

D.2017.02.01.1.5

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

Séance du 1^{er} Février 2017

1 - RESEAU STRUCTURANT
1.5 – DOUBLEMENT CAPACITE LIGNE A : Décision du maître d'ouvrage suite à l'enquête publique conjointe

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

	PRESENTS	POUVOIR	ABSENTS EXCUSES
TOULOUSE METROPOLE			
ANDRÉ Gérard	X		
AUJOULAT Michel	X		
BRIAND Sacha	X (à partir de 10h20)		
CARNEIRO Grégoire	X		
CHOLLET François	X	X (M. Briand à partir de 10h20)	
DEL BORRELLO Marc	X		
GRASS Francis	X		
KELLER Bernard	X		
LAGLEIZE Jean-Luc	X		
LATTES Jean-Michel	X		
MARTI Marthe		X (M. Lagleize)	
MOUDENC Jean-Luc		X (M. Lattes)	
TRAUTMANN Pierre	X (à partir de 10h20)		
TRAVAIL-MICHELET Karine	X		
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU SICOVAL			
AREVALO Henri	X		
LAFON Arnaud	X		
SITPRT			
BACOU Denis	X		

Exposé de Monsieur le Président :

Le Comité Syndical,

Synthèse des principales étapes du projet :

Par délibération n° 2015.03.25.4.3 du 25 mars 2015, a approuvé le programme de l'opération Améliorations Ligne A.

Par délibération n° 2015.03.25.4.5 du 25 mars 2015, a confié par mandat de maîtrise d'ouvrage à la SMAT la réalisation de l'opération Améliorations Ligne A.

Par délibération D.2015.03.25.4.4 du 25 mars 2015, a décidé d'engager la procédure de concertation prévue à l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme (nouveaux articles L103-1 à L103-5 du code de l'urbanisme), pour la réalisation de l'opération Améliorations Ligne A et a approuvé les modalités d'organisation de cette concertation.

Par délibération D.2015.07.08.6.1 du 8 juillet 2015, a approuvé le bilan et décidait de poursuivre les études en intégrant les éléments de ce bilan.

Par délibération n° 2015.09.16.6.3 du 16 septembre 2015, a autorisé la SMAT à signer le marché de réalisation de Dossiers de Procédures Administratives relatives à la réalisation des aménagements nécessaires des stations de la ligne A du métro de l'agglomération toulousaine afin de pouvoir l'exploiter avec des rames de 52 mètres de long avec la société ARCADIS.

Par délibération D.2016.05.25.4.2 du 25 mai 2016, a approuvé le dossier d'enquête publique de l'opération Doublement de la capacité de la ligne A, et autorisé la SMAT à saisir le Président du Tribunal Administratif pour la désignation du commissaire enquêteur, et plus généralement à faire toute démarche nécessaire à l'organisation de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique ainsi qu'à l'enquête parcellaire.

I – Objet et déroulement de l'enquête publique

L'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique avait pour objet d'informer le public et de recueillir son avis sur le projet de doublement de la capacité de la ligne A.

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 de recourir à une enquête parcellaire conjointe.

Par ordonnance du 26 juillet 2016 de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Toulouse, Mr SALLES Alain Ingénieur en Chef Honoraire a été désigné en qualité de Commissaire Enquêteur titulaire et Mr FINOTTO Joseph en qualité de Commissaire Enquêteur suppléant pour conduire ces enquêtes.

L'Arrêté Préfectoral prescrivant les enquêtes publiques conjointes, a été pris le 19 septembre 2016, fixant la période d'enquête du lundi 17 octobre au samedi 26 novembre 2016 inclus.

Le commissaire enquêteur s'est tenu à la disposition du public aux dates suivantes :

- Lundi 17 octobre 2016 : de 15h à 18h à la mairie de quartier de Mériel à Toulouse
- Mardi 25 octobre 2016 : de 14h à 17h à la mairie de quartier de la Roseraie à Toulouse
- Mercredi 2 novembre 2016 : de 9h à 12h à la mairie de quartier de Bellefontaine à Toulouse
- Jeudi 10 novembre 2016 : de 11h à 14h à la mairie de quartier de Saint –Cyprien à Toulouse
- Vendredi 18 novembre 2016 : de 9h à 12h à la mairie de Balma
- Samedi 26 novembre 2016 : de 8h30 à 11h30 à la mairie de quartier de Mériel à Toulouse

