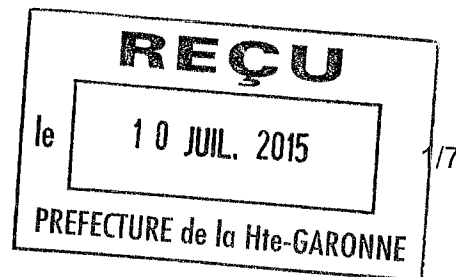


D.2015.07.08.6.1



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

* *
*

Séance du 08 Juillet 2015

MAITRISE D'OUVRAGE, PROJETS D'INVESTISSEMENT ET GESTION DU PATRIMOINE

6- INVESTISSEMENTS METRO

6.1- AMELIORATIONS LIGNE A : Approbation du bilan de la concertation

L'an deux mille quinze, le huit juillet 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.

TOULOUSE METROPOLE :

Etaient présents :

MM. AUJOLAT, DEL BORRELLO, GRASS, KELLER, LATTES, LAGLEIZE, MME MARTI, M. TRAUTMANN.

Empêchés d'assister à la séance et ont donné pouvoir :

MM. BRIAND, CARNEIRO, CHOLLET, MOUDENC, RAYNAL, MME TRAVAIL-MICHELET.

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU SICOVAL :

Etaient présents :

MM. AREVALO & LAFON.

SYNDICAT INTERCOMMUNAL :

Etaient présents :

MM. BACOU & LERY.

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU MURETAIN :

Etait présent :

M. SUAUD.

Empêchée d'assister à la séance et a donné pouvoir :

MME ROUCHON.

Exposé de Monsieur le Président :

Par délibération D.2015.03.25.4.4. du 25 mars dernier, le Comité syndical a décidé d'engager la procédure de concertation prévue à l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme, pour la réalisation de l'opération Améliorations Ligne A et a approuvé les modalités d'organisation de cette concertation.

Cette phase de concertation, ayant pour objet d'informer et d'associer le public sur l'opération envisagée, notamment sa justification, sa description synthétique et son insertion sur site, s'est déroulée du 11 mai au 5 juin 2015, selon les modalités suivantes :

- une information par voie de presse a été mise en place.
- une mise à disposition du public, d'un dossier de présentation du projet accompagné d'un registre au siège du SMTC, au siège de Toulouse Métropole, ainsi qu'à la Maison de la citoyenneté (MdC) de Toulouse Centre.
- la mise en place d'un stand sur le square « Charles de Gaulle » et place Saint-Cyprien.
- une campagne d'information et de distribution de supports d'information dans certaines stations de métro ciblées ;
- la mise à disposition sur internet des modalités et du dossier de concertation, avec adresse mail pour transmission des avis, ainsi que d'un film d'animation explicatif; sur le site www.mieuxbouger.fr, support des concertations et enquêtes publiques de Tisséo-SMTC.

Deux réunions publiques ont également été organisées.

Il est établi le bilan suivant :

La participation :

Campagnes d'information et de distribution et stands :

L'information remise a intéressé beaucoup d'usagers. 25 600 documents de présentation du projet ont été diffusés.

Très majoritairement, l'amélioration de la ligne A est attendue. Les personnes trouvent que c'est une très bonne idée d'améliorer la circulation lors des heures de pointe. Le public apprécie d'être consulté à ce stade de l'opération.

Les principales remarques ou demandes portent sur les perturbations sur la ligne A dues aux travaux.

Quelques personnes ont indiqué que l'amélioration de la ligne A n'est pas une priorité, que certains projets n'ont pas aboutis suite aux précédentes concertations publiques, ils pensent que cela est une perte de temps.

La période de concertation a été marquée par des grèves sur le réseau bus, dont le sujet a été abordé dans de multiples contributions.

Réunions publiques :

Les réunions publiques ont rassemblé une vingtaine de participants salle San Subra et une douzaine salle Léonce Castelbou.

Les principaux points abordés :

- La station JEAN JAURES sera-t-elle prête à accueillir des trains de 52 mètres en 2019 ?
- Quand arrête t'on le métro et quel dispositif est-il prévu pour pallier aux arrêts de la ligne A requis pour les travaux ? Quelle sera la fréquence des Bus ?
- Pourquoi avoir abandonné l'idée de ne pas allonger les 3 stations courtes souterraines ?
- Il est demandé des précisions sur les fréquences en 26 mètres aujourd'hui et en 52 mètres en 2019. Avec une fréquence plus faible, va-t-on vraiment traiter la saturation ?
- Des questions sur le montant de cette opération ont été posées compte tenu du fait qu'il s'agisse d'une opération très lourde : 180 M€ au regard de la situation financière du SMTC. Pourquoi ne pas mettre en œuvre en centre-ville des bus supplémentaires qui coûtent moins cher ?
- La mise en place d'un tapis roulant entre les stations Carmes et Esquirol permettrait-elle d'alléger les correspondances à Jean-Jaurès ?
- Quel aménagement est prévu pour traiter la station Marengo avec l'augmentation attendue de fréquentation sur le ferroviaire ?
- Pourquoi 4 stations de la ligne A ne sont pas à 52 m ? L'objectif était-il de faire des économies ?

D'autres points, non liés au projet, ont également été abordés :

- Les stations de la ligne B sont-elles dimensionnées à 52 m ?
- Le fonctionnement de la ligne A à 65 secondes se fait-il au détriment des confort des voyageurs, du bruit et du vieillissement accéléré du matériel ?
- Quel est le taux de réserve du matériel roulant ?

Registres et site internet :

Aucune observation et/ou contribution, n'a été portée sur les 3 registres.

75 contributions et/ou questions ont été déposées sur le site internet de la concertation.

Les principaux thèmes abordés :

Globalement, les personnes qui se sont exprimées sont très majoritairement favorables à l'opération, certaines la jugeant même indispensable au vu du trafic constaté. Sur les 75 contributions sur le site internet (dont 2 sans adresse mél identifiée), seules 3 y sont opposées.

Parmi les observations favorables au projet, les principales thématiques et questions abordées sont les suivantes :

- Les améliorations proposées concernant l'augmentation de capacité de la ligne deviennent de plus en plus indispensables.

