



TISSEO COLLECTIVITES

Projet Toulouse Aerospace Express - Connexion ligne B

Atelier citoyen n°7 – 9 novembre 2018

Jean Rieux – Côte Pavée-Limayrac-Cité de l'Espace – L'Ormeau

La réunion a duré 2h.
Diaporama projeté en annexe.

Intervenants

Maitrise d'ouvrage

- **Alexandre BLAQUIERE** – Tisséo Collectivités
- **Jesus MOLINA** – Tisséo Ingénierie
- **Julien HENIQUE** – Toulouse Métropole

Animation de la réunion

- **Hélène PERLEMBOU** – Pont-Neuf

Déroulement de la réunion

1. Ouverture par **Hélène PERLEMBOU**, Pont-Neuf

Mot d'accueil, objectifs et déroulé de l'atelier, produit de sortie, présentation de la tribune

2. Présentation du projet, des étapes de la concertation & des stations par **Alexandre BLAQUIERE**, Tisséo Collectivités, **Jesus MOLINA**, Tisséo Ingénierie, **Julien HENIQUE**, Toulouse Métropole.

3. Échanges et travail en sous-groupes puis restitution

4. Conclusion par **Hélène PERLEMBOU**, Pont Neuf et **Alexandre BLAQUIERE**, Tisséo Collectivités

1. Ouverture

Hélène PERLEMBOU, Pont-Neuf, souhaite la bienvenue aux participants à cet atelier citoyen portant sur les stations Jean Rieux, Côte Pavée-Limayrac-Cité de l'Espace et l'Ormeau. Elle précise qu'il s'inscrit dans le cadre de la concertation sur le projet Toulouse Aerospace Express – Connexion ligne B et a pour objectif de préparer l'enquête publique prévue pour 2019.

Cette concertation fait suite à plusieurs temps de concertation : un débat public en 2016, une concertation sur l'expérience voyageur en 2016/2017, une concertation sur la connexion ligne B en 2018 et deux phases de dialogue territorial avec les élus et les associations, dont la dernière s'est close en octobre dernier. La phase actuelle de concertation compte 10 ateliers citoyens portant sur toutes les stations du tracé.

Elle indique que l'objectif de la réunion est de recueillir les observations et remarques des participants, en tant qu'habitants, usagers ou riverains. L'objectif de l'atelier est de recueillir des observations des participants sur l'insertion de la station dans son quartier afin d'enrichir le projet et le dossier d'enquête publique. Les participants seront invités à travailler sur différents aspects : modalités d'accès (piétons, vélos, bus, ...), sécurité, animation de l'espace public, etc.

Hélène PERLEMBOU présente les intervenants de la maîtrise d'ouvrage :

- **Alexandre BLAQUIERE** pour Tisséo Collectivités, entité qui supervise le projet en tant qu'autorité organisatrice des transports de l'agglomération toulousaine
- **Jesus MOLINA** pour Tisséo Ingénierie, entité réalisant les études et gérant les infrastructures
- **Julien HENIQUE** pour Toulouse Métropole, entité portant les projets d'aménagement.

2. Présentation du projet, des étapes de la concertation et des stations

Cf. diaporama de la présentation, en annexe du compte-rendu

Point de contexte

Alexandre BLAQUIÈRE, Tisséo Collectivités, rappelle que le projet Toulouse Aerospace Express se compose de plusieurs projets :

- **La 3^{ème} ligne de métro**, annoncée durant la campagne des élections municipales de 2014. Sur un tracé de 27 km, elle relie la gare de Colomiers à celle de la Cadène (Labège) en passant par la gare Matabiau. Son tracé, souterrain à 70%, est plus long que les lignes A et B réunies et compte 21 stations. 200 000 voyageurs par jour sont attendus sur la 3^e ligne. Son axe est plus transversal que les lignes existantes, dans l'optique de mailler le réseau de transport. La mise en service est prévue en 2025, ce qui nécessite de débiter les travaux dès 2021 et de soumettre le projet à enquête publique en 2019.
- **La Ligne Aéroport Express** est une navette qui relie la station Jean Maga à l'aéroport en 6 min, avec une fréquence de 5 min.
- **Le projet Connexion ligne B** fera l'objet d'une enquête publique qui se tiendra en même temps que le projet TAE. La Connexion ligne B vise à prolonger la ligne de métro B actuelle depuis la station Ramonville jusqu'à INPT et Labège Innopole, en connexion avec la 3^{ème} ligne de métro.
- **L'amélioration de la connexion avec la station Marengo de la ligne A** et la prise en compte de l'évolution des lignes ferroviaires, dans la perspective de l'arrivée de la LGV.



