



TISSEO COLLECTIVITES

Projet Toulouse Aerospace Express - Connexion ligne B

Atelier citoyen

Sept Deniers-Stade Toulousain – Boulevard de Suisse-Ponts Jumeaux

15 novembre 2018

- > La rencontre a duré 2h15
- > Diaporama projeté en annexe.

Intervenants

Maitrise d'ouvrage (MOA)

- **Vincent GEORJON** - Tisséo Collectivités
- **Jean-Jacques LAPORTE** - Tisséo Ingénierie
- **Julien HENIQUE** - Toulouse Métropole
- **Céline COHEN** – Toulouse Métropole

Animation de la réunion (AMO concertation de Tisséo Collectivités)

- **David PROTHAIS** – Pont-Neuf (avec Sofia ALIAMET en appui)

Autres participants de la maîtrise d'ouvrage

- **Antoine GAVALAND**, Tisséo Collectivités
- **Julien ANDRIEUX**, Tisséo Ingénierie
- **Aloïs BLANQUART**, Tisséo Ingénierie
- **Saïd FOUAH**, Tisséo Ingénierie
- **Bruno RIVAULT**, Tisséo Ingénierie

Participants

- Voir annexe

Documentation disponible

- Le diaporama présenté en séance (voir annexe)

Déroulement de la réunion

Ouverture

1. Point de contexte
2. Présentation des stations
3. Recueil des observations
4. Conclusion



Ouverture

David PROTHAIS, Pont-Neuf, introduit la réunion. Il commence par se présenter, en précisant qu'il est membre, avec Sofia ALIAMET, du groupement Pont-Neuf, chargé d'accompagner Tisséo Collectivités dans la poursuite de la concertation autour des opérations Toulouse Aerospace Express et connexion Ligne B.

Avant de démarrer la rencontre, il souligne quelques principes de fonctionnement de l'atelier :

- Faire preuve de bienveillance : le sujet peut entraîner des divergences, mais les discussions doivent se dérouler dans un climat serein. Les participants sont invités à accepter la différence de points de vue.
- Respecter les principes d'organisation de cet atelier citoyen, et son déroulé
- Respecter les temps de parole. David PROTHAIS invite les citoyens à s'exprimer de manière claire et concise, afin que chacun puisse participer, et que les délais annoncés pour l'atelier soient respectés.

David PROTHAIS pose à la salle deux questions :

- 1- Est-ce que les participants avaient entendu parler du projet de 3^e ligne de métro avant d'être conviés à l'atelier ?
- 2- Est-ce que certains d'entre eux avaient déjà participé à des rencontres organisées dans les temps de concertation précédents ?

L'ensemble des participants avait entendu parler du projet de 3^e ligne de métro. Environ 1/3 de participants avaient déjà participé à des rencontres organisées dans le cadre de concertations précédentes.

David PROTHAIS précise les objectifs des ateliers citoyens. Ces derniers visent à enrichir le projet de 3^e ligne de métro, avant que celui-ci n'entre dans une nouvelle phase en 2019 : l'enquête publique. Le dépôt du dossier d'enquête publique va se faire en début d'année 2019, et certaines remarques issues des ateliers citoyens y seront intégrées.

Il indique que le projet s'inscrit sur un temps long, environ 10 ans pour une ligne de métro. Il rappelle qu'un débat public s'est tenu en 2016, et a mis en discussion l'opportunité du projet et son tracé. En 2017, s'est ouverte une nouvelle phase de concertation portant sur l'expérience voyageurs. Le tracé définitif de la 3^e ligne de métro a été validé en comité syndical en juillet 2018.

L'atelier de ce soir porte sur l'insertion urbaine de deux stations : Sept Deniers-Stade Toulousain & Boulevard de Suisse-Ponts Jumeaux.

David PROTHAIS souligne que la maîtrise d'ouvrage sait qu'il existe des oppositions sur le positionnement de certaines stations. Il rappelle que ces positions ont été entendues, et seront consignés dans le bilan du dialogue territorial. Le garant de la concertation en est également informé.

Il indique ensuite le déroulé de la rencontre :

- 1) Point de contexte
- 2) Présentation des stations
- 3) Recueil des observations
- 4) Conclusion

Il présente les intervenants de la maîtrise d'ouvrage :

- **Vincent GEORJON, de Tisséo Collectivités**, autorité organisatrice des transports, entité chef d'orchestre du projet
- **Jean-Jacques LAPORTE de Tisséo Ingénierie**, entité qui gère les infrastructures du projet (construction des stations),
- **Julien HENIQUE de Toulouse Métropole**, entité qui porte les opérations d'accompagnement / d'aménagement et de financement autour du projet

1. Point de contexte

(Cf. diaporama en annexe)

Vincent GEORJON, Tisséo Collectivités rappelle que le projet soumis à enquête publique porte sur :

- L'opération Toulouse Aerospace Express, composée de la 3^e ligne de métro et de la Ligne Aéroport Express, qui consiste à assurer une desserte rapide vers l'aéroport depuis Jean Maga. La LAE réutilisera la ligne de tramway existante (T2) ;
- La connexion Ligne B : l'extension de la ligne B au sud, pour relier la 3^e ligne de métro à la ligne B dans le secteur de Labège.

La 3^e ligne de métro fait 27 km au total, la somme de la longueur de la ligne A + ligne B.

Les lignes A et B avaient vocation à desservir le centre-ville, les universités, les quartiers et faubourgs denses. La 3^e ligne a des objectifs différents présentés dans le Projet Mobilités. Elle vise à desservir les grandes zones d'emploi, dans un territoire plus large.

21 stations sont prévues pour la 3^e ligne de métro. Les distances entre stations sont supérieures à ce qui existe aujourd'hui pour les lignes A et B.

L'insertion du métro se fera en souterrain dans Toulouse, en aérien, en viaduc et en souterrain dans le secteur Ouest : à Blagnac, la ligne sera aérienne, puis de nouveau en souterrain à Colomiers. Dans le secteur des Sept Deniers, l'insertion se fera en souterrain.

Il est prévu pour la 3^e ligne de métro, une fréquentation de 200 000 voyageurs / jour.

La mise en service de la 3^e ligne est prévue pour 2025.

