

Erreur : source de la référence non trouvée

GRENOBLE ALPES-MÉTROPOLE

SMTC

PROJET

EXTENSION DE LA LIGNE A DU TRAMWAY DE L'AGGLOMÉRATION GRENOBLOISE À PONT-DE-CLAIX- FLOTTIBULLE

Communes d'

ÉCHIROLLES,

et de

LE-PONT-DE-CLAIX

Enquête publique unique préalable

à la

Déclaration d'utilité publique du projet

- Arrêté préfectoral du 12 mai 2017 d'ouverture d'enquête publique unique concernant

a) le projet, et

b) l'enquête parcellaire en vue de délimiter la liste des terrains à exproprier

- Décision n° E17000143/38 du Tribunal administratif de Grenoble du 11 avril 2017

- Enquête du lundi 19 juin au jeudi 20 juillet 2017

- Pièces également constitutives de ce rapport :

I Procès-verbal de l'enquête (PV)	(07/08/17)	16 pages + 18 pages d'annexes
II Mémoire en réponse (MeR)	(29/08/17)	55 pages + 55 pages d'annexes
III Complément au MeR (MeRc)	(06/09/17)	7 pages + 12 pages d'annexes
IV Commentaires sur le Guide CERTU relatif aux TCSP		

CONCLUSIONS MOTIVÉES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

14 septembre 2017

1. Préambule :

1.1. Cadre de la procédure

Il s'agit d'une enquête unique préalable à la déclaration d'utilité publique d'un projet porté par le Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération grenobloise (« SMTC ») qui nécessite l'acquisition de parcelles privées. Cette enquête unique inclut donc l'enquête parcellaire portant sur la délimitation des parcelles à exproprier à défaut d'accord amiable.

Au terme de l'enquête, le commissaire enquêteur établit : i) un rapport d'enquête ; ii) un avis motivé sur l'emprise du projet ; iii) ses conclusions motivées sur le projet présenté et son intérêt.

1.2. Acronymes utilisés dans ce rapport

CE	Code de l'environnement ou commissaire enquêteur selon le contexte
CEREMA (ex CERTU)	Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement Etablissement qui a regroupé le 1/1/2014 des services préexistants, co-dirigé, avec d'autres, par des représentants l'Etat et des collectivités territoriales
CERTU	Fait référence à une brochure guide établie en 2002 pour l'évaluation des projets de TCSP, et maintenant disponible sur le site du CEREMA
DUP	Déclaration d'Utilité publique
Flottibulle	Centre aquatique « Flottibulle », à Pont-de-Claix – 83 cours Saint-André
<i>HBG</i>	<i>Standard 216 Histo Bus Grenoblois</i> Une association qui gère de vieux matériels de TC qui sont hébergés dans un bâtiment proche du terminal projeté et affecté par le projet.
MeR, MeRc	MeR = Mémoire en réponse au PV du commissaire enquêteur, daté du 28 août 2017. MeRc = Complément au MeR, daté du 06 septembre 2017, reçu le 07 septembre 2017
Métro	Grenoble Alpes Métropole (On utilise parfois « GAM »)
PdC	Commune de Le-Pont-de-Claix
PV, PV de synthèse	Vaut pour Procès-verbal de synthèse de l'enquête publique. Le document remis par le CE au porteur du projet et qui appelle un Mémoire en réponse (MeR)
TCSP	Transport en commun en site propre ; Voir à CERTU

2. Contexte et généralités concernant l'objet de l'enquête

[Note du CE : ce qui suit est un résumé des éléments développés dans le dossier d'enquête]

2.1. Les grandes lignes du projet

Le projet a été inscrit au SCoT du 21/12/2012 ainsi qu'un projet d'échanges multimodal à hauteur du Centre aquatique « Flottibulle », à Pont-de-Claix – 83 cours Saint-André.

Il s'agit de prolonger, sur environ 950 m, la ligne A du tramway de l'agglomération grenobloise depuis son terminal actuel à Échirolles jusqu'à proximité de « Flottibulle ». Le choix du trajet anticipe une future extension de la ligne E du tram en direction du sud et retient comme scénario économique que la halte ferroviaire de PdC sera déplacée de Le-Pont-de-Claix (« PdC ») à « Flottibulle » dès 2026.