COMPTE - RENDU

L'objectif général du projet est double :

- **Améliorer la desserte des lieux de travail**
- **Relier les différents tracés du réseau existant** en réalisant des connexions avec les gares ferroviaires (Colomiers, La Vache, Marengo-Matabiau, Montaudran, La Cadène), les autres lignes de métro (aux stations La Vache, Marengo-Matabiau, François Verdier), le tramway (Jean Maga) et les bus (toutes les stations).

Concertation

Alexandre BLAQUIÈRE, Tisséo Collectivités, rappelle les différentes étapes du projet :

- 2014 : lancement des études de conception du projet de 3^{ème} ligne suite aux élections municipales
- 2015 : vote de l'itinéraire de référence par le Comité Syndical de Tisséo Collectivités.
- 2016 : étant donné le coût important du projet (2,5 milliards d'euros), un débat public est organisé sous l'égide de la Commission Nationale du Débat public, qui garantit l'expression des différents avis sur l'opportunité du projet et qui a demandé la mise en place d'un conseil scientifique indépendant, chargé d'étudier les différentes alternatives à la 3^{ème} ligne.
- Mi 2017 : vote du programme Toulouse Aerospace Express par le Comité Syndical de Tisséo Collectivités. Ce programme définit plus précisément le contenu du projet et son financement.
- Mi 2018 : ajustement du programme Toulouse Aerospace Express avec l'intégration de la station Fondeyre dans le tracé, désormais définitif.
- 2018 : déroulement des dernières étapes de concertation portant sur l'insertion des stations dans leur environnement et le réseau de transports.
- Été 2019 : période envisagée pour mener l'enquête publique qui sera pilotée par une commission indépendante désignée par le Tribunal Administratif, pour le compte du Préfet, afin de valider l'utilité publique du projet avant la fin 2019.
- 2020 : si le projet est déclaré d'utilité publique par le Préfet, une phase d'enquête environnementale aura lieu.
- 2021 : date envisagée pour lancer les premiers travaux de la 3^{ème} ligne.
- 2025 : date envisagée pour la mise en service.

En parallèle, des études pré-opérationnelles se poursuivent actuellement pour désigner les maîtres d'œuvre, préciser les chantiers à réaliser et déterminer les entreprises qui réaliseront les travaux.

Alexandre BLAQUIÈRE précise que le projet s'étoffe et se précise au fil des études et de la concertation, Tisséo Collectivités étant attentifs aux remarques et attentes formulées par les citoyens.

Présentation des stations

Station Jean Rieux

Jesus MOLINA, Tisséo Ingénierie, présente les caractéristiques physiques et techniques de la station :

- La localisation : retenue en raison de son équidistance entre les stations François Verdier et Côte Pavée-Limayrac-Cité de l'Espace, cette localisation dessert le territoire de manière homogène. Cette station permet de desservir le carrefour entre la rue Pradal, la rue Jean Rieux et la rue de Limayrac, les commerces à proximité de la rue Jean Rieux, la bibliothèque, l'institut Limayrac et l'établissement d'hébergement pour les personnes âgées (Petites sœurs des pauvres).