Vincent GEORJON précise les objectifs du projet en lien avec le Projet Mobilités :

- Desservir les pôles d'emplois et d'économie au niveau de la zone aéroportuaire, au sud-est avec Montaudran & Labège, ainsi qu'au nord.
- Le métro est une solution pour augmenter la capacité de transport. Toulouse accueille 15 000 nouveaux habitants chaque année. Cela représentera près de 500 000 voyageurs quotidiens supplémentaires dans 10 ans. Il faut donc trouver des capacités de mobilité supplémentaires pour ces nouveaux arrivants tous modes de transports confondus.
- Mailler un grand territoire. Les trajets domicile-travail sont les plus longs de la mobilité quotidienne. La 3^e ligne est un projet de territoire, pour desservir aussi le nord de l'aire urbaine quasiment jusqu'à Montauban, l'ouest jusqu'à l'Isle Jourdain, et le sud-est jusqu'au Lauraguet.

La 3^e ligne de métro comprendra 5 connexions ferroviaires : Colomiers, La Vache Gare, Montaudran, Labège-La Cadène et Matabiau. A titre de comparaison, **Vincent GEORJON** rappelle que la Ligne B ne comporte qu'une connexion avec le ferroviaire à Saint-Agne, et que la Ligne A en comporte deux à Arènes et Gare Matabiau.

La 3^e ligne comprend aussi des connexions avec le tramway. S'agissant des bus, des connexions sont prévues à quasiment toutes les stations.

Enfin, la 3^e ligne comprend également 4 connexions aux autres lignes de métro : La Vache Gare, Matabiau, François Verdier et Institut National Polytechnique de Toulouse.

Vincent GEORJON présente les étapes de la vie du projet de 3^e ligne de métro : 10 ans environ pour un tel projet :

- 2015 : Au départ du projet, existaient 3 grands invariants : la zone aéronautique, la zone de Matabiau, et la zone économique située dans le sud-est de l'agglomération. Différents itinéraires ont ensuite été affinés, et un itinéraire de référence a émergé fin 2015.



COMPTE - RENDU

- 2016 : L'itinéraire de référence a été soumis à un débat public,
- 2017 : Réalisation d'études complémentaires sur le projet, et étude des propositions alternatives de tracé qui avaient émergé à l'issue du débat public : tracé par le centre et alternative ferroviaire.

Le Conseil scientifique, en charge de vérifier la complétude et la pertinence des études menées par Tisséo Collectivités, a donné son avis sur les alternatives évoquées précédemment mais aussi sur des variantes de desserte de l'aéroport. Toutes les études relatives à ces sujets ont été finalisées au printemps 2018.

Le tracé qui sera soumis à l'enquête publique a été adopté à l'été 2018.

La prochaine étape du projet est l'enquête publique. Le dossier d'enquête publique, déposé en début d'année 2019, va être complété et enrichi grâce aux remarques et observations recueillies lors des ateliers de concertation.

L'enquête publique est prévue à l'été 2019. S'ensuivra la déclaration d'utilité publique (DUP), qui permettra le lancement des travaux en 2021.

Vincent GEORJON rappelle les étapes de la concertation qu'a connu le projet :

- Le projet initial, a été soumis au débat public en 2016. Toutes les recommandations de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) ont été suivies. [Le site du débat public](#) est encore disponible et chacun peut consulter les études, dossiers, et le bilan du débat.
- A la suite du débat, un conseil scientifique a été mis en place pour superviser et suivre les études des alternatives, afin de vérifier que ces dernières soient complètes et le plus objectives possible.
- En 2017, a eu lieu une nouvelle phase d'information-participation sur l'expérience voyageurs. Le maître d'ouvrage a présenté le projet au public et a réfléchi aux conditions de mise en œuvre, pour améliorer l'expérience des voyageurs : que faire pour qu'ils aient un « très bon souvenir » de leur voyage en métro ? Cette phase d'information-participation a permis d'élaborer la « Charte expérience voyageurs »
- Les études alternatives et complémentaires ont permis d'ajuster le tracé de la 3^e ligne de métro. La station de Fondeyre a notamment été réinsérée.
- Aujourd'hui, le projet est dans une nouvelle phase de participation du public, qui porte sur l'insertion urbaine des stations, et qui vise à enrichir le projet TAE, avant le dépôt du dossier d'enquête publique.

David PROTHAIS donne ensuite la parole à **M. LAPORTE, Tisséo Ingénierie** et **M. HENIQUE Toulouse Métropole** pour la présentation des stations.

Il indique aux participants que ces derniers disposeront des visuels présents sur la présentation, puisque celle-ci leur sera envoyée avec le compte rendu.

2. Présentation des stations et de leurs enjeux d'insertion

Jean-Jacques LAPORTE, Tisséo Ingénierie introduit sa présentation. Il rappelle que le dispositif qui permet d'aboutir à un tel projet comporte de nombreuses études préliminaires, pour atteindre la « Déclaration d'Utilité Publique » qui est la finalité de la première phase des études pré-opérationnelles. Avec l'enquête publique en 2019, les services de l'Etat auront à se prononcer sur l'intérêt pour le public du projet de 3^e ligne, à travers la Déclaration d'Utilité Publique.

Jean-Jacques LAPORTE indique qu'en matière de réalisation d'études, le maître d'ouvrage en est à la moitié du délai nécessaire. Des fuseaux ont été définis, des études préliminaires ont permis d'aboutir au projet tel que présenté au débat public, puis de nouvelles études complémentaires ont été menées, qui permettent d'aboutir au projet tel que présenté lors de l'atelier.



COMPTE - RENDU

Aujourd'hui, le projet entre dans des phases d'avant-projet avec de plus en plus de présence sur le terrain (actions de reconnaissance, analyse de la qualité des sols, du bâti...), qui vont aller jusqu'aux études de définition dans le projet.

La déclaration d'utilité publique intervient avant que le processus d'études ne soit complètement terminé. Ce processus long (entre 4 à 5 ans), n'est pas nécessairement fréquent sur d'autres types de projets.

Jean-Jacques LAPORTE invite ainsi les participants à ne pas être surpris, si des réponses précises ne peuvent être apportées sur certains points spécifiques.

1^{ère} station : Sept Deniers- Stade Toulousain

Julien HENIQUE, Toulouse Métropole, présente la localisation de la station : elle se situe en bordure du chemin des Sept Deniers, au sud du carrefour avec la rue des Troènes, sur une parcelle qui appartient au TOAC.

Cette station s'insère dans un réseau de bus existants à proximité, qui sera à adapter au moment de la mise en service du métro, pour renforcer le maillage du quartier et les interconnexions.

Le réseau cyclable existant sera également renforcé, pour permettre un accès à vélo et à pied sécurisé à la station.

