

*ENQUÊTE PREALABLE A LA  
DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE*

***DOUBLEMENT DE LA CAPACITE  
DE LA LIGNE A DU METRO***



***CONCLUSIONS MOTIVEES DU  
COMMISSAIRE ENQUETEUR***

*15 Décembre 2016*

***DOUBLEMENT DE LA CAPACITE  
DE LA LIGNE A DU METRO***

***ENQUÊTE PREALABLE A LA DECLARATION  
D'UTILITE PUBLIQUE***

**SOMMAIRE**

<b>1. RAPPEL DE L'OBJET DE L'ENQUETE :</b>	<b>3</b>
<b>2. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE :</b>	<b>3</b>
<b>3- ANALYSE DES AVIS EXPRIMES:</b>	<b>4</b>
<b>4-AVANTAGES ET INCONVENIENTS DU PROJET :</b>	<b>8</b>
<b>5-APPRECIATION ET AVIS MOTIVE DU COMMISSAIRE ENQUETEUR :</b>	<b>9</b>
<b>6-CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR :</b>	<b>12</b>

## ***DOUBLEMENT DE LA CAPACITE DE LA LIGNE A DU METRO***

### ***ENQUÊTE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE***

#### ***1. RAPPEL DE L'OBJET DE L'ENQUETE :***

L'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique qui s'est déroulée du lundi 17 octobre 2016 au samedi 26 novembre 2016 avait pour objet d'informer le public et de recueillir son avis sur le projet initié par le Syndicat Mixte des Transports de l'Agglomération Toulousaine (SMTC) et son maître d'ouvrage délégué la Société de la Mobilité de l'Agglomération Toulousaine (SMAT) quant au doublement de la capacité de la ligne A du métro toulousain.

Le foncier n'étant pas en totalité maîtrisé, il est nécessaire de procéder à l'acquisition de parcelles, le cas échéant par voie d'expropriation et donc le recours à une enquête parcellaire conjointe.

Le rapport et ses annexes décrivent de façon détaillée : les raisons du choix du projet retenu, les objectifs du maître d'ouvrage, le projet, les pièces du dossier, les aspects juridiques et administratifs, les observations recueillies. Le public était invité à se prononcer, en particulier, sur le caractère d'utilité publique ou non de ce projet.

#### ***2. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE :***

Le rapport énonce le déroulé complet des procédures administratives, des mesures publicitaires, communication, documents mis à disposition du public, permanences du commissaire enquêteur.

Aucun incident n'a été relevé au cours de la procédure.

Malgré les mesures exceptionnelles de publication et publicités précitées, la durée de l'enquête portée à 41 jours, la modulation des plages horaires des permanences, la participation du public est demeurée restreinte.

De même pour les permanences du commissaire enquêteur et les contributions exprimées sur les registres tenus dans les différentes mairies où l'expression est restée limitée : 13 personnes reçues et 10 observations écrites. En revanche l'adresse électronique dédiée à l'enquête a été largement utilisée : 62 observations ont été émises.

Les avis reçus par courrier électronique ont été consignés sur le registre du siège de l'enquête à la mairie de quartier de Mériel à Toulouse au fur et à

mesure de leur réception afin de pouvoir être consultés éventuellement par le public.

Sur les 72 observations recueillies il est à noter que 71 ont pour objet l'opportunité du projet et donc l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et une seule relative à l'enquête parcellaire.

Le 7 décembre 2016, le commissaire enquêteur a remis et commenté au maître d'ouvrage un procès-verbal des opérations et observations recueillies.

Le 9 décembre 2016, Mr le Directeur de la SMAT a tenu à apporter, dans un mémoire de 17 pages intégré au rapport, des réponses circonstanciées à l'ensemble des observations qui ont été formulées.

### **3- ANALYSE DES AVIS EXPRIMES:**

Lors de la notification du procès-verbal de synthèse le 7 décembre 2016, le commissaire enquêteur a commenté et notifié au maître d'ouvrage l'ensemble des observations écrites mais aussi orales qu'il avait recueillies.