L'objectif est de favoriser les déplacements entre le centre et le sud de l'agglomération grenobloise, incluant PdC et au-delà, via le centre d'Échirolles. Il s'agit aussi d'accompagner le développement des quartiers qui sont planifiés sur le sud d'Échirolles et le nord de PdC qui sont appelés à une profonde mutation incluant logements et activités.

L'enquête porte donc sur l'utilité publique du projet et sur la juste délimitation, au strict nécessaire pour atteindre le but poursuivi, des parties de propriétés à exproprier à défaut d'accord amiable.

Les atouts du projet :

- ☞ Offre compétitive par rapport à l'usage de véhicules privés,
- ☞ Nouvelles voies cyclables,
- ☞ Contribution au futur pôle d'échange multimodal « Flottibulle »,
- ☞ Desserte des quartiers « Grand Galet » (PdC) et « Village 2 » (Échirolles) classés prioritaires de la politique de la ville,
- ☞ Desserte de quartiers appelés à une profonde mutation,
- ☞ Faciliter les déplacements entre le quartier excentré « Grand Galet » et le centre de la commune.¹

2.2. Projet alternatif examiné et rejeté

On a évalué l'hypothèse consistant à prolonger la ligne Chronobus C3, pour qu'elle relie le site « Flottibulle » au centre de Grenoble, en suivant un itinéraire sensiblement équivalent.

- ☞ Nécessité de créer une voie routière réservée, venant s'ajouter sur une partie du tracé à la ligne du tram A ;
- ☞ Difficultés pour aménager l'infrastructure sur l'avenue du Général de Gaulle à Échirolles ;
- ☞ Capacité insuffisante ;
- ☞ Multiplication des points de correspondance contre un parcours sans changement ;
- ☞ Bilan de rentabilité défavorable.

¹ Le document ne précise pas de quelle commune il s'agit ? Grand Galet étant sur la commune de PdC, le texte vise à priori le centre de PdC, mais la ligne projetée n'apporte rien qui facilite ce parcours !

2.3. Coût et rentabilité « socio-économique » du projet

Sont comparées deux hypothèses : sans et avec le projet. Sont pris en compte, les dépenses d'investissement et de fonctionnement et les recettes directes ainsi que des « recettes fictives » (bénéfices sociétaux en matière d'économie de temps, de génération de gaz à effet de serre et de pollution...)

L'établissement d'un tel bilan est encadré par la réglementation.

Le bilan socio-économique retient comme hypothèses :

- Base de référence =
On maintient la ligne 64, et on draine des clients par une extension de la ligne 16 jusqu'à Flottibulle ;
- Projet =
On supprime la ligne 64, et on draine des clients par une extension de la ligne 16 jusqu'à Flottibulle ;
- Mise en service en 2019, durée d'exploitation = 30 ans
- Coût de l'investissement (différentiel net) = 30,5 M€₂₀₁₄
- Mise en service de la halte ferroviaire en 2025, avec comme effet bénéfique une hausse du trafic de 19,25% dès 2026 et jusqu'au terme de l'étude (2050)
- Taux d'actualisation monétaire = 4% jusqu'en 2048, puis 3,5% au-delà
- Des estimations du coût annuel d'exploitation (incluant les recettes de billetterie)
- Des estimations de recettes fictives (les bénéfices sociétaux)

Conclusions présentées, en substance :

« Pour un calcul portant jusqu'en 2050, et après analyses de sensibilités aux variations des paramètres (coûts plus élevés, recettes plus faibles), le TRI (taux de rentabilité interne) est supérieur [au plancher requis] et le seuil de rentabilité se situe aux environs de la 20^{ème} année d'exploitation »

3. Constats généraux sur l'aspect procédural

Information du public hors procédure d'enquête

Dans le mois précédent l'enquête, les maires des deux communes partenaires, ont organisé chacun dans leur commune une réunion publique d'information durant laquelle le SMTC a présenté tous les aspects du projet.

Composition du dossier

Les compositions des dossiers d'enquête DUP et d'enquête parcellaire me sont apparues conformes, quant au fond, aux exigences législatives et réglementaires.

J'ai souhaité qu'on ajoute au dossier d'enquête DUP un dossier très synthétique destiné au grand public, et permettant à ce dernier d'avoir une idée d'ensemble dans un laps de temps raisonnable.

Ce document a été parfaitement réalisé.

Le dossier de présentation du projet est excellent, comme on en reçoit rarement pour une enquête publique. Il est clair, concis, exhaustif, et agencé pour une lecture rapide.