Le dossier et les registres d'enquête étaient disponibles dans les lieux ci- après :

- Mairie de quartier de la Roseraie à Toulouse
- Mairie de quartier de Mériel à Toulouse
- Mairie de quartier de Saint-Cyprien à Toulouse
- Mairie de quartier de Desbals à Toulouse
- Mairie de quartier de Bellefontaine à Toulouse
- Mairie de quartier de la Reynerie à Toulouse
- Mairie de Balma
- Siège du Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Toulousaine à Toulouse

Les observations du public pouvaient également être adressées par courrier postal adressé au commissaire enquêteur à la mairie de quartier de Mériel à Toulouse, ou par voie électronique sur le site de la Préfecture.

Il est fait le constat que malgré les mesures exceptionnelles de publication et publicités, de communication (notamment la distribution de 28 000 flyers présentant l'enquête publique dans 9 stations de la ligne A) , la durée de l'enquête portée à 41 jours, la modulation des plages horaires des permanences, la participation du public est demeurée restreinte.

Ainsi on dénombre 13 personnes reçues et 10 observations écrites, alors que l'adresse électronique dédiée à l'enquête a donné lieu à 62 observations

Sur les 72 contributions recueillies, 71 sont relatives à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et une seule à l'enquête parcellaire.

A l'issue de l'enquête, le 7 décembre, le commissaire enquêteur a remis un procès-verbal des opérations et observations recueillies, auquel il a été répondu le 9 décembre par un mémoire du maître d'ouvrage apportant des réponses circonstanciées à l'ensemble des observations.

II – Le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur

Analyse des avis exprimés

Sur la base des observations recueillies, des réponses apportées par le maître d'ouvrage, et de ses propres analyses, le commissaire enquêteur a remis le 15 décembre son rapport d'enquête ainsi que ses conclusions et avis.

Compte tenu des questions et observations souvent redondantes, il a retenu de classer celles-ci et leur analyse selon 4 thèmes :

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 3ème 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.

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 solutions alternatives, 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 aux choix opérés par les aménageurs il y a 30 ans et leurs imprévus 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.

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 coûts 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 3ème ligne de métro et du projet 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, et ceux de la station Patte d'Oie durant la même période généreront une coupure de l'avenue de Lombes ; des lignes de bus seront alors déviées.

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 (les lundi ou mardi soirs seront privilégiés).

Pour compenser ces interruptions, une ligne de substitution sera mise en place, alors qu'une ou plusieurs lignes actuelles seront renforcées.

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

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20170203-20170201-1-5D-
DE
Date de télétransmission : 03/02/2017
Date de réception préfecture : 03/02/2017

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.

Les craintes formulées par ces derniers quant aux impacts liés aux chantiers 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.

Conclusions

Le Commissaire enquêteur après avoir présenté une mise en balance des avantages et inconvénients du projet de doublement de la capacité de la ligne A du métro vis-à-vis de l'utilité publique, son appréciation et avis motivé, a remis ses conclusions.

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 coût-avantages et de ses appréciations motivées, 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.

Cet avis est cependant assorti d'une réserve et de deux recommandations :

- Réserve :

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.

- Recommandation 1 :

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.

- Recommandation 2 :

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.

Par ailleurs, pour ce qui concerne l'enquête parcellaire, le commissaire enquêteur formule un **AVIS FAVORABLE** sur l'emprise des ouvrages projetés et au transfert de propriété pour déclarer cessible par Mr le Préfet de la Haute-Garonne, l'ensemble des parcelles concernées.

III – Intérêt général du projet et prise en compte des réserves et recommandations

Nécessité du projet

Les dix dernières années ont été marquées par une véritable inversion de tendance, la part modale des déplacements automobiles étant en recul pour la première fois alors que la mobilité en transports collectifs est en nette croissance. En 10 ans, la fréquentation du réseau de transport public a plus que doublé pour atteindre plus de 170 millions de voyages annuels.

La ligne A de métro participe grandement à cette évolution. Mise en service en 1993 avec une fréquentation de 125 000 voyages par jour, elle en assure aujourd'hui plus de 210 000, soit plus d'un tiers des voyages sur le réseau.