Les personnes s'exprimant pour juger utile, voire indispensable, l'augmentation de capacité de la ligne A, le font au regard du trafic constaté et du niveau de confort vécu, et regrettent par conséquent qu'il faille attendre la fin des travaux en 2019 pour résorber cette situation de saturation de la ligne.

D'autres s'interrogent sur la possibilité de faire circuler dès maintenant, en solution provisoire, des trains de 4 voitures sur la ligne, selon différentes modalités de desserte des stations courtes (mixité trains courts trains longs, les trains longs ne desservant pas les stations courtes, ou trains de 4 voitures dont 2 ne desserviraient que les stations courtes).

- Interrogations sur l'exploitation pendant les travaux

Des personnes s'expriment pour s'inquiéter des arrêts d'exploitation de la ligne A pendant les travaux, pour demander que ceux-ci ne concernent que les stations en travaux ; que certaines parties de la ligne A soient maintenues en exploitation, qu'une attention toute particulière soit portée aux moyens de substitution mis en œuvre pendant ces interruptions. Il est également souhaité qu'une demande soit faite auprès de VéloToulouse d'être vigilant sur l'axe ligne A. Une réduction sur les abonnements est-elle prévue pour compenser les périodes de fermeture du métro ?

- Une simple augmentation de la fréquence des rames pendant la période de pointe ne permet-elle pas d'absorber le trafic ?
- Interrogations sur le gain attendu de seulement 20% de capacité à l'heure de pointe en 2019.
- Cas de la station Jean Jaurès :

Plusieurs personnes estiment nécessaire d'améliorer les circulations dans la station Jean Jaurès, et suggèrent de lui donner une configuration à 3 quais comme sur la ligne B. Un intervenant estime cet aménagement moins urgent que l'augmentation de la capacité de la ligne. La station JEAN JAURES sera-t-elle prête à 52m en 2019 ? Des précisions sont également demandées sur le tunnel de correspondance ligne B vers ligne A.

- Quel aménagement est prévu pour traiter la station Marengo avec l'augmentation attendue de fréquentation sur le ferroviaire ?
- Des questions portent sur les raisons qui ont fait que 4 stations n'ont pas été réalisées à 52 mètres lors de la création du métro.
- Est-ce qu'un tunnel piéton avec tapis mécanique entre les stations Esquirol (Ligne A) et Carmes (Ligne B), distantes de seulement quelques mètres, ne pourrait pas améliorer les flux de voyageurs et désencombrer la station Jean Jaurès ?
- Sera-t-il possible d'autoriser l'accès d'une partie des nouvelles rames aux vélos ?
- Le projet ne doit pas remettre en cause les autres projets (Aérotram, 3ème ligne, dessertes bus, etc...),
- Des questions sont posées sur la capacité d'accueil des parkings (Arènes, Argoulets, Balma- Gramont, Basso Cambo, Ramonville et Borderouge), permettant d'accéder au métro ?
- La station Esquirol ne permet d'accueillir que 2 wagons de rame : les quais ne doivent-ils pas aussi être étendus ?
- Qu'entendez-vous par heures de pointe ?
- Demande de revoir les fonctionnalités de certaines stations à l'occasion des travaux, notamment mettre en place un système de climatisation ou revoir la configuration de la station pour qu'à l'intérieur la température soit agréable même l'été pour la station de Basso Cambo, prévoir un escalator dans la station Fontaine Lestang, l'ascenseur étant insuffisant.

- Il est précisé que la ligne A continuera d'être exploitée avec des « trains de 26 mètres » et à la « fréquence actuelle » le weekend et en été. A quoi bon faire d'aussi lourds investissements si ce n'est pas pour en faire bénéficier tous les utilisateurs à tout moment de la semaine et de l'année ?
- Vous proposez un budget de 180 millions d'Euros HT; quelles sont les parts respectives de l'état, de la région, de Toulouse. Quel sera le mode financement ?

Les réponses à ces questions figurent dans le bilan de la concertation joint en annexe.

Parmi les rares observations défavorables au projet, les principaux motifs avancés sont les suivants :

- Deux intervenants regrettent le choix d'un projet onéreux. L'un demande « d'arrêter de gaspiller nos sous », le second qu'au vu de la situation financière du SMTC soit produite une étude comparative avec une desserte par bus en site propre de la station Arènes à la station Jeanne-d'Arc.
- Un autre intervenant préfère nettement un prolongement du métro A de Basso Cambo vers la Mounède ou Cugnaux ou Tournefeuille, qui lui semble plus prioritaire que le projet.

Les réponses à ces questions figurent dans le bilan de la concertation joint en annexe.

D'autres remarques ont par ailleurs été exprimées. Bien que ne concernant pas l'objet de la concertation à proprement parler, elles seront examinées par le maître d'ouvrage dans le cadre de l'exploitation et du développement du réseau.

Certaines personnes auraient préféré un tram de ville, estiment que le prolongement de la ligne B est plus important que l'amélioration de la ligne A ou que le niveau de fréquentation attendu sur le PLB relève d'un bus en site propre. Une nouvelle ligne de métro circulaire et non radiale pour éviter le passage par le centre-ville est proposée.

D'autres se demandent pourquoi les rames de métro sont-elles si étroites ?, si les stations de la ligne B sont dimensionnées à 52 m ou proposent de passer la ligne B également à 52 mètres ? Le fonctionnement de la ligne A à 65 secondes se fait-il au détriment du confort des voyageurs, du bruit et du vieillissement accéléré du matériel ?, Quel est le taux de réserve du matériel roulant ?

D'autres souhaitent avoir accès au réseau internet dans le métro et que soient proposées des applications permettant de choisir sa station et sa sortie en fonction de la destination.

Des remarques ont par ailleurs été exprimées concernant la structuration du réseau. Ainsi, le réseau de bus desservant le quartier de Langlade-Route d'Espagne-La Pointe-Barrière de Muret (lignes 11 et 52) nous amène vers la ligne B du métro à Empalot. Ne serait-il pas envisageable de détourner l'une de ces deux lignes (11 ou 52, voire la 12) vers la station Mermoz de la ligne A afin de laisser le choix aux usagers de ce quartier de rejoindre l'une ou l'autre des lignes de métro (A ou B) et ainsi, éviter un changement à Jean-Jaurès ?