Toutes les pièces administratives habituelles (avis de la DREAL, arrêté d'ouverture, projets d'annonces légales, affiche et certificat d'affichage, registre d'enquête... ; plans et état parcellaires) étaient bien là.

Déroulement de l'enquête

La publicité de l'enquête a été faite dans les règles, et bien au-delà du minimum imposé.

L'enquête a duré 31 jours et demi, du lundi 19 juin 2017 au jeudi 20 juillet 2017 à 12h30.

Durant toute cette période, les moyens prévus pour que le public puisse s'informer et remettre ses contributions ont été disponibles et opérationnels comme prévu et annoncé. Les moyens numériques requis par la réglementation ont été mis en place et ont été utilisés avec succès.

Cette enquête était ma première enquête dématérialisée. Sous réserve de confirmation lors de prochaines enquêtes, j'ai le sentiment que ce principe entraîne une amélioration qualitative et quantitative des contributions du public.

J'ai reçu les contributions de 20 personnes physiques et de trois personnes morales,

Terminaison du processus

La séquence « PV de synthèse / mémoire en réponse » s'est bien déroulée, dans des délais supérieurs aux délais réglementaires. Des reports de délais convenus entre les parties : En effet, les volumes de matière à traiter de part et d'autre étaient tels qu'il n'était pas envisageable de s'en tenir aux délais théoriques.

☞ *L'enquête s'est donc déroulée de façon totalement satisfaisante*

4. Évaluations du CE concernant l'utilité publique du projet

Je ne reprends que les points les plus emblématiques. Il y a également d'autres points de moindre importance à considérer dans le corps des chapitres 6 et 7 de mon rapport.

4.1. Pertinence de ce projet (décision politique)

Le projet a été lancé par le SMTC, pour utiliser au mieux une économie de 30 M€ faite dans la construction de la ligne E.

L'idée de ce projet remonte au moins à 2002. Il convenait de se demander si son contexte n'avait pas changé 15 ans plus tard à tel point qu'il faudrait remettre en cause son principe et sa priorité vis-à-vis d'autres projets de même ordre.

Certains contributeurs ont écrit avec plus ou moins de sous-entendus que ce projet ne pouvait s'expliquer que parce que le maire de Pont-de-Claix est également le président de la Métro.

J'ai largement exploré le positionnement relatif de ce projet, et le SMTC m'a fourni des réponses documentées à toutes mes interrogations.

- ☞ Que le maire de PdC soit aussi président de la Métro ne change rien au fait que les gisements fonciers les plus importants de l'Agglomération qui vont se développer se trouvent dans le sud, au sud d'Échirrolles et au nord de PdC, et au-delà dans le grand sud.
- ☞ Un seul autre projet concurrent à mes yeux, moins coûteux (10M€) aurait pu être décidé : le prolongement de la ligne E jusqu'à Stade Lesdiguières, mais j'ai compris que sa réalisation sera probablement décidée dans un très proche avenir.
- ☞ Les affirmations que certains des choix sont guidés par des intérêts politiques ou privés n'engagent que leurs auteurs.

☞ En synthèse, l'environnement du projet n'a pas changé au point que les arguments de sa rationalité soient devenus discutables pour l'une ou l'autre des raisons que j'ai soulevées.

4.2. Localisation du projet

En prenant connaissance du projet, je me suis interrogé sur la pertinence de la localisation ce projet, car je considérais que la clientèle potentielle habitant au sud de Flottibulle et le grand sud de l'Agglomération serait plus intéressée par continuer sa route vers le centre urbain dense, via la ligne C2 et verrait un intérêt prioritaire à ce que la ligne E soit prolongée.

Les chiffres de population par segment géographique qui m'ont été communiqués dans le MeRc en réponse à ma demande, sont convaincants : Le nouveau terminus de la ligne A est prévu au centre de ce qui deviendra une ville de 10.000 habitants, résidants à moins de 500 m du terminal ou de la station suivante.

Les chiffres de fréquentation avancés sont donc globalement crédibles, même si certains sont très discutables ; la halte ferroviaire qui est un facteur commun entre les deux scénarii de référence et de projet, n'apportera que 3% des passagers du tram A, contre les 19,25% retenus dans le dossier de projet.

☞ En synthèse, c'est bien sur l'avenue Charles de Gaulle qu'il faut positionner un système de TC de forte capacité.

