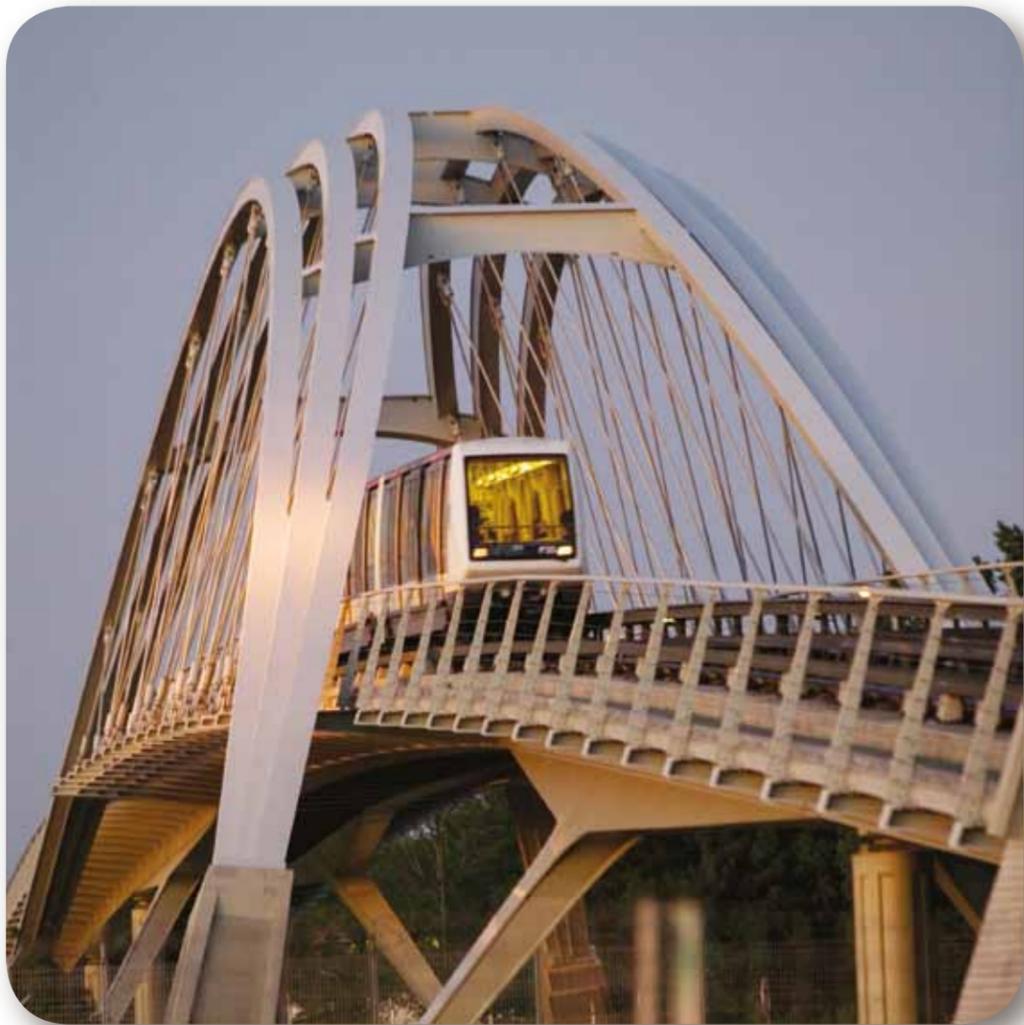


# DOUBLEMENT DE LA CAPACITÉ DE LA LIGNE A DU MÉTRO



## DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE



### I / PRÉAMBULE :

### PRÉSENTATION DU PROJET ET DE L'ORGANISATION DU DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Communes de Toulouse et de Balma



# Sommaire

---

<b>1. PRÉSENTATION DU PROJET .....</b>	<b>3</b>
1.1 Objectifs du projet.....	3
1.2 Caractéristiques générales du projet soumis à l'enquête.....	3
<b>2. ORGANISATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE CONJOINTE .....</b>	<b>4</b>
2.1 L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique .....	4
2.2 L'enquête parcellaire.....	4
<b>3. LISTE DES PIÈCES DU DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE.....</b>	<b>5</b>



## 1. PRÉSENTATION DU PROJET

Le présent document constitue le préambule comprenant le dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) et le dossier d'enquête parcellaire concernant les travaux de doublement de la capacité sur la ligne A du métro de Toulouse. Ce projet est implanté sur les communes de Toulouse et Balma dans la Haute-Garonne (31).