COMPTE - RENDU

- Les caractéristiques physiques de la station : situé en souterrain sous l'avenue Jean Rieux, le bâtiment fait 50 mètres de long, 25 mètres de large et plus de 20 mètres de profondeur. Il est relié par un couloir souterrain à l'entrée/sortie.
- Le parcours voyageur : est une priorité pour Tisséo Ingénierie. Toutes les stations présentées sont pensées sur le même schéma type, qui vise à faciliter l'appropriation par les usagers : un premier niveau de sous-sol accueille les équipements techniques (non accessibles aux usagers), un second niveau accueille la salle des billets et un dernier niveau les quais.
- Les entrées et sorties : le positionnement de l'entrée/sortie principale est très contraint du fait de l'espace dans lequel s'insère la station. Cette entrée/sortie principale est équipée de deux escaliers, l'un fixe, l'autre mécanique. La station compte deux ascenseurs reliant le parvis à la salle des billets, puis de nouveau quatre ascenseurs jusqu'aux quais, deux par quai. L'entrée/sortie principale nécessite la modification des accès aux bâtiments adjacents et la bibliothèque en construisant une voie automobile depuis la rue de Limayrac et la récupération d'une partie du jardin de l'EHPAD pour créer un parvis ouvert.

Julien HENIQUE, Toulouse Métropole, présente les aménagements prévus pour l'intermodalité (piétons, vélos, bus) et l'espace public aux abords de la station :

- Le réseau bus : comprend déjà un arrêt Linéo dont les quais seront ajustés pour assurer la correspondance avec la station.
- Les itinéraires cyclables : n'existent pas encore et bien que non identifiés dans le schéma directeur cyclable, ils seront étudiés pour faciliter l'arrivée des cyclistes à la station.
- L'aménagement de l'espace public : s'appuie sur la réalisation d'un parvis paysager, en respectant une cohérence paysagère d'ensemble et une végétalisation maximale (des arbres seront plantés en périphérie de la place, ils ne peuvent être disposés au-dessus de la station). L'espace nécessaire pour construire l'entrée/sortie sera restitué de l'autre côté de l'avenue Jean Rieux. Ce parvis s'accompagnera d'aménagements cyclables pour sécuriser l'arrivée des vélos.

Station Côte Pavée-Limayrac-Cité de l'Espace

Jesus MOLINA, Tisséo Ingénierie, précise que les caractéristiques physiques sont identiques à celle de la station Jean Rieux.

Julien HENIQUE, Toulouse Métropole, présente les aménagements prévus pour l'intermodalité (piétons, vélos, bus) et l'espace public aux abords de la station :

- La localisation : la station sera située en haut de l'allée de Limayrac, en contrebas du centre commercial.
- Les entrées et sorties : l'entrée/sortie principale est prévue sur les allées de Limayrac. Des ascenseurs sont prévus plus haut (comprenant un niveau supplémentaire) pour accéder directement aux commerces.
- Le réseau bus : les bus desservent déjà le site. Le réseau sera adapté à l'arrivée de la station.
- Les itinéraires cyclables : existent mais certaines parties, notamment en direction du centre-ville, sont identifiées au schéma directeur cyclable et seront améliorées et sécurisées.
- L'aménagement de l'espace public : l'emprise du chantier et de la station (réduite au maximum) nécessitera l'abattage de plusieurs mûriers qui seront replantés après les travaux (règle : deux arbres mis en terre pour un arbre coupé). Une attention sera portée à la végétalisation des abords des stations.

Station L'Ormeau

Jesus MOLINA, Tisséo Ingénierie, précise que les caractéristiques physiques sont identiques à celle de la station Jean Rieux.

Julien HENIQUE, Toulouse Métropole, présente les aménagements prévus pour l'intermodalité (piétons, vélos, bus) et l'espace public aux abords de la station :

- La localisation : sur la place de l'Ormeau, au carrefour des avenues Saint Exupéry et Jean Rieux.
- Le réseau bus : dessert actuellement la place. L'enjeu sera de réorganiser efficacement les arrêts Linéo pour connecter les lignes de bus à la future station de métro.
- Les itinéraires cyclables : sont identifiés également au schéma directeur cyclable de Toulouse Métropole. La Métropole étudiera les marges de manœuvre pour organiser un espace limitant la cohabitation concomitante des vélos, des bus et des voitures.
- Les stationnements vélos : deux types de stationnements sont envisagés : des arceaux classiques pour des stationnements de courte durée et des boxes sécurisés pour des usages de longue durée. Leur dimensionnement est variable en fonction de la station.
- L'aménagement de l'espace public : vise à rendre la place la plus vivante possible. La végétalisation aura lieu aux abords de la place du fait des contraintes techniques de la station en souterrain.