Jean-Jacques LAPORTE, Tisséo Ingénierie, précise certains aspects techniques. Le métro passera en tunnel, à une profondeur entre 10 et 15 mètres sous le sol naturel. Les travaux se feront avec un tunnelier : seuls les stations et les puits d'accès pour les secours seront visibles. Les puits d'accès répondent à une obligation réglementaire, dès que la distance entre deux stations dépasse 800 mètres, pour faciliter l'arrivée des secours en cas d'incident.

La station a une particularité, elle se situe dans une zone PPRI (Plan de Prévention des Risques et Inondations). Le maître d'ouvrage doit s'assurer que le fonctionnement de la station ne sera pas perturbé par des inondations.

Jean-Jacques LAPORTE présente le fonctionnement de la station, relativement « classique » par rapport à l'existant : elle comprendra un niveau de quai (-3). Pour rentrer dans le métro, un niveau intermédiaire (salle des billets), et un local technique (ventilation, éclairage...) en sous-sol, non visible.

Julien HENIQUE précise le principe d'implantation de la station. Elle comprendra un parking relais : un P+R afin que les automobilistes puissent déposer leur véhicule, pour permettre le rabattement des habitants du nord.

Figureront également dans la station : un espace de dépose-reprise, des stationnements vélos « simples » de type arceaux, et des stationnements vélos sécurisés pour permettre aux personnes de laisser leurs vélos toute la nuit de manière sécurisée.

Les lignes de bus seront réorganisées pour permettre une interconnexion avec le métro et favoriser ainsi l'intermodalité.

Le chemin des Sept Deniers sera mis à double-sens jusqu'au niveau de la station pour permettre la circulation et l'accès jusqu'au parking-relais.

2^{ème} station : Boulevard de Suisse – Ponts Jumeaux

Jean-Jacques LAPORTE, précise les principes d'aménagements. La station Boulevard de Suisse-Ponts Jumeaux est une station enterrée, sur un principe équivalent à celui de la station Sept Deniers-



COMPTE - RENDU

Stade Toulousain. Elle se situe également dans une zone PPRI. Figureront dans la station deux ascenseurs pour amener à la salle des billets, mais aussi des escaliers mécaniques (à l'identique des 7 Deniers).

Julien HENIQUE, précise que comme la station Sept Deniers-Stade Toulousain, la station Boulevard de Suisse-Ponts Jumeaux s'insère dans un réseau de bus et un réseau cyclable qui seront amenés à évoluer.

Actuellement, la ligne 15 (Fondeyre-Jeanne d'Arc), passe à proximité de la station. Il existe également un projet de Linéo 10 qui permettra une connexion et une correspondance forte entre le métro et le réseau de bus.

S'agissant du réseau cyclable, **Julien HENIQUE** indique que celui-ci n'existe actuellement pas, mais est bien identifié au Schéma directeur cyclable de la Métropole. Ce schéma vise à identifier les « points durs » à supprimer, pour favoriser l'usage du vélo.

Concernant les principes d'insertion urbaine de la station, **Julien HENIQUE** indique que la station se situe sur la parcelle où se trouve aujourd'hui la Maison de la Peinture.

Un parvis sera aménagé pour donner de l'aération au boulevard de Suisse. La station de métro pourrait servir de « catalyseur » pour une nouvelle dynamique urbaine qui va s'engager avec les quartiers Ponts-Jumeaux, Canal Latéral... La station permettra ainsi de créer un nouveau cœur de quartier.

Un accès à vélo sécurisé est prévu aux abords de la station : des arceaux vélo, et des abris sécurisés seront installés et un système de dépose-reprise est aussi prévu.

Les lignes de bus existantes seront réorganisées.

→ Echanges avec la salle

David PROTHAIS, Pont-Neuf, indique au préalable, que les visuels seront distribués lors du travail en groupes. Il rappelle que les participants vont être invités faire part de leurs observations sur les sujets liés à l'insertion des stations.

Philippe DEBOSQUE, Comité de quartier Ginestous indique qu'un parking relais a été ajouté à la station Sept Deniers. Selon lui, il existe déjà à l'heure actuelle de nombreux parkings dans le secteur qui pourraient être utilisés, par exemple celui sur le terminus du L1. Il ne comprend pas la destruction des espaces verts que pourrait générer la création du P+R.

Martine ALARCON, Association « 7 animés », demande ce qui justifie l'emplacement de la station Sept Deniers.

Thierry RENAUX, habitant du quartier Sept Deniers affirme qu'il n'y a pas eu d'atelier citoyen pour débattre de la localisation de la station. Selon lui, la méthode consistant à venir présenter les principes d'insertion des stations est un peu « gênante ». Il demande à qui est destinée la station Sept Deniers-Stade Toulousain. Il souhaite savoir qui sont les personnes qui prendront les transports, et d'où viennent-ils. Selon lui, si la station est destinée aux habitants du quartier, il faudrait une station davantage située dans le cœur de quartier.

A l'inverse, si elle est destinée aux habitants du nord de Toulouse, la station devrait se situer davantage au nord. Il affirme enfin que le choix de construire un parking, n'est plus dans « l'air du temps ». L'objectif du projet devrait être de diminuer la part de la voiture, afin de lutter contre l'encombrement routier.

Bernard, habitant des Sept Deniers, s'interroge sur l'emplacement de la station Sept Deniers et demande à qui la station est-elle destinée. Il craint que les gens ne viennent se garer dans le secteur pour se rendre à l'aéroport via la 3^e ligne de métro.

Jean-Jacques LAPORTE, Tisséo Ingénierie précise les éléments de réponse suivants :

- Lors du débat public en 2016, le tracé de la 3^e ligne a été discuté. Des alternatives de tracé ont été étudiées à l'issue du débat. Le conseil scientifique a rendu des avis sur des tracés alternatifs.

- S'agissant de la localisation de la station, elle avait été préalablement positionnée sur un espace vert. Certains citoyens ont reproché au maître d'ouvrage cet emplacement. La maîtrise d'ouvrage a alors étudié d'autres possibilités, et s'est rapproché du CE d'Airbus pour étudier la possibilité de disposer du foncier disponible sur le terrain du TOAC.

- La station vise à desservir différents types de population :

- Les citoyens qui utilisent les installations sportives : le stade Toulousain engendre beaucoup de déplacements, cela représente 500 000 visiteurs par an. Le CE d'Airbus reçoit également beaucoup de visiteurs.
- La position de Sept Deniers attire un bassin versant au nord, il y a d'ailleurs des gens du Ginestous qui participent à la rencontre de ce soir. Les habitants du nord de l'aire urbaine rentrent entre autres par le secteur de Sept Deniers.
- La population locale, qui va utiliser la ligne

Concernant l'installation d'un parking relais, **Jean-Jacques LAPORTE** indique que la politique de transports évolue à l'heure actuelle. On oppose plus les différents modes de transport, mais on les combine. Les citoyens ont généralement plusieurs modes de transport dans la journée, le mois ou l'année: modes actifs (piétons, vélos), modes de transports publics (bus, métro, tramway), voitures... Il faut s'assurer d'une complémentarité entre ces modes.

