



TISSEO COLLECTIVITES

Projet Toulouse Aerospace Express - Connexion ligne B

Atelier citoyen

Stations Institut National Polytechnique de Toulouse / Parc technologique du Canal
(Ligne B) / Enova / Labège- La Cadène

14 novembre 2018

- > La rencontre a duré 1h30.
- > Diaporama projeté en annexe.

Intervenants

Maitrise d'ouvrage (MOA)

- Vincent **BENARD** - Tisséo Collectivités
- Marie **LAFON** et Cyril **LADIER** - Tisséo Ingénierie
- Christophe **LEROY** – Sicoval

Partenaires

- Sandrine **DECOUX** - SPL Enova aménagement

Animation de la réunion (AMO concertation de Tisséo Collectivités)

- Sofia **ALIAMET** – Pont-Neuf (avec Stéphanie SOTISON en appui)

Autres participants de la maîtrise d'ouvrage - partenaires

- Julien **CALLE**, Sicoval
- Saïd **FOUAH**, Tisséo Ingénierie

Participants

- 30 participants, voir annexe plus loin

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

Sofia ALIAMET, Pont-Neuf, introduit la réunion. Elle commence par se présenter, en précisant qu'elle est membre, avec Stéphanie SOTISON, du groupement Pont-Neuf, chargé d'accompagner Tisséo Collectivités dans la poursuite de la concertation autour du projet de 3^e ligne de métro et connexion Ligne B.

Sofia ALIAMET précise les objectifs des ateliers citoyens. Ces derniers visent à enrichir le projet de 3^e ligne de métro et de connexion Ligne B en recueillant les avis et les observations du public sur l'insertion urbaine des stations, 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.

Sofia ALIAMET indique que le projet s'inscrit sur un temps long, environ 10 ans pour une ligne de métro. Elle 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 du jour porte sur l'insertion urbaine des 4 stations desservant le secteur de Labège : Institut National Polytechnique de Toulouse / Parc technologique du Canal (CLB) / Enova / Labège- La Cadène.

Elle pose ensuite 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. 4 participants ont déjà participé à des rencontres organisées dans le cadre des phases de concertation précédente (réunions du débat public, ateliers cartographiques, etc.).

Elle présente les intervenants de la maîtrise d'ouvrage :

- **Tisséo Collectivités**, autorité organisatrice des transports, entité chef d'orchestre du projet : Vincent BENARD, chef de projet sur la Connexion Ligne B.
- **Tisséo Ingénierie**, entité qui pilote les études et les travaux des infrastructures du projet () : Marie LAFON et Cyril LADIER, Direction des opérations 3e ligne de métro & Connexion Ligne B.
- **Un représentant du SICOVAL**, Christophe LEROY, Directeur aménagement, urbanisme et habitat.
- **Une représentante de la SPL Enova**, Sandrine DECOUX, Directrice Générale ENOVA

Elle indique ensuite le déroulé de la rencontre.

1. Point de contexte

(Cf. diaporama en annexe)

Vincent BENARD, Tisséo Collectivités, explique que le projet Toulouse Aerospace Express se compose de la 3^e ligne de métro et de la ligne Aéroport Express qui desservira l'Aéroport auquel s'ajoute le projet de prolongement de la ligne B (CLB), depuis Ramonville jusqu'à la station INPT.

- **La 3^e ligne de métro est longue**, équivalent de la ligne A et B réunies. Elle comporte 21 stations.

Les inter-stations seront plus grandes que sur la Ligne B. Son objectif de desservir largement la population de l'agglomération toulousaine, contrairement aux lignes existantes qui s'arrêtent quasiment aux frontières de Toulouse. Le tracé est à 70% souterrain. A sa mise en service en 2025,



COMPTE - RENDU

la ligne accueillera environ 200 000 voyageurs/jour (à titre de comparaison, la fréquence de la ligne A est de 250 000 voyageurs/jour).