3. Échanges et travail en sous-groupes

Temps d'échanges

Roger METELLUS estime que Jean Rieux n'attirera pas beaucoup de voyageurs en comparaison de l'Ormeau. Il remarque qu'aucun parking ou dépose-minute n'est prévu à Jean Rieux, ce qui va contraindre la circulation du quartier et engendrer des difficultés pour les riverains. Il demande une estimation du temps de parcours entre Jean Rieux et la ligne B à François Verdier.

Michel SALVIAC, membre de l'association du quartier Val de Limayrac, craint qu'un nombre important de voitures venant de l'avenue de Castre envahisse les voies et les places de stationnement autour de la station Limayrac. Il souhaite savoir où iront se garer ces voitures. Il demande si des navettes sont prévues pour rejoindre la Cité de l'Espace, soulignant qu'elle est éloignée de la future station.

Pascal PRIEUR, habitant de la rue Antoine de Gargas, estime peu probable que les usagers se déplacent jusqu'à la station Limayrac. Il pense que la question du parking est importante et demande si des bus vers la Cité de l'Espace, ainsi qu'une liaison commerciale souterraine, sont prévus. Il souhaite également savoir si des boxes sécurisés pour les vélos sont prévus à Limayrac.

Un participant rappelle qu'un projet d'échangeur sur le périphérique (la Jonction Est) va inciter les automobilistes à remonter l'avenue Marcel Dassault, ce qui va entraîner la saturation de l'allée de Limayrac.

Une participante regrette que des stationnements automobiles ne soient pas prévus à chaque station.

Sur les stationnements automobiles :

Julien HENIQUE, Toulouse Métropole, indique que les stations présentées sont situées en cœur de ville, ce qui limite le risque qu'elles attirent des automobilistes résidant en-dehors du quartier et désireux de prendre le métro.



COMPTE - RENDU

Alexandre BLAQUIERE, Tisséo Collectivités, ajoute que le principe régissant l'arrivée du nouveau métro est d'encourager les gens à se déplacer autrement qu'en voiture dès qu'ils parviennent en zone intramuros. Il prend l'exemple des lignes A et B pour lesquelles aucun parking relais n'a été créé dans les Faubourgs. La création d'un parking-relais risque précisément selon lui d'attirer des voitures aux stations. Il reconnaît que l'absence d'un parking relais dans ce secteur risque de poser un problème par rapport au rabattement des habitants du sud-est de la Métropole qui n'iront pas nécessairement jusqu'au terminus de Labège. Ce point méritera d'être approfondi avec Toulouse Métropole. En revanche, concernant les déposes-minutes, des places devront être créées pour traiter ce besoin sans pénaliser le fonctionnement du quartier. Ces aspects seront étudiés par la maîtrise d'ouvrage.

Sur les stationnements vélos :

Alexandre BLAQUIERE, Tisséo Collectivités, précise qu'un parc à vélos sécurisé est prévu quasiment à chaque station. La localisation exacte de ces équipements sera arrêtée dans des études ultérieures.

Sur les dessertes en bus :

Alexandre BLAQUIERE, Tisséo Collectivités, indique que la desserte de la Cité de l'Espace en bus est envisagée par Tisséo, sous une forme qui n'est pas encore arrêtée. Les réflexions actuelles envisagent de créer une ligne de bus et d'améliorer les liaisons douces. De plus, le projet Linéo 12 doit relier à cet horizon, Borderouge, la Cité de l'Espace et Montaudran.

Sur la liaison Côte Pavée-Limayrac-Cité de l'Espace – centre commercial :

Jesus MOLINA, Tisséo Ingénierie, précise que la liaison entre la station et le centre commercial se fera avec un double ascenseur. Le parking souterrain contraint fortement cette liaison.