Le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Toulousaine (SMTC) qui est le Maître d'Ouvrage de cette opération a confié la maîtrise d'ouvrage déléguée à la Société de la Mobilité de l'Agglomération Toulousaine (SMAT) par convention de mandat.

Le projet concerne l'ensemble des stations de la ligne A, sur lesquelles des travaux plus ou moins conséquents sont nécessaires, afin de permettre une exploitation de la ligne avec des rames de 52 mètres de long (au lieu de 26 mètres actuellement).

### 1.1 Objectifs du projet

L'opération a pour objectif :

- L'amélioration de la capacité de la ligne A de 20% en heures de pointe d'ici l'échéance de fin 2019 en permettant une exploitation de la ligne avec des rames de 52 mètres, soit l'équivalent de deux rames actuelles accouplées (une rame étant composée de 2 voitures) ; à plus long terme, la capacité de la ligne A pourra être augmentée par simple ajout de rames sans aménagements supplémentaires.

L'augmentation de la capacité de la ligne A nécessite par ailleurs une amélioration de la sécurité sur l'ensemble de la ligne.

- Un réaménagement du pôle d'échanges Jean-Jaurès, afin d'en améliorer les conditions de circulation des flux d'usagers, et d'échanges avec la ligne B.

### 1.2 Caractéristiques générales du projet soumis à l'enquête

Lors de la mise en service en 1993 de la ligne A, en raison de contraintes de réalisation (qui auraient eu des conséquences sur le coût et les délais de mise en exploitation à 52 mètres), seules onze des quinze stations de la ligne A ont été réalisées avec des longueurs de quais préfigurant une exploitation avec des rames de 52 mètres, dont quatre avec les équipements (second œuvre et façades de quai) à 52 mètres.

Pour pouvoir exploiter la ligne A avec des rames de 52 mètres de long, il est donc nécessaire de réaliser d'une part les travaux de génie civil pour les stations qui ne sont pas dimensionnées en conséquence, et d'autre part les aménagements de second œuvre pour les stations qui ne sont pas équipées.

Dans le cadre du prolongement de la ligne A, mis en service en 2003, les trois stations supplémentaires (Roseraie, Argoulets et Balma-Gramont) ont été réalisées avec des quais de 52 mètres et leur point d'arrêt est déjà en configuration 52 mètres.

Par ailleurs, le doublement de la capacité de la ligne A nécessite une amélioration de la sécurité de l'ensemble de la ligne qui se traduit par des travaux plus ou moins conséquents sur chaque station, selon sa configuration actuelle.

L'adaptation des stations est donc variable.

Le Maître d'ouvrage a décidé de décomposer le projet en 7 « sous-projets », selon les caractéristiques des stations (souterraines ou aériennes) et la nature des aménagements à apporter :

- **Stations courtes souterraines : Mermoz, Patte d'Oie, Fontaine Lestang**

Le gros œuvre de ces trois stations n'est pas dimensionné pour une exploitation à 52 mètres et nécessite des travaux d'extension du génie civil souterrain.

Les travaux principaux sur ces stations permettront une exploitation de rames de 52 mètres par allongement des quais existants.

La mise en conformité du système de désenfumage et des dégagements est également prévue.

- **Station Basso Cambo**

Les travaux principaux sur cette station aérienne permettront une exploitation de rames de 52 mètres par allongement des quais existants.

- **Station Esquirol**

La circulation de rames « longues » avait été anticipée lors de sa réalisation, en ce qui concerne les ouvrages principaux de génie civil.

Le programme des travaux restant à réaliser pour la mise à 52 mètres de cette station, consiste finalement en :

- l'extension second œuvre et façades de quai sur 52 mètres,
- la réalisation de dégagements de sécurité,
- la mise en conformité du système de désenfumage.

- **Station Jean Jaurès**

La station a fait l'objet de travaux d'amélioration récents lesquels se sont terminés en 2014. Les nouveaux aménagements à apporter à la station concernent :

- l'aménagement des quais ligne A de la station Jean Jaurès pour une exploitation à 52 mètres,
- une réorganisation des circulations voyageurs au niveau de la station afin d'éviter la saturation des flux, en particulier en améliorant les échanges entre la ligne A et la ligne B.