4.3. Conception du projet

Le SMTC a opté pour le tram, associé à un pôle d'échange multimodal, destiné à satisfaire de multiples demandes diverses : correspondances avec des lignes de bus et le TER desservant le sud et le Grand sud (Pont-de Claix et au-delà : Varcès, Vizille...), garages pour cyclistes et automobilistes, système de dépose-minute...

Sur les 850 premiers mètres à partir du terminus « Denis Papin », le SMTC a exprimé tout son savoir-faire et conçu une ligne agréable et fonctionnelle (à quelques détails mineurs qui sont identifiés dans le corps du rapport).

Par contre les 150 derniers mètres sont loin de ressembler à l'idéal que peut souhaiter tout client potentiel de système de correspondance : le terminus du tram et le pôle d'échange qui lui est associé sont situés de part et d'autre de la voie ferrée qui marque une coupure sensible.

Le SMTC a étudié toutes les options avec SNCF Réseau et c'est finalement une solution de compromis peu attractive à mes yeux qui a été adoptée collégialement sous l'égide du préfet.

☞ J'ai demandé au SMTC pourquoi on avait opté pour le tram plutôt que pour une solution de navette routière à grande fréquence entre le pôle d'échange et le terminal actuel de tram à Denis Papin ; il m'a été répondu que la clientèle potentielle est très réticente dès lors qu'on lui propose d'emprunter deux segments distincts sur un même parcours.

☞ Je ne suis pas un expert de TC. Je me range derrière le SMTC, qui dispose de mesures sur son réseau et ceux des autres agglomérations françaises.

Les aménagements prévus pour traiter au mieux les conséquences de la présence de la voie ferrée en milieu du dispositif sont abordés ci-après.

4.4. Conséquences du maintien d'un passage à niveau

4.4.1. Sort réservé aux piétons

Puisque la localisation générale du terminus était dictée par la zone de chalandise, il fallait se résoudre à implanter le pôle d'échange multimodal et la station terminale de la ligne de part et d'autre de la voie ferrée au PN6, ce qui entraîne la nécessité de prendre en compte la sécurité des piétons et indirectement, des cyclistes.

Après avoir balayé toutes sortes de solutions, une décision collégiale (Préfet, SNCF Réseau, SMTC...) a opté pour une passerelle permettant aux piétons de passer d'un côté à l'autre de la voie en sécurité et pour l'injection des cyclistes dans le flot des voitures.

Par tout un système de barrières, les piétons ne peuvent faire autrement que d'escalader puis redescendre l'équivalent de deux étages pour passer du tram au pôle d'échange et inversement.

☞ Je ne partage en rien l'avis du SMTC qui écrit que ce cheminement « sera une ligne de désir » (sic)

☞ Je crois, c'est intuitif naturellement, que ce dénivellement deviendra un enjeu politique dans quelques années.

Les 1500 piétons (3000 passages) conduits quotidiennement à la passerelle feront part de leur ressenti.

☞ Pour toutes les raisons présentées par le SMTC
J'admets que cette passerelle est la seule solution pour le projet présenté et que tout le possible est prévu pour minimiser le risque au sol.

Recommandations.

☞ Je pense enfin qu'il faudra se préoccuper de sa sécurisation (éclairage, vidéosurveillance, si l'on veut que le public envisage de l'utiliser la nuit aux heures de moindre affluence.

☞ Il faut prévoir qu'un ascenseur soit en panne et se rappeler qu'il y aura des heures de pointe (retenons 1000 personnes/heure).

4.4.2. Sort réservé aux cyclistes traversant la voie ferrée au PN6

Plusieurs personnes ont critiqué le projet en ce qu'il ne respecte pas, au droit du PN6, la réglementation qui oblige à prévoir une piste cyclable séparée. Le SMTC a répondu qu'il a bien dû se résoudre à une solution de compromis, qui respecte l'esprit, sinon la lettre de l'article L228-2 du CE.

☞ La réponse du SMTC est parfaitement argumentée et me convient.

☞ Cette situation n'est pas une première. Elle existe aussi, par exemple, aux abords du terminal Louise Michel de la ligne E.

☞ Je considère qu'il faut se préserver de toute « réglementation aigüe » en général et ici tout particulièrement.
➔ Les aménagements prévus devraient obliger les automobilistes et cyclistes à se respecter mutuellement, y compris les idéologues de chaque bord.

4.4.3. Sort réservé à l'ensemble des usagers de la voie routière

J'ai calculé que 10 vélos et 180 VL/PL devront patienter six fois par jour aux heures de pointe, et il passe aujourd'hui 17 trains TER et 4 trains de fret. Quel sera le vécu au sein d'une file moyenne de 90 VL/PL et 5 cyclistes qui durera plusieurs minutes ?