Le revers de ce succès est le niveau de saturation devenu critique de la ligne A, exploitée aux limites de capacité du système actuel (une rame toutes les 65 secondes), sur laquelle les usagers rencontrent déjà aux périodes de pointe des difficultés pour accéder aux rames de métro, et doivent attendre le passage de plusieurs services avant de pouvoir monter. L'exploitation de la ligne A devient de plus en plus délicate et ne pourra répondre à toute nouvelle augmentation de la fréquentation en période de pointe.

L'objectif premier du projet «doublement de la capacité de la ligne A» est bien de sortir de la saturation pour se redonner une capacité de transport au service des voyageurs et de l'agglomération.

Avec ce projet, on redonne dans une première étape 20% de capacité d'emport à la mise en service, permettant ainsi de répondre dès 2019 à un trafic de 245 000 voyageurs/jour. En suivant et en fonction du niveau de demande constaté, la capacité de la ligne A pourra être augmentée par simple ajout de rames et sans aménagements supplémentaires en ligne, pour atteindre une capacité d'accueil de 400 000 voyages par jour.

Cette augmentation de capacité vise à répondre aux défis posés par l'attractivité du territoire de la grande agglomération toulousaine, en organisant les conditions de la mobilité dans la perspective d'une croissance soutenue. En effet, ce territoire, au service duquel s'élabore le projet « Mobilités 2020-2025-2030 » valant révision du Plan de Déplacements Urbains, regroupe 115 communes au sein desquelles vit, travaille et se déplace plus d'un million d'habitants. Les prévisions de croissance démographique (15 000 nouveaux habitants chaque année), soutenues par les études de l'Insee, confirment la nécessité d'un projet de mobilité durable et performante.

économique, montrent qu'il faudra répondre à un besoin de 500 000 déplacements supplémentaires par jour à un horizon de 10 ans, soit presque la fréquentation actuelle du réseau Tisséo.

Le projet « Mobilités » conforte le métro comme élément central du dispositif performant et capacitaire du réseau, qui assure ainsi aujourd'hui près de 2/3 des voyages et intervient dans 75 % des déplacements sur le réseau Tisséo. Cette armature métro constitue le support du développement futur des transports publics, et devra être en mesure d'accueillir les voyageurs, liés notamment à la mise en œuvre des nombreux projets de transports publics programmés (mise en œuvre du réseau Linéo constitué de lignes structurantes pour desservir les territoires, réorganisations et croissance de la fréquentation du réseau bus, desserte en tramway du nouveau parc des expositions, téléphérique urbain sud qui reliera l'Oncopole, le CHU Rangueil et l'Université Paul Sabatier, ceinture sud reliant les zones économiques du sud et de l'ouest...). A l'horizon 2024, la ligne A devra également être en mesure d'accueillir les voyageurs de la nouvelle ligne Toulouse Aerospace Express, et de desservir le pôle Toulouse Euro Sud-Ouest, avec outre la future gare TGV à Matabiau, la réalisation d'environ 300 000 m² de bureaux, 50 000 m² de commerces, loisirs et services, et 2 000 logements.

Ce projet présente ainsi un effet « levier », en synergie avec les autres projets programmés, et permet de développer l'intermodalité. Afin de prendre en compte les évolutions de fréquentation attendues, un réaménagement du pôle d'échanges Jean-Jaurès est intégré au projet, afin d'améliorer les conditions de circulation des flux d'usagers en échange avec la ligne B.

En outre, le programme d'amélioration de la capacité de transport de la ligne s'accompagne d'améliorations du niveau de sécurité des stations, de l'accessibilité du métro, et d'adaptations de l'information-voyageurs.

En synthèse, du fait d'une part du constat d'une saturation déjà régulièrement atteint aux heures de pointe, et d'autre part de la poursuite attendue de l'augmentation régulière de la fréquentation liée au développement de l'agglomération, le maître d'ouvrage considère le doublement de la capacité de la ligne A comme incontournable et urgent.

Levée de la réserve

Le maître d'ouvrage lève la réserve en s'engageant à réaliser 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 sera inscrite au Projet Mobilités 2020-2025-2030 et 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. L'étude sur les voies donnant accès aux stations de Basso Cambo et Balma Gramont sera menée en lien avec les collectivités gestionnaires de voirie.

Prise en compte des recommandations

- Recommandation 1 :

« 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. »

Le maître d'ouvrage prend en compte la recommandation.

Quatre lignes bus reprendront l'itinéraire du métro pendant 5 semaines au cours des étés 2017 (17/07 au 20/08), 2018 (16/07 au 19/08) et 2019 (à programmer).