- **La ligne Aéroport Express** va desservir la zone aéroportuaire et l'Aéroport. C'est une navette entre la station Jean Maga, qui passera par les stations Nadot et Daurat. Le temps de trajet de Jean Maga jusqu'à l'aéroport sera de 6 minutes, avec une fréquence d'une navette toutes les 5 min depuis Jean Maga. La ligne reprend l'infrastructure du T2 avec un design intérieur et un matériel roulant différents. Il est prévu de l'information voyageurs embarquée en relation avec l'aéroport.
- **Le projet Connexion Ligne B.** Sa fonction est d'accompagner le développement de la zone Sicoval. 2 stations sont prévues : Parc technologique du Canal et INPT, station en correspondance avec la 3^e ligne de métro. Il est prévu que ce tronçon supplémentaire de Ligne B accueille environ 14 000 voyageurs/jour.

Les objectifs du projet Toulouse Aéroport Express sont de :

- Renforcer le maillage du réseau de transports grâce à 5 connexions avec le réseau ferré à Colomiers gare, La Vache Gare, Matabiau-Marengo, Montaudran, Labège, mais aussi une interconnexion avec le T1, les lignes A (Marengo-Matabiau) et B (La Vache gare) et une desserte bus à quasiment toutes les stations.
- Desservir et relier entre eux les bassins d'emplois et les grands équipements majeurs de l'agglomération toulousaine.
- Répondre de manière efficace et capacitaire aux besoins de déplacements car il est prévu 500 000 déplacements/ jour sur les dix prochaines années.

Les étapes de réalisation du projet :

- L'itinéraire a été soumis à débat public en 2016 et arrêté définitivement en juillet 2018.
- En parallèle de la phase de concertation, l'enquête publique se prépare. Elle est prévue pour mi-2019.
- Les travaux devraient démarrer fin 2020, début 2021, en vue d'une mise en service en 2025.

C'est également un projet construit dans une démarche itérative et collaborative : après le débat public et une première phase de concertation en 2017, la phase de concertation actuelle vise à recueillir les observations du public sur l'insertion urbaine des stations, comme expliqué en introduction. D'autres ateliers ont déjà eu lieu les jours précédents sur d'autres secteurs.

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

(Cf. diaporama en annexe)

1^{ère} station : Parc technologique du Canal

Cyril LADIER, Tisséo Ingénierie, en charge de l'opération Connexion ligne B.

La station est située au fond du parc, à côté du CEEI THEOGONE. Demain la station sera au centre de la future ZAC Parc du canal étendue (projet d'extension). Aujourd'hui, elle est desservie par une seule ligne de bus (ligne reliant le parc à la station Ramonville). L'objectif de la station est d'améliorer la desserte de cette zone : les entreprises, la salle du Bikini, etc. L'enjeu sera donc de la relier le mieux possible au quartier. Ce sera une station aérienne.



COMPTE - RENDU

Le projet de Connexion ligne B succède au projet de Prolongement de la Ligne B dont il reprend le tracé entre les stations Ramonville et Parc Technologique du Canal. Il a fait l'objet d'une concertation en début d'année 2018.

2^{ème} station : Institut national polytechnique de Toulouse

Cyril LADIER, Tisséo Ingénierie, en charge de l'opération Connexion ligne B précise que sur ce site, il y aura 2 stations : l'une pour la 3^e ligne de métro ; l'autre pour la ligne B. Les matériels roulants seront différents pour chaque ligne. Il s'agit bien de 2 gares l'une à côté de l'autre. Le site sera localisé sur le parking du Centre commercial Carrefour, au début de la zone du projet Enova.

L'objectif est donc aussi de se connecter à la Diagonale, qui sera la colonne vertébrale du secteur, qui passera à proximité de la station. Comme le parc technologique du Canal, cette station va accompagner les projets de développement du SICOVAL et d'Enova. Il rappelle qu'en parallèle, une concertation sur le projet Enova se déroule.

3^{ème} station : Enova

Marie LAFON, Tisséo Ingénierie, chargée du secteur Sud-Est de la 3^e ligne de métro explique que la station est située au sud du centre commercial Labège 2, sur l'ancienne parcelle SANOFI.

Sandrine DECOUX, SPL Enova, précise que la parcelle a été acquise en 2015. La station sera construite en interaction avec le programme d'aménagement Enova. Sur le mail jaune (*cf. diaporama en annexe, page 21*), il est prévu d'y développer les modes doux, en alternative à la voiture. Ce mail sera en interconnexion avec les stations du secteur. Il y aura donc un maillage Nord-Sud de cette Diagonale qui relie les stations INPT, le cc Labège 2, la station Enova et le pôle d'échanges multimodal.