La voie ferrée coupe Pont-de-Claix et il n'est prévu aucune étude en d'autres lieux que le PN6. Une étude concernant l'ensemble de l'Agglo va bien démarrer, mais aucun des PN visés par l'étude ne se trouve sur Pont-de-Claix. Les plus proches sont le PN5 (à Échirolles, rue Auguste Ferrier) et les PN13 et PN15 (à Gières).

Pour ce PN6, les études ont été faites : Un dénivellement tous modes coûtera 20M€, et il faudra aménager une rampe routière parallèlement à la voie ferrée, au sud du terminal de tram. Cet aménagement affectera la surface attribuée au pôle d'échange.

☞ Je crois, que ce PN6 deviendra un enjeu politique dans quelques années.
Les longues et interminables files d'attente ne pourront que se multiplier avec la création de navettes TER, ce qui se traduira par des doléances appuyées et répétées.

Recommandation : que le SMTC et GAM prennent le temps d'une dernière réflexion avant de graver dans le béton et le bitume la solution lourde présentée à l'enquête. Le stade de 10.000 habitants de la nouvelle ville habitants ne sera atteint que dans 20 ans.

Est-ce qu'on ne devrait pas opter pour une solution d'attente, flexible, pendant deux ou trois années, le temps de réunir les éléments d'un dossier plus complet (avantages et inconvénients du dénivellement, au sein de la Métro et au-delà, décision concernant la halte ferroviaire, calendrier de réalisation du plan prolongement de la ligne E...) ? Et l'on ferait peut-être l'économie d'une passerelle et des mécontentements qu'elle génèrera.

4.5. Précautions constructives

Je salue l'engagement du SMTC à édifier une passerelle qui réserve toute possibilité de développement de la voie ferrée : doublement et électrification.

Le SMTC a bien également confirmé que
« toutes les dispositions seront prises pour ne pas obérer la réalisation de la dénivellation tous modes du PN6, dont le coût a été estimé à 20M€₂₀₁₆, quelle que soit la date où la décision sera prise, si elle est prise. »

4.6. Évaluation socio-économique

4.6.1. Contribution du public

Un contributeur, manifestement informé sur la méthode utilisée, a largement travaillé sur le calcul socio-économique pour le critiquer. Il a conclu en demandant que le calcul soit refait, car pour lui, les résultats pourraient bien conduire au rejet du projet.

☞ Les explications du SMTC montrant les erreurs faites par ce contributeur m'ont convaincu.

MAIS, si la démonstration du contributeur n'est pas bonne, la faute en incombe au moins en partie à un manque de contenu du dossier : la description des situations sans (référence) et avec le projet y est trop floue.

4.6.2. Questions du Commissaire-enquêteur

J'ai ressenti également le besoin de demander des clarifications sur cette partie du dossier.

- La formulation des hypothèses et la terminologie utilisée (« anciens clients, « nouveaux clients » ...) n'étaient pas très explicites. Il était donc difficile de comprendre le raisonnement, et par conséquent d'adhérer aux conclusions présentées.
- J'ai posé de nombreuses questions touchant à la méthode, aux réflexions et aux valeurs entrant dans les calculs. Le SMTC a répondu avec soin à toutes mes interrogations.

Je remercie le SMTC pour avoir répondu avec soin à quasiment toutes mes questions et pour la totale transparence de son travail.

Ce qui suit collecte synthétiquement mes points d'accord et de désaccord avec le SMTC. Le lecteur devra consulter le corps de mon rapport pour y trouver les explications et d'autres points, moins importants qui ne sont pas repris ci-dessous.

a- Estimation des fréquentations

☞ Les définitions des scénarii (de référence, de projet) m'ont été expliquées. Elles sont bien adaptées.

☞ Les segmentations des clientèles par zone géographique m'ont été documentées. Les flux globaux retenus pour le calcul sont bien justifiés, pour la plupart, Mais une divergence notable existe qui est commentée ci-après.