Il a insisté auprès de ce dernier pour que chaque requérant trouve dans le rapport une réponse à ses interrogations sans un renvoi au dossier initial et que soient analysées dans le détail les suggestions qui ont été émises par le public en particulier sur les solutions alternatives.

Compte tenu des questions souvent redondantes, le maître d'ouvrage a proposé d'apporter une réponse en classant toutes les requêtes par thème et en y affectant le numéro de la contribution correspondante.

Les thèmes retenus paraissant les plus adaptés sont les suivants :

- ➡ -1-LE CONSTAT D'UNE NECESSITE DU PROJET
- ➡ -2-LES SOLUTIONS ALTERNATIVES AU PROJET
- ➡ -3-LES CHOIX DE CONCEPTION DU PROJET
- ➡ -4-LES MESURES EN PHASE CHANTIER

A la lecture du mémoire en réponse, le commissaire enquêteur a estimé que cette classification était bien adaptée pour répondre aux interrogations qui s'étaient exprimées et en a conservé la trame pour une meilleure lisibilité et compréhension du rapport.

#### **-1-LE CONSTAT D'UNE NECESSITE DU PROJET**

L'analyse du besoin de déplacements au sein de l'Agglomération Toulousaine qui ne peut que s'accroître et le constat de la circulation automobile congestionnée, conduit à une prise de conscience de la nécessité d'une offre accrue de transports en commun au détriment de la voiture individuelle.

Face aux problèmes de saturation rencontrés aux heures de pointe, l'inconfort qui en découle, l'augmentation de capacité envisagée pour la ligne

A du métro est bien perçue du public. On peut noter que la majorité des avis exprimés marquent une forte adhésion à cette démarche.

Le projet d'augmentation de la capacité reste cohérent avec la perspective de la 3<sup>ème</sup> ligne de métro, le développement du réseau Linéo, le téléphérique urbain sud, la ceinture sud.

La procédure mobilité 2020-2025-2050 appelée à assurer la mise à jour et la révision du Plan de Déplacements Urbains de l'Agglomération Toulousaine constitue une démarche innovante et intéressante.

En revanche, une attente s'est manifestée pour qu'un volet additif à ce projet soit entrepris pour mieux prendre en compte les problématiques extérieures à la ligne A : accessibilité aux stations, parkings, connexions SNCF, etc... En effet l'attractivité accrue du métro, avec l'augmentation de capacité, nécessitera en complémentarité un besoin de liaisons nouvelles.

## **-2-LES SOLUTIONS ALTERNATIVES AU PROJET**

La poursuite du développement urbain et la demande d'offre de transport en commun ne peut qu'augmenter la croissance du trafic de la ligne A sous l'effet réseau.

Les interconnexions piétonnes sollicitées comme celle entre Carmes et Esquirol, au demeurant intéressantes, se heurtent au coût rédhibitoire estimé à 20M€.

Plusieurs requêtes évoquent une exploitation plus performante sans allongement des quais des trois stations: Patte-d'oie / Fontaine Lestang / Mermoz, celle de Basso-Cambo devant dans tous les cas être étendue.

Ces contributions alternatives étaient intéressantes et méritaient une analyse plus approfondie que les seuls éléments figurant au dossier. Elles nécessitaient d'être précisées et développées. Les quatre scénarios suggérés par le public ont été décrits de façon explicite, schémas à l'appui, dans la réponse du maître d'ouvrage. Ces solutions alternatives, comme il est démontré, conduisent en fait, contrairement aux idées reçues, soit à des augmentations de temps de parcours, soit à une dégradation de l'offre pour les stations courtes, soit une performance moindre pour la capacité de la ligne, soit des modifications importantes du parc de matériel. Elles impliqueraient en outre des modifications de stations pour adapter les systèmes de sécurité, d'échanges, d'évacuation, une information des voyageurs difficilement compréhensible et une discrimination pour les personnes à mobilité réduite.

