



COMPTE - RENDU

TISSEO COLLECTIVITES

Projet Toulouse Aerospace Express - Connexion ligne B

Atelier citoyen n°6 – 8 novembre 2018

François Verdier

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

Intervenants

Maitrise d'ouvrage

- **Dominique SALAS** – Tisséo Collectivités
- **Jesus MOLINA** – Tisséo Ingénierie
- **Jean-Yves DE LAMBALLERIE** – 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 **Dominique SALAS**, 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



1. Ouverture

Hélène PERLEMBOU, Pont-Neuf, souhaite la bienvenue aux participants à cet atelier portant sur la station François Verdier. Elle précise qu'il s'inscrit dans le cadre de la concertation sur le projet Toulouse Aerospace Express et Connexion ligne B, qui a pour objet de préparer l'enquête publique prévue pour 2019. La présente concertation a été précédée d'autres temps d'échange : un débat public en 2016, une concertation sur l'expérience voyageur en 2017, une concertation sur la connexion ligne B en 2018 et deux phases de dialogue territorial, dont la dernière s'est close en octobre. La phase actuelle de concertation se compose de 10 ateliers citoyens portant sur l'ensemble des stations du tracé.

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 :

- **Dominique SALAS** 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

Dominique SALAS, Tisséo Collectivités, rappelle qu'une enquête publique aura lieu mi 2019 sur le projet de 3^{ème} ligne, la Ligne Aéroport Express et le prolongement de la ligne B jusqu'à la station Labège Innopole.

Elle indique que la 3^{ème} ligne est transversale et plus longue (27 km) que les deux lignes existantes. Elle compte 21 stations plus distantes les unes des autres que celles des lignes existantes, les territoires traversés étant moins densément urbanisés. Le tracé sera souterrain à 70%, ce qui explique le coût important du projet (2,4 milliards d'euros).

Les projections actuelles estiment que la 3^e ligne sera fréquentée par 200 000 voyageurs chaque jour, ce qui est très élevé. En comparaison, l'intégralité du réseau de bus représente 250 000 voyageurs par jour.

La Ligne Aéroport Express (LAE) est un autre volet du projet. Elle vient compléter l'offre actuelle pour desservir de l'aéroport, jugée insuffisamment performante. Le projet LAE prévoit la création d'un tramway d'une fréquence de 5 min sur un tracé composé de trois stations depuis la station Jean Maga (Blagnac).

Le tracé de la 3^e ligne de métro est transversal d'est en ouest. La 3^e ligne complète le réseau actuel composé des deux lignes de métro (lignes A et B) et du périphérique sud (téléphérique et liaisons bus votés dans le Plan de déplacements urbains). Elle a pour objectif de répondre à l'augmentation de la population métropolitaine, évaluée à plus de 15 000 habitants par an, de desservir les grands équipements et les pôles d'activités et de créer cinq correspondances avec



COMPTE - RENDU

le réseau ferroviaire, quatre connexions avec le réseau de métro actuel, une avec le tramway à Jean Maga et avec les lignes de bus à toutes les stations. L'intermodalité ainsi développée permet aux habitants des communes périurbaines de Toulouse d'être mieux connectés au réseau de transport en commun.

Dominique SALAS souligne qu'un tel projet nécessite dix années d'étude avant la mise en service :

- La première étape a consisté à définir un itinéraire de référence.
- Cet itinéraire de référence a été présenté au public lors du débat public de 2016 puis retenu par le Conseil d'administration de Tisséo Collectivités en 2018. Ce faisant, le Conseil d'administration a enclenché l'élaboration du programme, document portant sur l'environnement de la ligne et des stations.
- En 2019 se tiendra l'enquête publique qui présentera le programme et devrait aboutir à une déclaration d'utilité publique qui permettrait de débiter les travaux en 2020.
- L'horizon de mise en service est envisagé pour 2025.