Sur le temps de parcours Jean Rieux – François Verdier (ligne B)

Jesus MOLINA, Tisséo Ingénierie, indique que le temps de trajet jusqu'à la ligne B à François Verdier est d'un peu moins de 10 min au total : il faut environ 3 à 4 min entre chaque station et 4 à 5 min entre la 3^{ème} ligne et la ligne B. Il précise que cette correspondance s'effectue via un couloir souterrain de 150 mètres équipé d'un tapis mécanisé pour améliorer le temps de parcours.

Daniel GUIVARCHE demande s'il y aura un couloir entre les ascenseurs et la station.

Yanne CAZAL indique se rendre au travail en trottinette électrique. Elle souhaite savoir si les boxes sécurisés permettront d'y stationner des trottinettes.

Sur l'accès à la station :

Jesus MOLINA, Tisséo Ingénierie, confirme qu'un couloir souterrain de 20 mètres reliera la salle des billets aux ascenseurs menant à la surface.

Alexandre BLAQUIERE, Tisséo Collectivités, précise que pour prendre le métro, l'utilisateur utilisera deux ascenseurs : un pour aller de la surface à la salle des billets, l'autre pour aller, une fois la ligne de contrôle franchie, de la salle des billets aux quais du métro. L'emplacement des ascenseurs peut également être ajusté, en fonction des contraintes du terrain.

Sur le stationnement sécurisé pour d'autres modes doux que le vélo :

Alexandre BLAQUIERE, Tisséo Collectivités, indique que ce n'est pas le cas actuellement mais que Tisséo réfléchit à encourager de nouvelles formes de mobilité et devra trouver d'ici là une réponse à ce type de demande, dans les années à venir.



COMPTE - RENDU

Roger METELLUS partage les inquiétudes exprimées concernant le stationnement automobile à la station Limayrac. Il estime qu'une personne venant de Quint-Fonsegrives préférera venir en voiture jusqu'au métro plutôt que de prendre le Linéo 1, d'autant plus que ce dernier doit traverser la rocade. Il considère que l'arrivée des véhicules aux stations est le sujet le plus crucial de ce projet de 3^e ligne.

Anne-Marie CLAVERIE, habitante de la rue de Vincennes, demande s'il existe des stations de métro existantes comparables à celles envisagées sur la 3^e ligne, ce qui permettrait aux participants d'avoir une idée plus précise des enjeux. Elle partage l'inquiétude des autres participants sur la densification de la circulation allée de Limayrac en raison de la présence d'établissements scolaires. Elle prend l'exemple des 20 ans de la Cité de l'Espace durant lesquels les voitures ont envahi le quartier. Elle souligne que le Bois de Limayrac et la plaine de l'Hers jouent un rôle de poumons verts, mais sont de plus en plus occupés par les voitures. Utilisant le vélo pour se rendre à son travail, elle se déclare très sceptique sur le fait que les aménagements cyclables favoriseront l'usage du vélo. Elle estime que des actions pédagogiques et d'accompagnement sont nécessaires pour augmenter la part des cycles dans les déplacements domicile-travail.

Mathilde CHESNEAU souhaite que les habitants ne disposant pas de place pour stocker leur vélo dans leur appartement puissent utiliser les stationnements sécurisés proposés aux personnes se rendant à leur travail. Elle considère que ces parkings devraient être les plus grands possibles, et souterrains comme au Danemark, et proposent des services de réparation/entretien des cycles.

François DE BERTIER, habitant de la rue de Limayrac et membre de l'association Deltour-Limayrac, précise que son association a été réactivée suite au projet de création de la Jonction Est, qui risque de créer d'importantes difficultés de stationnements dans le quartier. Il s'interroge sur la possibilité de réaliser des parkings souterrains pour décongestionner les parkings en surface, qui sont déjà saturés.

Sylvie DORET insiste sur le fait que le stationnement va poser d'importants problèmes à l'avenir. Elle rappelle la nécessité de garantir l'accès des stations aux personnes âgées qui utilisent plus fréquemment la voiture.