Il a également été proposé d'équiper les stations extérieures de panneaux solaires.

Un intervenant propose d'inciter les entreprises et administrations à élargir leurs plages horaires de travail pour répartir le pic de fréquentation.

Il est demandé de prolonger d'une ½ heure l'exploitation de la ligne A afin de permettre la correspondance avec le dernier TGV arrivant à Matabiau.

Certains demandent que soient rappelées les règles de comportement dans les transports en commun, notamment celles affectant la capacité des rames (laisser descendre avant de monter, occuper tout l'espace dans le wagon, replier les poussettes....).

Enfin, des préoccupations fortes sont remontées sur la grève des bus et ses conséquences.

Au regard des avis recueillis du public durant toute cette concertation, le maître de l'ouvrage en tire le bilan suivant :

Les personnes qui se sont exprimées au cours de cette concertation sont très majoritairement favorables à l'opération, certaines la jugeant même indispensable au vu du trafic constaté.

Parmi les observations favorables au projet, les principales thématiques abordées sont les suivantes :

- la saturation de la ligne A, à résorber le plus rapidement possible ;
- des interrogations sur les arrêts d'exploitation pendant les travaux en vue de minimiser la gêne et les perturbations ; demandes qu'une attention toute particulière soit portée aux moyens de substitution mis en œuvre pendant ces interruptions et à la communication associée ;
- la station Jean Jaurès doit être redimensionnée au regard du trafic qu'elle écoule, des précisions sont demandées sur les aménagements programmés ;
- le traitement de la station Marengo ;
- l'adaptation des parkings relais permettant d'accéder au métro, et l'ajout de fonctionnalité sur certaines stations.

Les rares observations défavorables au projet portent sur:

- le coût de l'opération ;
- la demande de réaliser une étude comparative avec une desserte par bus en site propre de la station Arènes à la station Jeanne-d'Arc ; de mettre en œuvre en centre-ville des bus supplémentaires ou de réaliser le prolongement du métro ligne A de Basso Cambo vers la Mounède ou Cugnaux ou Tournefeuille.

Au regard des avis très majoritairement favorables recueillis du public durant toute cette concertation, le maître de l'ouvrage considère le bilan favorable, pour une opération qui paraît relativement consensuelle.

Il est donc proposé au Comité Syndical d'approuver le bilan de la concertation joint en annexe.

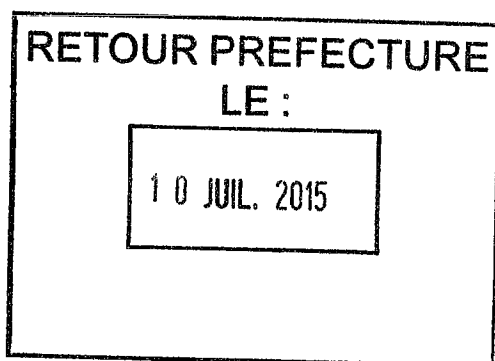
Le Comité Syndical :

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

ARTICLE 1 : APPROUVE le bilan de la concertation joint en annexe.

ARTICLE 2 : DECIDE de prendre en considération les points qui y sont abordés, pour la poursuite des études

ARTICLE 3 : DIT que la présente délibération sera transmise à Monsieur le Préfet pour contrôle de légalité.



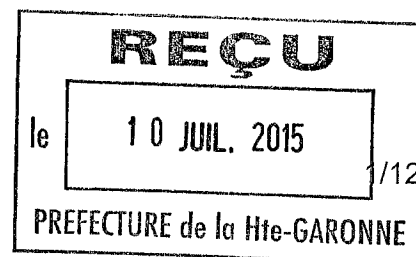
Ainsi fait et délibéré les jour, mois et an que dessus,

Pour extrait conforme,

Le Président,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Jean-Michel LATTES".

Jean-Michel LATTES



BILAN DE LA CONCERTATION AMELIORATIONS LIGNE A

Par délibération D.2015.03.25.4.4. du 25 mars dernier, le Comité syndical a décidé d'engager la procédure de concertation prévue à l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme, pour la réalisation de l'opération Améliorations Ligne A et a approuvé les modalités d'organisation de cette concertation.

L'opération Améliorations Ligne A, en raison de son ampleur, est considérée comme une opération d'aménagement relevant « *des projets et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement, au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, ou l'activité économique, dont la liste est arrêtée par décret en Conseil d'Etat* », conformément à l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme, elle doit donc faire l'objet d'une Concertation préalable qui relève de la responsabilité du SMTC qui en a pris l'initiative.

En effet, cette opération comporte notamment des travaux d'extension des quais dont le montant est supérieur à 1,9 millions d'euros, et elle entre donc dans le champ d'application de l'article précité, conformément aux dispositions de l'article R300-1 du Code de l'Urbanisme.

Cette phase de concertation, ayant pour objet d'informer et d'associer le public sur l'opération envisagée, notamment sa justification, sa description synthétique et son insertion sur site, s'est déroulée du 11 mai au 5 juin 2015, selon les modalités suivantes :

- Une information par voie de presse a été mise en place.
- La mise à disposition du public, selon les horaires d'ouverture habituels, d'un dossier de présentation du projet accompagné d'un registre permettant aux personnes intéressées de consigner leurs observations dans les lieux suivants :
Au siège du SMTC, 7 esplanade Compans-Caffarelli à Toulouse,
Au siège de Toulouse Métropole, 6 Rue René Leduc à Toulouse
A la Maison de la citoyenneté (MdC) du Centre, 5 rue Paul Mériel à Toulouse
- La mise en place d'un stand le 23 mai et 30 mai sur le square « Charles de Gaulle » et le 20 mai et 27 mai place Saint-Cyprien.
- Une campagne d'information et de distribution de supports d'information dans les stations de métro Basso Cambo, Mermoz, Fontaine Lestang, Arènes, Patte d'Oie, Esquirol, Jean Jaurès, Marengo et Balma-Gramont ;
- La mise à disposition sur internet des modalités et du dossier de concertation, avec adresse mail pour transmission des avis, ainsi que d'un film d'animation explicatif; sur le site www.mieuxbouger.fr, support des concertations et enquêtes publiques de Tisséo-SMTC, avec accès depuis le site www.tisseo.fr.