La solution la plus crédible: arrêt des rames de 52 mètres sans aménagement intérieur des trains, ni gestion d'ouverture des portes, générerait de toute manière la création de galeries, de rameaux de communication et des systèmes d'information pour un coût de 15M€ contre 24M€ du programme actuel pour les 3 stations courtes. L'impact lié aux

contraintes de travaux subsisterait pour en définitive une qualité de service aux usagers amoindrie.

La solution retenue dans le projet demeure donc celle qui s'inscrit la mieux dans les perspectives d'avenir tout en conservant une potentialité de capacité supplémentaire dans les années à venir.

### -3-LES CHOIX DE CONCEPTION DU PROJET

De nombreuses critiques se sont manifestées quant au choix opérés par les aménageurs il y a 30 ans et leurs imprévisions relatives à la longueur des quais qui pénalisent toute évolution actuelle.

Les éléments historiques fournis par le maître d'ouvrage donnent une explication, mais on ne peut que regretter effectivement que les travaux de génie civil correspondants n'aient pas été diligentés dès l'origine. A la décharge des concepteurs, personne à l'époque n'imaginait le succès de la fréquentation du métro et les concepteurs de la ligne B ont su en tirer les leçons, avec par anticipation, des quais d'ores et déjà à 52 mètres.

Il est à noter néanmoins que le coût des travaux de génie civil ne représente que 15% de l'enveloppe prévisionnelle et que les autres travaux d'adaptation des stations, mises aux normes de sécurité, étaient nécessaires et auraient suscités de toute façon des gênes indéniables aux usagers.

Sur le plan financier la présentation de l'opération en hors taxes s'explique par le fait que Tisséo-SMTC est assujéti à la TVA qu'il récupère sur toutes les dépenses. Confirmation est donnée que l'achat des rames supplémentaires n'est pas intégré dans le présent programme étant donné qu'il n'était pas nécessaire dans l'immédiat lors de la mise en service en 2019, grâce à l'optimisation du parc existant.

Le projet soumis à l'enquête ne prévoit pas de création de stations intermédiaires qui engendrerait des travaux très importants, des couts disproportionnés et une dégradation des performances de la ligne.

De même en dehors de quelques aménagements à la marge, l'accessibilité aux quais n'est pas prévue de façon différente à celle de la situation actuelle.

Pour ce qui est des vélos, seuls les vélos pliants sont acceptés, l'objectif restant l'aménagement des parcs aux gares d'échange.

Le projet Mobilité cité précédemment, doit prendre en considération les modes de transport complémentaires pour répondre aux requêtes relatives à la prolongation de la ligne A et l'accès aux stations d'extrémité.

Un schéma directeur a été adopté récemment pour récupérer des places de parking en luttant contre les voitures ventouses et en augmentant la capacité de 450 places à Basso-Cambo avec un développement des points relais (dépose minute, covoiturage, auto partage, parcs vélos sécurisés).

Dans un contexte financier contraint, il n'est pas prévu de climatisation des rames, ni d'aménagements de surface autres que la reconstitution des lieux à l'identique à l'issue du chantier dans le cadre de cette opération.

Les correspondances bus-métro de la station Marengo SNCF devront être repensées lors de la réalisation de la 3<sup>ème</sup> ligne de métro et Toulouse Euro Sud-ouest pour les connexions avec le pôle d'échange de Matabiau.

#### **-4-LES MESURES EN PHASE CHANTIER**

Les travaux de la station de Fontaine Lestang vont entraîner une coupure de la rue Vestrepain durant 28 mois pendant lesquels la ligne 13 sera déviée par la rue Desbals, Mermoz puis Gamelin. Ceux de la station Patte d'Oie durant la même période généreront une coupure de l'avenue de Lombez avec une déviation de la ligne 14 par le boulevard Koenig et l'Avenue de Grande Bretagne.

Les travaux vont entraîner la fermeture de la ligne A durant 5 semaines de mi-juillet à fin août durant les étés 2017-2018-2019 ainsi que certaines nuits après 21h le lundi ou le mardi.

