif, n'est pas pertinente dans la mesure où les voies dédiées à ces transports ne sont pas prélevées sur des voies existantes jusque là réservées aux voitures mais créées en plus et n'affectant donc pas les capacités de circulation des voitures.

#### Modes doux

La commission considère que le projet fait la part belle aux modes doux entre les pistes exclusivement réservées à cet usage (piste centrale principalement), le doublement systématique de la plupart des voies intérieures par des pistes piétons-vélos et la réalisation de deux ouvrages de liaison avec les quartiers environnants (passerelle sur l'A620 et trémie sous la voie ferrée).

Elle s'étonne cependant que certains investissements, comme la passerelle au dessus de l'A620 ou la trémie piétons/vélos CARROSSE ne fassent l'objet d'aucune étude économique précise quant elle voit les simulations et les développements consacrés au trafic automobile pour justifier des choix faits au plus juste. Elle ne conteste pas toutefois leur évidente utilité précisée dans les réponses du porteur de projet.

La commission partage les interrogations de certaines contributions concernant la continuité des pistes cyclables au-delà du projet. Elle admet que cette continuité n'entre pas dans le cadre du projet mais estime qu'elle devra être assurée pour avoir un sens.

Si elle trouve excellente l'idée de réserver l'emprise de l'ancienne piste aux modes doux et aux transports publics, la commission n'approuve pas le choix du porteur de projet de conserver le revêtement actuel de la piste qui n'a rien d'historique et est en mauvais état (voir son commentaire au point 2.4.2.6 du thème 2).

Les détails du fonctionnement du réseau TISSEO n'entre pas dans le champ de la présente enquête. Il est difficile pour les lecteurs du dossier de bien voir l'intégration des lignes TMA avec le réseau général. Il est évident que le projet TMA devra faire l'objet d'ajustements et de précisions, au fur et à mesure de son avancement, pour tenir compte des lignes de bus existantes qui seront-elles même à adapter. Les réponses du porteur de projet semblent complètes à cet égard.

La réalisation des infrastructures de transport public décrites dans le dossier d'enquête étant indispensable à la bonne intégration du projet, la commission demandera dans ses conclusions que l'Autorité Organisatrice des Transports urbains (AOTU) s'engage expressément à réaliser les dites infrastructures selon un calendrier correspondant à la réalisation de la ZAC et à l'avancement de sa commercialisation.

La commission comprend les inquiétudes exprimées par certaines contributions concernant la sécurité nocturne de la trémie piétons/vélos du chemin CARROSSE, compte tenu des incivilités déjà observées actuellement. Les réponses du porteur de projet montrent que cet aspect a été pris en compte. Cette sécurité devra faire l'objet d'un suivi une fois la trémie ouverte au public pour s'assurer que les solutions retenues la garantissent bien et prendre de nouvelles dispositions si nécessaire.

## **Thème 6 - Les espaces et équipements publics et commerciaux**

## **2.4.6 - Thème 6 – les espaces et équipements publics et commerciaux**

### **2.4.6.1 Rappel du dossier d'enquête**

Les surfaces de plancher réservés aux équipements publics, aux services et au commerce sont les suivantes :

- équipements publics : 15000 m<sup>2</sup>
- commerces et services : 20000 m<sup>2</sup> ;

Les espaces non construits seront dédiés à :

- 2 terrains de grands jeux (foot et rugby) avec club house et vestiaires ;
- 1 gymnase (rénovation d'un gymnase Air France existant ou son remplacement par un nouveau) ;
- 1 centre de loisirs ;
- des espaces paysagers de loisir et promenade ;
- des voiries ;
- la gestion des eaux pluviales.

En complément des équipements publics réalisés sur la ZAC, les habitants et actifs de la ZAC bénéficieront de possibilités offertes au nord-ouest de la ZAC, entre celle-ci et les immeubles d'habitation de la ZAC de SAINT EXUPERY : Le Château Raynal, la Halle des machines et les jardins de la ligne. Ils pourront également profiter de possibilités offertes par la ZAC de SAINT EXUPERY qui comporte notamment une crèche et des jeux pour enfants. L'implantation d'une crèche est également envisagée sur la ZAC de TOULOUSE MONTAUDRAN AEROSPACE.

### **2.4.6.2 Les avis réglementaires**

Aucun avis n'a été émis sur ce thème.

### **2.4.6.3 Les observations du public**

- est-il judicieux d'envisager la création d'un marché de plein vent sur la place commerciale alors qu'il en existe déjà un à moins de 500 mètres au niveau de la rue TERESHKOVA ? Il vaudrait mieux développer le marché actuel qui favorisera une interpénétration des habitants des ZAC de SAINT EXUPERY et MONTAUDRAN AEROSPACE ;
- la définition de la zone commerciale manque de détails. Y'aura-t-il une grande surface de type supermarché? Combien de petits commerces, de restaurants... ?
- les magasins ouvriront-ils sur l'extérieur ou seront-ils dans des galeries couvertes ? La première solution serait bien meilleure pour la vie du quartier. L'idéal serait de reproduire le succès de la circulation et de la convivialité obtenu sur la nouvelle rue PARGAMINIÈRE ;
- les équipements culturels regroupés dans l'espace mémoire ne sont pas détaillés. Contribuant au développement harmonieux du futur quartier, il serait important de disposer de détails permettant de juger de son adéquation avec la globalité du projet ;
- qu'est-il prévu exactement sur le parc sportif ? Plusieurs contributions demandent une piscine ;
- les 2 crèches (ZAC de SAINT EXUPERY et MONTAUDRAN AEROSPACE) doivent être pensées pour être complémentaires étant donné leur proximité.
- prévoir sur la piste le passage des vélos, une piste de roller, du basket, un terrain de pétanque...

- les écoles actuelles du quartier sont saturées (particulièrement les cantines). Qu'est-t-il envisagé pour la ZAC ?

#### **2.4.6.4 Les questions complémentaires de la commission**

- des services publics sont-ils prévus sur la ZAC et dans quels délais (poste, impôts, dispensaire, salle polyvalente...) ;

#### **2.4.6.5 Les réponses du porteur de projet**

**« Est-il judicieux d'envisager la création d'un marché de plein vent sur la place commerciale alors qu'il en existe déjà un à moins de 500 mètres au niveau de la rue TERESHKOVA ? Il vaudrait mieux développer le marché actuel qui favorisera une interpénétration des habitants des ZAC de SAINT EXUPERY et MONTAUDRAN AEROSPACE. »**

*Le premier marché s'implantera en priorité au plus près des habitants actuels et à proximité du plus grand nombre. La ZAC Saint Exupéry et ses abords constituent d'ores et déjà un quartier de plus de 3000 habitants. L'implantation de ce marché sera proposée dès les travaux de place de la ZAC Saint Exupery menés à leur terme en 2017.*

*Jusqu'en 2019, aucune autre animation commerciale sur l'espace public ne sera proposée sur l'une des deux ZAC, Saint ExuperyMontaudran ou Toulouse Montaudran Aerospace.*

*En fonction du bilan du fonctionnement du marché de la place de la ZAC Saint Exupery, il sera proposé de favoriser l'installation d'activités commerciales. La thématique et les jours de marchés de ce 2ème marché ne devront pas concurrencer le premier marché.*

**« La définition de la zone commerciale manque de détails. Y'aura-t-il une grande surface de type supermarché? Combien de petits commerces, de restaurants... ? » « Les magasins ouvriront-ils sur l'extérieur ou seront-ils dans des galeries couvertes ? La première solution serait bien meilleure pour la vie du quartier. L'idéal serait de reproduire le succès de la circulation et de la convivialité obtenu sur la nouvelle rue PARGAMINIÈRE ».**

*Les études préalables au développement commercial ont montré un potentiel commercial important pour le site de Toulouse MontaudranAérospce. Une étude confiée au bureau d'études CVL-Convergences*

*La dynamique commerciale souhaitée sur la ZAC Toulouse Montaudran Aerospace fait l'objet d'une approche spécifique qui intègre les particularités du lieu et des zones de chalandises actuelles et futures. Les atouts et les opportunités de la rue Pargaminières sont très différents.*

*L'étude a permis de calibrer la surface et le positionnement des commerces sur ce site très « étiré ». Les commerces se situeront sur deux pôles commerciaux, en rez de chaussée d'immeubles autour de la place commerciale et culturelle au nord, et autour du Forum, au sud.*

*Le projet accueillera une moyenne surface alimentaire, restaurants, services. Le plan de développement commercial définitif reste à préciser, les premières livraisons de rez-de chaussée commerciaux étant projetée pour 2017. L'ensemble des rez-de-chaussée commerciaux seront gérés par un investisseur unique permettant de maîtriser l'implantation des enseignes selon les besoins et le souhait de la collectivité, et non les opportunités financières.*

*Les commerces, qui se situeront essentiellement en rez-de-chaussée des immeubles de logements et bureaux, pourront occuper l'espace public avec des terrasses, en particulier sur la place commerciale et culturelle et sur le forum, comme le montrent les images du projet intégrées au dossier d'enquête.*



**Extrait de la pièce « Note de présentation non technique du projet » joint au dossier d'enquête, p13. L'exemple du Forum, un des deux pôles commerciaux, avec les commerces et services ouverts sur l'espace public.**

**« Les équipements culturels regroupés dans l'espace mémoire ne sont pas détaillés. Contribuant au développement harmonieux du futur quartier, il serait important de disposer de détails permettant de juger de son adéquation avec la globalité du projet. »**

*L'équipement "Piste des Géants-Aéro" sera composé d'un pôle exposition (permanent et temporaire), d'un espace d'animation (auditorium) ouvert aux associations et au quartier, d'espaces pédagogiques et d'un centre de documentation. La localisation et les surfaces pour chacune de ces fonctions ne sont pas arrêtées. D'autres propositions de fonctions sont à l'étude.*

**« Qu'est-il prévu exactement sur le parc sportif ? Plusieurs contributions demandent une piscine »**

*Le parc sportif comprend 2 terrains de grands jeux, soit un terrain de foot et un terrain de rugby, un club-house, un vestiaire, un gymnase polyvalent rénové ou construit en neuf, ainsi que des réserves foncières pour un skate parc, des jeux d'enfants et un grand équipement complémentaire.*

*Aucune piscine n'est programmée à ce stade du projet urbain mais la réserve foncière et le chauffage urbain prévu rendent possible ce type de programmation. Dans cette partie de l'agglomération, les piscines les plus proches sont celles de Ramonville, Bellevue, Pech-David, Argoulets et Nakache.*

**« Les 2 crèches (ZAC de SAINT EXUPÉRY et MONTAUDRAN AEROSPACE) doivent être pensées pour être complémentaires étant donné leur proximité. »**

*La crèche Adrienne Bolland et le relais d'assistantes maternelles implantés dans la ZAC Saint Exupéry sont des équipements pour la petite enfance destinés aux familles toulousaines et en particulier aux habitants de Montaudran. La crèche programmée dans la ZAC Toulouse Montaudran Aerospace fera l'objet d'une étude des besoins des personnes travaillant dans le secteur ainsi qu'auprès des entreprises susceptibles de s'y implanter.*

**« Prévoir sur la piste le passage des vélos, une piste de roller, du basket, un terrain de pétanque... »**

*La piste de Montaudran sera aménagée, sur une partie de sa largeur, pour accueillir une ligne de transport en commun en site propre entre la LMSE et le chemin Carrosse. Le reste de la largeur sera dédié aux modes doux (piétons, cycles, rollers,...). Un travail graphique de peinture sur le tarmac est projeté, pour rappeler le langage aéronautique. Des aires de jeux peintes au sol (mini terrains de foot, basket,...) pourront être intégrées ponctuellement pour permettre une appropriation ludique de la piste. Cet espace permettra également à la compagnie de la Machine d'organiser des spectacles de rue en faisant déambuler sur tout le linéaire de la piste les créations de la compagnie.*

**« Les écoles actuelles du quartier sont saturées (particulièrement les cantines). Qu'est-t-il envisagé pour la ZAC ? »**

*Le secteur est desservi par les écoles de Montaudran, Guillaumet, Courrège et Terrasse. Globalement, les effectifs qui fréquentent ces établissements sont en baisse. Certaines classes ont dû être fermées. Ainsi, les élèves nouveaux de ces quartiers à l'intérieur du périphérique toulousain trouveront des places dans les établissements existants, qui ont des places disponibles ou des capacités d'extension.*

**« Des services publics sont-ils prévus sur la ZAC et dans quels délais (poste, impôts, dispensaire, salle polyvalente...) ? »**

*Les services publics programmés dans la ZAC sont détaillés dans la délibération du Conseil de Toulouse Métropole n°15-088 du 9 avril 2015. Ils s'inscrivent en complément des équipements existants et sont les suivants "une crèche, un centre de loisirs, un gymnase (réhabilitation ou construction neuve), deux terrains de sports de grands jeux (football, rugby)."*

*Toulouse MontaudranAérospace bénéficie d'une programmation d'équipements d'enseignement supérieur et de recherche liés au Plan Toulouse Campus (l'Espace Clément Ader notamment).*

*Outre les équipements publics généraux et spécifiques au Plan Toulouse Campus, Toulouse Métropole et OPPIDEA ont initié des études sur les commerces et services (hypothèse actuelle : locomotive alimentaire : 2500m<sup>2</sup>Svente ; commerces d'accompagnement (boulangerie, boucherie, caviste, primeur, fleuriste, tabac-presse, équipement de la personne) ; services d'accompagnement (coiffeur, beauté-bar à ongles, fitness, soutien scolaire, center de langues, banques, pôle multi services) ; locomotive loisirs ( cinéma 4800 m<sup>2</sup>Sp selon étude de capacité), activités "son et musiques numériques" 2300/2900 m<sup>2</sup> Sp, et restauration (Bar-restaurants, brasserie..)*

*L'implantation de services publics tels qu'un bureau postal dépend du plan de développement de la société. Les représentants de la Poste ont d'ores et déjà été rencontrés en amont de l'aménagement du quartier.*

#### **2.4.6.6 L'analyse de la commission d'enquête**

La commission a peu de commentaire particulier à faire sur cet aspect du projet, les réponses du porteur de projet étant suffisantes et claires. Il est certain que la ZAC TMA, à laquelle on peut adjoindre la ZAC de SAINT EXUPERY (voire d'autres quartiers proches) pour l'appréciation des besoins, a la dimension d'une petite ville et de ce point de vue, doit bénéficier des services et équipements de proximité généralement à la disposition des habitants de villes de cette dimension.

La commission comprend, qu'à ce stade du projet, de nombreux points d'interrogation subsistent. Elle note cependant que beaucoup d'équipements, de services et de commerces sont présentés ou évoqués dans le dossier :

- Installations sportives : Parc sportif de deux terrains de sports avec une superficie suffisamment importante pour y intégrer d'autres équipements (piscine, pétanque, ...), gymnase (à rénover ou reconstruite), crèche (capacité non précisée), centre de loisirs ;
- Espaces publics et de détente : place centrale (festivités), forum, parc sud et espaces verts diversifiés entre les volumes bâtis avec jeux (city stade, skate parc...) ;

- Commerce, restauration, hôtellerie : une moyenne surface alimentaire (supérette) un marché de plein vent sur la place centrale avec terrasses, restaurants, cafés... et également des commerces de proximité en rez-de-chaussée des logements (boulangerie, presse, tabac, pharmacie...), des restaurant, un hôtel, un résidence-services ;
- Culture : espace mémoire, halle de la machine.

Toutes les demandes formulées en complément par le public semblent pertinentes (école, piscine, magasins, services publics...) et devront être analysées et prises éventuellement en compte.

La commission enregistre la réponse concernant l'absence de nécessité de nouveaux établissements scolaires compte tenu de la capacité d'accueil des établissements proches dont la fréquentation est en baisse. Compte tenu du nombre d'enfants en âge scolaire qui vivront sur la ZAC (de l'ordre de 12 00 compte tenu des 800 logements créés), cette question devra être suivie attentivement.

La richesse de l'offre contribuera à la réussite commerciale et humaine du projet, en fera un vrai lieu de vie et limitera les déplacements vers des zones plus attractives.

Pour que l'ensemble fonctionne, il est nécessaire que le public dispose de places de parking publiques suffisantes ce qui ne semble pas être le cas. La commission renvoie le lecteur à ce qu'elle dit à ce sujet dans son thème 4.

## **Thème 7 - Les impacts sur l'environnement et les mesures prises**

### 2.4.7 - Thème 7 – Les impacts sur l’environnement et les mesures prises

*Remarque préalable : Ce thème ne traite pas les impacts liés aux déplacements et à la gestion de l'eau qui sont traités dans d'autres thèmes spécifiques.*

#### 2.4.7.1 Rappel du dossier d'enquête

##### Etat initial des lieux

Le rapport de présentation qualifie l'emprise de la ZAC de « grande friche constructible de Toulouse à l'intérieur d'espaces déjà urbanisés ».

Le site se compose essentiellement d'une vaste prairie occupant près de 90% de son étendue.

Pour l'essentiel, le site est plat et présente une pente moyenne faible de l'ordre de 1% sur l'axe longitudinal. Il se termine au sud-est par une colline artificielle (gravats des années 70) et il est nettement coupé en deux par le passage de la LMSE réalisé sur un remblai surplombant jusqu'à 8 mètres le terrain naturel et recouvrant une portion de l'ancienne piste AIR FRANCE.

Sa végétation est clairsemée et commune dans un contexte de dégradation général des lieux.

On peut noter la présence de deux alignements de platanes au nord-est (dont l'un sur l'EBC) et un boisement relativement récent au sud de la ZAC en bordure de l'A620.

En synthèse, le site ne présente pas d'intérêt paysager significatif.

Quelques caractéristiques sont significatives en regard des impacts potentiels du projet :

- le sol de la partie nord du site est pollué en raison des activités antérieures ;
- un niveau de bruit élevé est présent en raison de la proximité immédiate d'infrastructures ferroviaire et routière ;
- un risque d'inondation potentiel existe en cas de rupture du barrage de la GANGUISE ou de débordement de L'HERS MORT en cas de pluie centennale (la partie sud de la ZAC est soumise au PPRI de TOULOUSE) ;
- la nappe phréatique est très proche (moins de 3 mètres sur un sol peu ou totalement imperméable, avec des variations lentes et progressives d'infiltration ;
- 3 sites classés SEVESO sont présents à proximité immédiate ;
- les périmètres rapprochés de plusieurs monuments ou sites classés concernent le nord de la ZAC qui a, par ailleurs, été libérée des contraintes archéologiques après fouilles ;
- l'absence de zones protégées pouvant être impactées (Natura 2000, Znieff...).
- au sud-est existe une zone de remblai des années 70 comportant des débris de briques, béton, enrobé, ferraille....
- le site ne comporte pas de zone humide.