Marie LAFON, Tisséo Ingénierie, précise que la station sera aérienne. En ce qui concerne les fonctionnalités de la station, il est prévu du stationnement vélo (dans le cadre du programme de la 3^{ème} Ligne) et des aires de covoiturage et d'auto-partage (dans le cadre du programme d'aménagement).

4^{ème} station : Labège-La Cadène

Marie LAFON, Tisséo Ingénierie explique que la station sera située près de la voie ferrée, à proximité de la rue Buissonnière et du lycée agricole La Cadène. Les objectifs sont de desservir le secteur d'activités existant et qui va être agrandi à terme via Enova, de créer un véritable pôle d'échanges multimodal avec un parc relais, une zone dépose-reprise pour les voitures, du stationnement vélos. Une passerelle pour les modes actifs (piétons & cycles) sera également créée. Il est aussi prévu une gare routière (bus).

→ Echanges avec la salle

Gérard MASSARDIER explique que dans un projet plus ou moins antérieur, il était prévu de mettre en place des bus depuis le sud du SICOVAL, qui se rabattraient sur le terminus à Labège, *quid* de l'arrivée des bus et de la surcharge de trafic routier que va entraîner l'existence de la station Labège-La Cadène ?



COMPTE - RENDU

Cyril LADIER, Tisséo Ingénierie, explique que la reconfiguration du réseau de bus ne se fera que 2 ans environ avant la mise en service du métro. L'accès en bus à la station se ferait côté Est, côté RD16, et non côté Enova, c'est une différence majeure par rapport à l'époque du projet PLB, car avec le projet Enova, il y aura de l'habitat au plus près de la station.

Une participante, travaillant dans le secteur de Labège InnoPole, souhaite savoir si la station Parc technologique du Canal fait partie de la nouvelle ligne (3^e ligne) et si elle sera en aérien ?

Cyril LADIER, Tisséo Ingénierie explique, qu'en 2025, la 3^e ligne comptera sur Labège trois Stations : Labège-La Cadène, Enova, INPT puis la ligne partira sur Montaudran et le centre de Toulouse tandis que la ligne B sera prolongée de deux stations supplémentaires. Au départ, à Ramonville, la ligne B est encore souterraine pour franchir le Canal du Midi et l'avenue Latécoère, puis la ligne B sortira en aérien (viaduc) au niveau de l'hôtel Formule 1/du Buffalo Grill. Il y aura deux stations sur la Ligne B : Parc technologique du Canal et INP Institut National Polytechnique.

Marc PONTILLON, retraité vivant à Labège, souhaite savoir ce qui est prévu en matière de stationnement automobile autour des stations.

Cyril LADIER, Tisséo Ingénierie, confirme qu'il y aura bien un parking-relais à la station Labège-La Cadène.

Marie LAFON, Tisséo Ingénierie, complète en expliquant que dans le programme de la 3^e ligne, il est prévu de réaliser 4 parking-relais au niveau des Stations Colomiers gare, Sept Deniers, La Vache gare et donc Labège-La Cadène où la capacité envisagée est de 1 000 places.

Christophe LEROY, SICOVAL, précise que le parking-relais à Labège se situera en lieu et place du siège du SICOVAL.

Maxime GAILLARD, précise qu'il n'habite pas le secteur mais qu'il se rend souvent à Labège. Il souhaite savoir si le parc-relais proposé sera interdit la nuit aux véhicules ?

Marie LAFON, Tisséo Ingénierie, explique que les principes de gestion des parkings-relais ne sont pas encore définis à ce stade.

Vincent BENARD, Tisséo Collectivités, précise qu'au sein de Tisséo Collectivités, une réflexion est en cours sur les usages, notamment pour les travailleurs de nuit, le sujet n'est pas arrêté. Il y a également un travail de refonte complète à venir sur la gestion des parc-relais pour moderniser le système de contrôle des pôles d'échange. Les choses seront plus claires d'ici 2 ou 3 ans.