Concertation

Comme indiqué précédemment, ce projet d'envergure a fait l'objet d'un débat public en 2016, organisé par une commission particulière indépendante qui a demandé à Tisséo Collectivités trois garanties de pluralité et de transparence :

- L'étude de trois itinéraires alternatifs, notamment via l'utilisation du réseau ferré
- La mise en place d'un conseil scientifique d'experts pour garantir l'objectivité et la transparence de ces études
- La nomination de Jean-Claude RUYSSCHAERT en tant que garant de la concertation.

À la suite du débat, il est nécessaire de dialoguer de manière continue pour garantir l'appropriation du projet par les citoyens et les usagers en intégrant dans la mesure du possible leurs avis à l'occasion de rencontres dont cet atelier fait partie.

Présentation de la station

Station François Verdier

Dominique SALAS, Tisséo Collectivités, précise que cette station a un rôle particulier dans le réseau car elle constitue l'un des pôles d'échanges avec les stations Matabiau (métro A et gare ferroviaire) et Jean Jaurès (lignes A et B), et qu'elle est la traduction concrète de l'élargissement du centre-ville de Toulouse dans les années à venir.

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

- La localisation : est motivée par la possibilité de connecter la 3^e ligne à la ligne B pour soulager le trafic des stations Jean Jaurès et Matabiau et pour desservir le quartier, porte d'entrée de l'hypercentre et pôle d'échanges (nombreuses lignes de bus Linéo).
- Les caractéristiques physiques de la station : bâtiment de 25 mètres de large, 50 mètres de long et plus de 20 mètres de profondeur. Cette envergure rend nécessaire une emprise chantier importante, qui nécessite d'abattre 50 arbres des allées François Verdier. Il est prévu de replanter les arbres abattus en enfouissant plus profondément la station de métro, ce qui permet d'augmenter l'épaisseur de terre au-dessus et ainsi de faciliter le développement des arbres nouvellement plantés.
- Les correspondances et le parcours voyageur : un couloir souterrain équipé de tapis roulant permettra d'améliorer le confort des voyageurs et le temps de correspondance avec la ligne B. La conception des stations de la 3^{ème} ligne a pour objectif d'améliorer le parcours des voyageurs, en leur permettant de s'orienter le plus facilement possible dans la station. Dans ce but, les stations sont conçues sur le même principe : Une station

comporte plusieurs niveaux (accès à la surface, niveau technique non accessible aux usagers, salle des billets et niveau quais).

- Les entrées et sorties : situées au milieu de l'allée centrale, entre les arbres. L'entrée principale est équipée d'un escalier fixe et d'un escalier mécanisé. Un ascenseur (allant de la surface à la salle des billets) complète ce dispositif. Le nombre d'ascenseurs est doublé entre la salle des billets et les quais. Les entrées / sorties de cette station sont très contraintes par l'espace urbain dans lequel elle s'insère.

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

- Le réseau bus : déjà très structuré, sera connecté à la station pour faciliter les échanges.
- Les itinéraires cyclables : sont déjà structurés pour certains et identifiés comme devant être améliorés pour d'autres. La 3^{ème} ligne représente une opportunité pour procéder à leur amélioration.
- Les stationnements vélos : se composent à la fois des arceaux pour un stationnement de courte durée et des stationnements sécurisés pour une durée plus longue. La concertation permet d'apprécier le bon dimensionnement de ces stationnements.
- L'aménagement de l'espace public : l'objectif est de retrouver le même aspect paysager qu'aujourd'hui une fois les travaux terminés, pour le terre-plein et les arbres. D'un point de vue pratique, cet aménagement doit permettre aux piétons et aux cyclistes d'accéder à la station de façon plus agréable et sécurisée (par exemple par une délimitation des espaces dédiés, un aménagement cyclable vers le canal). Le projet est également l'occasion de prolonger le terre-plein piéton vers le monument à la gloire des anciens combattants, ce qui nécessiterait toutefois de supprimer la voie routière permettant aux voitures de faire demi-tour (le demi-tour s'effectuerait alors au Grand Rond).