##### EN PHASE TRAVAUX

Les travaux concerneront des démolitions d'immeubles présents actuellement sur la ZAC (environ 8000 m<sup>2</sup> au sol) et l'ensemble des bâtiments, infrastructures de transport et autres aménagements à réaliser

Les travaux généreront différents impacts classiques dont les principaux sont :

- une pollution potentielle des eaux compte tenu de la proximité de la nappe phréatique ;
- une destruction de la faune (individus et habitat) et de la flore ;
- du bruit et des poussières et plus généralement une gêne pour les riverains ;
- des risques de sinistre aux ouvrages proches des travaux ;
- une circulation de camions, des encombrements éventuels ;
- une modification des circulations routières, entraînant une gêne et des risques d'accidents ;
- un risque de contact de la population avec les zones polluées ;
- la production de nombreux déchets résultant des travaux ;

Des mesures préventives d'évitement ou de réduction sont décrites pour minimiser les risques

potentiels. Les plus significatives sont les suivantes :

- assistance par un maître écologue pour la préparation et le suivi de chantier ;
- techniques spécifiques pour la coupe des arbres ;
- protection des éléments naturels à préserver (délimitations);
- mesures spécifiques de lutte contre les espèces envahissantes ;
- choix des périodes de décapage ;
- récupération des terres végétales pour les espaces verts ;
- mesures destinées à limiter les risques de pollution des eaux (entretien des engins pour éviter les fuites d'huile, zone de stockage des matériaux, aires de stationnement et d'entretien, bacs de rétention sous les cuves de carburants...) ;
- mesures destinées à limiter le risque de pollution de l'air (protection des installations de stockage, arrosage régulier des pistes du chantier) ;
- mesures destinées à réduire la gêne occasionnée par le bruit (horaires calés sur le rythme des riverains, utilisation de matériel conforme) ;
- envoi des déchets après tri vers des centres spécialisés ;
- charte de chantier pour les entreprises visant à minimiser les nuisances environnementales et les risques ;
- mesures destinées à limiter les risques d'accidents (visibilité et signalétique des accès aux chantiers, plans de circulation) ;
- engagement de maintenir la continuité des services de transport en commun, de secours, d'enlèvement des ordures ;
- information des populations sur l'avancement des travaux panneaux d'information, courriers, affichages...).

## EN EXPLOITATION

De nombreux impacts sont analysés ainsi que les mesures d'évitement, de réduction et de compensation. Les principaux impacts sont résumés, ci-après.

- *Impacts sur la faune*

La réalisation de la ZAC aura des impacts modérés ou négligeables sur la faune occupant la zone (individus et habitats). Les principales espèces présentes sont :

- 6 espèces de mammifères dont le hérisson d'Europe (protégé) et l'écureuil roux ;
- 3 espèces de chiroptères ;
- 40 espèces d'oiseaux, dont 33 sont protégées nationalement et 8 sont des espèces patrimoniales. 2 espèces présentent un enjeu sur le site : la FAUVETTE GRISSETTE et la huppe FASCIEE qui se reproduisent et nichent sur les lieux ;
- deux espèces de reptile, dont la COULEUVRE VERTE ET JAUNE protégée nationalement, présentant des enjeux moyen ou faible ;
- des amphibiens et des invertébrés, sans enjeu notable.

Au total, 27 espèces protégées ont été recensées sur le site ou à proximité immédiate.

Dans l'ensemble, les impacts de l'aménagement et de l'exploitation de la ZAC seront faibles.

Le porteur de projet décrit l'ensemble des mesures qu'il s'engage à prendre pour éviter ou réduire les impacts tant en phase travaux qu'en exploitation, y compris des mesures de continuité écologique.

Des mesures compensatoires (territoires similaires affectés sur le site de BRAQUEVILLE avec une gestion favorable sur 30 ans) sont prévues pour 4 espèces d'oiseaux. Pour 20 espèces, des autorisations préalables de dérogation d'individus, d'habitats ou de dérangement d'espèces protégées seront sollicitées.

Par ailleurs, la conception et la composition des espaces non bâtis de la ZAC seront étudiées pour favoriser le retour d'une certaine faune, essentiellement avifaune, après la phase travaux.

- Impacts sur la flore

Friche industrielle, le site présente peu d'intérêt floristique. On observe cependant la présence de la VIPERINE FAUX PLANTAIN, courante dans la région dont l'enjeu est qualifié de moyen. Par ailleurs, la GASTRIDE VENTRUE, dont l'enjeu est qualifié d'assez fort a été recensé à proximité du site.

Aucune mesure particulière n'a été jugée nécessaire pour la protection de la VIPERINE FAUX PLANTAIN.

La flore commune sera remplacée par un traitement des espaces avec des essences variées plus représentatives de la flore régionale.

Les arbres présents sur le site, peu nombreux, seront supprimés à l'exception de quelques sujets isolés au nord-est du site et de l'essentiel de l'alignement de platanes situés sur l'EBC.

2100 arbres de différentes espèces seront plantés sur le site, soit environ 10 fois plus que ceux présents aujourd'hui.

2400 arbustes seront également plantés.

- Impacts sur le bruit

L'emprise de la ZAC est fortement touchée par les bruits du trafic routier (principalement A620 et A61 mais aussi les voies proches dont le chemin Carrosse et la LMSE) et ceux du trafic ferroviaire (ligne Toulouse/Narbonne).

Des campagnes de bruit ont confirmé des ambiances sonores modérée en cœur de zone et non modérée en bordure des voies rapides et de la voie ferrée.

Tant pour les immeubles d'habitation que pour les immeubles de bureau, les niveaux sonores constatés nécessiteront la mise en place de protections acoustiques variables en fonction des niveaux sonores constatés.

Les trafics concernant les nouvelles voies créées dans la ZAC n'apporteront qu'un niveau sonore acceptable couvert par les mesures acoustiques prévues, ci-dessus.

- Impacts sur la qualité de l'air

Le secteur de la ZAC est soumis à une pollution de l'air résultant principalement des voies de circulation routière proches (principalement A61 et A620). Les principaux polluants sont le NO<sub>2</sub>, les GES et les particules fines. La situation actuelle sera aggravée du fait de l'ouverture de la LMSE à la circulation automobile en 2016. Les études réalisées incluant cette ouverture montrent que les niveaux de pollution sont dans leur grande majorité en deçà des valeurs guides fixés par la réglementation, y compris à proximité des voies routières où les niveaux sont les plus élevés.

Le responsable de projet s'engage, en tout état de cause, à respecter les engagements du plan Climat 2010-2020.

- présence de polluants sur le site

Il existe un risque de contamination des populations par des polluants résiduels des sols (métaux, hydrocarbures totaux, HAP, BTEX...) résultant des activités passées notamment aéronautique.

Pour limiter les risques de contact avec la population, les jardins partagés et les établissements sensibles ont été positionnés hors des zones polluées.

- Incidence sur les espaces naturels remarquables (sites Natura 2000, ZNIEFF, ZICO...).

La ZAC n'aura aucune incidence sur les deux sites Natura 2000 proches (SIC « Garonne, Ariège, Hers, Salat, Pique et Neste » et ZPS « vallée de la Garonne de Muret à Moissac ») ni sur les autres espaces naturels remarquables proches.

- Impact sur le patrimoine culturel et historique

Le site ne comporte pas directement de monuments ou sites protégés. Il est cependant touché par les périmètres de 4 sites au nord (piste historique, ancienne salle d'attente des passagers, façades et toiture du château Raynal, anciennes halles de montage Latécoère). Ces secteurs feront l'objet d'un avis des ABF.

Dans le périmètre élargi, on trouve le CANAL DU MIDI classé au patrimoine mondial de l'humanité.

L'ensemble du périmètre de la ZAC a été libéré des contraintes archéologiques à la suite des fouilles réalisées qui ont révélé des vestiges localisés ne nécessitant pas de protection particulière.

- Risques technologiques

Aucunes mesures particulières ne sont à prévoir résultant des différents PPRT en vigueur pour les 3 sites SEVESO présents à proximité de la ZAC.

- Impacts sur la santé publique et les commodités du voisinage

Le projet n'aura de conséquence significative ni sur la santé publique ni sur les commodités du voisinage.

#### **2.4.7.2 Les avis réglementaires**

- l'Autorité environnementale estime qu'il conviendra, avant toute réalisation du complexe sportif prévu à l'extrémité sud de la zone C, de procéder à des sondages complémentaires afin de confirmer l'absence de risque sanitaire pour les futurs usagers.

- l'ARS a émis les prescriptions suivantes, compte tenu des pollutions existantes dans les sols :  
 - en zone B, une couverture sera prévue au droit des sols pollués et l'usage des eaux souterraines sera strictement interdit (rappel d'une servitude d'utilité publique existante),  
 - en zone C, aucune construction de logements ne sera autorisée;  
 - en zone D, aucun jardin partagé ne sera prévu.

Le porteur de projet pourra lever les interdictions en zone C et D en prenant des mesures appropriées qu'elle décrit.

Plus généralement, l'ARS demande que le porteur de projet s'assure que le sol est compatible avec l'utilisation future du terrain.

#### **2.4.7.3 Les observations du public**

- y aura-t-il sur la ZAC un laboratoire travaillant sur les virus ? Si oui, n'y a-t-il pas des risques ?

- Comment sera rationalisée la distribution de chaleur entre les 2 ZAC ? Le réseau de chauffage collectif prévu pour la ZAC de TOULOUSE-MONTAUDRAN sera-t-il étendu à la ZAC de SAINT EXUPERY pour une meilleure optimisation ? Le contrat en cours pour la ZAC de SAINT EXUPERY (DELKIA) est onéreux, inéquitable et souvent en panne.

- les espaces verts et la trame hydrologique proposés sont très prometteurs. Aller dans le sens d'espaces verts laissés "libres" sans les laisser dégénérer est novateur et encourageant ;

- les projets d'espaces verts sont trop peu détaillés ;

- une conception à l'anglo-saxonne des espaces verts, qui privilégie la vie (jeux, pique-niques...), serait bienvenue ;

- la pollution a augmenté ces dernières années et cela va se poursuivre (NO<sub>2</sub>, CO<sub>2</sub>...) ;

- il faut prévoir des murs antibruit. Rien n'a été fait pour limiter les nuisances sonores pour toutes les constructions récentes (100 à 115 décibels au passage des trains) ;
- Le squat (environ 3 hectares) situé au sud et à gauche du chemin CARROSSE au niveau du franchissement de la voie ferrée est jonché à même le sol de dizaines de tonnes de déchets divers (pièces électroniques, matériaux en tous genres, huiles de vidange... Une dépollution est-elle prévue (non précisé page 51 de l'étude d'impact) ?
- l'étude sur la qualité de l'air est nettement insuffisante et imprécise (se reporter à la contribution de Monsieur Guy MARTIN dans le registre de l'Ormeau) ;
- aucun scénario n'est présenté en cas d'accident majeur qui bloquerait l'accès des secours à la ZAC par la trémie PAYSSAT. Quelles solutions sont envisagées ?
- les études de bruit indiquent que « le niveau ambiant est quand même important, supérieur à 55 db » et que l'ambiance sonore globale est modérée (inférieure à 60db en période nocturne). » Ces affirmations ne sont-elles pas contradictoires ?
- pourquoi le modèle d'évaluation du bruit n'a-t-il pas été utilisé pour simuler la pollution sonore rue CLAUDE GONIN et chemin de PAYSSAT en fonction des hypothèses d'ouverture ou pas de la trémie CARROSSE ?
- nous attendons toujours que la piste historique soit la coulée verte que l'on nous a tant vantée!

#### **2.4.7.4 Les questions complémentaires de la commission**

- quel est le bilan des arbres arrachés et des arbres replantés ?
- les 3 sites SEVESO proches du site présentent-ils un risque pour la ZAC ?
- l'acquisition, l'aménagement et la gestion du site de compensation prévu pour la faune semble très élevé. Comment ce budget se décompose t-il ?

#### **2.4.7.5 Les réponses du porteur de projet**

*La ZAC est aménagée sur un ancien site industriel actuellement en friche. Elle se situe entre la rocade et une voie ferrée, qui impactent la qualité de l'air et les ambiances sonores. De nombreuses études ont été menées, elles ont permis d'intégrer dès la conception du projet les impacts sur l'environnement et de les limiter. Le projet est par ailleurs très ambitieux en matière d'aménagement d'espaces paysagers et de compensation des impacts sur la faune et la flore.*

#### **Les « espaces verts »**

*« Les espaces verts et la trame hydrologique proposés sont très prometteurs. Aller dans le sens d'espaces verts laissés "libres" sans les laisser dégénérer est novateur et encourageant ». Toulouse Métropole et OPPIDEA prennent acte de l'avis positif exprimé au sujet des espaces verts proposés et de la trame hydraulique.*

**« Les projets d'espaces verts sont trop peu détaillés. » « Une conception à l'anglo-saxonne des espaces verts, qui privilégie la vie (jeux, pique-niques...), serait bienvenue. »**

*Le dossier d'enquête donne à voir avec le niveau de détail « Avant-projet » les ambiances paysagères des espaces plantés de la ZAC. Cela est visible sur les documents suivants :  
Le plan général des travaux (pièce D de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique) ;*

*Des perspectives d'ambiances: image du parc sud (notamment p11 de la note de présentation non technique du projet) ;*

*Étude d'impact sur l'environnement et ses compléments p176 : les essences envisagées.*

*Outre les usages pré définis (aires de jeux près du parc sportif), de nombreux espaces seront laissés libres pour permettre l'appropriation spontanée des usagers (piques niques,..).*

**« Quel est le bilan des arbres arrachés et des arbres replantés ? »**

*Le nombre d'arbres arrachés au préalable des travaux est d'environ 50 sujets isolés (chênes, Cèdres, peupliers, dont une vingtaine identifiés comme présentant un risque pour la sécurité), et environ 60 en plantations linéaires ou pseudo alignement (peupliers d'Italie, Troènes, érables negundo, Robinier, Ailante,..).*

*Ce bilan est issu d'une étude phytosanitaire menée par ADRET à la demande d'OPPIDEA sur le site de la ZAC Toulouse MontaudranAérospac, destinée à diagnostiquer l'état de santé des arbres présents sur site.*

*Dans le cadre des travaux d'aménagement de Toulouse MontaudranAérospac, OPPIDEA replantera plus de 2000 arbres de haut jet (le long des voies, mais également dans le parc sud, la place commerciale et culturelle, le Forum,..), et plus de 2000 arbustes.*

**« Nous attendons toujours que la piste historique soit la coulée verte que l'on nous a tant vantée! »**

*Toulouse métropole et OPPIDEA (mandataire pour le compte de Toulouse métropole) aménagent actuellement les abords de la piste inscrite, le long des bâtiments d'habitation de la ZAC Saint-Exupéry. Les aménagements prévoient la plantation d'arbustes sur des bandes de 4 et 8 m, sur Les emprises démolies de la piste. La destruction du tarmac étant interdite, il n'est pas possible de planter des arbres de haut jet ou de végétaliser la totalité de la piste.*

## **La pollution sonore**

**« Il faut prévoir des murs antibruit. Rien n'a été fait pour limiter les nuisances sonores pour toutes les constructions récentes (100 à 115 décibels au passage des trains). »**

*L'implantation du bâti tient compte de la proximité de source de nuisances sonores. Les bureaux ont été préférentiellement positionnés le long de la rocade afin de protéger le cœur du quartier (logements, aires de jeux, terrains de sport,...) des nuisances. Ces bâtiments de bureaux devront toutefois répondre à une réglementation stricte en matière de protection contre les bruits afin de créer des espaces de travail confortables (arrêté du 30 mai 1996).A l'opposé, côté est, un bâtiment de parking sera aménagé le long de la voie ferrée, à proximité de la halte ferroviaire actuelle. Celui-ci jouera également le rôle d'écran acoustique. Les bâtiments existants et conservés (atelier du théâtre du capitole,..) créent également une protection acoustique pour l'habitat futur.*

**« Les études de bruit indiquent que « le niveau ambiant est quand même important, supérieur à 55 db» et que l'ambiance sonore globale est modérée (inférieure à 60db en période nocturne). » Ces affirmations ne sont-elles pas contradictoires ? »**

*Il s'agit de deux concepts différents. Le terme d'ambiance modérée est issu de la réglementation. Le niveau d'ambiance modérée est différent selon les heures de la journée. Le terme d'ambiance modérée doit être employé lorsque le niveau équivalent se situe sous 65 décibels entre 6h et22h, et 60 décibels entre 22h et 6h (de nuit).*

*Lorsque nous écrivons « important », il s'agit d'un avis et d'un terme subjectif et non réglementaire, issu du ressenti général des personnes lorsque l'ambiance sonore se rapproche du plafond de 60 décibels.*

**« Pourquoi le modèle d'évaluation du bruit n'a-t-il pas été utilisé pour simuler la pollution sonore rue CLAUDE GONIN et chemin de PAYSSAT en fonction des hypothèses d'ouverture ou pas de la trémie CARROSSE ? »**

L'étude d'impact et ses annexes (dont l'étude acoustique) sont réalisées sur la base de l'hypothèse retenue et présentée au dossier d'enquête, à savoir fermeture du chemin Carrosse avec aménagement d'une trémie piétons-cycles et création d'une trémie grand gabarit sur le chemin payssat. Dans le cas où l'ouverture du chemin Carrosse à la circulation automobile serait actée à terme, des études et une concertation spécifiques seront menées.

## **L'état des sols**

**« Le squat (environ 3 hectares) situé au sud et à gauche du chemin CARROSSE au niveau du franchissement de la voie ferrée est jonché à même le sol de dizaines de tonnes de déchets divers (pièces électroniques, matériaux en tous genres, huiles de vidange... Une dépollution est-elle prévue (non précisé page 51 de l'étude d'impact) ? »**

Après tri et évacuation des déchets entreposés, et démolition des baraquements provisoires, des études de pollution des sols seront réalisées sur ces emprises afin de déterminer le niveau de pollution et les polluants présents dans le sol. Une campagne de dépollution sera menée en fonction de ces résultats.

## **La qualité de l'air**

**« L'étude sur la qualité de l'air est nettement insuffisante et imprécise » « La pollution a augmenté ces dernières années et cela va se poursuivre (NO<sub>2</sub>, CO<sub>2</sub>...). »**

Les études sur la qualité de l'air annexées à l'étude d'impact est complète. L'étude sur la qualité de l'air a par ailleurs été analysée par l'autorité environnementale, autorité compétente en France pour s'exprimer sur la prise en compte de l'environnement dans les dossiers d'enquête publique. A sa demande, l'étude a été complétée par une étude spécifique sur les particules PM 2,5 (jointe au dossier d'enquête).

Les conclusions des études airs indiquent les variations du niveau de pollution aux abords des voies existantes et projetés. Le niveau de variation varie selon les voies (cf. La diminution du nombre de véhicules individuels au profit des transports en commun (amélioration de la desserte en transports en commun, aménagement de la ligne « Toulouse Aerospace Express » notamment) permettrait de faire diminuer le niveau de pollution.