Un participant indique que 80% des gens prennent le même mode de transport pendant la semaine, mais que durant les week-ends seulement ces modes de transport sont modifiés.

Un citoyen indique que la question posée était « Pourquoi un parking supplémentaire ? »

Jean-Jacques LAPORTE, Tisséo Ingénierie indique que si l'on considère les études techniques, les gens n'utilisent pas les mêmes modes de transport tous les jours de la semaine.

Vincent GEORJON, Tisséo Collectivités précise que des parkings existent bien dans le secteur, mais qu'ils ne sont pas à proximité immédiate de la station.

Il souligne que la maîtrise d'ouvrage a entendu à plusieurs reprises la position du Comité de quartier Sept Deniers et du collectif Job, et de ceux qui sont d'accord avec cette position. Des échanges ont eu lieu avec les associations et citoyens.

Des participants indiquent qu'ils ne sont pas tous membres des associations, mais qu'ils souhaitent être entendus comme habitants.

David PROTHAIS, propose que le maître d'ouvrage puisse compléter sa réponse, avant de redonner la parole aux citoyens.

Vincent GEORJON, Tisséo Collectivités, précise qu'une partie des parkings existants dans le secteur ne sont pas à proximité immédiate de la station.

Il précise que l'objectif de la station vise à desservir les habitants du quartier, mais pas uniquement. La station doit être également accessible aux habitants qui vivent au nord de l'A621 (Ginestous, Fenouillet, Blagnac)

Des critères techniques ont conduit au choix du positionnement de la station : le dépôt métro (site de maintenance et remisage) doit être positionné au milieu de la ligne. Le site retenu pour l'emplacement

du site maintenance est au nord de l'A621. La station doit par conséquent se situer dans ce secteur, afin d'éviter d'avoir un raccordement entre le dépôt et la ligne de métro trop long. L'autre option : mettre le site de dépôt en terminus était très contraignante d'un point de vue technique et financier.

Les choix du positionnement de la station sont ainsi dictés par le choix du maillage d'un grand territoire, mais aussi de contraintes techniques.

Vincent HAURMEU, habitant du quartier Boulevard de Suisse-Ponts Jumeaux affirme être très content que son quartier soit desservi. Il demande des précisions sur le Linéo 10 qui va desservir le secteur, et souhaite savoir d'où viendront les gens qui utiliseront le Linéo 10.

Gérard COULON, Comité de quartier Ponts-Jumeaux, et habitant du Boulevard de Suisse précise que le quartier est actuellement très urbanisé. Il s'agit d'un secteur en plein devenir qui risque d'attirer de nombreux nouveaux habitants et qui est actuellement très convoité par les promoteurs immobiliers.

Il affirme que l'insertion des stations de métro pourra jouer un rôle majeur dans la redéfinition de l'avenir de ces quartiers. Il souligne l'importance d'avoir une cohérence entre le projet de 3^e ligne avec les projets urbains tels que Cœurs de quartier.

Selon lui, il faut aussi partager entre les différents quartiers la répartition des voitures.

Chlotilde, habitante des Sept Deniers indique que lors du débat public, la station Sept Deniers était située proche de Job. Selon elle, le débat n'a pas eu lieu sur l'emplacement de la station. Concernant le conseil scientifique, elle souligne que son président M. Vandervoorde a récemment démissionné, et s'interroge sur les bases des décisions prises par la maîtrise d'ouvrage.

Martine ALARCON rappelle que le stade Toulousain s'était lui-même positionné pour un stationnement plutôt aux alentours de Job, pour gérer les flux de sécurité.

Céline COHEN, Toulouse Métropole indique qu'il est aujourd'hui prévu une mise en service du Linéo 10 à horizon 2020, qui démarre à Fenouillet, qui passe par Saint-Alban, la Vache. Il est prévu, dans les études menées, que ce Linéo 10 continue son trajet pour desservir le Boulevard de Suisse et continuer vers le centre-ville.

A propos de la démission de M. Vandervoorde, **Vincent GEORJON, Tisséo Collectivités** indique que ce dernier s'est lui-même exprimé à ce sujet, en affirmant avoir démissionné pour éviter toute polémique. Le Président du Conseil Scientifique, comme le maître d'ouvrage, estiment qu'il n'y a pas de conflit d'intérêt. Les soupçons de conflits d'intérêt portaient sur le choix de la maîtrise d'œuvre pour la réalisation du métro (étape à venir), et en aucun cas sur les études alternatives (étapes passées).

Vincent GEORJON rappelle que les avis exprimés par le Conseil Scientifique ont été approuvés à l'unanimité de ses membres. Il invite à consulter le communiqué de presse de Tisséo Collectivités publié à ce sujet.

Vincent GEORJON indique que Jean-Claude Ruyschaert, garant de ce fait, est en phase avec ce qui vient d'être dit.

Sur l'insertion urbaine, **Julien HENIQUE, Toulouse métropole** affirme qu'il est important d'avoir une cohérence entre les projets mobilités et urbanisme. Des études ont été précédemment menées, sans véritablement tenir compte du projet de 3^e ligne de métro. De nouvelles études complémentaires vont être menées pour étudier la mise en comptabilité des projets mobilité et urbanisme. Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) sera révisé au cours des prochaines années, pour indiquer quels sont les projets d'aménagements urbains autour des futures stations de métro : renouvellement du quartier, accueil d'équipements complémentaires.... Ces études se feront à partir de diagnostic, et feront l'objet de concertation.

Sur le positionnement de la station aux abords du stade, **Vincent GEORJON**, indique qu'il faut éviter d'avoir des stations qui soient situées au pied des infrastructures sportives, car cela génère des flux de



voyageurs conséquents. Néanmoins, la station est actuellement située à 300 m du Stade Toulousain, distance convenable du Stade Toulousain.

David PROTHAIS invite les participants à passer à l'étape du travail en groupes. Il précise, qu'il y aura un nouveau temps de plénière pour que les participants puissent partager leurs observations. Il indique aussi que les représentants du maître d'ouvrage seront à disposition, lors du travail en groupes, pour répondre aux questions des participants.