3. Échanges et travail en sous-groupes

Temps d'échanges

Josélito FURY souhaite savoir pourquoi Tisséo Collectivités a retenu cette localisation de la station plutôt que le centre du Grand Rond où l'espace est suffisant et permettrait de connecter au tramway. Un couloir souterrain un peu plus long équipé d'un tapis roulant assurerait la correspondance avec la ligne B et les conséquences paysagères seraient limitées. Il ajoute que cet emplacement permettrait de proposer une sortie de station plus belle que celles des stations traditionnelles.

Julien VALON indique avoir proposé de situer la sortie de station sur la place Dupuy, au croisement de la rue Bida et des allées François Verdier, sur un espace non paysager et bitumé. Il regrette qu'aucune réponse ne lui ait été transmise pour le moment.

Léo GOSSEAUME estime également que la station pourrait être décalée place Dupuy, offrant l'opportunité de prolonger le tramway jusqu'à François Verdier et au-delà sur le boulevard, le T1 et le T2 étant encore assez éloignés du centre-ville.

Jesus MOLINA, Tisséo Ingénierie, indique qu'une implantation sur le Grand Rond a été écartée en raison de la distance avec la ligne B qui ne permettrait pas de répondre à l'objectif de connexion efficace entre les deux lignes de métro. Cette solution est faisable techniquement mais l'emplacement retenu tient compte d'un autre critère : faciliter les correspondances. D'autres conséquences non négligeables seront à évaluer.

Jean-Yves DE LAMBALLERIE, Tisséo Ingénierie, indique que la localisation à l'angle de la rue Bida et des allées François Verdier a été étudiée et n'a pas été retenue pour trois raisons : elle obligerait également à couper des arbres, perturberait fortement la circulation



COMPTE - RENDU

des bus pendant le temps des travaux et surtout imposerait de creuser plus profondément (à plus de 30 mètres de profondeur) pour éviter le tunnel de la ligne B, ce qui serait préjudiciable pour le confort des voyageurs compte tenu de l'allongement de leur parcours.

Dominique SALAS, Tisséo Collectivités, propose d'intégrer une réponse écrite au compte-rendu afin de compléter la réponse orale de Tisséo Ingénierie (complément ci-dessous)

COMPLEMENT DE REPONSE apporté après l'atelier sur le positionnement de la station

Les études ont montré que l'implantation de la station place Dupuy n'était pas envisageable. La dimension de la station (environ 50x25 mètres) aurait des conséquences sur les bâtiments existants. A cela s'ajoute l'exiguïté de l'espace disponible pour le chantier et les conséquences importantes sur le trafic automobile de la rue des Frères Lion, la rue du Pont de Montaudran et la rue du Pont Guilhemery, dont le trafic est déjà très dense.

Josélito FURY rappelle que la particularité du Grand Rond est d'être à équidistance du Palais de Justice (tramway T1 et T2) et de François Verdier (ligne B). Une navette autonome assure déjà la correspondance entre le Grand Rond et le Palais de Justice, il pourrait être envisagé de mettre en place une navette similaire entre le Grand Rond et François Verdier. Il estime que l'emplacement retenu aujourd'hui pour la station François Verdier ne permettra pas d'assurer la correspondance avec le Palais de Justice.

Julien HENIQUE, Toulouse Métropole, rappelle que la différence entre le métro et le tramway est le nombre de voyageurs pouvant être transportés. Le métro étant un investissement lourd, il a pour objectif de desservir le maximum d'usagers et privilégie la connexion avec un autre métro plutôt qu'avec un tramway, dont la capacité ne permet pas de transporter autant de voyageurs. Le même cas de figure se présente sous une forme différente à la station La Vache où la station de métro sera plus proche de la halte TER que de la ligne B. Ce choix a des conséquences mais il permet à la 3^e ligne d'assurer le meilleur service possible.

Catherine MAILLARD considère que si l'emplacement est définitif, l'important aujourd'hui est de limiter ses conséquences.