**« Aucun scénario n'est présenté en cas d'accident majeur qui bloquerait l'accès des secours à la ZAC par la trémie PAYSSAT. Quelles solutions sont envisagées ? »**

Des accès à la ZAC sont projetés par l'avenue Didier Daurat au sud (trois accès), la rue Jean Rodier, et par la LMSE, pour rejoindre le futur « Ring est » ou la piste (qui sera accessible au secours). Au nord, les secours pourront arriver par l'échangeur de Lespinet puis le chemin Carrosse, ou par l'avenue de lespinet puis par la rue Auriol et la voie TCSP qui sera créée sur l'espace mémoire entre la rue Auriol et le chemin Carrosse.

## **L'absence de risque industriel et technologique**

**« Les 3 sites SEVESO proches du site présentent-ils un risque pour la ZAC ? »**

Les trois sites SEVESO identifiés sont :

L'usine à poudre, société SME (SNPE Matériaux Énergétiques – Ex-ISOICHEM) du groupe Safran, située sur l'île du Ramier, site classé SEVESO AS (seuil haut).

Dépôt d'hydrocarbures liquides, société ESSO SAF, situé dans la zone industrielle de Fondeyre, classé SEVESO AS (seuil haut) ;

FreescaleSemiconducteurs, classé SEVESO seuil bas.

Ces sites se situent respectivement à 3,6 km, 7,8km, et 8,8km du périmètre de la ZAC Toulouse MontaudranAérospace. La zone n'est impactée par aucun des risques inhérents à ces sites en termes de danger et ne fait l'objet d'aucune consigne particulière.

**« Y aura-t-il sur la ZAC un laboratoire travaillant sur les virus ? Si oui, n'y a-t-il pas des risques ? »**

La recherche en matière de santé ne correspond pas aux cibles économiques de la ZAC Toulouse Montaudran Aerospace. Cependant, si de tels laboratoires sollicitaient de s'installer à Toulouse Montaudran Aerospace, ils seraient soumis aux réglementations notamment des Installations Classées pour la protection de l'environnement ainsi que celles spécifiques aux laboratoires de recherche en matière de santé. Les installations feraient l'objet de contrôle de la DREAL pour les ICPE et des organismes compétents en matière de santé publiques. Les moyens de protection et de sécurité seraient alors mis en place par l'établissement sollicitant l'installation de cet éventuel laboratoire.

## **La compensation faune et flore**

**« L'acquisition, l'aménagement et la gestion du site de compensation prévu pour la faune semble très élevé. Comment ce budget se décompose-t-il ? »**

Le montant indiqué dans la pièce C de l'enquête préalable à déclaration d'utilité publique est décomposé dans l'annexe à l'étude d'impact «Volet Naturel de l'étude d'impact » p76 à 78. Ce montant intègre les actions dans le périmètre de la ZAC (mise en défens d'espèces, suivi par un écologue,..).

Ce montant intègre notamment : **1000KeurosHT** pour l'acquisition du foncier sur le site de compensation; **13Keuros HT** pour les managements et la création de milieux (mares, clôtures), **153Keuros HT** pour l'entretien dont la gestion des espèces invasives sur le site de compensation;**121Keuros HT** pour les études, protections, suivi sur le périmètre de la ZAC ; **40Keuros HT** pour le suivi des mesures sur 30 ans.

## **Performance énergétique de la ZAC**

**« Comment sera rationalisée la distribution de chaleur entre les 2 ZAC ? Le réseau de chauffage collectif prévu pour la ZAC de TOULOUSE-MONTAUDRAN sera-t-il étendu à la ZAC de SAINT EXUPÉRY pour une meilleure optimisation ? Le contrat en cours pour la ZAC de SAINT EXUPÉRY (DELKIA) est onéreux, inéquitable et souvent en panne ».**

Le système de réseau de chaleur dit « boucle d'eau tempérée » prévue sur la ZAC TMA ne sera pas étendu sur la ZAC St Exupéry (techniquement pas compatible)

Dans le cadre de la consultation en cours pour la Délégation de Service Public (DSP) Plaine Campus, la ZAC St Exupéry a été présentée comme un abonné potentiel mais sans obligation de l'inclure dans le projet final. Les candidats peuvent présenter des offres incluant ou non la ZAC au projet de réseau de chaleur. Dans le cas où la ZAC sera raccordé au réseau de chaleur, l'abonné sera l'Association Syndicale Liblé de la ZAC et le prestataire de la DSP Plaine Campus vendra de la chaleur à l'exploitant du réseau de chaleur de St Exupéry qui assurera la distribution et la commercialisation à l'intérieure du périmètre de la ZAC ST Exupéry

Le contrat actuel de chauffage urbain de la ZAC Saint Exupéry – Montaudran est passé entre la SAS Saint Exupéry, qui représente les propriétaires des logements, et la société DALKIA. Ce contrat est un contrat privé entre les deux parties précitées. Les dysfonctionnements doivent être dénoncés auprès de la société signataire.

### **2.4.7.6 L'analyse de la commission d'enquête**

La commission considère que l'étude d'impact est complète et répond aux divers enjeux posés par la création de la ZAC. Elle estime que le bilan environnemental du projet est globalement très favorable et que la ZAC TMA améliorera fortement la situation actuelle que constitue cette friche peu engageante. L'ensemble des espaces verts, de loisirs et sportifs seront profitables aussi à la population actuelle des quartiers environnants.

Pour la flore, aucune perte significative n'est constatée et la commission estime que l'ampleur des espaces verts créés surcompense largement les pertes évaluées.

Pour la faune, une zone de compensation permettra de prendre en compte le cas de 4 espèces d'oiseaux. Il semble à la commission que la surface consacrée à cette compensation (28,5 ha) est excessive et que son coût est très élevé (1,5 millions d'euros sur 30 ans). Elle n'a pas trouvé dans l'étude d'impact d'informations sur la présence et la fréquence des oiseaux protégés dans les environs qui aurait pu, lui semble-t-il, justifier de ne rien faire. Elle s'étonne aussi que la zone de compensation soit interdite au public en raison « d'espèces sensibles à la fréquentation humaine ». Si ce choix est favorable aux oiseaux, elle le juge en revanche négatif pour la population. Elle observe d'ailleurs que les oiseaux concernés ne devaient être présents sur le site de MONTAUDRAN que depuis l'arrêt de l'exploitation d'AIR France, soit très peu de temps. La combinaison zone de compensation/parc public lui semblerait plus positive. Elle le recommandera dans ses conclusions au titre de l'utilité publique du projet.

Pour les habitants de la future ZAC, la commission approuve les solutions retenues pour réduire le plus possible les nuisances sonores résultant de la proximité d'infrastructures fortement émettrices de bruit en les éloignant de ces infrastructures et en interposant des immeubles de bureaux ou autres constituant des écrans au bruit.

Pour les habitants des voiries d'accès à la ZAC, l'impact du trafic en situation de projet serait toujours sensiblement inférieur à 2 DB par rapport à la situation au fil de l'eau. Le porteur de projet n'a donc aucune obligation de réaliser des protections de façade sur les immeubles d'habitations bordant ces voies. Dans une proportion importante de cas le niveau sonore sera même inférieur à celui de la situation de référence.

La commission rappelle cependant que ces évaluations résultent d'une modélisation et non pas de mesures réelles. Des mesures en situation réelle devront être effectuées pour vérifier les hypothèses modélisées.

Pour les bâtiments à construire, la commission n'a rien à dire dans la mesure où le porteur de projet confirme qu'il respectera toutes ses obligations réglementaires.

Elle estime que la sécurité des habitants et le confort des automobilistes seraient mieux assurés avec 2 trémies dans l'hypothèse d'une condamnation accidentelle de l'une d'elle. Toutefois, les accès ne seraient pas bloqués, plusieurs autres solutions permettant d'atteindre tous points de la ZAC et des quartiers concernés dans des temps voisins.

La commission n'a pas d'observations à formuler s'agissant de la pollution des sols dans la mesure où le responsable de projet s'engage à respecter les prescriptions existantes et celles demandées par l'ARS. Ces prescriptions de l'ARS feront l'objet d'une réserve de la commission au titre de l'utilité publique du projet :

- Aucune construction de logements ne sera réalisée en zone C et aucun jardin partagé ne sera créé en zone D, sauf, dans les deux cas, à effectuer des travaux préalables appropriés décrits par l'ARS. ;
- Plus généralement, le porteur de projet s'assurera que le sol est compatible avec l'utilisation future du terrain.

La commission constate que sans la ZAC TMA la qualité de l'air va se dégrader à l'avenir en raison de l'accroissement général du trafic. L'ajout de la ZAC contribuera à dégrader un peu plus cette évolution. Il apparaît logiquement des accroissements importants au niveau des voiries de la ZAC elle-même qui n'existent pas dans les situations actuelles et de référence. Mais au-delà de ces voies, les suppléments générés par l'activité de la ZAC restent peu significatifs, étant pour tous les polluants évalués inférieurs à 2,5%. Les dépassements observés des valeurs réglementaires (près des voies rapides principalement) résultent très essentiellement du trafic général et peu de l'activité supplémentaire générée par la ZAC TMA. Dans tous les cas, ces dépassements disparaissent rapidement en s'éloignant des axes concernés. La commission considère, en conséquence, que l'impact de la qualité de l'air sur les quartiers environnants sera peu significatif. En tout état de cause, le projet devra respecter le plan climat 2010-2020 de TOULOUSE METROPOLE.

Elle approuve les autres mesures prévues dans le projet, notamment celles relatives aux émissions de gaz à effet de serre et à la consommation d'énergie (boucle de chaleur notamment). Les questions relatives à la gestion de l'eau sont traitées dans son thème 8.

## **Thème 8 - La gestion de l'eau**

## **2.4.8 - Thème 8 – La gestion de l'eau**

### **2.4.8.1 Rappel du dossier d'enquête**

Le besoin en eau de la ZAC est évalué à environ 650 m<sup>3</sup> par jour qui pourra être satisfait par l'usine de GINESTOU qui dispose de capacités suffisantes.

La réalisation de la ZAC entraînera une forte imperméabilisation des sols dont les conséquences potentielles sont :

- risque de pollution de la nappe phréatique (située à moins de 3 mètres) et du réseau hydrographique local (notamment HERS MORT) résultant du débit ruisselé sur les voiries et autres zones potentiellement polluées. Cet impact sera limité en raison de la faible imperméabilité du sol pour la pollution de la nappe phréatique mais se reportera d'autant plus sur la qualité de l'eau de l'Hers ;
- risque accru de débordement du réseau hydrographique local (principalement HERS MORT) résultant de l'augmentation des volumes rejetés par la future ZAC (sol imperméable);
- risque de moindre réalimentation de la nappe phréatique ;

Un système de 4 bassins de rétention (d'une surface cumulée de 1,3 ha) et de noues est prévu pour limiter les risques supplémentaires décrits ci-dessus. Ces ouvrages intégreront des dispositifs de prévention des pollutions. Un curage immédiat des ouvrages sera possible en cas de pollution accidentelle.

Ce dispositif, auquel s'ajoutent des prescriptions pour les parties privatives, est à même de contenir les eaux (pas de rejet aval) en cas de pluie trentennale.

Dans l'hypothèse d'une pluie centennale, les exutoires envoyant l'eau vers L'HERS MORT seraient fermés pour ne pas aggraver le débordement de l'HERS. Les espaces publics et les zones de parking serviraient alors de bassin de rétention provisoire d'une capacité de 24 heures.

Ni la rupture du barrage de la GANGUISE, ni le débordement de l'HERS ne sont susceptibles d'occasionner une inondation pouvant présenter un danger pour la population ou occasionner des dommages aux immeubles.

### **2.4.8.2 Les avis réglementaires et facultatifs**

- l'ARS, compte tenu du risque d'inondation, recommande qu'en zone G (au sud de la ZAC) le premier plancher soit surélevé de 30 cm par rapport au sol naturel.
- la police de l'eau considère que le dossier est régulier au titre de l'article R 214-6 du code de l'environnement.

### **2.4.8.3 Les observations du public**

- comment fait-on avec un projet si important pour ne pas aggraver la qualité des cours d'eau et de la nappe phréatique (préconisations du SDAGE 2009-2015 et les objectifs de 2021) ?

- l'Autorité Environnementale dit que le taux de charge de la station de GINESTOUS est de 52,8% en 2010 sans préciser s'il s'agit : du taux de charge en pollution ou en charge hydraulique. Qu'en est-t-il exactement en 2014 (données connues) de ces deux taux sachant que celui de charge hydraulique est généralement le plus limitant ? Quelles perspectives avec le projet (rien dans le dossier)?

- quels sont la nature et les dispositifs de traitement des eaux usées ? Comment sont récupérés les polluants ?

- toutes assurances ne sont pas données concernant la protection de l'eau ;

### **2.4.8.4 Les questions complémentaires de la commission**

- Existe-t-il un risque d'inondation pouvant entraîner la submersion des parkings souterrains ou des sous sols en général ?

#### **2.4.8.5 Les réponses du porteur de projet**

*La gestion de l'eau est une thématique centrale du projet de Toulouse Montaudran Aerospace. Le projet est très ambitieux en la matière puisque les hypothèses de dimensionnement des ouvrages permettent de gérer des événements pluvieux très importants : pluie centennale tombant sur le site de Toulouse Montaudran Aerospace et Crue de l'Hers bloquant le seul exutoire canalisé autorisé durant 24 heures. Le site garantit la sécurité des biens et des personnes.*

*La récupération des eaux pluviales contribue au projet paysager puisque de nombreux bassins végétalisés sont projetés sur le secteur, notamment dans le parc sud.*

*Le dossier Loi sur l'eau présenté à l'enquête a obtenu un avis favorable de la police de l'eau le 6 mai 2015.*

*4 questions ont été posées sur ce thème par le public, une par la commission d'enquête :*

**« Comment fait-on avec un projet si important pour ne pas aggraver la qualité des cours d'eau et de la nappe phréatique (préconisations du SDAGE 2009-2015 et les objectifs de 2021) ? »**

*Pour ne pas aggraver la qualité des cours d'eau et de la nappe phréatique, le dossier Loi sur l'Eau expose :*

*- le travail de diagnostic important fait par des bureaux d'études spécialisés hydrogéologie et de gestion de la qualité des sols anciennement industriels réalisé avec :*

*- un suivi du niveau des nappes depuis 2012 avec de nombreux piézomètres (dont le positionnement est précisé au dossier loi sur l'eau),*

*- l'analyse de la qualité du sol par secteur, en analysant et quantifiant les composants résiduels de l'activité industrielle passée,*

*- l'analyse de la perméabilité par secteur.*

*- les calculs faits par un bureau d'études spécialisé en hydraulique urbaine pour :*

*- ralentir les écoulements pluviaux et maximaliser les infiltrations dans les zones garantissant la protection de la qualité des eaux des nappes phréatiques,*

*- favoriser les nombreuses décantations successives pour retenir toutes les particules en suspension dans l'eau pluviale avant le rejet au milieu naturel,*

*- mettre des dispositifs de décantations spécifiques en amont des bassins d'infiltration.*

**« L'Autorité Environnementale dit que le taux de charge de la station de GINESTOUS est de 52,8% en 2010 sans préciser s'il s'agit : du taux de charge en pollution ou en charge hydraulique. Qu'en est-il exactement en 2014 (données connues) de ces deux taux sachant que celui de charge hydraulique est généralement le plus limitant ? Quelles perspectives avec le projet (rien dans le dossier)? »**

*Les données 2013 sont dans le dossier Loi sur l'eau, p74. Ainsi en 2013 la charge polluante entrante était de 531 720 Equivalent Habitant soit un taux de 56 % pour l'ensemble de la Métropole. Le Dossier Loi sur l'Eau précise que la station d'épuration de Ginestous dispose des capacités suffisantes pour traiter le volume supplémentaire (charges polluante et hydraulique) générées par le projet (4 300 Equivalent Habitant). Par conséquent, aucune mesure spécifique n'est à prévoir.*

**« Quels sont la nature et les dispositifs de traitement des eaux usées ? Comment sont récupérés les polluants ? »**

*Des tuyaux étanches vont être positionnés sur la ZAC pour collecter l'ensemble des eaux usées et les rejeter au collecteur existant le long de l'A 61.*

*L'ensemble des eaux usées est alors acheminé à la station de Ginestou qui bénéficie de tous les dispositifs techniques pour faire face au traitement qualitatif et quantitatif des eaux usées de Toulouse et une très grande partie de sa Métropole. Cette usine est régulièrement modernisée pour répondre à la progression des exigences de traitement.*

**« Toutes assurances ne sont pas données concernant la protection de l'eau. »**

*Le dossier a été réalisé par un bureau d'étude spécialisé et a été ensuite instruit par la Police de l'Eau, compétent en France sur ces questions, et qui a émis un avis de recevabilité et de complétude confirmant bien que toutes les informations avaient été fournies.*

**« Existe-t-il un risque d'inondation pouvant entraîner la submersion des parkings souterrains ou des sous-sols en général ? »**

*Si la nappe peut parfois atteindre les niveaux des parkings souterrains susceptibles d'être réalisés par les opérateurs. Ils sont autorisés à les rendre étanche ou à pomper l'eau infiltrée à la rejeter au milieu naturel : voir précisément le contenu de la rubrique visée sur le sujet.*

#### **2.4.8.6 L'analyse de la commission d'enquête**

Le public n'a émis que très peu d'observations sur ce thème, à l'exception d'un contributeur qui en critique certains aspects. Le porteur de projet, dans sa réponse au procès verbal de synthèse de la commission, répond de manière convaincante à ces critiques notamment sur les capacités de l'usine de GINESTOU.

La commission d'enquête, sans se poser en spécialiste de la gestion de l'eau, estime que les études et analyses présentées dans le dossier Loi sur l'Eau sont complètes et traitent les différents aspects de cette gestion que sont l'alimentation en eau, l'évacuation des eaux usées, la canalisation des eaux de pluie et l'évitement des pollutions de la nappe phréatique et des cours d'eau. Les solutions techniques adoptées et les mesures correctrices envisagées sont à la hauteur des risques évalués. La commission constate, d'ailleurs, que les avis réglementaires émis avant enquête ne formulent aucune critique sur les solutions retenues par le projet.

L'interrogation principale de la commission portait sur le risque d'inondation de parkings souterrains en cas d'évènement pluvieux exceptionnel ou de rupture du barrage de la GANGUISE. Les réponses du porteur de projet, tout en détaillant les prescriptions de sécurité imposées, n'affirment pas clairement qu'il n'existe aucun risque vital en cas de submersion des parkings souterrains, très minoritaires, il est vrai. La commission estime que la construction de parkings souterrains devrait être interdite dans tous les cas où un risque de noyade de personnes subsiste en cas de dysfonctionnement des dispositifs de sécurité prévus (étanchéité, pompes...). N'ayant pas d'expertise en la matière, elle n'émettra cependant aucune réserve ou recommandation sur cette question dans ses conclusions.