Maxime GAILLARD, souhaite également savoir, si concernant le stationnement vélo, il y aura des places de stationnement sécurisés, si des services de réparations de vélos existeront, comme à la station Balma-Gramont ?

Marie LAFON, Tisséo Ingénierie, explique qu'il y aura bien du stationnement vélo sur le parvis, comme pour les autres stations, en nombre variable, selon les besoins. Elle rappelle que c'est justement un sujet de la concertation.

Jean-Daniel NOEL, habitant de Labège, précise qu'il habite en face de la future station Labège-La Cadène et voudrait savoir si le tracé arrive bien en aérien, au niveau du rondpoint rue du Chêne Vert car il constate sur les visuels présentés que le viaduc traverse la voie ferrée.



COMPTE - RENDU

Marie LAFON, Tisséo Ingénierie, confirme qu'effectivement la station est bien aérienne et que le viaduc arrive rue du Chêne Vert.

Christophe LEROY, Sicoval, précise que le viaduc s'arrête presque au niveau de l'entrée du parking du Sicoval.

Un participant demande où se fera le retournement des rames du métro car dans le projet initial de prolongement de la Ligne B, il se faisait de l'autre côté de la rue.

Marie LAFON, Tisséo Ingénierie, explique qu'il n'y a pas de zone de retournement. Ce que l'on voit sur le visuel (*Cf. diaporama en annexe, page 26*) est le fond de voie. Il n'y a plus, comme le prévoyait le projet initial de prolongement de la Ligne B, de retournement de l'autre côté, le site de maintenance n'est plus là non plus.

Un participant souhaiterait en savoir plus sur le tracé au niveau du parc technologique.

Cyril LADIER, Tisséo Ingénierie, explique que le tracé du métro passera en viaduc, à travers champs, puis au-dessus du lac, par un grand pont.

Le même participant demande si le viaduc sera dédié aux modes doux.

Cyril LADIER, Tisséo Ingénierie répond que la possibilité de faire passer des vélos sur le viaduc a été étudiée, sauf que cela n'est pas pratique en termes d'usages du vélo, notamment le fait qu'il faut redescendre du pont ensuite et qu'en terme de sécurité et de confort, ce n'est pas optimal de faire passer des vélos à proximité du métro qui roulerait à 80 km à cet endroit, de même une piste cyclable en viaduc pose un problème d'accès pour les secours en cas d'accident.

Ainsi, la réflexion est en cours pour savoir s'il ne serait pas préférable, au lieu de chercher à faire passer les vélos sur le viaduc de trouver une autre solution, au sol, pour le même coût, voire moins cher.

Il précise que le schéma vélo de l'agglomération est en cours d'élaboration.

3. Recueil des observations

Sofia ALIAMET, 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 (aménagements paysagers, mobilier, animation de l'espace public, etc.)
- Nom de la station

Station Institut national polytechnique de Toulouse

→ Les observations recueillies

Sujets	
Modalités d'accès des piétons à la station	<ul style="list-style-type: none"> - Penser à l'accès au mail -
Modalités d'accès Bus (emplacement des arrêts, desserte ligne de bus, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> - Prévoir un arrêt devant l'INP
Modalités d'accès et stationnement vélo	<ul style="list-style-type: none"> - Prévoir des vélos en libre-service - Piste cyclable plus éclairée - Stationnement sécurisé
Modalités d'accès en voiture (localisation stationnement, dépose-reprise, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> - Stationnement autorisé la nuit - Est-ce que les gens devront se garer sur le parking du centre commercial Carrefour en l'absence de parking près de la station ? - Risque de saturation
Connexion de la station avec la Diagonale	<ul style="list-style-type: none"> - Prévoir une navette autonome - Est-ce que le mail ira dans le campus INP ? - Penser à la séparation des flux entre la navette / piétons-cycles
La sécurité autour de la station	<ul style="list-style-type: none"> - Prévoir une zone de rencontre - Sécuriser la traversée piétons-cycle
La signalétique	<ul style="list-style-type: none"> - Prévoir une meilleure signalétique vélo : indiquer le temps et les kms vers le point de destination pour les piétons et les cycles
Les services (commerces, équipements, etc.) autour de la station	<ul style="list-style-type: none"> - Prévoir un service de réparation vélo - Présence d'une agence commerciale Tisséo Voyageurs
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'un bon éclairage public - Zone de jeux pour enfants - Végétation / zone verte
Nom de la station	<ul style="list-style-type: none"> - Utiliser le nom actuel complet sans abréviation - Ou Toulouse INP