Marcel MARTIN, Président du Comité de quartier Sept Deniers, fait part de sa surprise l'atelier de ce soir vise à faire s'exprimer les gens de Boulevard de Suisse-Ponts Jumeaux et de la Station Sept Deniers-Stade Toulousain, deux stations qui n'ont pas les mêmes enjeux.

Il demande la tenue d'une réunion publique spécifique pour la station Sept Deniers, ainsi que pour la station Ponts-Jumeaux. Il précise que 12 000 personnes vivent dans le quartier Ponts-Jumeaux, et près de 8 500 dans le quartier Sept Deniers. Selon lui, l'atelier n'est pas conforme à « l'esprit de la concertation ».

Enfin, il rappelle que la station Sept Deniers est rebaptisée « Sept Deniers-Stade Toulousain », et que selon lui, il s'agit d'une station pour desservir le stade toulousain.

Une participante, précisant être cycliste, indique que la passerelle entre Ponts Jumeaux – Sept Deniers est précisée comme étant fixe, alors qu'elle devrait être en pointillé. Il s'agit, selon elle, d'une passerelle piétonne ouverte 5 à 6 fois / an selon les matches du Stade Toulousain, et non ouverte à l'année. Elle souhaiterait que le schéma soit complété et modifié sur la présentation PowerPoint.

Marcel MARTIN indique qu'à la station Sept Deniers, il y a une gare routière, alors que cela n'a pas été évoquée à l'oral (A noter : elle figure dans le schéma).

David PROTHAIS indique que la méthode présentée ce soir a des défauts, elle est dans un format contraint, mais vise à recueillir la parole des citoyens, et les observations quant à l'insertion urbaine des stations. D'autres temps d'échanges seront organisés par la suite.

3. Recueil des observations

David PROTHAIS, Pont-Neuf, invite les participants à se lever, puis à s'asseoir à la table de leurs choix, chacune traitant d'une station particulière.

Puis les participants sont invités à exprimer leurs avis/questions/suggestions sur les sujets suivants, via une grille d'observations :

- Modalités d'accès des piétons à la station
- Modalités d'accès Bus (emplacement des arrêts, desserte ligne de bus, etc.)
- Modalités d'accès et stationnement vélo
- Modalités d'accès en voiture (localisation stationnement, dépose-reprise, etc.)
- La sécurité autour de la station
- La signalétique
- Les services (commerces, équipements, etc.) autour de la station
- L'animation du nouvel espace public autour de la station (aménagement paysagers, mobilier, animation de l'espace public, etc.)
- Nom de la station

Station Boulevard de Suisse-Ponts Jumeaux

Table 1

➔ **Les observations recueillies**

Sujets	
Modalités d'accès des piétons à la station	<ul style="list-style-type: none"> - Agrandissement des trottoirs actuellement très étroits sur le Boulevard de Suisse. - Revoir l'aménagement des carrefours pour sécuriser les passages piétons - Prévoir des passages souterrains pour les piétons afin d'accéder à la station - Revoir l'éclairage du boulevard
Modalités d'accès Bus (emplacement des arrêts, desserte ligne de bus, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> - Prévoir un arrêt devant le métro, sur la voie réservée
Modalités d'accès et stationnement vélo	<ul style="list-style-type: none"> - Piste cyclable protégée pour accéder au métro (Silvio Trentini, Boulevard de Suisse) - Parcs à vélos importants
Modalités d'accès en voiture (localisation stationnement, dépose-reprise, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> - Des parkings pour éviter le stationnement « sauvage » dans les rues avoisinantes - Prévoir suffisamment de capacité pour éviter une saturation dès 8h30
La sécurité autour de la station	<ul style="list-style-type: none"> - Passage souterrain pour accès piétons et vélos - Eclairages
La signalétique	<ul style="list-style-type: none"> - Signalétique sonore sur les passages piétons - Signaler le canal latéral et l'embouchure
Les services (commerces, équipements, etc.) autour de la station	<ul style="list-style-type: none"> - Prévoir des commerces : fruits et légumes, épiciers et un distributeur de billets. - Equipements publics : crèche, relais assistance maternelle, salle de réunion, maison des associations, espace d'exposition d'art.
L'animation du nouvel espace public autour de la station (aménagements paysagers, mobilier, animation de l'espace public, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> - Besoin d'une zone verte autour de la station - Installer des jeux pour enfants, loin du parking
Nom de la station	<ul style="list-style-type: none"> - Ponts-Jumeaux - Boulevard de Suisse - Sang de Serp
Remarques complémentaires	<ul style="list-style-type: none"> - Y aura-t-il une œuvre d'art à chaque station ? - Envoyer les documents au comité de quartier des Ponts-Jumeaux

→ Restitution (principaux points-clés et remarques)

Une participante résume ainsi les observations de son groupe :

- Sécuriser l'accès à la station : le Boulevard de Suisse est très fréquenté, il faut pouvoir le traverser en sécurité. La population viendra depuis le côté Boulevard plutôt que côté canal, il faut qu'elle puisse traverser en toute sécurité et ainsi disposer de trottoirs assez larges, voire d'un passage souterrain
- Mettre en place des parkings : il n'y en a actuellement pas suffisamment dans les aménagements présentés. Les gens risquent de stationner dans les rues.
- Concernant l'aménagement de l'esplanade, il faut prévoir des équipements publics : crèches, maisons d'assistance maternelle, commerces rapides, salles de réunion, maison des associations...
- Prévoir des expositions dans le métro, avec des œuvres d'art, à l'instar de ce qui existe déjà dans les autres lignes A et B.

Table 2

→ Les observations recueillies

Sujets	
Modalités d'accès des piétons à la station	<ul style="list-style-type: none"> - Manque de passages piétons et de ralentisseurs sur le Boulevard de Suisse - Calibrer les trottoirs pour les poussettes et fauteuil roulants - Traversée souterraine
Modalités d'accès Bus (emplacement des arrêts, desserte ligne de bus, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> - Nécessité d'un Linéo 10 avec fréquence accrue + Ligne 15 - Changer le tracé du Linéo 15 pour avoir un terminus gare Matabiau
Modalités d'accès et stationnement vélo	<ul style="list-style-type: none"> - Pistes cyclables sécurisées - Stationnement couvert et sécurisé pour les 2 roues motorisés - Mettre en place station Vélib
Modalités d'accès en voiture (localisation stationnement, dépose-reprise, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> - Prévoir des parkings de covoiturage - Stationnement saturé à structurer - Stationnement scooters et motos - Anticiper les impacts à proximité, accès périphérique (avec le trafic)
La sécurité autour de la station	<ul style="list-style-type: none"> - Voir remarques sur l'accès piétons
La signalétique	<ul style="list-style-type: none"> - Prévoir une signalétique cyclotouristes qui arrivent le long du canal et qui veulent rentrer dans le quartier
Les services (commerces, équipements, etc.) autour de la station	<ul style="list-style-type: none"> - Créer une place avec des commerces autour de la station - Prévoir des salles associatives à proximité de la station
L'animation du nouvel espace public autour de la station	<ul style="list-style-type: none"> - Aménager une place avec esplanade : prévoir des bancs, et des espaces verts dans un quartier en plein développement - Gérer un accès vert au Canal Latéral, et réaménager les bords de canal