Dans son avis l'ARS recommande qu'en zone G (se reporter à la carte du zonage réalisé en croisant pollution potentielle présente dans les sols et usage envisagé – pièce E1 page 52) le niveau du premier planche soit situé à 30 centimètres au dessus du terrain naturel. La zone G est en partie incluse dans la zone hachurée gris du PPRI qui émet la même recommandation. La commission émettra, dans ses conclusions, une réserve concernant la reprise de la recommandation du PPRI et celle de l'ARS.

Concernant l'eau potable et les eaux usées, l'Autorité Environnementale faisait remarquer dans son avis que les développements de l'étude d'impact sur ces sujets n'appelaient pas d'observation et dans le Dossier Loi sur l'Eau il est bien précisé, d'une part que la station d'épuration de GINESTOU dispose des capacités suffisantes pour traiter le volume supplémentaire d'eaux usées (charges polluante et hydraulique) et d'autre part que les ressources en eau potables sont suffisantes.

## **Thème 9 - La mise en compatibilité du PLU de TOULOUSE METROPOLE, commune de TOULOUSE**

## 2.4.9 - Thème 9 – La mise en compatibilité du PLU de TOULOUSE

### 2.4.8.1 Rappel du dossier d'enquête

Le PLU de TOULOUSE ne permet pas, en l'état, la réalisation intégrale du projet et doit être adapté en conséquence. Les adaptations portent essentiellement sur :

- *le déclassement partiel d'un espace boisé* (348 m<sup>2</sup>) situé au centre de la ZAC pour la réalisation d'une voirie au droit du chemin PAYSSAT,
- *la modification de l'OAP « Montaudran*, pour tenir compte de l'évolution du projet de ZAC depuis la révision du PLU en 2012 notamment en ce qui concerne les déplacements (ouverture de la LMSE, déplacement de la trémie automobile du chemin CARROSSE vers le chemin PAYSSAT) mais aussi pour intégrer des changements mineurs de programmation de l'habitat et des constructions scientifiques et économiques et ajouter quelques précisions concernant les orientations paysagères,
- *la mutation en zone NP de 8128 m<sup>2</sup> prélevés sur une zone NS* du sud-est de la ZAC pour permettre la construction d'un bâtiment,
- *l'ajustement du périmètre de plusieurs zones* pour suivre les limites de lots de bâtiments à construire, de voiries à réaliser ou en raison de divers besoins de constructibilité :
  - . au nord, ajustement des zonages UE1, UP1, UP4c et UP7c ;
  - . au centre, ajustement des limites des zonages UP4c et NL1, suppression d'une zone UP1c ajoutée à la zone UP2c ;
  - . au sud, extension du zonage UP4 pour y inclure des parcelles appartenant à la ZAC, aujourd'hui classées en UE2, leur permettant ainsi de bénéficier des mêmes règles d'urbanisme que le reste de la ZAC, réduction corrélative de la zone UE2 ;
  - . au sud également, extension de la zone UP8 ,
- *l'ajout au sud de la ZAC d'un indice « c » aux zones UP4 (modifiée ci-dessus) et UP7* pour permettre l'aménagement de surfaces commerciales supérieures à 500 m<sup>2</sup>,
- *la création ou la suppression partielle ou totale d'emplacements réservés* :
  - . suppression totale de l'ER201 et partielle de l'ER299 au profit de l'Etat relatifs à l'élargissement de l'A620 qui est réalisé ;
  - . suppression partielle de l'ER242 relatif au grand contournement de TOULOUSE, pour sa partie incluse dans le périmètre de compensation écologique prévu hors de la ZAC ;
  - . création d'un ER 915 nécessaire à la ZAC (sur une partie disponible de l'ER299 supprimé) et d'un ER 916 (au titre des espaces verts) en lieu et place de la suppression partielle de l'ER 242 supprimé.

Le dossier d'enquête indique que ces changements n'affectent ni le PADD ni le règlement écrit du Plan local d'Urbanisme de TOULOUSE, mais nécessitent une modification des documents graphiques de règlement, de l'OAP « Montaudran » et de la liste des emplacements réservés.

### 2.4.9.2 Les avis réglementaires

L'Autorité Environnementale fait état de l'inutilité du maintien de l'ER 242.

### 2.4.9.3 Les observations du public

*Le public n'a formulé aucune observation sur ce thème.*

### 2.4.9.4 Les questions complémentaires de la commission

- la création de l'ER 916 (espaces verts) est-t-il nécessaire à la réalisation de la ZAC ?

#### **2.4.9.5 Les réponses du porteur de projet**

*Le public n'a pas émis de remarques sur cette thématique. La commission d'enquête interroge toutefois les porteurs de projet sur l'ER 916, qui concerne le site de compensation :*

**« La création de l'ER 916 (espaces verts) est-il nécessaire à la réalisation de la ZAC ? »**

*La suppression de l'ER 242 dans le périmètre de compensation en matière de biodiversité est demandé par la Préfecture dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU pour que le document d'urbanisme et l'évolution du site soient mis en cohérence avec la création d'un espace préservation de la biodiversité. Afin de signaler au public et au propriétaire du terrain que la suppression de l'emplacement réservé n°242 n'est réalisée qu'au profit de la programmation de l'espace de compensation en matière de biodiversité, il est nécessaire d'établir un emplacement réservé spécifique, l'ER n°916. Cet emplacement réservé est nécessaire à la réalisation des compensations du projet de ZAC Toulouse MontaudranAérospace, rendues obligatoires par la loi. L'ER 916 est donc nécessaire à la réalisation de la ZAC Toulouse MontaudranAérospace.*

#### **2.4.9.6 L'analyse de la commission d'enquête**

Le public n'a émis aucune observation directe sur la mise en compatibilité du PLU de TOULOUSE. Indirectement, les observations formulées sur la limitation à 1 du nombre de tours pouvant atteindre 100 mètres, sous entendaient une demande de modification de l'OAP de MONTAUDRAN.

La commission ne voit aucune raison de s'opposer aux changements sollicités qui sont tous nécessaires à la réalisation du projet de ZAC, sont mineurs, ne modifient en rien le PADD du PLU opposable de TOULOUSE, n'ont aucune conséquence environnementale significative et ne lèsent aucun intérêt.

La modification sans doute la plus importante est la réduction demandée de la zone NS (8 128m<sup>2</sup> sur 44 149 m<sup>2</sup>) située au sud de la ZAC pour la basculer en UP8c en raison de constructions nécessaires au projet. Constituée principalement d'une butte artificielle résultant de l'accumulation de gravats des années 1970, cet espace ne présente pas d'intérêt ni de risque écologique particulier, à l'exception de la présence de la couleuvre verte et jaune, espèce toutefois courante dans la région. Toutes les mesures de compensation et d'évitement prises au niveau de la ZAC compensent largement la perte de cette surface NS.

La réduction demandée d'un EBC reste modeste (12 arbres sur 348 m<sup>2</sup>) comparée à la surface restante de cet EBC et aux nombreux arbres qui seront plantés sur la ZAC et surcompenseront largement cette perte d'espace boisé.

Les demandes relatives aux modifications de zonage concernant des zones constructibles sont mineures, les surfaces concernées par ces changements étant très faibles au regard de l'emprise totale du projet.

Les suppressions et créations d'ER n'appellent pas de remarque. La réponse concernant la création de l'ER916 montre sa nécessité pour la réalisation de la ZAC.

Les modifications relatives à l'OAP sont toutes minimales et n'en changent pas l'esprit (quelques changements de rédaction, quelques précisions comme le nombre de carrefours, les voiries créés dont la trémie PAYSSAT, les entreprises ou organismes qui seront implantés...).

Comme elle l'a déjà exprimé dans le thème 2, ci-avant, la commission demandera, dans ses conclusions, que les principes et conditions d'aménagement de la zone soient modifiés pour ramener de 5 à 1 le nombre autorisé de tours pouvant atteindre 100 mètres au sud de la ZAC.

## **Thème 10 - La mémoire de l'Aéropostale et questions diverses**

## 2.4.10 - Thème 10 – La mémoire de l'Aéropostale et questions diverses

### 2.4.10.1 Rappel du dossier d'enquête

La mémoire du site sera matérialisée à la fois par l'aménagement d'un vaste espace de culture et de loisirs situé entre la ZAC TMA et la ZAC se SAINT EXUPERY et par le rappel de l'histoire de l'aéropostale tout le long de la piste.

L'espace mémoire comportera :

- la réhabilitation du château Raynal, des halles attenantes et de la salle de radio ;
- la construction de la halle de la machine (déjà réalisée) qui présentera au public des engins de spectacle urbain ;
- l'aménagement des jardins de la ligne.

Le long de la piste, les lieux porteront les noms des villes desservies par l'Aéropostale.

### 2.4.10.2 Les avis réglementaires

Aucun avis réglementaire ne porte sur ce thème.

### 2.4.10.3 Les observations du public

*De nombreuses contributions traitent de la ZAC de SAINT EXUPERY. Il semble à la commission que les questions relatives à cette ZAC, à priori hors sujet, sont à prendre en compte dans le cadre de l'enquête, étant donné la continuité immédiate des deux ZAC. Les difficultés de la ZAC de SAINT EXUPERY, si elles ne sont pas résolues, auront des conséquences négatives sur la future ZAC TMA.*

- il faut finir préalablement la ZAC de SAINT EXUPERY. Les espaces verts et les aires de jeu sont attendus depuis plusieurs années. Il faut assurer la sécurité, la propreté, lutter contre les incivilités, régler les problèmes de circulation et de stationnement, installer des ralentisseurs et surtout revoir le programme d'intégration (+ de 30% de logements sociaux). Les immeubles sont déjà en mauvais état. Il faudrait prévoir des possibilités de location/accession pour les logements sociaux qui ferait que les gens respecteraient leurs biens ;

- l'articulation entre les deux ZAC est absente du dossier alors qu'une synergie et une complémentarité doivent être recherchées (lieux culturels, mixité sociale, commerces, marché de plein vent, chauffage urbain ...) ;

- pourquoi ne pas renforcer la présence policière, accueillir la police municipale ou la gendarmerie sur le site, installer de la vidéo surveillance?

- que vont devenir les nombreux commerces vides de la ZAC de SAINT EXUPERY (depuis l'origine) si des commerces plus attractifs sont prévus sur la ZAC TMA ?

- la ZAC de SAINT EXUPERY n'est pas assez « végétalisée ». Ceci permettrait de marquer les vis à vis, d'atténuer les phénomènes d'échos, de casser l'aspect massif et très dense des constructions, d'apporter de la fraîcheur et de freiner la propagation des vents ;

- Il y a un problème d'accès et de sortie de la ZAC SAINT EXUPERY au niveau de l'échangeur de LESPINET. Le projet ne semble pas prendre en compte ce problème ;

*Quelques contributions abordent le sujet de l'espace mémoire. Il semble à la commission que les questions relatives à cet espace, extérieur au projet TMA, doivent également être prises en compte dans le cadre de l'enquête, comme le fait, au demeurant, le porteur de projet dans le dossier d'enquête.*

- le projet relatif au lieu de mémoire est très important : on ne peut laisser dans l'oubli les pionniers de cette magnifique aventure ;

- les automates de la compagnie La Machine apporteront une visibilité et une attractivité indéniable au site, ce qui sera grandement bénéfique au musée de l'aéropostale ;

- la mémoire de l'Aéropostale semble très pauvrement assurée, l'espace des géants est pour le moins minuscule ;
- les équipements culturels regroupés dans l'espace mémoire ne sont pas détaillés ;
- le projet pourrait intégrer un parcours piétonnier de l'espace mémoire vers les rues du secteur baptisées au nom des héros de l'aéropostale ;

*Enfin, diverses questions sont abordées par le public.*

- le dossier d'enquête est de bonne qualité ;
- le dossier est, dans l'ensemble très difficile à lire (absence de rose des vents et du nom des rues sur les plans, par exemple). Les informations essentielles pour le public sont noyées dans un amas d'informations non hiérarchisées ;
- il est impossible de charger le dossier d'enquête sur internet. Les résumés ne contiennent pas les informations essentielles. Les études de trafic, de pollution et de bruit sont tronquées ;
- les paginations du dossier internet sont décalées par rapport à celles du dossier papier (6pages environ) ;
- il y a un manque de concertation grave ;
- il faut reloger le camp de ROM avant de débiter les travaux de la nouvelle ZAC ;
- il existe des zones de non-droit (coursives notamment) ;
- qu'en est-il des entreprises technologiques qui voudraient s'implanter sur la zone et qui doivent avoir des certitudes sur l'implantation d'antennes radar et leur capacité à capter en permanence sans être masquées par des tours de béton ?
- quel avenir pour la boîte de nuit au bord de la rocade ?
- absence de planning des travaux sinon des banalités ;
- rien sur le financement : qui finance, combien ça coûte ?

#### **2.4.10.4 Les questions complémentaires de la commission**

- les paginations du dossier d'enquête papier et internet ne sont pas identiques, pouvant faire craindre des dossiers légèrement différents. Qu'en est-t-il exactement ?

#### **2.4.10.5 Les réponses du porteur de projet**

*Toulouse Métropole et Oppidea confirment que les observations concernant l'évolution des usages et des aménagements à l'extérieur du périmètre du dossier Loi sur l'eau et du périmètre de la ZAC Toulouse MontaudranAérospace sont, comme le suggère la Commission, hors sujet. Pour autant, Toulouse Métropole et la Ville de Toulouse mènent de nombreuses actions pour qu'une vie de quartier la plus apaisée possible se stabilise dans la ZAC Saint Exupéry Montaudran concomitamment à l'interaction future de ses rues dans le domaine public.*

### ***La ZAC Saint-Exupéry, le lien avec Toulouse MontaudranAérospace***

***« Il faut finir préalablement la ZAC de SAINT EXUPERY. Les espaces verts et les aires de jeu sont attendus depuis plusieurs années. Il faut assurer la sécurité, la propreté, lutter contre les incivilités, régler les problèmes de circulation et de stationnement, installer des ralentisseurs et surtout revoir le programme d'intégration (+ de 30% de logements sociaux). Les immeubles sont déjà en mauvais état. Il faudrait prévoir des***

**possibilités de location/accession pour les logements sociaux qui ferait que les gens respecteraient leurs biens »**

La Ville de Toulouse a ouvert la crèche Adrienne Bolland de 40 places initialement programmée ainsi qu'un lieu relais pour les assistantes maternelles.

Toulouse Métropole, sans attendre l'intégration des voiries au domaine public, procède comme dans tous les quartiers, à la collecte des ordures ménagères.

La police municipale y a mené des actions de pédagogie concernant les bonnes pratiques de stationnement et a ensuite procédé à des campagnes de contraventions.

Suite à l'acquisition du terrain de la piste à Air France en juin 2013, les études et les concertations nécessaires ont été menées pour végétaliser, dans le respect des prescriptions de conservation de ce monument historique, les rives de cette future esplanade. Depuis mars 2015, le chantier est cours.

Par ailleurs, Toulouse Métropole propose de réaliser un parc de 3,5 hectares, appelé Jardins de la ligne. Cet aménagement proposera aux habitants actuels de la ZAC Saint Exupéry Montaudran et des quartiers environnants des jardins qui évoqueront les ambiances perçues par les pionniers de l'Aéropostale et de l'aviation civile en France, en Espagne, au Maroc, au Sénégal, au Brésil, en Argentine, au Chili et au Vénézuéla. Plus de 500 espèces végétales différentes seront plantées. L'eau pluviale de ruissellement sera récupérée dans des bassins d'infiltration et réintroduite à la nappe phréatique. Les boisements futurs devraient participer à la qualité du site. Des jeux d'enfants atypiques sont proposés au sein de ces jardins, permettant d'escalader des parois inclinées et de profiter de divers agrès.

Ces jardins offriront donc un paysage de qualité et des éléments d'éveil culturel pour des sorties en famille.

Toulouse Métropole a reconnu par délibération l'intérêt métropolitain le 25 juin 2015 du projet Piste des Géants Aéro. Il comprend la réhabilitation du château Espinet Petit Raynal, des Halles attenantes et de la Maison de la radio. Il proposera un pôle d'exposition permanente et temporaire, un espace d'animation (auditorium) ouvert aux associations et au quartier des espaces pédagogiques et un centre de documentation.

Toulouse Métropole a aussi investi dans la construction d'une halle destinée à accueillir des machines de spectacle urbain qui pour certaines, déambuleront sur la piste, et pour d'autres, participeront à des spectacles dans le monde entier et reviendront sur le site toulousain de Montaudran.

Toulouse Métropole a mené en juin 2015 une concertation sur le projet de place publique au sein de la ZAC Saint Exupéry pour y installer des jeux d'enfants, des espaces verts et un marché de plein vent pour une livraison prévisionnelle en 2017.

Aujourd'hui, les nombreuses places de stationnement réalisées notamment en sous-sol sur les parcelles sont sous-occupées au détriment des usages prévus sur l'espace public. En plus de places réalisées sur les voiries par l'aménageur, un parc de stationnement provisoire d'une cinquantaine de places a été réalisé en appoint provisoire. Des actions d'incitation à l'utilisation des places sur les parcelles privées doivent être menées continuellement jusqu'à l'appropriation des règles normales de stationnement.

Les rues de la ZAC Saint Exupéry bénéficient d'ores et déjà de ralentisseurs à l'entrée des rues Auriol et Terechkova. Le croisement de la piste avec ces deux rues constitue aussi un dénivelé conséquent qui oblige tout automobiliste à ralentir. Des améliorations doivent être amenées.

**« L'articulation entre les deux ZAC est absente du dossier alors qu'une synergie et une complémentarité doivent être recherchées (lieux culturels, mixité sociale, commerces, marché de plein vent, chauffage urbain ...) »**

Globalement, la reconversion de l'ancien aérodrome technique Air France à Montaudran se décline au travers de deux ZAC complémentaires. Une complémentarité de programmation existe du nord au sud de la reconversion de l'ancien aérodrome technique d'Air France. Sa composition urbaine crée une synergie des usages sur le site et contribue à la connexion de ce territoire au reste de la métropole, pour un bénéfice réciproque.