Pour compenser ces interruptions, une ligne de substitution sur la base de la ligne 14 sera prolongée jusqu'à la station Balma-Gramont avec une fréquence de 5 mn aux heures de pointe, renforcée par une ligne 14 bis sur la partie centrale entre les stations Arènes et Marengo.

La ligne 13 sera complétée par une ligne 13bis en renfort qui reliera Saint-Cyprien à l'itinéraire précédent en desservant Bagatelle avec une fréquence de 10 minutes.

Une analyse est en cours pour l'accessibilité des personnes à mobilité réduite et il n'est pas prévu de mesures tarifaires spécifiques durant la période travaux.

L'accompagnement des voyageurs s'effectuera par le biais de dépliants, d'affiches, de panneaux d'information, d'annonces sonores, de renseignements sur les sites informatiques et une présence humaine sur les stations impactées par le chantier.

L'accompagnement des riverains et commerçants donnera lieu à la présence d'un médiateur sur place, l'organisation de réunions d'information, la mise en place d'un numéro d'appel gratuit, d'une signalétique d'information spécifique pour la clientèle et les professionnels.

Concernant les nuisances acoustiques et vibratoires, les poussières, inévitables pour ce type de chantier, la réglementation fixe les seuils à ne pas dépasser et la jurisprudence constante examine si les inconvénients excèdent les obligations normales de voisinage pour les riverains de la voie publique.

Les craintes formulées par ces derniers quant aux impacts sont légitimes et le maître d'ouvrage décrit un ensemble de prescriptions de nature à les minimiser : cahier des charges contraignant pour les entreprises, itinéraires de transit limitant les impacts, mesures de bruit durant les travaux avec action corrective éventuelle, limitation des travaux de nuit à des phases exceptionnelles, travaux programmés à la période diurne des jours ouvrables près des habitats, mesures de réduction d'impact pour les poussières, réunions d'information avant travaux pour les riverains.

#### **4-AVANTAGES ET INCONVENIENTS DU PROJET :**

Afin de mettre en balance les avantages et inconvénients du projet de doublement de la capacité de la ligne A du métro vis-à-vis de l'utilité publique, ces derniers ont été repris par critères et résumés dans le tableau ci-après :

<b>CRITERES</b>	<b>AVANTAGES</b>	<b>INCONVENIENTS</b>
<b>-1-Aménagement du territoire</b>	Accompagner l'urbanisation de l'agglomération avec une offre de transport performante.	Handicap lors de la fermeture de ligne A durant 3 étés et report de la demande sur d'autres mobilités.
<b>-2-Mobilité Déplacements</b>	La structure des 2 lignes de métro représente 26% de l'offre et 66% de la fréquentation. Nécessité de ne pas laisser se dégrader le niveau de service. Action prioritaire dans le cadre du Projet Mobilités 2020-2025-2030 de la grande Agglomération Toulousaine	Étalement urbain de l'agglomération rendant inaccessible aux heures de pointe les aires de parking des stations d'extrémités Balma-Gramont et Basso Cambo.  Fréquence actuelle aux heures de pointe passant de 65 secondes à 110 secondes.
<b>-3- Economie</b>	Maintien de l'attractivité du territoire. 1000emplois directs et 850 indirects durant le chantier.	Perte d'exploitation pour le tourisme et le commerce durant les périodes de fermeture dues aux travaux
<b>-4- Coûts</b>	Coût d'extension des 3 stations 30 M€ sur les 180 du projet. Coût d'exploitation faible : charges de personnel inchangées à la marge.	Financement assuré à 35% par de l'épargne et le reste par de l'emprunt. Système VAL représente la moitié de l'enveloppe financière.
<b>-5-Sécurité</b>	Baisse du nombre de voitures et bus en surface contribuant à la sécurité routière.	Inaccessibilité parkings des stations d'extrémités, places insuffisantes et peu sécurisées.