(aménagements paysagers, mobilier, animation de l'espace public, etc.)	- Créer une mini-halle, de type marché couvert
Nom de la station	- Soumettre le nom de la station au vote
Remarques complémentaires	

→ Restitution

Un participant résume les remarques de son groupe :

- Profiter de l'arrivée du métro, pour que la station permette d'aménager un lieu de vie et une centralité, avec des espaces verts,
- Il est nécessaire d'avoir un Linéo 10, et de changer le tracé du Linéo 15, pour que le terminus se fasse à Matabiau.
- Créer un axe vers le canal latéral, dédié aux modes doux. Aujourd'hui le canal est coupé du quartier.
- Avoir une halle de type marché couvert

Station Sept Deniers – Stade Toulousain

Table 1

→ Les observations recueillies

Sujets	
Modalités d'accès des piétons à la station	- Passerelles piétons au-dessus de l'A621 - Passerelle sur la Garonne - Revoir les trottoirs des rues les plus proches et les élargir (les poussettes ne passent pas)
Modalités d'accès Bus (emplacement des arrêts, desserte ligne de bus, etc.)	- Pérennité du L1 et connexions avec les stations ? - Interconnexion vers les quartiers nord (L1 ?) - Voie en site propre au-dessus de l'A621 - Quid des bus départementaux et du terminus à Marengo ? - Autre variante possible : mettre tous les bus (L1, interurbain...) à l'emplacement actuel du Linéo 1, à Salvador Dali
Modalités d'accès et stationnement vélo	- Passerelle vélo au-dessus de l'A621 - Passerelle sur la Garonne
Modalités d'accès en voiture (localisation stationnement, dépose-reprise, etc.)	- Suppression du P+R au pied de la station car 220 places déjà dispos y compris les jours de matches. Cela représentera une économie. - Risque avec le P+R : sera saturé + un parking à étages moche - Accès à 7 Deniers déjà saturé
La sécurité autour de la station	- Quid des jours de match ? - 13 novembre 2015 : ne l'oubliez pas ! Ce serait irresponsable d'avoir un P+R + un accès métro avec 18 000 spectateurs qui passent devant

La signalétique	- Trop tôt pour en parler
Les services (commerces, équipements, etc.) autour de la station	- Quid des installations tennis - Pas de nouveaux commerces, il ne faut pas tuer les commerces et l'animation de la route de Blagnac
L'animation du nouvel espace public autour de la station (aménagement paysagers, mobilier, animation de l'espace public, etc.)	- Trop tôt pour en parler - Pas de panneaux de publicité - Impact de la station et des aménagements : résidence Terre Ovalie (route, circulation...)
Nom de la station	- Pas « Sept Deniers », car ce n'est pas le centre du quartier. Sauf si le quartier se décentre vers le stade !
Remarques complémentaires	- Prévoir des voies de bus dédiées

→ Restitution

Le rapporteur du groupe précise les axes suivants à l'issue du travail en groupes :

- Suppression du parking au pied de la station de métro, pour réutiliser les parkings déjà existants dans le quartier. L'argent économisé pourrait être réutilisé pour sécuriser les voies vélos, et voies piétonnes.
- Le seul bus qui passe actuellement est le Linéo 1, dont le terminus se trouve de l'autre côté de la rocade. Pour accéder à la station de métro, prévoir une passerelle ou un accès sécurisé pour passer du bus au métro en toute tranquillité.
- Les habitants du nord de Toulouse, pourraient arriver à la station par de nouvelles lignes de bus (à créer). Cette demande a déjà été faite lors de précédents temps de la concertation. Les participants souhaitent que le L1 ou d'autres lignes soient aménagés entre le métro et les gens qui habitent au nord de Toulouse (notamment Fenouillet). Le L10 ne sera pas suffisant.
- Ne pas oublier dans les aménagements prévus, les piétons et vélos, pour que les gens au sud des Sept Deniers, puissent facilement accéder à la station, qui a été déplacée au nord du quartier.

Table 2

Sujets	
Modalités d'accès des piétons à la station	- Supprimer le parking P+R du métro car il existe déjà 600 places de parking au terminus de la L1 - Construire une parcelle permettant aux usagers de se rendre au métro en 5 minutes
Modalités d'accès Bus (emplacement des arrêts, desserte ligne de bus, etc.)	- Faire monter la L1 au nord de Toulouse - Parking à l'extérieur pour rabattement avec bus en site propre - Attention à la circulation !
Modalités d'accès et stationnement vélo	- Sécuriser les accès vélos - Stationnement sauvage sur piste cyclable dangereux

	- Ajouter beaucoup de stations Vélo Toulouse dans tout le quartier, pour rendre le métro accessible aux habitants du quartier
Modalités d'accès en voiture (localisation stationnement, dépose-reprise, etc.)	- Suppression du parking au pied de la station - Alternatives possibles : parking au nord : (Sesquierre) + accès navette en site propre - Réserver places résidents pour les habitants du quartier
La sécurité autour de la station	- C'est un risque énorme d'implanter une station métro en face d'un équipement sportif avec le risque attentat - Quartier jeune et dynamique : réduire le nombre de voitures rentrant dans le quartier, pour éviter les accidents (piétons et vélos).
La signalétique	-
Les services (commerces, équipements, etc.) autour de la station	- A détailler, il faut sauver (préserver) la vie du quartier - Attention au positionnement de la station « dangereuse » pour équilibre du quartier - Ressenti comme une nuisance par les habitants du quartier - Quartier à réserver aux modes doux (hors résidents)
L'animation du nouvel espace public autour de la station (aménagement paysagers, mobilier, animation de l'espace public, etc.)	- Suppression du parking, remplacé par des espaces verts et publics, qui manquent actuellement cruellement. - Jeux pour enfants au parc situé à proximité - Améliorer les déplacements alternatifs
Nom de la station	- Sept Deniers
Remarques complémentaires	- La proposition en l'état n'est utile à personne. Inaccessible en voiture car le trafic routier est saturé, station éloignée du cœur de quartier et des habitants, génératrice de nuisance et de pollution atmosphérique. - Pourquoi ne pas envisager la zone technique + parking relais à Fondeyre

→ Restitution

Une participante restitue les remarques de son groupe :

- Suppression du parking relais. Suggestion : ne pas réutiliser les parkings existants, mais les déplacer au nord, en imaginant un dispositif de bus en site propre, qui permettrait aux habitants du nord d'accéder au quartier.
- Le groupe a discuté des questions de pollution et de circulation routière. Il souhaite préserver les espaces verts existants, et éviter de ramener de nouvelles voitures dans le secteur.
- L'arrivée du métro doit être l'occasion de réfléchir au projet de vie pour le quartier. Il faut veiller à ne pas sacrifier le centre actuel (Job), et éviter l'urbanisation massive du quartier.