Au nord, la ZAC Saint-Exupéry Montaudran créée en 2005 est moins exposée aux nuisances acoustiques du périphérique, de part sa position au nord de l'ancien site d'Air France, de sa distance à la voie rapide et de la position en déblai de celle-ci au nord de l'échangeur Lespinet. Sa programmation a été principalement orientée vers de l'habitat sur son secteur opérationnel au nord de la rue Jacqueline Auriol. Autour du Château Espinet- Petit Raynal, des halles attenantes, des anciens bâtiments moteurs d'Air France (bâtiment n° 27 sur le plan historique) jusqu'au

*chemin Carrosse au sud, le cœur du projet Piste des géants propose non seulement la réhabilitation des bâtiments historiques et des autres bâtiments existants mais aussi la réalisation des Jardins de la Ligne. Le projet Piste des Géants, par ce vaste territoire de plus de 10,5 ha entre la rue Jacqueline Auriol et le chemin Carrosse, constitue un campus culturel valorisant le patrimoine matériel et immatériel de l'histoire héroïque de ce site. Ces aménagements se feront au profit du cadre de vie des quartiers qui le jouxtent et au bénéfice des activités qui s'y implanteront. Son rayonnement à venir fait l'objet d'investissement au profit des habitants riverains mais aussi des visiteurs extérieurs.*

*La Halle des Machines, les expositions et l'espace d'animation du projet château Espinet Raynal et les Jardins de la Ligne animent plus de 10 hectares au nord de la ZAC Saint-Exupéry et la ZAC Toulouse MontaudranAérospace. Ils constituent des sites agréables et valorisants pour les deux quartiers.*

*La requalification de la piste de 1800 m de long, du nord au sud de Montaudran, constitue l'esplanade centrale qui permettra de passer du nord au sud à pied, en vélo, en trottinette en bénéficiant d'excellente condition de déambulation. Cet espace quasiment plat permettra aussi à toute personne à mobilité réduites (femmes enceintes, personnes convalescentes, déficients visuels...), d'accéder à l'ensemble des usages présents dans les deux ZAC et accessibles par la piste. La piste constituera aussi une esplanade jalonnée de jeux urbains et d'espaces d'agrément comprenant de nombreux squares, jardins et parcs.*

*Au Sud du chemin Carrosse, la ZAC Toulouse MontaudranAérospace, de part et d'autre de la piste, amènera des services au bénéfice des habitants du grand secteur Montaudran – Pont-des-demoiselles – Ormeau – La Terrasse – Rangueil. Un cinéma est ainsi à l'étude. Des restaurants et un hôtel sont programmés.*

*Le parc sportif comprend des terrains de grands jeux non seulement au service des habitants des ZAC Saint-Exupéry-Montaudran et Toulouse MontaudranAérospace mais aussi des autres riverains et des étudiants du sud est de Toulouse. Le Sud de la ZAC Toulouse MontaudranAérospace comprendra notamment un établissement d'enseignement supérieur tel que la Maison de la Formation Jacqueline Auriol. Les étudiants de cet établissement comme ceux des quartiers environnants pourront trouver des propositions variées de logements tout le long de la piste, des résidences longeant aujourd'hui l'avenue des Herbettes et celles des ZAC Saint-Exupéry Monraudran et Toulouse MontaudranAérospace.*

*Ainsi, les atouts et les opportunités de la reconversion de l'ancien site d'Air France permettent progressivement de développer des fonctions et des usages complémentaires. La composition du projet urbain articule cette complémentarité le long de la piste. Les services de déplacement commun et de chauffage urbain bénéficient de cette composition d'ensemble et de cette recherche de synergie.*

*L'ancien site de l'aérodrome d'Air France est proche de la ligne B de métro mais se trouve en dehors de sa zone d'influence directe. En effet, des obstacles importants comme la voie rapide A620 et le canal du Midi les séparent. Jadis contourné par les transports, le site est désormais utilisé comme un territoire de jonction entre d'une part les communes de sud-est de l'agglomération, les quartiers à l'est et au sud de Montaudran et d'autre part le complexe scientifique et la ligne B grâce à des sites propres de transport en commun de surface. Ces sites propres permettent aussi d'accéder au cœur de Montaudran et à sa halte TER à 5 minutes de la gare régionale de Matabiau. La reconversion de ce site permettra de bénéficier, pour l'ensemble de ses occupants et des quartiers riverains, d'une station de la nouvelle ligne Toulouse Aérospace Express, qui complètera les deux lignes de métro existantes.*

*Les réseaux de chauffage urbain constituent, eux aussi, un exemple de service urbain illustrant la mise en synergie des programmes et leur complémentarité. En effet, dans la ZAC Toulouse MontaudranAérospace, la programmation du supercalculateur de Météo France permet la récupération de chaleur et sa redistribution aux bâtiments qui en ont besoin (les futurs logements de la ZAC et ses bureaux). Cette boucle d'eau tempérée nécessite un apport de chaleur complémentaire en appoint. Les besoins cumulés de la ZAC Saint-Exupéry Montaudran en chaleur ainsi que ceux des ZAC Toulouse MontaudranAérospace, Empalot et Malepère rendent viable le prolongement du réseau de chaleur urbaine haute température desservie par l'usine d'incinération des ordures ménagères de Monlong. Ainsi, la complémentarité des besoins et leur importance favorise une synergie directe et permettent des investissements au profit des deux ZAC.*

*Les dynamiques urbaines proposées sont elles aussi très complémentaires. Les quartiers d'habitat des 2 ZAC seront, de part et d'autre du campus culturel Piste des Géants, le plus éloigné possible du bruit des infrastructures. Le campus d'innovation au sud regroupe les centres de recherche,*

*d'enseignement supérieur et les entreprises pour faire émerger les filières économiques à venir du développement de la métropole.*

*Ce campus d'innovation, orienté vers le XXI<sup>ème</sup> siècle, connecté par la piste au campus culturel Piste des Géants, valorise l'esprit d'invention du début du XX<sup>ème</sup> siècle.*

*Les centralités commerciales sur les deux ZAC sont au nombre de trois. Elles sont bien sûr de tailles et vocations très différentes. Elles sont distantes de 650 mètres et de 1100 mètres et répondront à des besoins complémentaires. La centralité commerciale de la ZAC Saint-Exupéry-Montaudran répond aux achats de proximité des trois à quatre mille habitants de ce quartier, des résidences environnantes et des usagers du lycée-collège Montalembert de 1000 élèves. La centralité culturelle et commerçante de Toulouse MontaudranAérospace répondra à des besoins de ce grand secteur regroupant le campus scientifique de Rangueil, Montaudran, Ormeau, la Terrasse et Pont-des-Demoiselles. Cette centralité proposera notamment des services tels qu'un hôtel et des restaurants. Un cinéma est en programmation. Les activités commerciales de plein air s'inscriront de manière complémentaire à celles programmées sur la ZAC Saint-Exupéry-Montaudran et à celles existantes Place de l'Ormeau.*

**« Pourquoi ne pas renforcer la présence policière, accueillir la police municipale ou la gendarmerie sur le site, installer de la vidéo surveillance? »**

*Les effectifs de la police municipale progressent au profit de la sécurité de tous les quartiers. Les missions de ces agents sont orientées préférentiellement vers des missions sur le terrain, dans les rues de l'ensemble des quartiers de la ville, plutôt que dans de nouveaux bureaux. Un plan de vidéosurveillance est à l'étude sur Montaudran. La gendarmerie nationale n'a pas sollicité de nouvelles implantations dans le secteur de Montaudran à ce jour.*

**« Que vont devenir les nombreux commerces vides de la ZAC de SAINT EXUPERY (depuis l'origine) si des commerces plus attractifs sont prévus sur la ZAC TMA ? »**

*Les commerces de la ZAC Saint-Exupéry s'installent progressivement. Aujourd'hui, sont installés une boulangerie-point chaud, une pharmacie, une pizzeria, un institut de beauté et de soins, une auto-école et une supérette alimentaire. Une banque devrait prochainement ouvrir ses portes. La commercialisation des 1300<sup>2</sup> associés à la première phase de construction a été particulièrement longue pendant que la rue qui les dessert fonctionnait en impasse. Depuis, la supérette alimentaire, notamment, s'est installée.*

*En 2014, 900 m<sup>2</sup> destinés à des services et des commerces complémentaires ont été autorisés et sont en train d'être livrés. La Ville de Toulouse mène des actions pour améliorer les conditions de stationnement et doter le quartier d'équipements publics pour répondre aux besoins des habitants et ancrer les effets bénéfiques d'une centralité. Toulouse Métropole aménage des espaces publics d'agrément et programme les travaux nécessaires à un marché de plein vent. Ainsi la Ville de Toulouse et Toulouse Métropole investissent en faveur d'une consolidation des pratiques de consommation de proximité avant l'arrivée de la centralité sectorielle de la ZAC Toulouse MontaudranAérospace. La programmation cherche à limiter autant que possible les concurrences directes. Aucune pharmacie, par exemple, n'est prévue sur la place de la ZAC Toulouse MontaudranAérospace. La poste s'implantera sur l'une des deux centralités.*

**« La ZAC de SAINT EXUPERY n'est pas assez « végétalisée ». Ceci permettrait de marquer les vis à vis, d'atténuer les phénomènes d'échos, de casser l'aspect massif et très dense des constructions, d'apporter de la fraîcheur et de freiner la propagation des vents.»**

*Toulouse Métropole a initié en mars 2015 un chantier de végétalisation des rives de la piste au cœur du quartier de la ZAC Saint-Exupéry. Il se finira à l'automne avec le retour de la saison propice aux plantations. Différentes essences végétales viendront agrémenter le paysage sur deux bandes respectivement de 7 et 4 mètres de large sur les rives Est et Ouest de la piste et sur une longueur de plus de 300 mètres. Un deuxième chantier est prévu à la fin 2016 et se finira en 2017. Il complétera les plantations sur la place de la ZAC Saint-Exupéry. A proximité immédiate, les Jardins de la Ligne sur plus de 3,5 hectares proposeront plus de 500 espèces végétales qui se mettront épisodiquement en eau.*

*Les boisements au Sud Est de la ZAC Saint Exupéry participeront à atténuer l'effet du vent sur les façades Sud Est orientées face au vent d'Autant.*

*La création d'une ambiance hygrothermique apaisée au Sud Est de la ZAC Saint-Exupéry, sous le vent dominant en amont des mouvements d'air, cherche aussi à apaiser les îlots de chaleur de la ZAC Saint Exupéry.*

**« Il y a un problème d'accès et de sortie de la ZAC SAINT EXUPERY au niveau de l'échangeur de LESPINET. Le projet ne semble pas prendre en compte ce problème. »**

*Cette question ne concerne pas le périmètre de la ZACToulouse MontaudranAérospac. Des études, menées par les services de l'Etat, sont en cours pour ré aménager l'échangeur de Lespinet. Par ailleurs, le barreau de liaison Lespinet permettra de délester une partie des échanges assumés actuellement par l'échangeur Lespinet.*

**« Il existe des zones de non-droit (coursives notamment).»**

*Des incivilités dans certains bâtiments de la ZAC Saint Exupéry Montaudran décrites dans les observations reportées ont fait l'objet d'un signalement à la police municipale. Par ailleurs, la Ville de Toulouse encourage à signaler toute exaction directement à la police nationale ou municipale. Par ailleurs, les coursives dont le détournement d'usages est décrié par les signataires des observations seront proscrites pour les logements de la ZAC Toulouse MontaudranAérospac.*

## **Mémoire des pionniers**

**« Le projet relatif au lieu de mémoire est très important : on ne peut laisser dans l'oubli les pionniers de cette magnifique aventure. »**

*Le futur équipement "Piste des Géants-Aéro" dont l'ouverture est prévue pour fin décembre 2018, a vocation à raconter l'histoire de Montaudran comme berceau de l'aéronautique civile à Toulouse. L'exposition permanente sera ainsi largement consacrée aux pionniers de l'aviation à Toulouse et plus spécifiquement à Montaudran. Elle sera complétée par des animations (conférences, ateliers, spectacles...) destinés à faire découvrir et à transmettre cette mémoire, les savoir-faire, les valeurs de ces hommes et femmes.*

**« Les automates de la compagnie La Machine apporteront une visibilité et une attractivité indéniable au site, ce qui sera grandement bénéfique au musée de l'aéropostale. »**

*La Halle des Machines à Montaudran attirera en effet de nombreux visiteurs. Par exemple, à Nantes en 2013, les Machines de la compagnie de François Delarozière ont attiré près de 500 000 personnes. Cette attractivité aura des répercussions favorables sur la "Piste des Géants-Aéro". De plus, le site "Piste des Géants" sera un espace traité en cohérence afin de créer des liens et une circulation des visiteurs d'un équipement à l'autre ainsi et dans les jardins.*

**« La mémoire de l'Aéropostale semble très pauvrement assurée, l'espace des géants est pour le moins minuscule. »**

*Le projet dédié à l'histoire des pionniers se conçoit au sein de bâtiments historiques plus petits que la Halle des Machines, mais ayant une forte valeur ajoutée : ils sont témoins de l'histoire du quartier et des pionniers.*

*La transmission de la mémoire sera assurée à travers un espace d'exposition permanente et un espace d'exposition temporaire qui permettra de présenter des thèmes, personnages, avions plus spécifiques. Un auditorium permettra d'accueillir plusieurs types d'événements : conférences, spectacles, projections...Des espaces pédagogiques pourront accueillir des groupes dans le cadre d'ateliers. Un centre de documentation permettra de se documenter et de se renseigner sur l'histoire. Ce lieu se compose donc d'espaces à même de valoriser, faire vivre et transmettre l'histoire, la mémoire des pionniers. Cette mémoire sera par ailleurs valorisée dans les jardins et les espaces extérieurs, avec des objets emblématiques illustrant et témoins de l'histoire.*

**« Les équipements culturels regroupés dans l'espace mémoire ne sont pas détaillés. »**

*L'équipement "Piste des Géants-Aéro" sera composé d'un pôle exposition (permanent et temporaire), d'un espace d'animation (auditorium) ouvert aux associations et au quartier, d'espaces pédagogiques, d'un centre de documentation. La localisation et les surfaces pour chacune de ces fonctions ne sont pas arrêtées. D'autres propositions de fonctions sont à l'étude.*

**« Le projet pourrait intégrer un parcours piétonnier de l'espace mémoire vers les rues du secteur baptisées au nom des héros de l'aéropostale.»**

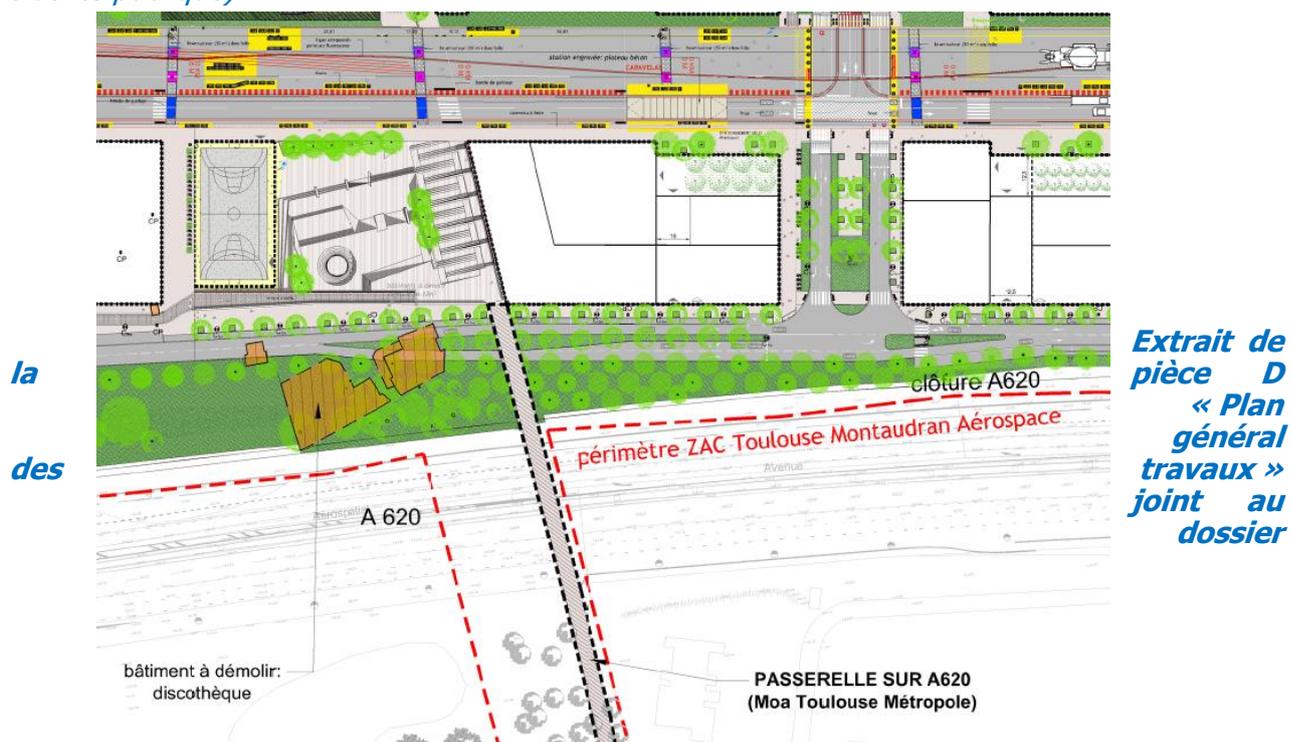
*La mise en place de parcours thématiques touristiques en lien avec l'histoire des pionniers de l'aéronautique civile à Toulouse est souhaitée : la vie des pionniers à Toulouse, les phares*

aériens dans la région, les noms de rues, les pays de la Ligne... Ces parcours seront étudiés par le comité de pilotage.

## L'avenir de la boîte de nuit

« Quel avenir pour la boîte de nuit au bord de la rocade ? »

La boîte de nuit ne pourra pas être maintenue sur le site. Le plan général des travaux de la ZAC, qui est l'une des pièces maîtresses du dossier d'enquête publique, indique en effet que la discothèque sera démolie. Cette déconstruction est nécessaire à la construction du Ring Ouest, comme indiqué sur le plan général des travaux (pièce D de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique).



d'enquête.

## Le planning des travaux

Le phasage d'aménagement de la ZAC est exposé dans le dossier d'enquête à plusieurs reprises, notamment dans la pièce C – notice comprenant les caractéristiques des principaux ouvrages – à partir de la page 50. Il expose la logique de progression d'aménagement et de commercialisation. Le traité de concession étant projeté jusqu'en 2025, chaque phase d'aménagement durera environ 3 ans. Cette logique peut difficilement être précisée et assurée à ce stade, car la viabilisation des lots est liée aux rythmes et opportunités de commercialisation de la ZAC. Elle peut être résumée ainsi :

dans un premier temps et dès la fin 2015 la viabilisation de la partie située au sud de la LMSE, afin de desservir les immeubles accueillant des activités de recherche technologique. Les premières livraisons de bâtiments sont attendues pour 2017 sur ce secteur. Concomitamment, la place commerciale et culturelle au nord et ses abords seront lancés. Les premières livraisons de logements autour de la place sont prévues pour 2018. La liaison entre les deux secteurs nord et sud (ring est) sera également aménagée durant cette première phase. Certains programmes situés le long de cette voie seront également construits pendant cette phase.