-6- Santé publique	Baisse pollution, diminution gaz à effet de serre, diminution des nuisances sonores	Saturation des voiries amenant aux stations et sources accrues de pollutions et nuisances dans ces secteurs en particulier pour les riverains.
-7-Environnement	Pas d'impact sur le patrimoine, les sites et les milieux naturels, les eaux souterraines et superficielles	Installations de chantier sur 9 stations et autres sites pour les travaux associés, avec nuisances sonores, déviations et problèmes d'accessibilité.
-8- Caractère intérêt public	<p>Attractivité du réseau</p> <p>Complémentarité avec 3ème ligne de métro en projet.</p> <p>Restriction de la voiture en tissu urbain dense</p> <p>Gain de confort usagers</p>	<p>Encombrement de la ville par les déviations en phase travaux.</p> <p>Report de trafic sur les bus et véhicules individuels durant cette période.</p> <p>Préjudice au tourisme et commerce durant les déviations et 5 semaines pendant 3 étés.</p> <p>Nuisances pour les riverains durant le chantier.</p>

**5-APPRECIATION ET AVIS MOTIVE DU COMMISSAIRE ENQUETEUR :**

L'ensemble des observations écrites et orales recueillies, les auditions des porteurs de projet et personnes publiques, les réponses apportées par le maître d'ouvrage, amènent le commissaire enquêteur à caractériser le bilan coût avantage ci-dessus de la façon suivante :

- Sur le plan de l'aménagement du territoire, cette opération s'inscrit prioritairement dans le projet Mobilités 2020-2025-2030 en cours de concertation auprès de toutes les autorités organisatrices de transport, les collectivités, associations, professionnels et l'Etat. Sa mise à l'enquête publique est programmée en 2017 pour une approbation en 2018. Ce projet vaudra révision du Plan de Déplacements Urbains de la grande agglomération toulousaine en vigueur. L'enquête ménage- déplacements de 2013 a mis en évidence pour la première fois une baisse de la part modale de la voiture et du taux de motorisation des ménages. Le réseau Tisséo avec une hausse de fréquentation de 110% a évolué plus rapidement que le niveau d'offre estimé à 76%. L'attractivité reste contrariée du fait des réseaux routiers saturés, du taux de 8% seulement

de part des transports en commun pour les déplacements domicile- travail et l'estimation de 70 000 emplois actuellement non desservis par les modes lourds de transport en commun

- Sur le plan de l'environnement, le parti d'aménagement choisi limite les impacts sur les milieux naturels, les eaux souterraines et superficielles, n'affecte pas le patrimoine. Les emprises de chantier en surface sont essentiellement limitées au droit de 9 stations sur les 18 que compte la ligne A : Basso-Cambo ; Bellefontaine ; Mirail-Université ; Mermoz ; Fontaine-Lestang ; Patte d'Oie ; Saint-Cyprien ; Esquirol ; Jean-Jaurès. Néanmoins les déviations de réseaux pour les rendre compatibles avec les ouvrages du métro, les travaux d'adaptation au droit des autres stations sont susceptibles d'engendrer des nuisances pour les riverains et la circulation. Sur un plan plus général, l'abandon du recours à la voiture individuelle ne peut que contribuer à une baisse des pollutions, une diminution des gaz à effet de serre et des nuisances sonores. La ligne A reste une priorité du projet Mobilité qui a pour objectif une diminution des gaz à effet de serre de 40% à l'horizon 2030. La diminution des véhicules en surface contribue également à la sécurité routière.
- Du point de vue du développement économique, le fait d'éviter la saturation de la ligne A facilite les déplacements pendulaires et vient en complémentarité avec la future 3<sup>ème</sup> ligne de métro. Le projet en phase travaux générera 1000 emplois directs et 850 emplois indirects. La comparaison sur la base des validations enregistrées en 2015 sur la ligne A avec des lignes de bus capacitaires sur le même trajet (ce qui ne peut être le cas compte tenu des problèmes de circulation) montre qu'il faudrait l'équivalent de 11 bus de type Linéo. L'exploitation des rames de 52 mètres à une fréquence de 1'50 représente une circulation de 1 million de kilomètres (équivalente aux rames de 26 mètres). Les charges fixes (personnel) ne seront pas augmentées à la marge, ces kilomètres coutent 1.5€/km en frais variables de roulage. Le cout d'exploitation restera donc faible une fois les investissements réalisés sur la ligne A. Les 3 stations courtes souterraines ne représentent que 30 millions d'euros sur les 180 millions du projet. La moitié de l'enveloppe financière porte sur le système de métro VAL (gestion des rames, supervision des équipements, extension des portes palières, modification du matériel roulant).