- **Stations pré-adaptées ; Bellefontaine, Reynerie, Mirail-Université, Bagatelle, Arènes, Saint Cyprien-République, Capitole, Marengo-SNCF, Jolimont, Roseraie, Argoulets, Balma-Gramont**

Il s'agit ici de toutes les autres stations de la ligne A, qui sont déjà configurées avec des quais de 52 mètres, et pour lesquelles les aménagements concernent le second œuvre, les équipements ainsi que la mise en conformité du désenfumage et la création si nécessaire de dégagements de sécurité complémentaires.

- **Garage-Atelier de Basso Cambo**

Les opérations concernent l'extension et l'adaptation du Garage-Atelier de Basso Cambo pour s'adapter au fonctionnement avec des rames de 52 mètres.

- **Système VAL**

Les travaux consisteront en une modification et ou adaptation de l'ensemble du système VAL (système d'exploitation du métro en automatisme intégral) pour permettre l'exploitation de rames à 52 mètres.

Les principaux sous-systèmes qui feront l'objet de modifications sont les suivants :

- façades de quais,
- point d'arrêt en station,
- automatismes fixes et PCC,
- matériel roulant,
- courants forts et courants faibles.

Par ailleurs, des travaux et modifications du système seront également réalisés lors de l'extension du garage de Basso Cambo afin d'accueillir des rames de 52 mètres.

## 2. ORGANISATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE CONJOINTE

### 2.1 L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

Le projet nécessite le lancement d'une procédure de Déclaration d'Utilité Publique car le foncier nécessaire à la réalisation du projet n'est pas totalement maîtrisé par le maître de l'ouvrage. Il nécessitera le cas échéant l'acquisition de parcelles par voie d'expropriation.

Ainsi, le dossier d'enquête a été établi en suivant le sommaire type répondant à l'article R112-4 du Code de l'Expropriation, et contient donc les pièces suivantes :

- Objet de l'enquête
- Notice explicative contenant :
  - le plan de situation,
  - les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants,
  - l'appréciation sommaire des dépenses.
- Plan général des travaux

Les articles L122-1 et suivants et R122-2 et suivants du code de l'environnement, le projet est soumis à la procédure « cas par cas » pour la rubrique 8 : Transports guidés de personnes – toutes modifications ou extensions.

Par décision du 7 août 2015, l'Autorité Environnementale a exonéré le Maître d'Ouvrage de la réalisation d'une étude d'impact (article R122-2 du Code de l'Environnement). L'arrêté est annexé au présent dossier d'enquête. Aussi, le régime de la présente enquête est de droit commun régit par les dispositions du code de l'expropriation.

### 2.2 L'enquête parcellaire

Il a été décidé que l'enquête parcellaire se déroule conjointement à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, en application de l'article R131-14 du Code de l'Expropriation.

Le foncier n'étant pas totalement maîtrisé par le maître de l'ouvrage pour la réalisation de ce projet, il s'avère nécessaire d'organiser une enquête parcellaire.

L'enquête parcellaire a pour but de procéder à la détermination des parcelles à acquérir ainsi qu'à la recherche des propriétaires, des titulaires des droits et autres intéressés. Au cours de cette enquête, les intéressés sont appelés à faire valoir leurs droits.

Concernant ce projet, il a été décidé de rendre cette enquête conjointe à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique. Ainsi cette enquête se déroule en même temps que l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Le dossier d'enquête parcellaire est établi conformément aux dispositions de l'article R131-3 et suivants du Code de l'Expropriation.

### 3. LISTE DES PIÈCES DU DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Le dossier est composé des pièces suivantes :

#### I / PRÉAMBULE : PRÉSENTATION DU PROJET ET DE L'ORGANISATION DU DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE

#### II / DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE :

- **Pièce A : Objets et cadre juridique de l'enquête publique**
- **Pièce B : Notice explicative**, contenant également
  - le plan de situation,
  - les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants,
  - l'appréciation sommaire des dépenses.
- **Pièce C : Plan général des travaux**

#### III / DOSSIER D'ENQUÊTE PARCELLAIRE :

- **Notice**
- **Etat parcellaire**
- **Plans parcellaires**