Dans un second temps, aménagement du ring ouest et commercialisation des programmes de bureaux situés le long de cette avenue. Les programmes de bureaux et logements situés le long du ring est et non encore commercialisés devraient l'être durant cette période.

En fin d'opération : commercialisation des logements au sud du parc sportif, aménagements des abords.

## **Le financement de l'opération**

### **« Rien sur le financement : qui finance, combien ça coûte ? »**

*Le détail du financement de l'opération est joint au dossier d'enquête publique (pièce C : notice contenant les caractéristiques des principaux ouvrages et l'estimation sommaire des dépenses).*

*Les dépenses se décomposent comme suit :*

*21,3 millions d'euros TTC d'acquisitions foncières (dont 8,31 ont déjà été réalisées depuis décembre 2012)*

*113,12 millions d'euros TTC de travaux divers dont 22,74 millions pour les voiries, 32,3 millions pour les ouvrages de franchissement de la voie ferrée et 10,90 pour les réseaux secs hors dévoiements.*

*61,55 millions d'euros TTC d'études et de frais divers. Ce poste regroupe le financement des multiples études indispensables à l'élaboration du projet (études urbaines, d'ingénierie, environnementales, de trafic...) mais aussi des frais financiers (liés aux emprunts ou aux assurances par exemple) et la rémunération de l'aménageur qui intervient sur la ZAC. Depuis le début du projet, 5,29 millions d'euros ont déjà été dépensés.*

*1,46 million d'euros TTC d'aménagement d'un site de compensation environnementale du projet. En tant qu'aménageur et maître d'ouvrage délégué, Oppidea supporte la plupart des dépenses de la ZAC (environ 125 000 KeurosTTC prévus au traité de concession d'aménagement) : acquisition et viabilisation des terrains, création de voiries nouvelles, aménagement des espaces publics. Le coût de ces investissements importants est reporté sur les charges foncières payées par les opérateurs (promoteurs immobiliers principalement) qui achètent des terrains de la ZAC pour y construire des bâtiments. Toutefois, Toulouse Métropole reste maître d'ouvrage de certaines infrastructures et, à ce titre, supporte directement le financement de certains travaux (sur les axes existant notamment). SNCF Réseau intervient quant à lui en ce qui concerne les ouvrages de franchissement de la voie ferrée.*

## **Remarques diverses sur le projet**

### **« Il y a un manque de concertation grave. »**

*La ZAC Toulouse MontaudranAérospace a fait l'objet de deux phases de concertation formalisée, ouverte en juin 2011 et clôturée en février 2012, puis ouverte en novembre 2012 et clôturée en juin 2013, préalablement au dossier de réalisation.*

*Préalablement à ces phases formalisées, de nombreuses réunions en atelier urbain sur les formes bâties, les équipements, le campus d'innovation, la valorisation de la mémoire et les déplacements ont eu lieu. Des courriers de différentes associations soulignent la qualité de ces phases de concertation. Entre novembre 2011 et mars 2012, 14 réunions se sont déroulées. Entre novembre 2012 et septembre 2013, 4 ateliers portant sur les mesures d'accompagnement du schéma de circulation générale accompagnant la proposition de trémie Payssat ont été organisés. Le 20 janvier 2015, une réunion s'est tenue de 18h à 22h entre les représentations du Comité de quartier Ormeau Montaudran et un courrier a retranscrit le contenu des échanges.*

*Le 31 mars 2015, une réunion publique a eu lieu pour échanger sur les évolutions du projet urbain, préalablement à l'enquête publique.*

*Le dossier d'enquête publique rendu accessible pendant toute la durée de l'enquête a présenté l'ensemble du projet urbain de la ZAC Toulouse MontaudranAérospace ainsi que les aménagements programmés dans le périmètre du dossier Loi sur l'eau, dont notamment la retranscription des sujets, objet des discussions préalables, en cohérence avec l'ensemble des orientations présentées publiquement en 2015.*

### **« Il faut reloger le camp de ROM avant de débiter les travaux de la nouvelle ZAC. »**

*Toulouse Métropole et Oppidea confirment qu'il faut reloger les habitants des campements installés à Montaudran préalablement aux phases de travaux qui concernent spécifiquement les terrains aujourd'hui habités. La Ville de Toulouse en lien avec la Préfecture a proposé plusieurs phases de relogements successives des divers campements présents sur le territoire communal.*

### **« Qu'en est-il des entreprises technologiques qui voudraient s'implanter sur la zone et qui doivent avoir des certitudes sur l'implantation d'antennes radar et leur capacité à capter en permanence sans être masquées par des tours de béton ? »**

*Dans le cas où ce type d'entreprise s'implanterait sur la ZAC, le positionnement des locaux et des antennes serait étudié en fonction des données d'entrée du projet urbain (hauteur des bâtiments notamment).*

### **Questions et remarques sur la présentation et l'accessibilité au dossier**

*Des remarques ont été formulées sur bonne la qualité du dossier : « **le dossier est de bonne qualité** ». mais, à l'inverse, « **le dossier est, dans l'ensemble, très difficile à lire (absence de rose des vents et noms des rues sur les plans, par exemple). Les informations essentielles pour le public sont noyées dans un amas d'informations non hiérarchisées** ».*

*Toulouse Métropole, Oppidea et SNCF Réseaux prennent acte des observations du public soulignant la bonne qualité du dossier d'enquête.*

*De très nombreuses cartes sont orientées (rose des vents) et possède une échelle graphique. S'il existe des exceptions sur des schémas, la piste existante, visible sur l'ensemble des documents, est un repère d'échelle et de situation important.*

*Les documents principaux présentant de projet - Le plan général des travaux (pièce D de l'enquête préalable à la déclaration publique), les schémas de déplacement (p 10 et 17 de la note de présentation non technique du projet, notamment) – font apparaître le nom des rues du secteur.*

*Sur l'organisation des informations et du dossier : le contenu des dossiers est régi par différents textes (R122-5 du code de l'environnement pour l'étude d'impact et ses compléments notamment). Le dossier présenté au public était structuré en fonction des objets de l'enquête. Le choix de présentation du dossier (une étagère par objet d'enquête) permettait au public de repérer très facilement les différents dossiers.*

*Un guide de lecture présentait l'organisation du dossier et permettait au public d'avoir accès à la structure générale du dossier pour trouver directement le chapitre souhaité sans parcourir l'ensemble des documents.*

**« Les résumés ne contiennent pas les informations essentielles. Les études trafic, de pollution et de bruit sont tronquées ».**

*Les études pollution et de bruit ont été intégrées en intégralités en annexe de l'étude d'impact et ses compléments. Une étude pollution complémentaire a par ailleurs été réalisée à la demande de l'autorité environnementale, et intégrée au dossier d'enquête présenté au public. Les études de trafic nécessaires à l'argumentation du projet et à l'évaluation de son impact sont fournies dans le dossier. Les résultats des variantes d'études non retenues n'ont pas été publiés.*

*Les résumés contiennent les informations essentielles. C'est le principe d'un résumé. Le reste du dossier permet à chacun d'obtenir les informations selon les thématiques souhaitées.*

**« Le dossier n'est pas téléchargeable ».**

*Le dossier était parfaitement téléchargeable sur internet. La commission d'enquête, après l'avoir testé, l'a confirmé lors de la réunion publique du 22 juin 2015.*

**Différence de pagination entre le dossier papier et le dossier téléchargeable.**

*Le décalage de pagination (6 pages pour l'étude d'impact par exemple, 1 page pour le Dossier Loi sur l'Eau) entre le dossier papier et les documents au format PDF déposés sur Internet s'explique par la différence de numérotation des pages. Le document Internet prend en compte, dans sa numérotation, les pages de présentation, ce qui peut introduire des décalages de numérotation. Ces contraintes de mise en page pour l'impression expliquent la différence de numérotation : entre les dossiers PDF et les dossiers papier. Les nombres inscrits en bas de page font référence. Le fond des documents et les informations restent les mêmes.*

#### **2.4.10.6 L'analyse de la commission d'enquête.**

Les réponses du porteur de projet sont très complètes sur les différents sujets abordés par le public dont plusieurs ne concernent pas directement la ZAC TMA mais seront des atouts ou des inconvénients pouvant être déterminants pour sa réussite commerciale (ZAC de SAINT EXUPERY, Espace mémoire) dans la mesure où ils constituent son environnement immédiat auquel le public candidat sera sensible.

Le porteur de projet le partage implicitement ce point de vue quand il met en avant l'Espace Mémoire pour mettre en valeur la ZAC TMA.

#### La ZAC de SAINT EXUPERY

Le responsable de projet confirme dans sa réponse la réalité des critiques formulées par le public et affirme la volonté des Autorités de régler les dysfonctionnements observés. Il est clair réciproquement que la réalisation de la ZAC TMA et les aménagements de l'espace mémoire auront un effet bénéfique sur la ZAC de SAINT EXUPERY et donneront à ses habitants accès à de nombreux services dont ils ne disposent pas ou peu aujourd'hui. L'apport de la ZAC TMA et de l'Espace Mémoire constitueront des réponses à plusieurs critiques formulées.

La commission n'a pas de commentaires à faire sur les pourcentages de logements sociaux étant d'accord avec les positions exprimées par le porteur de projet.

#### L'ESPACE MEMOIRE

Tout peut être critiqué ou tourné en dérision. La commission ne partage pas ces points de vue. Le projet d'aménagement de l'espace mémoire ne peut qu'être positif tant pour les habitants des deux ZAC l'encadrant que pour les quartiers proches et la ville elle-même. La commission rappelle que la zone de 10 hectares concernée par cet aménagement n'est actuellement qu'un terrain vague peu valorisant.

#### LE PLANNING DES TRAVAUX

La commission n'a rien à redire à la réponse du responsable de projet. Elle suggère seulement que les habitants soient informés, voire consultés au fur et à mesure que la planification se précisera de façon à convenir des dispositions transitoires à prendre durant les phases de travaux.

#### DOSSIER CONSULTABLE SUR INTERNET

La commission confirme que le dossier était consultable et téléchargeable sur internet. Il est vrai que le volume du dossier étant important, même découpé en sous dossiers, il était nécessaire de disposer d'un matériel et d'un débit suffisant pour que ces opérations soient praticables.

Il est regrettable que le dossier internet ne soit pas rigoureusement identique à celui consultable sur les lieux d'enquête. Cette petite différence observée, qui peut créer un doute dans l'esprit de certains, est toutefois sans conséquence significative sur la bonne information du public.

#### AUTRES OBSERVATIONS

La commission n'a rien à ajouter aux autres réponses du responsable de projet.

**Le présent rapport, ses conclusions et ses annexes seront consultables pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête (17/07/2015) à la PREFECTURE DE LA HAUTE GARONNE, au siège de TOULOUSE METROPOLE et dans les mairies de quartier de TOULOUSE suivantes : L'ORMEAU, PONT DES DEMOISELLES ET SAOUZELONG. Il sera également mis en ligne pendant un an sur les sites internet : [www.toulouse-montaudran-aerospace.fr](http://www.toulouse-montaudran-aerospace.fr) et [www.haute-garonne.gouv.fr/enqueteZACToulouseMontaudranAerospace](http://www.haute-garonne.gouv.fr/enqueteZACToulouseMontaudranAerospace)**

Fait à TOULOUSE, le 31 août 2015

La Commission d'enquête,

Christian LASSERRE  
Président

Isabelle ROUSTIT  
membre titulaire

Gérard CHOLEY  
membre titulaire

# **B - CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

## **2.0 - CONCLUSIONS GENERALES AUX QUATRE OBJETS DE L'ENQUÊTE**

## 2.0 - Conclusions générales

### 2.0.1 - Rappel des quatre objets de l'enquête unique et de son déroulement

La présente enquête unique, qui comporte quatre objets, est préalable aux autorisations nécessaires à la réalisation des travaux d'aménagement de la ZAC de TOULOUSE MONTAUDRAN AEROSPACE implantée sur le territoire de la commune de TOULOUSE.

Ces quatre objets sont :

- la déclaration d'utilité publique du projet (DUP) ;
- la mise en compatibilité du PLU de TOULOUSE METROPOLE - commune de TOULOUSE ;
- la détermination des parcelles constituant l'emprise du projet ;
- l'autorisation au titre de la « loi sur l'eau ».

La ZAC de TOULOUSE MONTAUDRAN AEROSPACE s'inscrit dans le projet urbain plus vaste de la « Plaine Campus » situé au sud-est de TOULOUSE. Ce projet regroupe un ensemble scientifique de grande ampleur : CNES, CNRS, université scientifique de TOULOUSE, CHU de RANGUEIL, écoles d'ingénieurs (ENAC, ISAE, INSA), microscope électronique.... L'ambition de Plaine Campus est de devenir l'un des plus grands campus européens.

La ZAC, créée le 29 mars 2012 par TOULOUSE METROPOLE à l'issue de deux phases de concertation du public, a une surface totale de 56,3 hectares et s'étend le long des deux tiers sud de la piste actuelle de MONTAUDRAN (c'est-à-dire le long du prolongement de la piste historique des pionniers de l'Aéropostale).

L'ancienne piste, tout en étant préservée, constituera l'épine dorsale du projet recevant les circulations des transports publics et des modes doux.

La réalisation de la ZAC répond aux principaux objectifs suivants :

- construire un nouveau quartier pour répondre aux besoins de logements résultant du dynamisme démographique de TOULOUSE ;
- valoriser et dynamiser le tissu économique et scientifique métropolitain en rassemblant sur un même site les acteurs privés et publics de l'enseignement, de la recherche et de l'innovation dans les secteurs de l'aéronautique, de l'espace et des systèmes embarqués ;
- conforter le rayonnement historique et culturel de l'Aéropostale et des pionniers de l'aéronautique civile.

Les constructions envisagées totalisent une surface de planchers de 355 000 m<sup>2</sup> se répartissant en :

- enseignement et recherche : 50000 m<sup>2</sup> ;
- commerces et services : 20000 m<sup>2</sup> ;
- activités tertiaires : 190000 m<sup>2</sup> ;
- logements : 80000 m<sup>2</sup> (dont 30% de logements sociaux) ;
- équipements publics : 15000 m<sup>2</sup>.

Les espaces non construits seront dédiés principalement à la réalisation de 2 terrains de grands jeux, d'espaces paysagers de loisir et de promenade et des voiries nécessaires au fonctionnement de la ZAC.

Préalablement à la réalisation du projet, diverses procédures devront être menées (non exhaustif) :

- études détaillées nécessaires à la définition précise du projet ;
- déclaration auprès du Préfet au titre de la législation sur le bruit ;
- demande de dérogation concernant la faune et la flore auprès du Conseil National de l'Environnement (CNPEN) ;
- demandes de permis de construire par les différents aménageurs.

L'autorité organisatrice de la présente enquête publique unique est le PREFET DE LA HAUTE GARONNE, qui prendra, à l'issue de l'enquête publique, les décisions relatives à la déclaration d'utilité publique des travaux de la ZAC, à l'autorisation loi sur l'eau et à la cessibilité des parcelles dont il est projeté l'acquisition.

La déclaration d'utilité publique emportera la mise en compatibilité du PLU de TOULOUSE METROPOLE, commune de TOULOUSE.

La ZAC de TOULOUSE MONTAUDRAN AEROSPACE a été créée à l'initiative de la communauté urbaine de TOULOUSE METROPOLE.

TOULOUSE METROPOLE a mandaté la Société d'Economie Mixte d'Aménagement OPPIDEA pour assurer l'essentiel de l'aménagement de la ZAC DE TOULOUSE MONTAUDRAN AEROSPACE.

OPPIDEA est donc, par délégation, le principal responsable de projet ayant en charge l'essentiel des aménagements de la ZAC.

Complémentairement à OPPIDEA, SNCF RÉSEAU assurera la maîtrise d'ouvrage des trémies de franchissement de la voie ferrée Toulouse-Narbonne et TOULOUSE MÉTROPOLE réalisera en direct des infrastructures d'intérêt sectoriel tels que l'aménagement de l'ancienne piste aéronautique.

Les principaux textes règlementant la présente enquête publique unique sont :

- les dispositions générales des enquêtes publiques du type « loi BOUCHARDEAU » relevant du code de l'environnement au titre des articles L123-1 à L123-19 , partie législative et R123-1 à R123-46, partie réglementaire.
- les dispositions relatives aux enquêtes publiques préalables à la déclaration d'utilité publique relevant du code de l'expropriation au titre des articles L110-1 à L122-7, partie législative et R111-1 à R112-27, partie réglementaire.
- les dispositions relatives aux Zones d'Aménagement Concertée (ZAC) relevant du code de l'urbanisme au titre des articles L311-1 à L311-8, partie législative et R311-1 à R 311-12, partie réglementaire.
- les dispositions relatives aux études d'impact relevant du code de l'environnement au titre des articles L122-1 à L122-12 , partie législative et R122-1 à R122-24, partie réglementaire.
- les dispositions relatives aux déclarations de projet relevant du code de l'environnement au titre des articles L126-1, partie législative et R126-1 à R126-4, partie réglementaire.
- les dispositions relatives aux plans locaux d'urbanisme relevant du code de l'urbanisme au titre des articles L123-1 à L123-20, partie législative et R123-1 à R 123-25, partie réglementaire.
- les dispositions relatives à l'identification des propriétaires et à la détermination des parcelles relevant du code de l'expropriation au titre des articles L131-1 à L132-5, partie législative et R131-1 à R132-4, partie réglementaire.
- les dispositions relatives à la gestion de l'eau relevant du code de l'environnement au titre des articles L1212-1-et suivants, partie législative et R212-1 et suivants, partie réglementaire.

Sur la demande d'OPPIDEA, le PRESIDENT DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE TOULOUSE, par décision en date du 20 avril 2015 portant le numéro E15000077/31, a désigné la commission d'enquête chargée de conduire l'enquête publique unique sur la déclaration d'utilité publique des travaux nécessaires à la réalisation de la ZAC de TOULOUSE MONTAUDRAN AEROSPACE. Cette commission est composée des Commissaires Enquêteurs suivants :

- Monsieur Christian LASSERRE, Président,
- Madame Isabelle ROUSTIT, membre titulaire,
- Monsieur Gérard CHOLEY, membre titulaire,
- Monsieur Michel AZIMONT, membre suppléant.

Cette désignation acquise, le préfet de la Haute Garonne, par arrêté du 12/05/2015 pris en concertation avec la Commission d'enquête, a prescrit la présente enquête unique ouverte du mercredi 10 juin 2015 au vendredi 17 juillet 2015, soit pour une durée de 38 jours.

La procédure applicable à l'enquête publique unique a été respectée, notamment en matière de publicité qui a été conforme aux exigences de la loi et a comporté d'importantes mesures complémentaires : dimension et lieux des affichages, conférence de presse, articles dans la presse, diffusions radio et télévisée, réunion de participation et d'échanges avec le public, flyers diffusés dans 29 000 boîtes aux lettres des quartiers environnants et mis à la disposition du public dans différents lieux, avis sur les sites internet ...