Sur les stationnements voitures :

Julien HENIQUE, Toulouse Métropole, considère que deux politiques sont possibles : créer des parkings aux abords de la station, ce qui risque d'augmenter la circulation au détriment des riverains, ou réglementer le stationnement en le rendant préférentiel pour les résidents. Il estime que cette seconde option est moins gourmande en infrastructures et limite la circulation et les stationnements sauvages. Il estime envisageable de créer des poches de stationnement réglementées, tout en alertant sur le fait que créer d'importantes aires de parking risque d'attirer des personnes extérieures au quartier.

Sur les stationnements vélos :

Alexandre BLAQUIERE, Tisséo Collectivités, indique que la réflexion sur les parcs à vélos est menée par Tisséo, qui constate l'existence d'une forte demande avec le projet Toulouse Aerospace Express. Il rappelle que ce dernier s'inscrit dans le Projet Mobilités qui privilégie le vélo. Il précise qu'au Danemark, ce mode a bénéficié de plus d'un siècle de politiques volontaristes, ce qui n'est pas le cas de la France. Il estime qu'avec le projet Toulouse Aerospace Express ce sera l'occasion de combler en partie ce retard.

Travail en sous-groupes

Hélène PERLEMBOU, Pont-Neuf, présente le principe du travail en sous-groupe et invite les participants à se répartir sur les tables correspondant aux stations qu'ils souhaitent étudier.

Recueil des observations par station

→ Les participants

Les participants étaient invités à renseigner des fiches utilisateurs, qui sont retranscrites ci-dessous.

Participants	Raison(s) de se rendre à la station, fréquence	Modalités d'accès à la station Horaires	Besoins particuliers
Pascal	Aller à la gare ou à l'aéroport, aux commerces en ville. Régulièrement.	A pied et en vélo.	Accéder à l'hypercentre rapidement et facilement.
	Le travail ou les études.	En voiture. A 8h et 19h.	
Sébastien, 40 ans, cadre informaticien.	Le travail, aller à la gare ou à l'aéroport. Entre très souvent et régulièrement.	A pied et en bus/tram. De 6h à 8h30 et de 17h30 à minuit.	Optimiser le trajet entre l'avenue Raymond Naves et la station (problème de dénivelé).
Roger, 71 ans, retraité.	Les loisirs. Régulièrement.	A pied. De 13h à 17h30,	
Céline, 54 ans, responsable communication.	Le travail. Entre très souvent et régulièrement.	A pied. De 6h à 8h30 et de 17h30 à minuit.	
Michel, 73 ans, retraité.	Les loisirs.	A pied. De midi à 19h.	
Daniel, 80 ans, retraité.	Aller à la gare ou à l'aéroport. Régulièrement.	A pied. De 13h à 17h30,	
Pierre, 60 ans, retraité.	Le travail et les loisirs. Très souvent.	A pied, en vélo, en bus/tram ou en voiture. De 9h à 21h.	Préserver la tranquillité du bois de Limayrac. Restreindre la circulation des voitures.
Simon, 28 ans, ingénieur Airbus	Le travail et les loisirs. Très souvent.	A pied ou en bus/tram. A 9h et de 18h à	Moyens de transport alternatifs : vélo, trottinette électrique,

		minuit.	etc.
Guillaume, 31 ans, consultant technique.	Le travail, les loisirs, aller à la gare ou à l'aéroport. Très souvent.	A pied, en vélo, en bus/tram ou en voiture. De 6h à minuit.	
Amandine, 33 ans, assistante à l'Institut Limayrac.	Le travail et les loisirs. Très souvent.	En bus/tram. A 8h30 et 17h30.	Plus de pistes cyclables.
Yanne, 39 ans, assistante formation.	Le travail, les loisirs, aller à la gare et à l'aéroport. Très souvent.	A pied et en trottinette électrique. De 7h à 21h.	
Sylvie, 59 ans, cheffe d'entreprise	Le travail, les loisirs, aller à la gare ou à l'aéroport (sauf si le ticket coûte 9€).	En voiture.	Pouvoir accéder à la station en voiture ou conserver le parking de l'Ormeau existant.
Ellen, 50 ans, responsable développement commercial.	Le travail et les loisirs. Régulièrement.	A pied. A 8h30 et 17h30.	
Mathilde, 24 ans, étudiante.	Le logement. Régulièrement.	A pied, en vélo et en bus/tram. De 7h à minuit.	
François, 72 ans, chef d'entreprise.	Le travail, les courses. Régulièrement.	A pied. A 7h et 21h30.	Des possibilités de stationnement.