Guillaume GIBERGUE souhaite savoir ce qui est prévu concernant l'aménagement piéton et cycliste entre le périmètre de la station et le reste du quartier.

Serge DU MAROUSSEM demande combien de rangées d'arbres seront coupées pour la construction de la station.

Julien HENIQUE, Toulouse Métropole, précise que le principe d'aménagement envisagé en l'état actuel du projet reste à affiner. Il peut néanmoins d'ores et déjà indiquer que l'aménagement de l'espace pour les piétons est identifié comme étant un enjeu crucial, notamment pour faciliter les traversées et l'accès aux allées.

Concernant le vélo, Toulouse Métropole souhaite profiter des travaux pour recréer des aménagements cyclables bien identifiés par rapport aux cheminements piétons et améliorer la liaison vers le canal, soit en accompagnement direct du projet, soit dans les années qui suivront la mise en service de la station.

Jesus MOLINA, Tisséo Ingénierie, indique que les quatre rangées seront concernées dans le périmètre de l'emprise du chantier. Les arbres coupés seront replantés après les travaux. A l'échelle du projet est garantie la plantation d'au moins 2 arbres pour chaque arbre abattu.



COMPTE - RENDU

Julien HENIQUE, Toulouse Métropole, précise que la coupe de ces arbres est nécessaire car leurs racines sont longues et seraient nécessairement endommagées par les travaux d'implantation de la station.

Catherine DU MAROUSSEM regrette que la préservation de la végétation en ville ne soit pas une priorité à Toulouse.

Guillaume GIBERGUE rappelle que tous les platanes de Toulouse sont touchés par le chancre coloré depuis le mois dernier et mourront d'ici quelques années. Cette station pourrait être l'occasion d'anticiper ce problème et de planter des espèces résistantes.

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.

Recueil des observations par station

→ Les participants

Participants	Raison(s) de se rendre à la station, fréquence	Modalités d'accès à la station Horaires	Besoins particuliers
Manon, 18 ans, étudiante.	Les études. Régulièrement.	En bus/tram et en voiture. A 7h et à 16h.	
Joël, 52 ans, travail social.	Les loisirs.	A pied et en vélo. A 17h30.	
Jacqueline, 69 ans, retraitée.	J'habite à côté. Très souvent.	A pied. De 8h30 à 17h30	J'y passerai tous les jours.
Jesús, 30 ans, ingénieur aéronautique.	Le travail, aller à la gare ou à l'aéroport. Entre très souvent et régulièrement.	A pied. De 7h à 9h et de 17h à 19h.	
David, 50 ans, technicien Toulouse Métropole.	Le travail, les loisirs, aller à la gare ou à l'aéroport. Très souvent.	A pied ou en vélo. De 7h à 8h30, de midi à 13h30 et de 16h30 à 21h.	
Guillaume, 28 ans, contrôleur financier.	Les loisirs. Ponctuellement.	A pied. De 13h à 17h30	
Arthur, 26 ans, étudiant.	Les loisirs.	En vélo.	

	Ponctuellement.		
Catherine, 64 ans, retraitée, présidente d'association.	Les loisirs, aller à la gare ou à l'aéroport, rendre visite. Ponctuellement.	A pied.	
José, 47 ans, cadre bancaire.	Le travail et les loisirs. Régulièrement.	A pied et en bus/tram. De 8h30 à 17h30.	
Jean-Louis, 72 ans, retraité.	Les loisirs, aller à la gare ou à l'aéroport. Ponctuellement.	En scooter. Autour de 10h et de 17h30.	
Guillaume, 41 ans, ingénieur.	Les loisirs, aller à la gare ou à l'aéroport. Régulièrement.	A pied et en bus/tram. De 10h à 21h.	