OPPIDEA a répondu favorablement à l'essentiel des demandes formulées par la Commission d'enquête pour favoriser une large participation du public. La commission a cependant regretté que la conférence de presse n'ait été tenue que le 20 juin alors qu'il avait été convenu qu'elle se tienne la semaine précédent le démarrage de l'enquête pour que les retombées médiatiques interviennent juste avant l'ouverture de l'enquête.

La commission d'enquête a tenu 6 permanences et organisé une réunion publique conformément aux dispositions prévues dans l'arrêté de mise à l'enquête publique.

Le dossier d'enquête publique unique était conforme aux dispositions légales et a été mis à la disposition de la Commission d'enquête suffisamment en amont de l'enquête. Le responsable de projet a présenté en détail son projet à la Commission d'enquête et a répondu favorablement à toutes les demandes de compléments d'information ou d'amélioration du dossier. Volumineux, le dossier comportait cependant des notices explicatives, un guide de lecture et des illustrations permettant au public de s'y retrouver à l'exception notable des études de trafic routier dont la pédagogie n'était pas évidente..

Il comportait :

- les avis de l'Autorité environnementale sur l'étude d'impact et la mise en compatibilité du PLU de TOULOUSE,
- Avis de l'Agence Régionale de Santé ;
- l'avis de la DRAC au titre de l'archéologie préventive ;

Ces avis sont tous favorables. Ils expriment quelques critiques, recommandations ou prescriptions mineures dont certaines ont été prises en compte par le porteur de projet dans le dossier soumis à enquête publique. La commission en a repris certaines autres dans ses réserves ou recommandations.

La participation du public a été la suivante :

- 72 (75) observations écrites exprimées dans les 4 registres mis à la disposition du public (le chiffre entre parenthèses correspondent au nombre de personnes qui se sont exprimées, certaines observations pouvant comporter plusieurs signatures).
- 1 observation verbale. La commission ayant invité systématiquement les visiteurs - sauf désaccord de leur part - à déposer leurs observations par écrit dans le registre, il n'y a eu qu'une seule contribution verbale non confirmée par un écrit.
- 220 courriels (220) qui ont été annexés au fur et à mesure de leur réception au registre déposé au siège de TOULOUSE METROPOLE.

*Nota : 1 courrier RAR (1) a été adressé au Président de la commission d'enquête comptabilisé avec les observations écrites du registre de TOULOUSE METROPOLE.*

**Soit un total de 293 observations écrites, 1 observation orale et 297 contributeurs.**

- Une pétition signée par 47 personnes demandant le classement du chemin de PAYSSAT en desserte locale et le respect des conditions de circulation en vigueur.
- Environ 120 personnes ont assisté à la réunion d'information et d'échange du 22 juin 2015.

Compte tenu des doublons, mais aussi des observations comportant plusieurs noms et du nombre d'adhérents représenté par les associations, on peut estimer que **le nombre de personnes qui se sont exprimées est de l'ordre de 400** ce qui constitue une participation moyennement élevée pour un projet d'une telle ampleur.

Les observations et critiques du public ont été largement dominées par les questions relatives à la circulation routière et tout particulièrement l'abandon du passage des voitures par une trémie sous la voie ferrée chemin CARROSSE au profit d'une trémie chemin PAYSSAT ;

D'autres aspects du projet ont été abordés dont principalement :

- le souhait de rééquilibrer la part des logements sociaux entre la ZAC actuelle de SAINT EXUPERY (40%) et celle prévue pour la future ZAC (10%). Les difficultés multiples de la ZAC de SAINT EXUPERY, les incivilités, les problèmes d'intégration ;
- les bâtiments de grande hauteur et le rejet de la monotonie type SAINT EXUPERY ;
- les équipements et les transports publics ;
- la mémoire de l'Aéropostale ;

L'enquête s'est déroulée sans incidents et dans un bon climat tant avec le public qu'avec les responsables de projet et le personnel des divers lieux des permanences.

Le 27/07/2015, une réunion s'est tenue au siège d'OPPIDEA au cours de laquelle la commission d'enquête a présenté et remis son procès verbal de synthèse aux responsables de projet conformément aux dispositions de l'article R.123-18 du code de l'environnement.

OPPIDEA a répondu à ce procès verbal par un mémoire en réponse adressé à la commission d'enquête par mail le 11/08/2015.

### ***2.0.2 - Considérations générales communes aux quatre objets de l'enquête unique***

Préalablement aux avis portant sur chaque objet de l'enquête publique, la commission d'enquête considère pour les quatre enquêtes:

- que l'enquête unique a été annoncée et s'est déroulée conformément aux dispositions prévues par la loi ;
- qu'elle a fait l'objet de nombreuses dispositions complémentaires d'information du public au-delà des obligations légales (distribution de dépliants, affichages, conférence de presse, réunion publique...);
- que la participation du public a été moyenne pour un projet de cette envergure ;
- que l'information des propriétaires concernés par l'enquête parcellaire a été faite par le porteur de projet conformément à la réglementation ;
- que le projet de ZAC de TOULOUSE MONTAUDRAN AEROSPACE est conforme ou compatible avec les schémas et plans en vigueur sur le territoire, dont principalement le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), le Plan Local de l'Habitat (PLH), le Plan de Déplacement Urbain (PDU), les plans climat énergie et de protection de l'atmosphère. Il est également conforme aux dispositions du PLU de TOULOUSE sous réserve des mises en compatibilité demandées.

- que le dossier d'enquête, entièrement remanié à la demande de la commission d'enquête, était relativement accessible pour le public malgré son volume important (1742 pages A3 + 274 pages A4 + plans) grâce, notamment, à des brochures non techniques résumant le projet ;
- que tous les aspects imposés par le code de environnement, notamment en matière d'étude d'impact ont bien été traités ;
- que le responsable de projet a répondu avec diligence à toutes les demandes d'informations ou d'explications complémentaires ;
- que l'enquête s'est déroulée dans un bon climat et sans incidents notables ayant permis au public de s'exprimer librement ;

La commission précise également que les conclusions qu'elle a établies, ci-après, pour chacun des 4 objets de l'enquête unique résultent de l'analyse par thèmes qu'elle a développée dans son rapport (pages 36 à 143).

**Elle demande, en conséquence, que son rapport et ses conclusions ne fassent pas l'objet de publication ou diffusion séparées.**

## **2.1 - CONCLUSIONS AU TITRE DE L'UTILITE PUBLIQUE**

## 2.1 - Conclusions au titre de l'utilité publique

Pour émettre un avis sur l'utilité publique du projet, la commission d'enquête considère qu'elle doit répondre principalement à deux questions :

- **le projet présente-t-il un caractère d'utilité publique ?** En d'autres termes, sa réalisation ne présente-t-elle pas des inconvénients excessifs par rapport à l'intérêt général qu'elle présente (coût, atteinte à l'environnement, inconvénient d'ordre économique et social, atteinte à d'autres intérêts publics) et en regard des expropriations qu'elle nécessite.

- **les expropriations envisagées sont-elles nécessaires** pour permettre la réalisation de l'opération ? :

. le périmètre de l'utilité publique retenu n'excède-t-il pas ce qui est strictement nécessaire à la réalisation du projet ?

. des solutions alternatives permettraient-elles de les éviter (notamment sur des terrains déjà maîtrisés) ?

### Sur le caractère d'utilité publique

La commission d'enquête a choisi d'appliquer le principe de la « théorie du bilan », établi par la jurisprudence administrative, au projet de ZAC de TOULOUSE MONTAUDRAN AEROSPACE pour déterminer ce caractère. Elle a donc listé dans un premier temps les avantages et les inconvénients qu'elle estime découler ou pouvant découler du projet tels qu'ils ressortent de ses analyses par thèmes présentées dans le corps de son rapport (pages 36 à 143).

#### Avantages résultant de la création de la ZAC TMA

- elle fait disparaître une vaste zone de friche désolée qui constitue une anomalie peu acceptable dans le paysage urbain, peu sûre et qui ne valorise pas les quartiers proches et la ville elle-même ;

- sous réserve de diverses contraintes qui sont prises en compte dans le projet, elle est facile à aménager du fait que peu de constructions existantes soient à démolir et qu'elle ne gênera pas d'habitations proches ;

- elle ne nécessite que peu d'expropriations de parcelles privées et d'aucune parcelle ayant un usage d'habitation ;

- sa situation géographique - proche d'axes routiers majeurs, desservie par une halte ferroviaire, insérée dans un environnement scientifique, universitaire et industriel - est très favorable ;

- le concept retenu (rapprocher chercheurs, scientifiques, universitaires et entreprises) sera nécessairement générateur de synergie et d'innovation ;

- la mixité urbaine également recherchée est positive car elle contribuera à rapprocher emplois et habitats et elle permettra que la ZAC TMA ait une vie en permanence ;

- elle assurera une continuité des quartiers scientifiques, universitaires et industriels que le périphérique et la friche actuelle séparent fortement aujourd'hui. Les différents franchissements de l'A620 y contribueront et permettront, dans certains cas, des gains de temps pour les actifs ;

- elle permettra de recevoir 6000 emplois et de loger 2000 personnes participant ainsi à la satisfaction des besoins de l'agglomération conformément aux objectifs du SCoT ;

- elle sera desservie par un bon système de transports publics la raccordant notamment à la ligne B du métro mais aussi à la gare MATABIAU et la ligne A du métro depuis la halte ferroviaire réaménagée de MONTAUDRAN ;

- elle permettra la suppression d'un passage à niveau dangereux (chemin CARROSSE) ;

- elle améliorera très significativement l'aspect de l'entrée de ville par le sud-est ;

- elle accroîtra l'offre d'espaces verts et d'aires de jeu et de sport de la ville au profit tout particulièrement des quartiers proches ;

- elle apportera beaucoup d'agréments aux habitants des quartiers riverains (liaison piétons/vélos vers le canal du midi et sous la voie ferrée, transports publics plus performants, terrains de sport et zones de loisirs, bien meilleur environnement visuel...) ;

- elle favorisera l'accès à des commerces pour les étudiants et actifs du complexe de RANGUEUIL qui disposent d'une offre très faible actuellement ;
- elle répond à un besoin fort d'assurer la mémoire de ce lieu symbolique de l'histoire de l'aéronautique toulousaine et française ;
- elle ne nécessite que des ajustements mineurs du PLU de TOULOUSE ;
- elle est conforme à tous les autres plans en vigueur sur son territoire ;
- elle prévoit une bonne prise en compte des aspects environnementaux et son bilan sera globalement très positif sur ce plan ;
- la conception prévue des bâtiments et la mise en place d'une boucle de chaleur contribueront à limiter sa consommation d'énergie et ses émissions de gaz à effet de serre ;
- son coût financier est normal, le comparant à celui d'opérations similaires ;
- le stock de bureaux et de logements disponible actuellement dans l'agglomération (vente et location) ne devrait pas freiner la commercialisation escomptée ;
- elle ne portera pas atteinte à d'autres intérêts publics ;

### Inconvénients

- le lieu est soumis à différentes contraintes résultant de la proximité immédiate du périphérique de TOULOUSE (A620 et A61) et de la ligne de chemin de fer TOULOUSE-NARBONNE (enclavement, nuisances sonores et pollution de l'air) ;
- du fait de son histoire, les sols de la ZAC TMA sont fortement pollués ;
- une solution routière du projet insuffisante pour résorber les encombrements actuels, mais suffisante pour permettre à la ZAC TMA de s'intégrer sans peser davantage sur la situation ;
- quelques propriétaires privés font l'objet de demandes d'expropriation mais sans opposition majeure ni cas véritablement critique. Les surfaces concernées sont faibles par rapport à l'ampleur du projet ;
- le projet aura des conséquences modérées sur la faune et la flore en général fréquente dans la région, le cas critique de 4 espèces d'oiseaux faisant l'objet d'une aire de compensation ;
- le coût de l'aire de compensation est élevé (2,6 millions d'euros) ;
- la proximité de la ZAC de SAINT EXUPERY est actuellement peu valorisante. Les problèmes dénoncés pendant l'enquête sur la ZAC de SAINT EXUPERY doivent trouver des solutions durables au risque de retentir négativement sur la commercialisation de la ZAC TMA.

**En conclusion, la commission considère que le bilan des avantages et des inconvénients est très nettement favorable à l'utilité publique de la réalisation des travaux d'aménagements de la ZAC de TOULOUSE MONTAUDRAN AEROSPACE, ses principaux inconvénients ayant fait l'objet d'un traitement en réduisant la portée ou pouvant être réglés à l'avenir.**

### Nécessité des expropriations envisagées

La commission considère que le périmètre de la ZAC est justifié à l'exception de parties des parcelles AI 29 et AI42, propriété respectivement des sociétés Bernard PAGES et SNAAM, qui n'ont plus d'utilité dans le projet soumis à enquête en raison de l'abandon du projet initial d'y faire passer une passerelle piétons/vélos. La commission estime qu'il serait équitable que ces sociétés soient dispensées de toute participation aux équipements de la ZAC si elles venaient à construire sur les parcelles concernées. Elles seraient ainsi à égalité de traitement avec leurs voisins hors du périmètre de la ZAC qui bénéficieraient au moins autant qu'elles des équipements de la ZAC sans avoir à verser une participation financière.

La commission estime que les expropriations de personnes privées envisagées pour la réalisation du projet de ZAC de TOULOUSE MONTAUDRAN AEROSPACE sont modestes en regard de son

ampleur. Elles sont toutes indispensables à sa réalisation, à l'exception de la parcelle AM68 propriété de la SCI DU PAYSSAT, qui peut être évitée.

En effet, le projet de voirie (trémie PAYSSAT) justifiant l'expropriation demandée pouvant être techniquement déplacé sans difficulté particulière (le responsable de projet l'a confirmé à la commission) sur une parcelle appartenant à TOULOUSE METROPOLE (parcelle AM37), l'expropriation de la parcelle AM68 n'est pas nécessaire à la réalisation du projet.

Dans tous les autres cas, et notamment les expropriations de parcelles publiques, le projet n'excède pas ce qui est strictement nécessaire à sa réalisation. La commission a noté que la SNCF a fait savoir à OPPIDEA que les parcelles appartenant au domaine public ferroviaire sont statutairement inaliénables. Cette disposition exclut la possibilité d'exproprier les parcelles propriété de la SNCF (RFF en fait). Ceci étant sans conséquence sur la réalisation du projet, la commission n'a pas de réserve ou de recommandation à formuler sur le cas des dites parcelles figurant sur l'état des parcelles à maîtriser.

La commission rappelle que :

- dans son thème 4, elle a estimé nécessaire l'engagement express des autorités concernées à réaliser les travaux routiers d'accompagnement prévus hors de la ZAC ;
- dans son thème 4, elle a recommandé que les deux trémies sous la voie de chemin de fer Toulouse-Narbonne soient ouverts aux véhicules légers dès leur réalisation ;
- dans son thème 5, elle a estimé nécessaire l'engagement express de l'AOTU à réaliser les infrastructures de transport public prévus dans et hors de la ZAC ;
- dans son thème 6, elle a estimé nécessaire de prendre en compte les prescriptions de l'ARS sur l'absence de constructions en zone D et les sondages à réaliser en zone C pour le parc sportif ;
- dans son thème 7, elle a estimé que la zone de compensation de BRAQUEVILLE ne devait pas être interdite au public « en raison d'espèces sensibles à la fréquentation humaine ».

**Pour les raisons développées ci-dessus et détaillées dans l'analyse par thèmes de son rapport, la commission donne, en toute indépendance et à l'unanimité,**

## **un avis favorable**

**à la demande de Déclaration d'Utilité Publique des travaux nécessaires à la réalisation de la ZAC de TOULOUSE MONTAUDRAN AEROSPACE. Cet avis est assorti de 4 réserves et de 4 recommandations :**

### **Réserve 1.1**

**La parcelle AM68, propriété de la SCI DU PAYSSAT, sera sortie du périmètre de l'utilité publique.**

### **Réserve 1.2**

**Les travaux de la ZAC TMA ne seront engagés que si l'Autorité Organisatrice des Transports urbains (AOTU) s'engage expressément à réaliser les infrastructures de transport public décrites dans le projet (dans et hors de la ZAC) selon un calendrier correspondant à la réalisation de la ZAC et à l'avancement de sa commercialisation.**

### **Réserve 1.3**

**Les travaux de la ZAC TMA ne seront engagés que si les autorités concernées s'engagent expressément à réaliser les infrastructures routières prévues à l'extérieur de la ZAC et destinées à l'accompagner (liaison des HERBETTES, requalification de l'avenue de LESPINET, barreau entre l'avenue de LESPINET et le boulevard de MEDITERRANEE, recalibrage des giratoires de l'échangeur de LESPINET), selon un calendrier correspondant à la réalisation de la ZAC TMA et à l'avancement de sa commercialisation.**

**Réserve 1.4 (prescriptions de l'ARS)**

Aucune construction de logements ne sera réalisée en zone C et aucun jardin partagé ne sera créé en zone D, sauf, dans les deux cas, à effectuer des travaux préalables appropriés décrits par l'ARS.

Plus généralement, le porteur de projet s'assurera que le sol est compatible avec l'utilisation future du terrain.

**Recommandation 1.1**

Les deux trémies à réaliser par SNCF réseau sous la voie ferrée Toulouse-Narbonne seront ouvertes à la circulation automobile dès l'achèvement des travaux. La trémie CARROSSE ne passera pas par une première étape piétons-cyclistes.

**Recommandation 1.2**

Il conviendra, avant toute réalisation du complexe sportif prévu à l'extrémité sud de la zone C, de procéder à des sondages complémentaires afin de confirmer l'absence de risque sanitaire pour les futurs usagers.

**Recommandation 1.3**

La zone de compensation de BRAQUEVILLE sera ouverte au public selon des modalités à définir.

**Recommandation 4**

Les propriétaires des parcelles AI29 et AI42, actuellement respectivement les sociétés Bernard PAGES et SNAAM, seront exonérés de toute participation financière à la ZAC de TOULOUSE MONTAUDRAN AEROSPACE dans l'hypothèse où ils construiraient sur les parties des dites parcelles incluses dans la ZAC.

La commission rappelle que la non levée des réserves qu'elle a émises, ci-dessus, aurait pour conséquence que son avis serait réputé défavorable.

Les recommandations sont des préconisations que la commission d'enquête estime justifiées mais que le porteur de projet peut suivre ou non sans conséquence sur le sens de l'avis émis.

Le présent rapport, ses conclusions et ses annexes seront consultables pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête (17/07/2015) à la PREFECTURE DE LA HAUTE GARONNE, au siège de TOULOUSE METROPOLE et dans les mairies de quartier de TOULOUSE suivantes : L'ORMEAU, PONT DES DEMOISELLES ET SAUZELONG. Il sera également mis en ligne pendant un an sur les sites internet : [www.toulouse-montaudran-aerospace.fr](http://www.toulouse-montaudran-aerospace.fr) et [www.haute-garonne.gouv.fr/enqueteZACToulouseMontaudranAerospace](http://www.haute-garonne.gouv.fr/enqueteZACToulouseMontaudranAerospace)

La commission demande que son rapport et ses conclusions ne fassent pas l'objet de publications séparées.