Par ailleurs l'étude socio-économique établie à partir des effets monétarisés (valeur d'une minute gagnée et 1kg de CO2 évité) fait apparaître un résultat positif avec un bénéfice de 53 M€ pour la collectivité.

- Dans le domaine de la solidarité, l'offre nouvelle de capacité apportera un confort aux usagers, en particulier aux personnes âgées debout aux heures de pointe. Le report de la clientèle en faveur de la ligne A au détriment de la voiture individuelle, aura un impact sur les échanges tout

en apportant un gain de confort aux usagers. Le maintien en l'état de la ligne A aurait au contraire conduit à la saturation des stations les plus fréquentées de l'ordre de 30mn d'attente dès l'horizon 2020. Cette dégradation du service aurait pu avoir comme conséquence un retour au véhicule individuel au cœur de l'agglomération. Il s'avère en revanche difficile de quantifier le report de déplacements d'usagers à emprunter la ligne A en raison de l'affluence. Les hypothèses, selon dire d'experts, estiment à 10% le report en mode doux, 15% vers la voiture et 75% vers le réseau bus (hypothèse non réaliste avec un réseau voirie congestionné).

La saturation du réseau voirie, notamment du périphérique et des grandes pénétrantes toulousaines est également un facteur expliquant le succès du réseau Tisséo : bus-métro-tramway. Les 2 lignes de métro qui représentent 26% de l'offre et 66% de la fréquentation ne peuvent sans remise en cause subir des heures perdues et des temps d'attente supérieurs à ceux connus actuellement aux heures de pointe. Si l'offre de service en termes de fréquence aux heures de pointe est limitée dans un premier temps en 2020 à 1mn 50, le dispositif après travaux devrait permettre d'atteindre 1mn 35 en 2030 et 1mn 15, maximum de la capacité, à l'horizon 2050. L'objectif à la mise en service est de permettre de passer de 210 000 voyageurs /jour à 245 000 avec 70 000 voyageurs à la période de pointe 16h-19h et 2500 voyageurs par quart d'heure en hyper pointe sur le tronçon le plus chargé.

La mise aux normes des nouvelles règles en matière de sécurité ainsi qu'une meilleure qualité dans l'information des voyageurs pour l'ensemble de la ligne accompagnent les travaux d'allongement des quais de 26 à 52m.

De même la réorganisation des circulations voyageurs à la station Jean-Jaurès devrait être de nature à fluidifier les échanges entre la ligne A et B.

La visite du Poste Central de Commande a permis d'apprécier le réalisme du projet, ses impacts sur les dispositifs en place avec la complémentarité et l'optimisation des voitures affectées aux lignes A et B qui évite toute acquisition de nouvelles rames à l'horizon 2020. Les jours de semaine peuvent être desservis avec des rames de 52 mètres et les week-ends à faible fréquentation avec des rames de 26 mètres. La souplesse du système permet en effet d'injecter dans le circuit des rames à la demande, en fonction de la fréquentation prévisible de la ligne. La mise en service opérationnelle des doubles rames peut donc être rapide avec toutes les sécurités envisagées.

Le projet de doublement de la capacité de la ligne A du métro est donc réaliste et présente un caractère d'urgence pour absorber la demande supplémentaire à court, moyen et long terme.