Station Jean Rieux

→ Observations formulées par les participants dans la fiche station

Sujets	Observations des participants
Modalités d'accès des piétons à la station	- Réfection des trottoirs des rues d'accès à la station (largeur, revêtement).
Modalités d'accès en voiture (localisation, stationnement, dépose-reprise, etc.)	- Aménagement de dépose-minute de part et d'autre de la voirie.
Les services (commerces, équipements, etc.)	- Le quartier est bien équipé (av. Jean Rieux), pas de besoins particuliers.

autour de la station	
Modalités d'accès Bus (emplacement des arrêts etc.)	- Option de décalage des arrêts de bus / station de métro.
La sécurité autour de la station	- Mise en place de caméras de surveillance.
L'animation du nouvel espace public autour de la station (aménagements paysagers, mobilier, etc.)	- Des bancs.
Modalités d'accès et stationnement vélo	- Des boxes fermés à disposition des résidents.

→ **Restitution orale des idées forces ressortant des échanges en sous-groupes**

- Valoriser la future place pour accueillir des évènements et des rassemblements dans le quartier.
- Réaliser la réfection et l'élargissement de tous les trottoirs permettant d'accéder à la station depuis les rues adjacentes.
- Disposer les arrêts de bus et les dépose-minute légèrement en amont de la station afin de faciliter les traversées pour les piétons.

Station Côte Pavée-Limayrac-Cité de l'Espace

→ **Observations formulées par les participants dans la fiche station**

Sujets	Observations des participants
Modalités d'accès des piétons à la station	- Sécuriser le flux des sorties. - Prévoir une autre sortie escaliers et ascenseur au niveau du centre commercial.
Modalités d'accès en voiture (localisation, stationnement, dépose-reprise, etc.)	- Dépose-minute. - Ne pas favoriser l'augmentation du trafic routier sur l'allée de Limayrac. - Préserver le parking du bois de Limayrac. - Accès réglementé au parking du centre commercial.
Les services (commerces, équipements, etc.) autour de la station	- Renforcer l'existant avec une sortie facile et directe ainsi qu'un ascenseur vers le centre commercial. - Assurer la pérennité du centre commercial : centre de vie pour le quartier.
Modalités d'accès Bus (emplacement des arrêts)	- Liaison station – Cité de l'Espace & Plaine de l'Hers : navette haute fréquence.

La sécurité autour de la station	<ul style="list-style-type: none"> - Sécuriser le transfert entre la sortie de la station et la partie haute du centre commercial. - Limiter les traversées piétonnes le long de la rue de Limayrac.
L'animation du nouvel espace public autour de la station (aménagements paysagers, mobilier)	<ul style="list-style-type: none"> - Garder les arbres au maximum.
Modalités d'accès et stationnement vélo	<ul style="list-style-type: none"> - Stationnement sécurisé (vélo / trottinettes, etc.). - Borne de recharge pour vélos électriques. - Stationnements libres. - Vél'ô Toulouse à conserver.
La signalétique	<ul style="list-style-type: none"> - Cheminement piéton balisé vers la Cité de l'Espace.
Nom de la station	<ul style="list-style-type: none"> - Limayrac-Cité de l'Espace - Style personnalisé aux couleurs de la Cité de l'Espace avec des vitrines sponsorisées (CNES, Airbus, Thalès, etc.).
Remarques complémentaires	<ul style="list-style-type: none"> - Des stations lumineuses, gaies.

→ Restitution orale des idées forces ressortant des échanges en sous-groupes

- Limiter au maximum les allées et venues des piétons entre la partie haute et la partie basse de la station. La partie haute présente un accès plus compliqué qui peut poser problème.
- Proposer des stationnements sécurisés pour les modes doux, des bornes de recharge pour les vélos électriques. Soutenir fortement les transports alternatifs.
- Assurer des liaisons en bus vers la Cité de l'Espace et le vivier d'entreprises à proximité ainsi que la plaine de L'Hers. Renforcer cette synergie et éloigner au maximum les voitures.
- Conserver un maximum d'arbres et d'espaces verts.