Des réunions publiques ont été organisées aux lieux et dates suivantes :

Le 27 mai 2015 à 18h30 heures à la salle San Subra, 2 rue San Subra 31 000 Toulouse ;

Le 3 juin 2015 à 18h30 heures à la salle de Toulouse Métropole, située 22 rue Léonce Castelbou, 31 000 Toulouse ;

Il est établi le bilan suivant :

La participation :

Campagnes d'information et de distribution et stands :

L'information remise a intéressé beaucoup d'usagers.
25 600 documents de présentation du projet ont été diffusés.

Très majoritairement, l'amélioration de la ligne A est attendue. Les personnes trouvent que c'est une très bonne idée d'améliorer la circulation lors des heures de pointe. Le public apprécie d'être consulté à ce stade de l'opération.

Les principales remarques ou demandes portent sur les perturbations sur la ligne A dues aux travaux.

Quelques personnes ont indiqué que l'amélioration de la ligne A n'est pas une priorité, que certains projets n'ont pas abouti suite aux précédentes concertations publiques, ils pensent que cela est une perte de temps.

La période de concertation a été marquée par des grèves sur le réseau bus. De nombreuses personnes venaient pour connaître les avancées sur les négociations avec les grévistes, pour avoir de l'information sur les services, et dire leur mécontentement sur ce mouvement. De nombreuses demandes sur un geste commercial de la part de Tisséo.

Réunions publiques :

Les réunions publiques ont rassemblé une vingtaine de participants salle San Subra et une douzaine salle Léonce Castelbou.

Les principaux points abordés :

- La station JEAN JAURES sera-t-elle prête à accueillir des trains de 52 mètres en 2019 ?
- Quand arrête t'on le métro et quel dispositif est-il prévu pour pallier aux arrêts de la ligne A requis pour les travaux ? Quelle sera la fréquence des bus ?
- Pourquoi avoir abandonné l'idée de ne pas allonger les 3 stations courtes souterraines ?
- Il est demandé des précisions sur les fréquences en 26 mètres aujourd'hui et en 52 mètres en 2019. Avec une fréquence plus faible, va-t-on vraiment traiter la saturation ?
- Des questions sur le montant de cette opération ont été posées compte tenu du fait qu'il s'agisse d'une opération très lourde : 180 M€ au regard de la situation financière du SMTc. Pourquoi ne pas mettre en œuvre en centre-ville des bus supplémentaires qui coûtent moins cher ?
- La mise en place d'un tapis roulant entre les stations Carmes et Esquirol permettrait-elle d'alléger les correspondances à Jean-Jaurès ?
- Quel aménagement est prévu pour traiter la station Marengo avec l'augmentation attendue de fréquentation sur le ferroviaire ?
- Pourquoi 4 stations de la ligne A ne sont pas à 52 m ? L'objectif était-il de faire des économies ?

D'autres points, non liés à la concertation, ont également été abordés :

- Les stations de la ligne B sont-elles dimensionnées à 52 m ?
- Le fonctionnement de la ligne A à 65 secondes se fait-il au détriment des confort des voyageurs, du bruit et du vieillissement accéléré du matériel ?
- Quel est le taux de réserve du matériel roulant ?

Registres et site internet :

Aucune observation et/ou contribution, n'a été portée sur les 3 registres.

75 contributions et/ou questions ont été déposées sur le site internet de la concertation.

Les principaux thèmes abordés :

Globalement, les personnes qui se sont exprimées sont très majoritairement favorables à l'opération, certaines la jugeant même indispensable au vu du trafic constaté. Sur les 75 contributions sur le site internet (dont 2 sans adresse mél identifiée), seules 3 y sont opposées.

Parmi les observations favorables au projet, les principales thématiques abordées sont les suivantes :

- **Les améliorations proposées concernant l'augmentation de capacité de la ligne deviennent de plus en plus indispensables.**

Les personnes s'exprimant pour juger utile, voire indispensable, l'augmentation de capacité de la ligne A, le font au regard du trafic constaté et du niveau de confort vécu, et regrettent par conséquent qu'il faille attendre la fin des travaux en 2019 pour résorber cette situation de saturation de la ligne. Peut t'on commencer les travaux en 2016 pour finir en 2018, ou arrêter le métro pendant 4 ou même 6 mois consécutifs afin de raccourcir les délais de réalisation de l'opération pour une mise en service anticipée ?

Réponses :

Il est précisé que les délais prévisionnels de réalisation indiqués résultent des études d'avant-projet réalisées en 2001, et que ceux-ci sont susceptibles d'être ajustés à l'issue de la reprise des études. La conduite de ces études ne permet pas d'engager les travaux de génie civil dès 2016. Au regard d'une part de la complexité technique des travaux de gros œuvre, et d'autre part de la volonté de ne pas perturber trop fortement l'exploitation de la ligne, il est peu probable que ces délais puissent être significativement réduits.

Des interruptions sur une période de 5 semaines sont prévues sur 3 étés. Pendant ces périodes d'interruption sont programmées des tâches en interface entre le tunnel et la future station, qu'il serait très délicat de réaliser sous exploitation. Au global, les travaux d'extension des stations courtes sont prévus sur une période de 24 à 30 mois.

Le maître d'ouvrage ne souhaite par ailleurs pas interrompre l'exploitation sur une période de 4 à 6 mois.

Une part importante des travaux sera réalisée de nuit. Il est aujourd'hui envisagé des interventions sur environ 1 000 nuits, mais l'ensemble des travaux ne peut être réalisé de nuit.

D'autres s'interrogent sur la possibilité de faire circuler dès maintenant, en solution provisoire, des trains de 4 voitures sur la ligne, selon différentes modalités de desserte des stations courtes (mixité trains courts trains longs, les trains longs ne desservant pas les stations courtes, ou trains de 4 voitures dont 2 ne desserviraient que les stations courtes).

Réponses :

L'exploitation de la ligne A avec des trains de 52 mètres et des stations courtes est complexe, et pose de nombreuses questions techniques et d'exploitabilité.