Station ENOVA

→ Les observations recueillies

Sujets	
Modalités d'accès des piétons à la station	<ul style="list-style-type: none"> - Ascenseurs PMR / des escaliers - Des escalators qui fonctionnent dans les deux sens (descente et montée) - Prévoir le lien avec la Diagonale

Modalités d'accès Bus (emplacement des arrêts, desserte ligne de bus, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> - Quelles lignes sont prévues ? - Prévoir des arrêts à proximité de la station, des arrêts couverts - Est-ce qu'il est prévu une voie réservée pour les bus ?
Modalités d'accès et stationnement vélo	<ul style="list-style-type: none"> - Parking sécurisé desservi par les pistes cyclables
Modalités d'accès en voiture (localisation stationnement, dépose-reprise, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> - Prévoir un 2^{ème} parking relais sur le secteur si jamais le parking relais au terminus (celui de Labège La Cadène) est plein - Attention, prévoir un parking pour les entreprises environnantes - Très favorable à la création d'un dépose-minute
Connexion de la station avec la Diagonale	<ul style="list-style-type: none"> - Prévoir un tracé plus direct (option d'une ligne droite pour éviter de couper court) - Attention aux circulations des voitures autour (entreprises environnantes et les parkings)
La sécurité autour de la station	<ul style="list-style-type: none"> - Prévoir des caméras - Un parking sécurisé pour les vélos - Prévoir un éclairage suffisant
La signalétique	<ul style="list-style-type: none"> - Bien indiquer les arrêts de bus et les accès au métro avec un plan de quartier qui indique les entreprises
Les services (commerces, équipements, etc.) autour de la station	<ul style="list-style-type: none"> - Des commerces de proximité ; des restaurants - Une Maison de la mobilité (révisions vélos proposées) à rapprocher de la station - Proposer une information voyageurs concernant les trains en gare de Labège - Prévoir une agence Tisséo Voyageurs
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"> - Le plus important : la fonctionnalité - Aire de pique-nique - Parc / espaces verts
Nom de la station	<ul style="list-style-type: none"> - Enova > ok
Remarques complémentaires	<ul style="list-style-type: none"> - Il faudrait préciser le tracé de la Diagonale - Prévoir un éclairage par la lumière naturelle, minimiser l'éclairage artificiel - Quid de la période des travaux, notamment l'impact pour les entreprises à côté en termes d'accès aux sites, quelles solutions intermédiaires proposer pour faciliter la vie des salariés ? Quid de la coordination des travaux du métro avec ceux de la Diagonale ?

Station Labège La Cadène (2 tables)