Fait à TOULOUSE, le 31 août 2015

La Commission d'enquête,

Christian LASSERRE  
Président

Isabelle ROUSTIT  
membre titulaire

Gérard CHOLEY  
membre titulaire

## **2.2 - CONCLUSIONS AU TITRE DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE TOULOUSE METROPOLE, COMMUNE DE TOULOUSE**

## 2.2 - Conclusions au titre de la mise en compatibilité du PLU de TOULOUSE METROPOLE, commune de TOULOUSE.

L'arrêté de Déclaration d'Utilité Publique ne peut être pris que si l'opération est compatible avec les documents d'urbanisme en vigueur. La procédure de mise en compatibilité du PLU, en application de l'article L. 123-16 du Code de l'Urbanisme, est une procédure particulière de remaniement du PLU, diligentée par le Préfet dans le cadre de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique. Elle est exclusive de toute autre procédure et se distingue ainsi des procédures de révision ou modifications habituelles conduites à l'initiative des autorités en charge de l'établissement des documents d'urbanisme.

La mise en compatibilité d'une opération avec un PLU s'apprécie au regard des dispositions d'urbanisme applicables. Elle est soumise à enquête préalable au titre du Code de l'Urbanisme. Selon l'avis du responsable de projet, le PLU DE TOULOUSE METROPOLE (communes de TOULOUSE) ne permet pas, en l'état, la réalisation intégrale du projet de ZAC de TOULOUSE MONTAUDRAN AEROSPACE et il doit être amendé en conséquence.

Les principales modifications nécessaires du PLU de TOULOUSE sont les suivantes :

- le déclassement partiel d'un espace boisé (348 m<sup>2</sup>) situé au centre de la ZAC pour la réalisation d'une voirie au droit du chemin PAYSSAT ;
- la modification de l'OAP « Montaudran » pour tenir compte de l'évolution du projet de ZAC depuis la révision en 2012 du PLU actuellement opposable ;
- la mutation d'une zone NS en NP : prélèvement de 8128 m<sup>2</sup> (sur un total de 44 149 m<sup>2</sup>) au sud-est de la ZAC pour permettre la construction d'un bâtiment ;
- l'ajustement du périmètre de plusieurs zones pour suivre les limites de lots de bâtiments à construire, de voiries à réaliser ou en raison de divers besoins de constructibilité :
  - . au nord, ajustement des zonages UE1, UP1, UP4c et UP7c,
  - . au centre, ajustement des limites des zonages UP4c et NL1, suppression d'une zone UP1c ajoutée à la zone UP2c,
  - . au sud, extension du zonage UP4 pour y inclure des parcelles appartenant à la ZAC, aujourd'hui classées en UE2, leur permettant ainsi de bénéficier des mêmes règles d'urbanisme que le reste de la ZAC, réduction corrélative de la zone UE2,
  - . au sud également, extension de la zone UP8 ;
- l'ajout au sud de la ZAC d'un indice « c » aux zones UP4 (modifiée ci-dessus) et UP7 pour permettre l'aménagement de surfaces commerciales supérieures à 500 m<sup>2</sup> ;
- . la création ou la suppression partielle ou totale d'emplacements réservés :
  - . suppression totale de l'ER 201 et partielle de l'ER 299 au profit de l'Etat relatifs à l'élargissement de l'A620 qui est réalisé ;
  - . suppression partielle de l'ER 242 relatif au grand contournement de TOULOUSE, pour sa partie incluse dans le périmètre de compensation écologique prévu hors de la ZAC ;
  - . création d'un ER 915 nécessaire à la ZAC (sur une partie disponible de l'ER 299 supprimé) et d'un ER 916 (au titre des espaces verts) en lieu et place de la suppression partielle de l'ER 242 supprimé.

Le dossier d'enquête indique que ces changements n'affectent ni le PADD ni le règlement écrit du Plan local d'Urbanisme de TOULOUSE, mais nécessitent une modification des documents graphiques de règlement, de l'OAP «Montaudran » et de la liste des emplacements réservés. Comme elle le détaille dans le thème 9 de son rapport, la commission considère :

- qu'aucune des modifications nécessitées par la réalisation du projet ne porte atteinte au PADD du PLU de TOULOUSE METROPOLE, commune de TOULOUSE ;

- que toutes les modifications demandées sont mineures (modifications de zonage, réduction d'un EBC et d'une zone NS, suppression et création d'emplacements réservés).

- que toutes les modifications demandées sont nécessaires à la réalisation du projet et sont donc conformes aux dispositions de l'article L123-14 du code de l'urbanisme (la mise en compatibilité doit être limitée à ce qui est nécessaire à la réalisation du projet) ;

Elle rappelle, par ailleurs, qu'elle estime que, tant lors des concertations sur le projet que dans le dossier d'enquête publique (voir son thème 2 du rapport), les présentations faites du projet ont ancré dans l'esprit du public qu'il n'y aurait qu'une seule tour pouvant atteindre 100 mètres au sud de la ZAC TMA. La commission demande en conséquence que le règlement de l'OAP d'aménagement de MONTAUDRAN soit modifié pour réduire de 5 à 1 le nombre autorisé de tours pouvant atteindre 100 mètres.

**Pour les raisons développées ci-dessus et détaillées dans l'analyse par thèmes de son rapport, la commission donne, en toute indépendance et à l'unanimité**

## **un avis favorable**

**à la demande de mise en compatibilité du PLU DE TOULOUSE METROPOLE, commune de TOULOUSE assorti d'une réserve.**

### **Réserve 2.1**

**Le règlement de l'OAP de MONTAUDRAN sera modifié pour ramener de 5 à 1 le nombre autorisé de tours pouvant atteindre 100 mètres au sud de la ZAC TMA (deuxième phrase du principe d'intensification différenciée).**

**La commission rappelle que la non levée de la réserve qu'elle a émise, ci-dessus, aurait pour conséquence que son avis serait réputé défavorable.**

**Le présent rapport, ses conclusions et ses annexes seront consultables pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête (17/07/2015) à la PREFECTURE DE LA HAUTE GARONNE, au siège de TOULOUSE METROPOLE et dans les mairies de quartier de TOULOUSE suivantes : L'ORMEAU, PONT DES DEMOISELLES ET SAUZELONG. Il sera également mis en ligne pendant un an sur les sites internet : [www.toulouse-montaudran-aerospace.fr](http://www.toulouse-montaudran-aerospace.fr) et [www.haute-garonne.gouv.fr/enqueteZACToulouseMontaudranAerospace](http://www.haute-garonne.gouv.fr/enqueteZACToulouseMontaudranAerospace)**

Fait à TOULOUSE, le 31 août 2015

La Commission d'enquête,

Christian LASSERRE  
Président

Isabelle ROUSTIT  
membre titulaire

Gérard CHOLEY  
membre titulaire

## **2.3 - CONCLUSIONS AU TITRE DE L'ENQUETE PARCELLAIRE**

### 2.3 - Conclusions au titre de l'enquête parcellaire

Pour la réalisation de son projet d'aménagement de la ZAC de TOULOUSE MONTAUDRAN AEROSPACE, la SEM OPPIDEA, responsable du projet, demande l'expropriation des parcelles entrant dans le périmètre d'utilité publique de son projet.

L'enquête parcellaire a pour objet de déterminer contradictoirement les parcelles dont la cession est nécessaire, qui en sont les propriétaires et quels droits y sont éventuellement attachés (servitude, baux, fermiers...). L'état parcellaire joint au dossier d'enquête fait ressortir que le projet impliquerait la cessibilité partielle ou totale de 94 parcelles concernant 19 propriétaires différents (les indivisaires comptant pour 1) pour une contenance cumulée d'environ 42 hectares. 10 d'entre eux sont des propriétaires privés représentant ensemble une surface d'environ 1,9 hectares.

Conformément à la réglementation, la notification à chaque propriétaire de l'avis de dépôt du dossier en mairie a été réalisée par l'expropriant, par lettre recommandée avec accusé de réception avant l'ouverture de l'enquête.

A l'issue de l'enquête, si l'utilité publique est prononcée, un arrêté préfectoral déterminera les parcelles ou parties de parcelles dont l'acquisition est nécessaire à la réalisation du projet.

Dans ses conclusions au titre de l'enquête de déclaration d'utilité publique, la commission a donné un avis favorable à la déclaration d'utilité publique du projet et vérifié que son périmètre était justifié en tous points. Pour ce faire, elle a répondu pour toutes les parcelles incluses dans le périmètre d'expropriation, y compris celles n'ayant pas fait l'objet de revendications par leurs propriétaires, aux deux questions suivantes :

- une justification de l'expropriation envisagée est-elle avancée (nécessité d'être incluse dans le périmètre d'utilité publique) ;
- si cette justification est fournie, le responsable de projet pouvait-il faire autrement pour épargner certaines expropriations, particulièrement les parcelles bâties ?

Cet examen l'a conduit, dans ses conclusions, à sortir du périmètre de l'utilité publique la parcelle AM68 propriété de la SCI du PAYSSAT, ce qu'elle réitère dans sa réserve 3.1, ci-après.

Au titre de l'enquête parcellaire, régie par les dispositions du code de l'expropriation en application des articles L.11-1, R.11-19, et R.11-22 et suivants, la commission doit dire les ajustements qu'elle estime justifiés du périmètre de chaque bien dont l'expropriation reste maintenue dans le périmètre de l'utilité publiques dans ses conclusions au titre de l'enquête de déclaration d'utilité publique.

Pour ce faire, elle a recherché si l'emprise de l'expropriation demandée est limitée à ce qui est strictement nécessaire au projet conformément aux dispositions de la loi (article R11-28 du code de l'expropriation) et aux précisions apportées par la jurisprudence (Conseil d'Etat- arrêt « Soulié » du 23/06/1995).

Cette analyse conduit la commission à estimer que toutes les demandes d'expropriation formulées par le responsable de projet de parcelles entières ou de parties de parcelles sont bien justifiées par la réalisation de son projet et ne peuvent donc être réduites.

La commission n'a reçu pendant l'enquête aucune revendication de droits sur les parcelles dont l'expropriation est envisagée. Par ailleurs, le responsable de projet n'a reçu que peu d'observations en réponse aux lettres recommandées adressées aux propriétaires présumés. Les seules observations concernent :

La SNCF a répondu au courrier d'information recommandé d'OPPIDEA pour indiquer que le propriétaire des parcelles visées est RFF depuis 1997 et non pas la SNCF et qu'en tout état de

cause le domaine public ferroviaire est, de par son statut, inaliénable et imprescriptible et ne peut donc faire l'objet d'aucune procédure foncière. la commission d'enquête en prend acte.

**Pour les raisons développées ci-dessus et détaillées dans l'analyse par thèmes de son rapport, la commission donne, en toute indépendance et à l'unanimité**

## **un avis favorable**

**à toutes les demandes de cessibilité de parcelles nécessaires à la réalisation de la ZAC de TOULOUSE MONTAUDRAN AEROSPACE, sans ajustement de leurs périmètres. Elle renouvelle sa réserve formulée dans ses conclusions au titre de l'utilité publique concernant la parcelle AM68.**

### **Réserve 3.1 (réitération de la réserve 1.1 au titre de l'enquête de déclaration d'utilité publique)**

**La parcelle AM68, propriété de la SCI du PAYSSAT, sera sortie du périmètre de l'utilité publique.**

**La commission rappelle que la non levée de la réserve qu'elle a émise , ci-dessus, aurait pour conséquence que son avis serait réputé défavorable.**

**Le présent rapport, ses conclusions et ses annexes seront consultables pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête (17/07/2015) à la PREFECTURE DE LA HAUTE GARONNE, au siège de TOULOUSE METROPOLE et dans les mairies de quartier de TOULOUSE suivantes : L'ORMEAU, PONT DES DEMOISELLES ET SAUZELONG. Il sera également mis en ligne pendant un an sur les sites internet : [www.toulouse-montaudran-aerospace.fr](http://www.toulouse-montaudran-aerospace.fr) et [www.haute-garonne.gouv.fr/enqueteZACToulouseMontaudranAerospace](http://www.haute-garonne.gouv.fr/enqueteZACToulouseMontaudranAerospace).**

Fait à TOULOUSE, le 31 août 2015

La Commission d'enquête,

Christian LASSERRE  
Président

Isabelle ROUSTIT  
membre titulaire

Gérard CHOLEY  
membre titulaire

## **2.4 - CONCLUSIONS AU TITRE DE LA LOI SUR L'EAU**

## 2.4 - Conclusions au titre de la loi sur l'eau

La loi sur l'eau de 1992 a mis en place des procédures de déclaration et d'autorisation associées à une nomenclature de travaux. Sont concernés les travaux ou des ouvrages qui sont en lien avec les milieux aquatiques ou à proximité et qui ont un impact sur ces milieux ou sur la sécurité publique.

Les travaux de réalisation de la ZAC de TOULOUSE MONTAUDRAN AEROSPACE sont soumis à cette procédure d'autorisation et de déclaration en application des articles L.214-1 à L.214-6 du Code de l'Environnement, au titre de trois rubriques :

- rubrique 1.1.3.0 : prélèvement d'eau d'une capacité supérieure à 8 m<sup>3</sup>/heure ;
- rubrique 2.1.5.0 : rejet d'eaux pluviales d'une superficie interceptée supérieure à 20 hectares ;
- rubrique 3.2.3.0 : création de plans d'eau d'une superficie supérieure à 3 hectares.

Les principaux risques et les mesures d'évitement, de réduction et de compensatoires envisagées sont les suivants :

### En phase travaux

- mesures destinées à limiter les risques de pollution des eaux (entretien des engins pour éviter les fuites d'huile, zone de stockage des matériaux, aires de stationnement et d'entretien, bacs de rétention sous les cuves de carburants...);

### En exploitation

Le besoin en eau de la ZAC est évalué à environ 650 m<sup>3</sup> par jour qui pourra être satisfait par l'usine de GINESTOU qui dispose de capacités suffisantes.

La réalisation de la ZAC entraînera une forte imperméabilisation des sols dont les conséquences potentielles sont :

- risque de pollution de la nappe phréatique (située à moins de 3 mètres) et du réseau hydrographique local (notamment HERS MORT) résultant du débit ruisselé sur les voiries et autres zones potentiellement polluées. Cet impact sera limité en raison de la faible imperméabilité du sol pour la pollution de la nappe phréatique mais se reportera d'autant plus sur la qualité de l'eau de L'HERS ;
- risque accru de débordement du réseau hydrographique local (principalement HERS MORT) résultant de l'augmentation des volumes rejetés par la future ZAC (sol imperméable);
- risque de moindre réalimentation de la nappe phréatique ;

Un système de 4 bassins de rétention (d'une surface cumulée de 1,3 ha) et de noues est prévu pour limiter les risques supplémentaires décrits ci-dessus. Ces ouvrages intégreront des dispositifs de prévention des pollutions. Un curage immédiat des ouvrages sera possible en cas de pollution accidentelle.

Ce dispositif, auquel s'ajoutent des prescriptions pour les parties privées, est à même de contenir les eaux (pas de rejet aval) en cas de pluie trentennale.

Dans l'hypothèse d'une pluie centennale, les exutoires envoyant l'eau vers L'HERS MORT seraient fermés pour ne pas aggraver le débordement de l'HERS. Les espaces publics et les zones de parking serviraient alors de bassin de rétention provisoire d'une capacité de 24 heures.

Ni la rupture du barrage de la GANGUISE, ni le débordement de l'HERS ne sont susceptibles d'occasionner une inondation pouvant présenter un danger pour la population ou occasionner des dommages aux immeubles.

La commission d'enquête estime que les études et analyses présentées dans le dossier Loi sur l'Eau sont complètes et traitent les différents aspects de cette gestion que sont l'alimentation en eau, l'évacuation des eaux usées, la canalisation des eaux de pluie et l'évitement des pollutions

de la nappe phréatique et des cours d'eau. Les solutions techniques adoptées et les mesures correctrices envisagées sont à la hauteur des risques évalués. La commission constate, d'ailleurs, que les avis réglementaires émis avant enquête ne formulent aucune critique sur les solutions retenues par le projet.

Les interrogations principales de la commission portait sur les risques d'inondation de tout ou partie du site en raison de pluies centennales ou de rupture du barrage de la GANGUISE. Les réponses du porteur de projet ont rassurée la commission en montrant qu'aucun risque vital ne sera encouru par les personnes même dans ces situations extrêmes.

Dans son avis l'ARS recommande qu'en zone G (se reporter à la carte du zonage réalisé en croisant pollution potentielle présente dans les sols et usage envisagé – pièce E1 page 52) le niveau du premier planche soit situé à 30 centimètres au dessus du terrain naturel. La zone G est en partie incluse dans la zone hachurée gris du PPRI qui émet la même recommandation. La commission émet donc une réserve concernant la reprise des recommandations du PPRI et de l'ARS.

**Pour les raisons développées ci-dessus et détaillées dans l'analyse par thèmes de son rapport, la commission donne, en toute indépendance et à l'unanimité**

## **un avis favorable**

**à la demande de d'autorisation du projet de ZAC de TOULOUSE MONTAUDRAN AEROSPACE au titre de la loi sur l'eau. Cet avis est assorti de la réserve suivante :**

### **Réserve 4.1**

**Compte tenu du risque d'inondation, les constructions édifiées sur la zone hachurée gris du PPRI (environ le tiers sud de la ZAC) et la zone G (carte de zonage présentée pièce E1 page 52) auront un premier plancher surélevé de 30 cm par rapport au sol naturel.**

**La commission rappelle que la non levée de la réserve qu'elle a émise , ci-dessus, aurait pour conséquence que son avis serait réputé défavorable.**

**Le présent rapport, ses conclusions et ses annexes seront consultables pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête (17/07/2015) à la PREFECTURE DE LA HAUTE GARONNE, au siège de TOULOUSE METROPOLE et dans les mairies de quartier de TOULOUSE suivantes : L'ORMEAU, PONT DES DEMOISELLES ET SAOUZELONG. Il sera également mis en ligne pendant un an sur les sites internet : [www.toulouse-montaudran-aerospace.fr](http://www.toulouse-montaudran-aerospace.fr) et [www.haute-garonne.gouv.fr/enqueteZACToulouseMontaudranAerospace](http://www.haute-garonne.gouv.fr/enqueteZACToulouseMontaudranAerospace)**

Fait à TOULOUSE, le 31 août 2015

La Commission d'enquête,

Christian LASSERRE  
Président

Isabelle ROUSTIT  
membre titulaire

Gérard CHOLEY  
membre titulaire