Pour les évacuations d'urgence (exemple d'un début d'incendie sur rame), l'arrêt devra se faire à la première station, afin d'évacuer les personnes le plus rapidement possible et de lancer le scénario de désenfumage adéquat. Le traitement de l'évacuation d'urgence d'un train de 52 m en station courte impose des travaux lourds, avec création d'ouvrage d'évacuation de type galerie ou sas, pour un niveau de service restreint. Après étude approfondie et au vu des gains limités, le choix a été fait par le maître d'ouvrage de mettre l'intégralité des stations au gabarit 52 mètres.

- **Interrogations sur l'exploitation pendant les travaux**

Des personnes s'expriment pour s'inquiéter des arrêts d'exploitation de la ligne A pendant les travaux, pour demander que ceux-ci ne concernent que les stations en travaux ; que certaines parties de la ligne A soient maintenues en exploitation, et qu'une attention toute particulière soit portée aux moyens de substitution mis en œuvre pendant ces interruptions. Il est également souhaité qu'une demande soit faite auprès de VéloToulouse d'être vigilant sur l'axe ligne A. Une réduction sur les abonnements est-elle prévue pour compenser les périodes de fermeture du métro ?

Réponses :

Tout comme pour le point précédent, il est rappelé que la reprise des études d'avant-projet devra affiner les conditions de réalisation des travaux, et de leurs conséquences sur l'exploitation de la ligne A, la volonté du maître d'ouvrage et de l'exploitant étant que celles-ci soient les plus réduites possible.

Comme expliqué au point précédent, les interruptions d'exploitation ne concernent que les périodes d'intervention sur les interfaces entre le tunnel exploité et les futures extensions des stations, qu'il serait très délicat de réaliser sous exploitation. On ne peut donc pas mener le projet en ne fermant que les stations concernées. Les stations faisant l'objet de travaux importants pourront être partiellement ouvertes ou fermées sur des périodes plus longues que ces trois interruptions estivales.

Les stations concernées par les travaux se situant de part et d'autre de la station Arènes, qui est la seule station équipée d'appareils de voies permettant un rebroussement des trains dans les deux directions, cette configuration ne permet pas de maintenir une exploitation partielle de la ligne Basso Cambo –Arènes ou Arènes-Balma Gramont. Une exploitation Jean-Jaurès-Balma Gramont n'est pas techniquement faisable, le rebroussement à Jean-Jaurès n'étant possible que depuis Basso Cambo.

Des moyens conséquents en matière de réseau bus de substitution, de communication et d'information de la clientèle seront mis en œuvre pendant toute la durée du chantier, afin de minimiser la gêne occasionnée. Une ligne de bus desservira les stations de la ligne A, là où sa circulation est possible. Notamment, la liaison Esquirol-Balma sera possible en bus. Une démarche sera faite auprès de VéloToulouse pour demander un renforcement de la disponibilité des vélos sur l'axe.

Il n'est pas aujourd'hui prévu de réduction sur les abonnements couvrant les périodes de travaux.

- **Une simple augmentation de la fréquence des rames pendant la période de pointe ne permet-elle pas d'absorber le trafic ?**

Réponses :

L'intervalle de passage des trains de la ligne A en station aux heures de pointe est d'un train toutes les 65 secondes. Cet intervalle permet de maintenir des conditions d'exploitation et de sécurité satisfaisante, mais il ne peut être réduit. La limite technique du système VAL est d'un train toutes les 60 secondes (intervalle le plus faible existant pour des métros automatiques), temps sensiblement égal au temps de rebroussement en terminus.

- **Interrogations sur le gain attendu de seulement 20% de capacité à l'heure de pointe en 2019.**

Réponses :

L'allongement de la longueur des trains (de 26 à 52 mètres) représente l'unique solution afin de répondre à l'augmentation du trafic sur les prochaines années.

La capacité sera augmentée, mais les fréquences diminueront. Ainsi, dans un premier temps, les aménagements programmés permettront avec le matériel roulant existant d'absorber la croissance de la demande attendue, soit +20% à l'horizon 2025. Si la fréquentation constatée est en forte croissance, la capacité offerte pourra être adaptée à la demande par simple achat de nouveaux trains, sans travaux supplémentaires.

Les délais entre la décision et la mise en service des rames sont de 36 mois.

L'intervalle minimum pour une exploitation avec des trains de 52 mètres est de 75 secondes. Le gain de capacité de transport par rapport à des trains de 26 mètres passant toutes les 65 secondes sera donc au maximum de 73%.

- **Cas de la station Jean Jaurès**

Plusieurs personnes estiment nécessaire d'améliorer les circulations dans la station Jean Jaurès, et suggèrent de lui donner une configuration à 3 quais comme sur la ligne B.

Un intervenant estime cet aménagement moins urgent que l'augmentation de la capacité de la ligne. La station JEAN JAURES sera-t-elle prête à 52m en 2019 ? Des précisions sont également demandées sur le tunnel de correspondance ligne B vers ligne A.

Réponses :