A contrario, le maintien de la situation actuelle, la dégradation très rapide de l'offre générerait du fait des attentes, de l'inconfort, des renoncements et des reports vers la voiture, qui viendraient perturber plus encore les artères routières très saturées.

Subsistent les nuisances de chantier, les pertes de propriétés privées et de jouissance inéluctables pour réaliser ce genre de projet, mais elles ont été réduites au minimum nécessaire pour ce type de travaux et sont partiellement indemnisées pour ceux directement impactés.

Il est incontestable que la phase travaux va générer des difficultés de circulation, des préjudices touristiques et commerciaux, ainsi qu'une gêne aux riverains comme tout chantier de cette nature. Les dispositions prises par le maître d'ouvrage pour atténuer ces préjudices et en particulier le travail de nuit, la limitation de fermeture aux 5 semaines estivales où le trafic est statistiquement le plus faible, la restriction des emprises de chantier, paraissent adaptées à la situation. Ils nécessiteront néanmoins un plan de communication efficient auprès des usagers.

L'utilité publique de ce projet est donc justifiée et n'a pas été fondamentalement mise en cause dans les avis exprimés.

Toutefois, l'offre et le gain de confort du métro auront pour conséquences une fréquentation accrue des parkings et des stations d'extrémité : Basso Cambo et Balma-Gramont. Une étude sur le réseau voirie d'accès aux parkings aux heures de pointe, la capacité de ces derniers, les connexions SNCF et la recherche de solutions palliatives immédiates et pérennes paraît le complément indispensable à cette augmentation de capacité.

Elle devrait s'inscrire dans le processus d'actualisation du Plan de Déplacements Urbain par l'entremise du Plan Mobilité 2020-2025-2030.

#### **6-CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR :**

Face à la croissance forte de la demande de déplacements, la ligne A est en limite de capacité et n'a plus de marge d'augmentation de sa fréquence. Le maintien de la situation actuelle ne pourrait qu'amener une saturation aux heures de pointe des stations les plus fréquentées, une dégradation importante de la qualité de service, au renoncement par certains usagers à ce mode de transport et au retour vers l'utilisation d'autres véhicules ou mobilités.

Le projet de doublement de la capacité de la ligne A du métro par la mise en circulation de rames de 52 mètres, l'aménagement de la station Jean-Jaurès, l'amélioration de la sécurité sur l'ensemble de la ligne, doit permettre de garantir sur le long terme des déplacements fluides sur cet axe structurant vital des transports en commun de l'agglomération toulousaine.

Le commissaire enquêteur au vu du bilan cout-avantages et de ses appréciations motivées supra, formule donc un **AVIS FAVORABLE** à la déclaration d'utilité publique, par Mr le Préfet de la Haute-Garonne, du projet présenté qui lui paraît réaliste et indispensable.

Il émet néanmoins deux **RECOMMANDATIONS** et une **RESERVE** à cet avis favorable,

☀ **RECOMMANDATIONS :**

- La première quant à la nécessité d'un plan de communication auprès des usagers adapté aux périodes de fermeture avec des moyens de substitution bus efficaces en capacité, fréquence et desserte des stations habituelles.
- La seconde pour un accompagnement des riverains et commerçants tout au long de la phase chantier avec des actions correctives rapides pour ce qui concerne : les accès des usagers, les vibrations, le bruit et les poussières.

☀ **RESERVE :**

Conditionnée à la réalisation d'une étude complémentaire circonstanciée quant aux impacts de cet accroissement de capacité sur l'offre de parking des stations les plus fréquentées, les connexions SNCF et sur l'accessibilité aux heures de pointe des voies donnant accès aux stations d'extrémité de Basso-Cambo et Balma- Gramont. Cette étude qui peut s'inscrire dans le cadre du Projet Mobilités 2020-2025-2030 devra déboucher sur des mesures palliatives et pérennes à l'échéance de la mise en service des nouvelles rames de 52 mètres à l'horizon 2020.

Fait à Cassagne le 15 décembre 2016

Alain SALLES  
Commissaire Enquêteur