Station François Verdier – Sous-groupe n°1

→ 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"> - Sécuriser les accès latéraux par des feux « intelligents ». - Repenser l'accès nord/sud des allées F. Verdier avec la continuité Grand Rond / allées.
Modalités d'accès en voiture (localisation, stationnement, dépose-reprise, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> - Parking Carnot.
Les services (commerces, équipements, etc.) autour de la station	<ul style="list-style-type: none"> - Eviter les commerces « de bouche » sur le terre-plein. - Limiter les commerces : place Dupuy et rue de Metz, des commerces existent déjà. - WC à prévoir dans la station.
Modalités d'accès Bus (emplacement des arrêts etc.)	<ul style="list-style-type: none"> - Rétablissement de l'arrêt de bus (ex : n°1, 10)
La sécurité autour de la station	<ul style="list-style-type: none"> - Pas de vélo sur le terre-plein central. - Stationnement et circulation sur la voirie ou bien à côté de la station F. Verdier actuelle. - Vidéosurveillance. - Amélioration de l'éclairage dans la continuité de ce qui sera réalisé en 2018 et 2019.
L'animation du nouvel espace public autour de la station (aménagements)	<ul style="list-style-type: none"> - Limiter au maximum l'emprise de la station. - Privilégier la végétation permettant visuellement « d'absorber » la circulation et la visibilité de la station. - Végétalisation de la station.



COMPTE - RENDU

paysagers, mobilier, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> - Bassins rectangulaires. - Aire de jeux pour les enfants. - Quand serons-nous consultés sur les modalités précises ?
----------------------------	---

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

Catherine MAILLARD résume ainsi les propositions de son sous-groupe :

- Sécuriser les accès latéraux pour les piétons qui iront de part et d'autre du terre-plein central,
- Eviter l'installation de commerces de bouche déjà présents à proximité, préserver le caractère actuel de l'allée,
- Conserver une allée piétonne dégagée exigeant l'absence de stationnements vélos au milieu du terre-plein (disposer ce dernier sur les côtés ou autour de la station existante)
- Améliorer l'éclairage et la vidéoprotection
- Instaurer une perspective de jardin : des bassins pour rappeler le Grand Rond, remplacer les arbres, installer des murs végétalisés en sortie ou à l'intérieur de la station, préserver l'aire de jeux des enfants.

Julien HENIQUE, Toulouse Métropole, indique que si l'aire de jeux est concernée par les travaux, elle sera reconstruite.

Josélito FURY propose de creuser un tunnel pour les voitures au sud des allées pour permettre aux piétons de rejoindre le Grand Rond sans traverser la route.

Station François Verdier – Sous-groupe n°2

→ 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"> - A améliorer : faire des entrées et sorties souterraines des deux côtés est-ouest (rue des jardins et rue Bida). - Prévoir une autre bouche de métro plus près du Grand Rond, sur les allées. - Prévoir davantage de passages piétons.
Modalités d'accès en voiture (localisation, stationnement, dépose-reprise, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> - Inclure les motos dans la réflexion ! - Rallonger le parcours du tram jusqu'au Grand Rond. - Il y a déjà des parkings à Paul Sabatier (aérien) et François Verdier (souterrain) : ça suffit !
Les services (commerces, équipements, etc.) autour de la station	<ul style="list-style-type: none"> - Prévoir des food trucks sur les allées. - Prévoir des petits commerces (boulangerie, ...) dans la station souterraine. - Augmenter la capacité des ascenseurs. - Que vont devenir les antiquaires, les foires et l'espace de jeu pour les enfants ?
La sécurité autour de la station	<ul style="list-style-type: none"> - Adapter la voirie aux personnes handicapées ou à mobilité réduite, aux handicapés sensoriels et aux poussettes. - Aménager la circulation autour du monument à la Gloire des combattants - Prévoir du personnel de sécurité au niveau du quai, dans les rames et aux sorties.
L'animation du nouvel	<ul style="list-style-type: none"> - Prévoir un peu de décor à Noël, des œuvres d'art. - Choisir des arbres qui fassent une continuité paysagère avec

espace public autour de la station (aménagements paysagers, mobilier, etc.)	ceux qui auront été épargnés. - Améliorer les éclairages aux entrées du métro.
Modalités d'accès et stationnement vélo	- Prévoir suffisamment de places de vélos dans la consigne vélo et aussi des places de scooters. - Prévoir une station Vélô-Toulouse à l'une des sorties.
La signalétique	- Signalétique ou signaux urbains indiquant les divers centres d'intérêt.