→ Les observations recueillies

Sujets	
Modalités d'accès des piétons à la station	<ul style="list-style-type: none"> - Quel accès piéton entre le parking relais et la station de métro ? Aérien, souterrain ? - Bien séparer l'accès piétons et l'accès des vélos - Equiper la D16, voirie étroite et déjà très chargée, d'un trottoir et d'une piste cyclable continue ou prolonger le mail devant Labège
Modalités d'accès Bus (emplacement des arrêts, desserte ligne de bus, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> - Prévoir une fréquence élevée de bus pour accéder à la station en provenance de St Orens, et les communes de la route de Revel, Escalquens (ensemble du Sicoval), Castanet ... - Y aura-t-il un accès routier qui passe au-dessus de la voie ferrée ?
Modalités d'accès et stationnement vélo	<ul style="list-style-type: none"> - Déplacer la Maison de la Mobilité à cette station, poursuivre l'offre de révisions, réparation, information - Créer une liaison entre les 2 pistes cyclables de chaque côté de la voie ferrée - Prévoir un parking vélo sécurisé - Garantir le passage en vélo au-dessus des voies ferrées « sans en descendre »
Modalités d'accès en voiture (localisation stationnement, dépose-reprise, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> - Prévoir 200 places de stationnement de chaque côté de la voie ferrée - La station sera la première accessible depuis le Sud-Est, il faut prévoir un pôle adapté à la fréquence attendue, ne pas rééditer « Ramonville » (parking relais saturé) - Comment sera imaginé le sens de circulation de l'accès routier (depuis la rocade provenant de St Orens) pour éviter une congestion pour les bus et les voitures ? (Garantir un pôle circulation compatible avec le réseau routier)
Connexion de la station avec la Diagonale	<ul style="list-style-type: none"> - Prévoir un accès piéton à la station depuis la Diagonale
Correspondance avec la gare TER	<ul style="list-style-type: none"> - A créer pour l'ensemble de la commune
La sécurité autour de la station	<ul style="list-style-type: none"> - De la vidéosurveillance pour les vélos et le parking - Prévoir un éclairage suffisant le soir
La signalétique	<ul style="list-style-type: none"> - Prévoir une signalétique adaptée sur la passerelle d'accès à la station de métro
Les services (commerces, équipements, etc.) autour de la station	<ul style="list-style-type: none"> - Petits commerces pour les personnes qui sortent du travail et s'arrêtent à la station ainsi que pour les habitants à proximité - Point de recharge électrique pour les véhicules
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"> - Garantir l'intégration paysagère
Nom de la station	<ul style="list-style-type: none"> - Labège gare - Ou juste Labège

Remarques complémentaires	- Quid des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique issus du trafic routier généré par l'accès à la station
---------------------------	---

Station Parc technologique du Canal (Ligne B)*

→ Les observations recueillies

Sujets	
Modalités d'accès des piétons à la station	- Accès par bus et signalétique piétons jusqu'à la station
Modalités d'accès et stationnement vélo	- Aménagement de pistes cyclables avec raccordement au réseau existant - Parking vélo sécurisé
Modalités d'accès en voiture (localisation stationnement, dépose-reprise, etc.)	- Problème d'accès aux heures de pointe et zone industrielle enclavée : beaucoup de gens n'y accèdent qu'en voiture, prévoir donc un parc de stationnement suffisant
La sécurité autour de la station	- Présence de la salle de spectacle Le Bikini à proximité, il est donc nécessaire de prévoir une sécurité importante en soirée : éclairage, signalétique, présence de vigiles, etc.
La signalétique	- Prévoir une signalétique vers et depuis le réseau de bus - Ecrans d'affichage des prochains départs de bus - Logos de station pour malvoyants
Les services (commerces, équipements, etc.) autour de la station	- Point d'information réseau (flyers d'horaires) - Une supérette proche de la station
L'animation du nouvel espace public autour de la station (aménagements paysagers, mobilier, animation de l'espace public, etc.)	- Espaces verts et bancs
Nom de la station	- Parc technologique

→ Conclusion

Sofia ALIAMET 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.

Elle précise que, début 2019, sera organisé un temps de restitution pour expliquer les points qui auront été retenus ou non dans le dossier d'enquête publique et pourquoi, et indique que les participants à cet atelier y seront conviés.

Elle remercie les participants pour leur travail.



Annexe : participants à l'atelier

1. Guy CASSÉ
2. Romane LABBE
3. Emmanuelle ORTEGA
4. Rafael SORROCHE
5. Michel INTRAND
6. Olivia BOUISSET-BERTHOMIEU
7. Jean-Daniel NOEL
8. Muriel BALAYN-CUDA
9. Antoine FOUCAULT
10. Jean-Louis ASTOR
11. Christelle ANTIC
12. Maria GLADYSHEVA
13. Gaëlle ENJALBERT
14. Nadège LORENCE
15. Xavier LAFONTAN
16. William DJOKO
17. Marc PONTILLON
18. Stéphane GRIBAUDO
19. Gérard MASSARDIER
20. Christophe CRIMETZ
21. Claire BLAINEAU
22. Maxime GAILLARD
23. Patrick RAMBAUD
24. Aurélie TROMBETTA
25. Cendrine AUDOL
26. Marie LEMAIRE
27. Frédéric BARIS
28. M. BOSSET
29. Mme BOSSET
30. Michael GRUNENBERGER