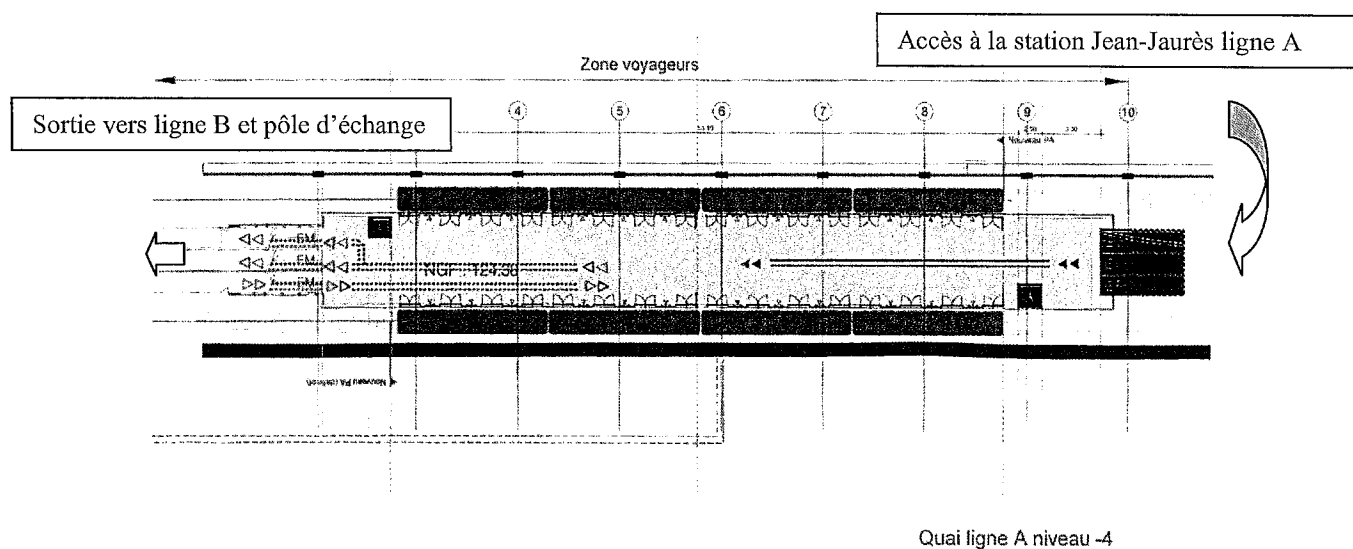
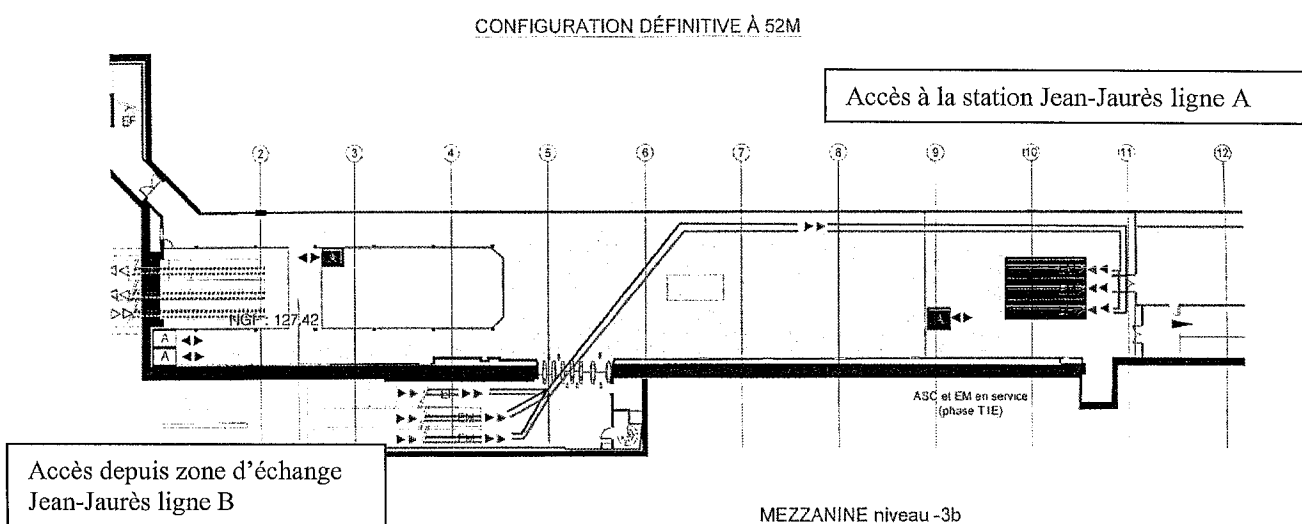
Les possibilités de réaménagement du quai central de la station pour y améliorer les flux ont été étudiées. Le passage à une configuration à trois quais comme sur la ligne B est très difficilement réalisable, la station Jean-Jaurès ligne A étant contigüe au parking Jean-Jaurès d'un côté et très proche du front bâti de l'autre.

La solution envisagée consiste à réaliser un tunnel de correspondance depuis la zone d'échange entre la ligne B et la ligne A au niveau -2 du pôle d'échange. Avant d'arriver à la ligne de contrôle en provenance de la ligne B, un tunnel de correspondance pourrait être proposé sur la droite permettant de rejoindre le niveau mezzanine de la station ligne A et d'accéder par un accès « Est » redimensionné à la station.

La station serait mise en sens unique avec sortie par les trois escaliers mécaniques en direction de la zone d'échange avec la ligne B.

La réalisation de ces travaux sera réalisée au plus tôt, si possible pour 2019, ou en 2020.

Les résultats des études d'avant-projet de la station Jean-Jaurès apporteront des éléments de décision complémentaires à l'automne 2016, permettant notamment de préciser le phasage des mises en services.



- quel aménagement est-il prévu pour traiter la station Marengo avec l'augmentation attendue de fréquentation sur le ferroviaire ?

Réponses :

Dans le cadre du projet Améliorations ligne A, la station Marengo ne sera pas entièrement reprise. Seuls les quais seront aménagés sur 52 mètres et un dégagement de sécurité créé. En effet, un projet majeur de reprise du Pôle Multimodal d'Echange est prévu sur Matabiau avec le projet Toulouse Euro Sud Ouest et l'arrivée programmée de la LGV.

De plus, le projet de 3^{ème} ligne de métro prévoit également une connexion à Marengo, dont les études sont actuellement en cours.

C'est dans le cadre de ces projets que seront définis les aménagements à apporter à la station Marengo.

- **Des questions portent sur les raisons qui ont fait que 4 stations n'ont pas été réalisées à 52 mètres lors de la création du métro.**

Réponses :

A l'époque de la construction de la ligne A, le trafic attendu était inférieur à 120 000 voyages par jour. Le succès de fréquentation constaté dès la mise en service de la ligne A en 1993 n'était pas prévu et la croissance de la fréquentation n'était pas estimée de manière si rapide. Des contraintes de réalisation pouvant remettre en question le calendrier de mise en service en 1993 ont entraîné ce choix de différer la mise à 52 mètres de trois stations souterraines. Concernant la station Basso Cambo, aérienne, des mesures conservatoires ont été prises et il a été considéré pertinent de réaliser l'extension lorsque le besoin serait avéré.