Table 3 (deux grilles complétées à cette table mais une restitution commune)

Sujets	
Modalités d'accès des piétons à la station	- Passerelle piétonne entre Ancely et Job pour que les utilisateurs de Job viennent se connecter au cœur du quartier - Actuellement, on ne peut pas marcher / circuler, car c'est trop pollué !

Modalités d'accès Bus (emplacement des arrêts, desserte ligne de bus, etc.)	- Prolongation de la Linéo 1 vers Ginestous, pour ramener les utilisateurs vers un métro au cœur du quartier, sans emmener de voitures dans le quartier
Modalités d'accès et stationnement vélo	- Réaménagement de toutes les rues du quartier avec des voies vélo (séparées des voies voitures)
Modalités d'accès en voiture (localisation stationnement, dépose-reprise, etc.)	- Le quartier n'est pas adapté pour accueillir des voitures supplémentaires (petites rues, petits trottoirs) = REFUS DU PARKING
La sécurité autour de la station	- S'il y a des voitures, il ne peut pas y avoir de sécurité pour nos enfants et nos vélos
La signalétique	- « Pour les voitures c'est pas par là... ! »
Les services (commerces, équipements, etc.) autour de la station	- Pourquoi déplacer les commerces qui existent déjà au cœur de quartier. Vous assassinez les commerçants !
L'animation du nouvel espace public autour de la station (aménagements paysagers, mobilier, animation de l'espace public, etc.)	- La pollution atmosphérique et le bruit sont déjà insupportables, pourquoi amener encore des voitures
Nom de la station	
Remarques complémentaires	- Pour une implantation de la station au cœur du quartier. Ce serait bien plus adapté pour les habitants (écoles, commerces). Quand est ce qu'on en parle ?

Sujets	
Modalités d'accès des piétons à la station	- Passerelle entre Ancely et Sept Deniers très bienvenue
Modalités d'accès Bus (emplacement des arrêts, desserte ligne de bus, etc.)	- Interconnexion avec le L1
Modalités d'accès et stationnement vélo	- Développer au maximum la mobilité en vélo, rendre les déplacements plus sûrs et plus agréables. - Déplacement en vélo sur le pont et la rocade 7 Deniers Blagnac dangereux (et sous les pots d'échappement)
Modalités d'accès en voiture (localisation stationnement, dépose-reprise, etc.)	- Il y a environ 2000 Places déjà existantes, pourquoi ne pas les relier avec une navette pour pouvoir enlever le parking relais ? - Le quartier nous paraît déjà saturé, et de plus en plus, avec des infrastructures qui ne sont pas extensibles, et la station telle que présentée semble être un aspirateur à voiture.

La sécurité autour de la station	- Compliquée si parking relais !
La signalétique	
Les services (commerces, équipements, etc.) autour de la station	- Sauvegarder les commerces de la route de Blagnac, qui structurent le quartier
L'animation du nouvel espace public autour de la station (aménagement paysagers, mobilier, animation de l'espace public, etc.)	- Comment faire s'il est d'abord fait pour les voitures - Attention à la pollution atmosphérique et sonore - Le quartier est coincé entre deux rocade : A620 et A621
Nom de la station	
Remarques complémentaires	- Contre un parking relais et pour une implantation au plus près du cœur de quartier.

→ Restitution

Les points suivants sont restitués par un participant :

- Suppression du Parking relais. Un P+R entraînerait une hausse de la pollution, du bruit, du trafic
- Le quartier Sept Deniers doit être préservé, notamment les commerces existants
- Le Linéo 1 ou une autre ligne Express doit être prolongé vers les quartiers du nord, avec création d'une voie bus dédiée.
- Préserver la sécurité du quartier, sécuriser les accès piétons et vélos. Quid d'une passerelle piétonne entre Job et Ancely ?

→ Echanges

David PROTHAIS remercie les participants pour la clarté de la restitution, et demande à la maîtrise d'ouvrage une éventuelle réaction.

Vincent GEORJON, Tisséo Collectivités, indique que la restitution était très claire.

David PROTHAIS précise que le compte rendu de l'atelier, et la présentation seront envoyées aux citoyens. Toutes les observations écrites sur les grilles seront restituées dans le compte rendu.

Une participante demande ce qu'il est prévu pour la suite, outre l'envoi du compte rendu.

David PROTHAIS indique que tous les comptes rendus de l'ensemble des ateliers citoyens, et des rencontres avec les associations locales qui ont eu lieu en octobre vont être analysés, afin de dresser un bilan de la concertation. Un travail d'analyse de toutes les contributions va être réalisé avec les services de la maîtrise d'ouvrage afin de préciser ce qui peut être retenu dans le dossier d'enquête publique, ce qui ne le sera pas et de justifier les choix qui seront faits.

Jean Jacques LAPORTE, Tisséo Ingénierie, indique que dans le dossier d'enquête publique remis aux services de l'Etat, figurera le bilan de la concertation. Le maître d'ouvrage a obligation de répondre et de justifier les choix qui seront faits. Il assurera une cohérence, avec les différents schémas directeurs d'aménagement.



COMPTE - RENDU

Un participant demande s'il y aura un site internet où figureront les informations relatives à la concertation.

Vincent GEORJON, Tisséo Collectivités indique que ces éléments figureront sur le site de Tisséo Collectivités. Y figurent déjà les études des alternatives, le bilan de la phase de concertation de 2017 (Rubrique Toulouse Aerospace Express). Seront mis en ligne, le bilan de la concertation de 2018, qui sera présenté avec le dossier d'enquête publique à l'ensemble des élus de Tisséo Collectivités.

Il précise qu'une réunion de restitution est envisagée, globale aux panelistes en début d'année 2019.