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

Guillaume GIBERGUE et **Manon MARFAING** résument ainsi les propositions de leur sous-groupe :

- Créer plus de passages piétons et de feux tricolores pour la sécurité des traversées piétonnes
- Prévoir une ou des entrées / sorties à l'extérieur du terre-plein et une sortie du côté du Grand Rond
- Renforcer la sécurité avec du personnel (vigile à la sortie de station) afin d'éviter les agressions
- Faciliter la circulation des personnes à mobilité réduite et des personnes avec poussettes en agrandissant les trottoirs et les ascenseurs
- Installer des petits commerces à l'intérieur de la bouche de métro, potentiellement des kiosques à l'extérieur (fleuristes par exemple)
- Proposer une signalétique efficace indiquant les points touristiques du quartier. La signalisation est aujourd'hui peu lisible, les usagers sont perdus à la sortie
- S'interroger sur le maintien ou le déplacement des brocantes actuelles sur les allées.

Station François Verdier – Sous-groupe n°3

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

Sujets	Observations des participants
Modalités d'accès des piétons à la station	- Pouvoir emprunter tous les souterrains (ligne B et 3ème ligne communiquant). - Piétonner les allées François Verdier (entre la station et le Grand Rond). - Voie verte (cycles et piétons) entre François Verdier et le canal du midi en passant par le Grand Rond. - Fléchage piéton.
Modalités d'accès en voiture (localisation, stationnement, dépose-reprise, etc.)	- Accès réservé aux riverains sur les voies bus. - Pas d'accès voiture (le moins possible), pareil pour les stationnements.
Les services (commerces, équipements, etc.) autour de la station	- Ajouter des kiosques sur les allées (nouveaux commerces) - Toilettes dans la station de métro.
Modalités d'accès Bus	- Bonne desserte.

(emplacement des arrêts etc.)	- Favoriser les bus et leur passage (site propre intégral).
La sécurité autour de la station	- Bon éclairage dans les allées et les rues adjacentes.
L'animation du nouvel espace public autour de la station (aménagement paysagers, mobilier)	- Animations ponctuelles (comme au square de Gaulle). - Espace de jeu pour les enfants.

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

Léo GOSSEAUME résume ainsi les propositions de son sous-groupe :

- Piétonner l'intégralité des allées pour apaiser la zone mais conserver une voie réservée aux bus (un site propre pavé à l'instar de la rue de Bayard)
- Créer une voie verte entre la station et le canal du Midi
- Limiter au maximum le stationnement et l'accès des voitures
- Installer des kiosques en surface et proposer des toilettes dans la station de métro après validation du titre de transport
- Soigner l'éclairage
- Proposer des événements comme les chapiteaux du square du Général de Gaulle au Capitole pour favoriser la vie autour de la station.

5. Conclusion

Hélène PERLEMBOU, Pont-Neuf, remercie les participants pour leurs travaux et revient sur les trois aspects qui ont été régulièrement abordés durant cette séance :

- La volonté d'apaiser les alentours de la station pour les piétons et les cycles et sécuriser les traversées
- L'attention à apporter à la végétalisation de la station
- Le souhait de bénéficier de services et petits commerces à l'intérieur de la station.

Elle indique que les éléments évoqués 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.



COMPTE - RENDU

Participants citoyens :

Arthur ALBERT
Leslie BRAS
Joël COYO
Catherine DU MAROUSSEM
Serge DU MAROUSSEM
Josérito FURY
Guillaume GIBERGUE
Léo GOSSEAUME
Catherine MAILLARD
Manon MARFAING
Julien MICHELON
Jacqueline PECAL
David PIGNAUD
Jesus REDONDO
Guillaume RUFFIER
Jean-Louis VALON