- **Est-ce qu'un tunnel piéton avec tapis mécanique entre les stations Esquirol (Ligne A) et Carmes (Ligne B), distantes de seulement quelques mètres, ne pourrait pas améliorer les flux de voyageurs et désencombrer la station Jean Jaurès?**

Réponses :

Une solution consistant à créer un second point de correspondance entre les 2 lignes de métro a été envisagée, sous la forme d'une liaison piétonne aménagée entre les stations Esquirol (ligne A) et Carmes (ligne B). Celle-ci pourrait avoir un impact sur le trafic de la ligne A, mais concernerait uniquement les usagers effectuant un déplacement entre les secteurs ouest et sud de la ville. De plus, pour être réellement attractive, cette option impliquait de construire un ouvrage souterrain d'environ 300 mètres de long pour mécaniser la liaison. Son coût de réalisation avait été estimé à environ 20 M€ HT (valeur 2002).

- **Sera-t-il possible d'autoriser l'accès d'une partie des nouvelles rames aux vélos ?**

Réponses :

Il n'est pas prévu d'autoriser l'accès d'une partie des nouvelles rames aux vélos, qui ne sont pas admis dans l'enceinte du métro (hors vélos pliable sous housse).

- **Le projet ne doit pas remettre en cause les autres projets (Aérotram, 3ème ligne, dessertes bus, etc...),**

Réponses :

Le projet « Améliorations Ligne A » est inscrit dans la feuille de route du SMTC, à l'instar d'autres projets.

- **Des questions sont posées sur la capacité d'accueil des parkings (Arènes, Argoulets, Balma- Gramont, Basso Cambo, Ramonville et Borderouge), permettant d'accéder au métro?**

Réponses :

Le réseau Tisséo compte actuellement 7 300 places de stationnement en parkings-relais (P+R), ce qui en fait l'agglomération française la mieux dotée, après la région parisienne. Malgré cette très forte capacité, les parkings-relais sont victimes de leur succès et arrivent à saturation. Conscient des difficultés, des actions ont été entreprises à court terme dans l'agglomération :

- *Tisséo a remis en place des barrières en fonctionnement sur la majorité des parkings.*
- *La capacité du P+R de Borderouge a été augmentée de 140 places supplémentaires.*
- *De nouveaux P+R ont été créés le long des axes bus Ramonville – St-Orens et Toulouse – Cugnaux.*

Pour le moyen terme, le SMTC travaille sur un plan d'actions comprenant trois volets :

- *Modification de la gestion des P+R, afin de supprimer le stationnement des véhicules ventouses et ainsi libérer de la capacité, pour les usagers réellement en connexion avec le métro.*
- *Création de nouveaux P+R le long des lignes du réseau structurant, à l'extérieur du périphérique.*
- *Augmentation de capacité sur certains sites de bout de ligne de métro.*

Cependant, l'augmentation de capacité des parkings relais ne peut résoudre à elle seule les difficultés de mobilité dans l'agglomération. Il s'agit bien d'une mesure complémentaire au développement d'un réseau de transports publics attractif et fiable, auquel plus de 80% des utilisateurs accèdent à pied.

- **La station Esquirol ne permet d'accueillir que 2 wagons de rame : les quais ne doivent-ils pas aussi être étendus ?**

Réponses :

La station Esquirol fait partie des 12 stations dites pré-adaptées. Le génie civil des quais a été réalisé à 52 mètres, mais seuls 26 mètres de quais sont en exploitation. Les quais sont visibles à l'extrémité des quais actuels par les portes « tympan ». Sur ces stations, il va falloir réaliser l'aménagement dit de second œuvre de ces extensions (carrelage, équipements...) et mettre en place les portes palières.

Esquirol est également concernée par la mise en place de dégagements de sécurité complémentaires pour répondre aux évolutions réglementaires.

- **Qu'entendez-vous par heures de pointe ?**

Réponses :

Les heures de pointe correspondent aux plages horaires de 7h à 9h et de 16h à 19h.

- **Demande de revoir les fonctionnalités de certaines stations à l'occasion des travaux, notamment mettre en place un système de climatisation ou revoir la configuration de la station pour qu'à l'intérieur la température soit agréable même l'été pour la station de Basso Cambo, prévoir un escalator dans la station Fontaine Lestang, l'ascenseur étant insuffisant.**

Réponses :

Il n'est pas prévu de climatiser la station Basso Cambo. Une attention sera portée au confort climatique de la station.

Concernant la station Fontaine Lestang, il n'est pas prévu l'ajout d'escalator dans le cadre de l'opération.

- **Il est précisé que la ligne A continuera d'être exploitée avec des « trains de 26 mètres » et à la « fréquence actuelle » le weekend et en été. A quoi bon faire d'aussi lourds investissements si ce n'est pas pour en faire bénéficier tous les utilisateurs à tout moment de la semaine et de l'année ?**

Réponses :

Il est prévu d'exploiter la ligne le weekend et en été avec des trains de 26 mètres et à la fréquence actuelle, et ce afin de maîtriser le nombre de kilomètres produits. S'il s'avérait que cette offre ne réponde pas à la demande, la fréquence pourra être augmentée, voire une exploitation avec des trains de 52 mètres mise en place.

- **Vous proposez un budget de 180 millions d'Euros HT; quelles sont les parts respectives de l'état, de la région, de Toulouse. Quel sera le mode financement ?**

Réponses :

Il est préalablement précisé ici que s'agissant d'une concertation du public régie par le code de l'urbanisme, aucune obligation n'est faite au maître d'ouvrage de l'opération, d'en présenter les conditions économiques de sa réalisation à ce stade de l'opération.

Le projet « Améliorations Ligne A » est inscrit dans la programmation pluriannuelle des investissements du SMTC.

En 2014, les ressources du SMTC qui intervient sur un périmètre regroupant 101 communes, sont le versement transport (acquitté par les entreprises et administrations de plus de 9 salariés) à hauteur de 235 M€, la contribution des collectivités pour 102 M€ et les recettes commerciales et autres à hauteur de 80 M€.

Pour l'investissement, l'autofinancement peut être complété par des subventions demandées à l'Etat (subventions Grenelle) et aux autres collectivités (Région, Département), et le financement complété par l'emprunt.