Marcel MARTIN, Président du Comité de Quartier Sept Deniers indique que le comité demande l'organisation d'une réunion publique spécifique aux Sept Deniers. Selon le comité, Monsieur Arsac, maire de quartier, dispose d'une salle à JOB, qui pourrait accueillir une telle réunion. Marcel Martin indique que la station urbaine telle que demandée par le comité de quartier des Sept Deniers, est en réalité le projet d'aménagement prévu pour la station Ponts-Jumeaux.

Martine ALARCON, souligne que les habitants de Ponts-Jumeaux réclament un parking, contrairement aux habitants de Sept Deniers.

Un participant demande des précisions sur les études d'aménagement et d'urbanisme des cœurs de quartier. Il fait part de son étonnement du fait que les projets d'aménagement des cœurs de quartier soient repoussés.

Il indique que Monsieur Ruyschaert, garant de la concertation, a adressé un courrier au maître d'ouvrage en décembre 2017, relatif à l'aménagement du quartier Sept Deniers. Le conseil scientifique a d'ailleurs souligné que la question du positionnement de la station était un sujet d'aménagement du quartier.

Selon ce participant, le garant a invité la maîtrise d'ouvrage à préciser son projet d'aménagement pour le quartier Sept Deniers. Il précise également avoir compris, lors de la rencontre de mai 2018 organisée avec Monsieur Lattes, Président de Tisséo Collectivités, que chacune des stations ferait l'objet d'une étude de variante aux vues du projet d'aménagement envisagé.

David PROTHAIS indique que le garant est très attentif à ces éléments et sera destinataire du compte rendu de cet atelier.

Jean-Jacques LAPORTE, Tisséo Ingénierie indique que concernant le Linéo 10, l'étude pour le faire passer par le Boulevard de Suisse a été lancée depuis longtemps. La problématique de ce boulevard est qu'il n'y a pas de moyen lourd de transport sur cet axe-là. Le maître d'ouvrage n'a pas priorisé de lignes par rapport à d'autres. Il indique que la maîtrise d'ouvrage va étudier les attentes des citoyens sur le Linéo.

Un participant demande au maître d'ouvrage si ce dernier peut garantir la pérennité du L1. Il insiste sur le fait que la desserte du L1 soit essentielle pour desservir le quartier.

Vincent GEORJON, Tisséo Collectivités précise que le L1 restera bien sur la route de Blagnac.

S'agissant des études urbaines, **Julien HENIQUE, Toulouse Métropole**, précise qu'un certain nombre d'études urbaines existaient avant le métro. De nouvelles études vont être engagées pour s'assurer de la cohérence entre les projets urbains, et le projet de 3^e ligne de métro.

Un participant affirme que l'emplacement des stations n'est pas définitif, puisque l'étude des variantes n'a pas été réalisée. Selon **Martine ALARCON**, la station de métro n'est pas corrélée aux prochains projets urbains du quartier.



COMPTE - RENDU

Julien HENIQUE, Toulouse Métropole, indique qu'il faut des études urbaines, pour voir ce qui est possible pour aménager le quartier, en lien avec les installations urbaines.

Martine ALARCON, indique qu'il est prévu dans le projet urbain un hôtel, une clinique du sport, des activités autour du stade toulousain, et s'en réfère au projet « Dessine-moi Toulouse » pour appuyer son propos. Selon elle, les arguments de la maîtrise d'ouvrage concernant le positionnement de la station tel que présenté, n'ont pas convaincu.

Marcel MARTIN, évoque ce qui constitue selon lui un paradoxe : le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal et de l'Habitat, dont l'enquête publique s'est terminée le 17 mai n'a pas tenu compte des aménagements liés au métro. La remarque avait été faite à Arlette Lignon, élue à l'urbanisme.

Jean-Jacques LAPORTE, Tisséo Ingénierie, précise que les schémas directeurs (PLUIH, Plan de transports...) ne se développent pas dans les mêmes temps et à la même vitesse. Ainsi, quand ils sont validés, d'autres projets sont apparus. Il s'agit d'une difficulté, avec laquelle le maître d'ouvrage devra composer.

Julien HENIQUE, Toulouse Métropole indique que les études urbaines seront engagées en 2019. Elles permettront une révision du PLU, pour une mise en cohérence et compatibilité des documents d'urbanisme et de mobilité. La modification effective du PLUIH, après concertation dans les prochaines années, se fera aux alentours de 2022. D'autres sujets que TAE y seront présentés.

Vincent GEORJON, Tisséo Collectivités, rappelle que le projet n'est pas encore déclaré d'utilité publique. Certains souhaitent que le projet soit réalisé, d'autres non. Il n'est pas illogique d'attendre la déclaration d'utilité publique pour mettre en cohérence les études urbaines et de mobilités.

Un participant indique que la demande des habitants est la suivante : affiner la solution présentée au maître d'ouvrage dans la DUP. Pour cela, il faut que le maître d'ouvrage présente des études permettant d'affirmer que les variantes ont bien été étudiées sur les différents points. Ce qui est demandé c'est que les études de projet urbain et d'aménagement permettent de mesurer les impacts des solutions proposées. Sans cela, le dossier d'enquête publique est jugé fragile par ce citoyen.

→ Conclusion

David PROTHAIS clôture l'atelier, en précisant que les participants seront informés par mail des suites données à la concertation. Le compte rendu ainsi que la présentation vont être envoyés aux participants par mail.

Participants à l'atelier

1. Philippe DEBOSQUE
2. Martine ALARCON
3. Chlotilde LECORNU
4. Raphaël SIBERTIN-BLANC
5. Dominique RIVERO
6. Patricia KAPPEL
7. Bernard MICHEL
8. Jean-Philippe LALANDE
9. Thierry MASNADA
10. Clara LIMOUSIN
11. Vincent HORMEU
12. Cyril DALBIN
13. Maria CHOUPPARD



COMPTE - RENDU

14. Medhi MOILIER
15. Virginie SAPONARO
16. Marcel MARTIN
17. Arthur NEGRE
18. Sara LE MOUEL
19. Claude MARQUIE
20. Gérard COULON
21. Martine COULON
22. Emmanuel GRIGNON
23. Thierry RENAUX
24. Eva VILLEBRUN
25. Michèle ESTRADE
26. Gérard GERVOIS
27. Jérôme ANGELERI
28. Jean-Baptiste MOUCHEL
29. Valérie GOBESSI
30. Céline DELCROIX
31. Alice BERTRAND DE CHAZAUD
32. Christophe GARRIC
33. Mathilde BELLENGER