- La ligne 14 entre Basso Cambo et Balma Gramont
- La 14 bis entre Marengo et Arenes
- La 13 entre Saint Cyprien et l'Oncopole
- La 13 bis entre Saint Cyprien et le centre commercial de la Cépière.

Au total, 59 bus et 112 conducteurs assureront cette substitution.

Un plan et des actions de communication auprès des usagers seront engagés.

D'autre part, une prise en charge des voyageurs sur le terrain mobilisera 40 emplois d'été encadrés par des agents de maîtrise Tisséo. Ils seront présents dans 7 points stratégiques de la ligne pour informer et diriger les voyageurs : Balma Gramont, Argoulets, Marengo, Jean Jaurès, Esquirol, Arènes, Basso Cambo.

A l'entrée de chaque station seront indiquées les solutions de substitution ainsi qu'un cheminement piéton pour les atteindre

Des documents d'information seront édités et diffusés sur l'ensemble de l'agglomération.

Des annonces sonores sur les 2 lignes de métro interviendront dès juin 2017.

Les outils digitaux de Tisséo seront également adaptés (site internet, site mobile, application Tisséo, affichage dynamique bus métro).

L'ouverture des agences commerciales Tisséo sera ajustée au traitement de cette pénalité (pas de fermeture estivale). Des mesures seront prises pour permettre aux personnes à mobilité réduite d'assurer leur déplacement.

- Recommandation 2 :

« 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. »

- Le maître d'ouvrage confirme qu'il a prévu de mettre en œuvre des mesures d'accompagnement des riverains et commerçants durant le chantier.

Il mettra en place un important dispositif de communication et de médiation pour informer sur les travaux et faciliter la résolution des problèmes qui peuvent survenir au quotidien sur le chantier.

Cela se traduit notamment par la présence d'un médiateur sur le terrain, dont la mission consiste :

- à assurer une communication de proximité,
- à informer sur le déroulement des travaux et les modifications des conditions de circulation associées,
- à veiller au respect des règles en matière de sécurité, de propreté et d'accessibilité définies dans le règlement de chantier. Le règlement, applicable à l'ensemble des entreprises de travaux, prévoit des mesures coercitives si les manquements constatés ne sont pas rétablis dans les délais impartis.

Ce dispositif a fait ses preuves sur les opérations précédemment réalisées.

Il est donc proposé aux membres du Comité Syndical, au vu du rapport, des conclusions et de l'Avis favorable du commissaire enquêteur :

- de confirmer l'intérêt général du projet de Doublement de la capacité de la ligne A,
- de lever la réserve,
- de prendre en considération les recommandations,
- de demander à Monsieur Le Préfet de bien vouloir prendre l'arrêté de Déclaration d'Utilité Publique pour sa réalisation

Accusé de réception en préfecture 031-253100986-20170203-20170201-1-5D-DE Date de télétransmission : 03/02/2017 Date de réception préfecture : 03/02/2017
--

Le Comité Syndical :
Entendu l'exposé de Monsieur le Président,
Après en avoir délibéré et à l'unanimité des votants :

ARTICLE 1 : DECIDE de confirmer l'intérêt général du projet et son intention de réaliser le Doublement de la capacité de la Ligne A.

ARTICLE 2 : LEVE la réserve formulée en s'engageant à réaliser 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 sera inscrite au Projet Mobilités 2020-2025-2030 et 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.

ARTICLE 3 : PREND en considération les recommandations de la commission d'enquête en s'engageant à :

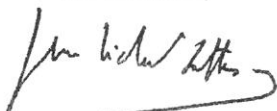
- mettre en place la substitution du métro adaptée, assurer une communication, une information et la prise en charge des voyageurs de manière appropriée pendant les périodes de fermeture de la ligne A,
- mettre en place un important dispositif d'accompagnement des riverains et commerçants durant le chantier.

ARTICLE 4 : AUTORISE le Président à demander à Monsieur Le Préfet de bien vouloir prendre l'arrêté de Déclaration d'Utilité Publique pour sa réalisation au vu de l'avis favorable du Commissaire enquêteur.

ARTICLE 5 : DIT que la présente déclaration de projet sera transmise à Monsieur le Préfet pour contrôle de légalité.

Ainsi fait et délibéré les jour, mois et an que dessus,
Pour extrait conforme,

Le Président,



Jean-Michel LATTES