☞ La ligne A ne sera alimentée par la halte ferroviaire que de façon très marginale (3% de la clientèle totale, alors que le calcul de projet retient 19,25%)

☞ La clientèle utilisant le TER et la halte ferroviaire sera peu intéressée par la ligne A (20% seulement)

☞ Les valeurs me paraissent cohérentes, sauf en ce qui concerne l'impact de la mise en service de la halte ferroviaire qui me paraît surestimé, sur la base du mémoire en réponse.

b- Montant des dépenses réelles et ratios en résultant

J'ai considéré qu'il y avait des montants oubliés du côté des dépenses, ce qui conduit mécaniquement à des ratios optimistes à mes yeux. J'ai donc demandé des corrections.

☞ Tests de sensibilité (variations des recettes et des dépenses)

J'ai demandé des tests plus durs.

☞ Toutes les évaluations produites (-20% en économie de temps, +20% en investissement, -20% en fréquentation) conduisent séparément à des ratios acceptables.

☞ Prise en compte d'investissements de maintenance.

Aucune dépense n'était prévue.

Le SMTC a accepté d'en prévoir, qui ont un effet marginal sur les ratios économiques.

Sur la base du contenu du guide Certu (voir par ailleurs), je les trouve bien modestes ; j'ai fait d'autres calculs, mais leurs effets sur les ratios restent modérés.

☞ La prise en compte d'investissements qui seront probablement nécessaires pour maintenir constante la qualité de service, ne remet pas en cause la conclusion du calcul socio-économique.

c- Imputation de dépenses fictives et ratios en résultant

J'ai considéré et considère toujours que si le calcul intègre des recettes de clientèles qui sont la conséquence d'investissements publics faits par d'autres collectivités, il était juste de faire apparaître dans les calculs des « dépenses fictives d'investissement » proratisées. Concrètement, si la halte ferroviaire coûte 100, je considère qu'il faudrait faire apparaître 20 dans la colonne des dépenses (car 1/5 des utilisateurs de cette gare le font en correspondance avec la ligne A)

Le SMTC explique qu'il s'est conformé au Guide CERTU, et y lit qu'il n'a pas à faire ainsi. J'ai lu ce même guide avec soin et mes conclusions sont différentes. Une longue argumentation se trouve dans mon rapport.

☞ En définitive, je pense que :

- L'évaluation socio-économique n'est qu'un moyen de présentation documentant certains aspects de la décision proposée, qui s'ajoute à d'autres,
- Le guide CERTU n'est pas un carcan, mais un outil destiné à ceux qui doivent présenter un projet de TCSP,
- L'évaluation socio-économique vise à caractériser, autant que faire se peut, comment la société (c'est-à-dire le contribuable et son environnement naturel) fait un investissement « rentable » (coûts vs recettes). On inclut, dans le calcul, des recettes fictives (les tiers font des économies), et des dépenses fictives (les tiers sont pénalisés)
- Le calcul économique établit un bilan coûts / avantages pour la collectivité.
- Une évaluation socio-économique est difficile et forcément contestable,
- La halte ferroviaire ne sera déplacée que pour traiter des besoins propres à l'Agglo, dont le SMTC n'est qu'une composante opérationnelle ; ce n'est pas un élément externe hors de contrôle (au sens du guide CERTU) ; et son financement doit être comptabilisé, car le seul bénéficiaire de cet investissement d'argent public « tiers » est la population de l'Agglo ;
- Il ne faut pas trop faire dire au guide CERTU, car on l'utilise ici en dehors de son champ d'application qui est les grands systèmes, à l'échelle d'une agglomération (une ligne complète de tram étant le minimum pertinent).

☞ Si j'avais eu à faire l'évaluation économique, j'aurais intégré des dépenses fictives d'argent public, faites par ou à la demande de l'Agglo, qui entraînent des recettes pour le projet d'extension de la ligne A.

4.7. Enquête parcellaire

Je remets séparément un avis motivé détaillé, et n'en reprends ici que l'essentiel, pour les besoins de mon appréciation sur l'utilité publique du projet

- ☞ L'enquête parcellaire s'est parfaitement déroulée conformément à la réglementation.
- ☞ Je considère que les surfaces prélevées correspondent bien au strict nécessaire pour la réalisation du projet.

5. Conclusion

Pour tout ce qui précède, et au motif principal que les aspects positifs l'emportent de loin sur les aspects négatifs s'agissant de l'utilité publique, et donc qu'il y a bien en définitive une utilité publique à la réalisation de ce projet, je remets un :

avis favorable au projet

Assorti des **recommandations**
qui apparaissent sous ce titre dans ce qui précède.

Fait le 14 septembre 2017,

Le Commissaire enquêteur

G.BARILLIER