Parmi les rares observations défavorables au projet, les principaux motifs avancés sont les suivants :

- **Deux intervenants regrettent le choix d'un projet onéreux. L'un demande « d'arrêter de gaspiller nos sous », le second qu'au vu de la situation financière du SMTC soit produite une étude comparative avec une desserte par bus en site propre de la station Arènes à la station Jeanne-d'Arc.**

Réponses :

Pour être susceptible d'être concurrentielle avec la ligne A, donc performante en termes de vitesse commerciale et de régularité, cette desserte devrait bénéficier d'aménagements en site propre intégral sur l'intégralité de l'itinéraire (voies réservées) et au plus proche de la ligne de métro, ce qui poserait des problèmes d'insertion. Dans cette hypothèse, elle ne permettrait de soulager le trafic métro que de 10% au mieux sur ce tronçon. De plus, le tronçon Marengo-Jean Jaurès est déjà très chargé à l'heure de pointe du matin et l'Est de la ligne connaît une fréquentation dynamique. Enfin, cette alternative ne répond pas à la croissance attendue sur le secteur Marengo-Matabiau avec le projet urbain et le développement du pôle d'échanges (arrivée ligne LGV, 3^{ème} ligne de métro).

- **Pourquoi ne pas mettre en œuvre en centre-ville des bus supplémentaires qui coûtent moins cher ?**

Réponses :

Le réseau de bus qui circule en surface reprend déjà, pour certaines lignes, parties de l'itinéraire de la ligne A, là où la circulation est possible. L'attractivité du service métro, notamment sa vitesse commerciale, fait qu'il capte une grande partie de la clientèle. La capacité du mode métro est très nettement supérieure à celle des bus. La ligne A a ainsi une fréquentation annuelle supérieure à l'ensemble du réseau bus Tisséo.

- **Un autre intervenant préfère nettement un prolongement du métro A de Basso Cambo vers la Mounède ou Cugnaux ou Tournefeuille, qui lui semble plus prioritaire que le projet.**

Réponses :

L'accès depuis Basso Cambo vers la Mounède et Cugnaux a fait l'objet de la réalisation de l'axe bus Métro Basso Cambo – Cugnaux, dit de la Voie du Canal de Saint Martory, mis en service début 2014, et support des lignes 47, 48 et 57.

Les lignes 21 et 48 desservent la commune de Tournefeuille au départ de la station Basso Cambo.

D'autres remarques ont par ailleurs été exprimées. Bien que ne concernant pas l'objet de la concertation à proprement parler, elles seront examinées par le maître d'ouvrage dans le cadre de l'exploitation et du développement du réseau.

Certaines personnes auraient préféré un tram de ville, estiment que le prolongement de la ligne B est plus important que l'amélioration de la ligne A ou que le niveau de fréquentation attendu sur le PLB relève d'un bus en site propre. Une nouvelle ligne de métro circulaire et non radiale pour éviter le passage par le centre-ville est proposée.

Elles se demandent pourquoi les rames de métro sont-elles si étroites ?, si les stations de la ligne B sont dimensionnées à 52 m ou proposent de passer la ligne B également à 52 mètres ? Le fonctionnement de la ligne A à 65 secondes se fait-il au détriment du confort des voyageurs, du bruit et du vieillissement accéléré du matériel ?, Quel est le taux de réserve du matériel roulant ?

D'autres souhaitent avoir accès au réseau internet dans le métro et que soient proposées des applications permettant de choisir sa station et sa sortie en fonction de la destination.

Des remarques ont par ailleurs été exprimées concernant la structuration du réseau. Ainsi, le réseau de bus desservant le quartier de Langlade-Route d'Espagne-La Pointe-Barrière de Muret (lignes 11 et 52) nous amène vers la ligne B du métro à Empalot. Ne serait-il pas envisageable de détourner l'une de ces deux lignes (11 ou 52, voire la 12) vers la station Mermoz de la ligne A afin de laisser le choix aux usagers de ce quartier de rejoindre l'une ou l'autre des lignes de métro (A ou B) et ainsi, éviter un changement à Jean-Jaurès ?

Il a également été proposé d'équiper les stations extérieures de panneaux solaires.

Un intervenant propose d'inciter les entreprises et administrations à élargir leurs plages horaires de travail pour répartir le pic de fréquentation.

Il est demandé de prolonger d'une ½ heure l'exploitation de la ligne A afin de permettre la correspondance avec le dernier TGV arrivant à Matabiau.

Certains demandent que soient rappelées les règles de comportement dans les transports en commun, notamment celles affectant la capacité des rames (laisser descendre avant de monter, occuper tout l'espace dans le wagon, replier les poussettes....).

Enfin, des préoccupations fortes sont remontées sur la grève des bus et ses conséquences.

Au regard des avis recueillis du public durant toute cette concertation, le maître de l'ouvrage en tire le bilan suivant :

Les personnes qui se sont exprimées au cours de cette concertation sont très majoritairement favorables à l'opération, certaines la jugeant même indispensable au vu du trafic constaté.

Parmi les observations favorables au projet, les principales thématiques abordées sont les suivantes :

- la saturation de la ligne A, à résorber le plus rapidement possible ;
- des interrogations sur les arrêts d'exploitation pendant les travaux en vue de minimiser la gêne et les perturbations ; demandes qu'une attention toute particulière soit portée aux moyens de substitution mis en œuvre pendant ces interruptions et à la communication associée ;
- la station Jean Jaurès doit être redimensionnée au regard du trafic qu'elle écoule, des précisions sont demandées sur les aménagements programmés ;
- le traitement de la station Marengo ;
- l'adaptation des parkings relais permettant d'accéder au métro, et l'ajout de fonctionnalité sur certaines stations.

Les rares observations défavorables au projet portent sur :

- le coût de l'opération ;
- la demande de réaliser une étude comparative avec une desserte par bus en site propre de la station Arènes à la station Jeanne-d'Arc ; de mettre en œuvre en centre-ville des bus supplémentaires ou de réaliser le prolongement du métro ligne A de Basso Cambo vers la Mounède ou Cugnaux ou Tournefeuille.

Au regard des avis très majoritairement favorables recueillis du public durant toute cette concertation, le maître de l'ouvrage considère le bilan favorable, pour une opération qui paraît relativement consensuelle.