Station L'Ormeau

→ Observations formulées par les participants dans la fiche station

Sujets	Observations des participants
Modalités d'accès des piétons à la station	<ul style="list-style-type: none"> - Passages protégés éclairés.
Modalités d'accès en voiture (localisation, stationnement, dépose-reprise, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> - Déplacer le parking existant pour maintenir l'accès commode aux commerces (disque bleu).
Les services (commerces,	<ul style="list-style-type: none"> - Maintien du marché le samedi matin. - Maintien du bibliobus.

équipements, etc.) autour de la station	
Modalités d'accès Bus (emplacement des arrêts etc.)	- Ligne 8 à revoir (trajet trop long), doublons avec les voitures.
La sécurité autour de la station	- Eclairage nocturne à améliorer.
Modalités d'accès et stationnement vélo	- Rajouter des stationnements pour trottinettes électriques (consigne) - Une vraie piste cyclable, pas sur la route.
Nom de la station	- L'Ormeau

→ Restitution orale des idées forces ressortant des échanges en sous-groupes

- Revoir le trajet du Linéo 8 qui ferait doublon avec la 3^{ème} ligne et n'est actuellement pas optimisé.
- Prévoir des stationnements pour les trottinettes électriques ainsi qu'une piste cyclable qui ne passerait pas par la route, insuffisamment large.
- Réaliser un passage piéton protégé et éclairé. De manière générale, soigner l'éclairage.
- Déplacer le parking existant pour maintenir un accès aux commerces, conserver le bibliobus et marché du samedi matin.

5. Conclusion

Hélène PERLEMBOU, Pont-Neuf, remercie les participants pour leur participation et indique que les aspects évoqués au cours de l'atelier seront intégrés à la réflexion de la maîtrise d'ouvrage en vue de l'enquête publique. Un compte-rendu sera réalisé et mis en ligne sur le site, et le bilan des ateliers citoyens sera annexé au dossier d'enquête publique.

Alexandre BLAQUIERE, Tisséo Collectivités, remercie les participants. Il déclare avoir conscience de ne pas toujours apporter toutes les réponses, ceci s'expliquant par le fait que tout n'est pas encore décidé et étudié. Il remarque cependant que le sujet de l'accessibilité revient fréquemment, qu'importe le mode de déplacement (à pied, en vélo, en voitures, en bus, ...) et que c'est donc une piste de travail qu'il reste à approfondir avec Toulouse Métropole pour pouvoir finaliser le projet. Il indique que Tisséo souhaite organiser un temps de restitution en réunion plénière avec l'ensemble des participants aux 10 ateliers citoyens, étant donné que la question de l'aménagement des espaces autour des stations est la part la plus importante du travail qui reste à faire pour pouvoir répondre aux principales attentes des riverains.

Il rappelle que la prochaine étape du projet est la présentation du dossier d'enquête publique à la Commission d'enquête avec au préalable une longue phase d'échanges (plusieurs mois) avec les services de l'Etat, avant de lancer effectivement l'enquête publique à l'été 2019. Il invite les participants à continuer à s'intéresser au projet afin de l'améliorer pour faciliter les mobilités de l'agglomération toulousaine et d'*in fine* en démontrant son utilité publique.

Participants citoyens :

Nicole ARNAUD
Amandine BOUYSSOU
Sébastien BOUR



COMPTE - RENDU

Yanne CAZAL
Ellen CELHABE
Thierry CELHABE
Simon CHABALIER
Mathilde CHESNEAU
Anne-Marie CLAVERIE
Pierre CLAVERIE
François DE BERTIER
Sylvie DORET
Denise GOUDOUX
Daniel GUIVARCH
Guillaume LE MOAL
Roger METELLUS
Céline PRIEUR
Pascal PRIEUR
Michel SALVIAC