



## TISSEO COLLECTIVITES

### Projet Toulouse Aerospace Express - Connexion ligne B

Atelier citoyen

Stations Raynal – Bonnefoy- Marengo Matabiau

20 novembre 2018

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

\*\*\*

### Intervenants

#### Maitrise d'ouvrage (MOA)

- **Fabienne DUPOUX** - Tisséo Collectivités
- **Antoine DELEAU** - Tisséo Ingénierie
- **Julien HENIQUE** - 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 – partenaires

- **Clémence RADOVITCH** – Toulouse Métropole
- **François BARBIER** – Tisséo Collectivités
- **Jesus MOLINA** – Tisséo Ingénierie

Était également présent, **Cédric CHENOT**, chargé d'opérations, Europolia

### 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.

Il indique qu'une chaîne de télévision est présente dans la salle (Via Occitanie) pour réaliser un sujet sur la concertation menée par Tisséo Collectivités.

Il présente également Léna et Lucie, interprètes en langue des signes, qui permettront à Monsieur Guillou de suivre la rencontre.

**David PROTHAIS** précise les objectifs des ateliers citoyens. Ces derniers visent à enrichir le projet de 3<sup>e</sup> 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 se fera en début d'année 2019, et certaines remarques issues des ateliers citoyens y seront intégrées.

**David PROTHAIS** rappelle que le projet de 3<sup>e</sup> ligne 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<sup>e</sup> ligne de métro a été validé en comité syndical en juillet 2018.

L'atelier de ce soir porte sur l'insertion urbaine des stations de métro Bonnefoy, Marengo-Matabiau, et Raynal.

**David PROTHAIS** présente le déroulé de la rencontre :

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

Il invite les participants à faire preuve de bienveillance, à l'égard des uns des autres, du maître d'ouvrage, et de l'animateur.

Il présente les intervenants de la tribune :

- **Fabienne DUPOUX, de Tisséo Collectivités**, autorité organisatrice des transports, entité chef d'orchestre du projet
- **Antoine DELEAU 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)*

**Fabienne DUPOUX, Tisséo Collectivités**, présente le projet de 3<sup>e</sup> ligne de métro.

La ligne part de la gare de Colomiers, puis dessert le secteur Ouest qui accueille les bureaux d'Airbus. A Jean Maga, la 3<sup>e</sup> ligne comporte une correspondance avec la ligne de tramway T1, et l'aéroport. La ligne dessert ensuite le secteur de Sept Deniers, le Stade Toulousain et le Boulevard de Suisse. Elle fait ensuite une boucle pour desservir la gare de la Vache et le futur projet des Aménagements Ferroviaires du Nord Toulousain, puis assurer une correspondance avec la ligne B. La ligne dessert aussi des zones amenées à se développer dans le nord toulousain.

Puis, la ligne redescend pour desservir Toulouse Lautrec-Borderouge sud, puis le secteur concerné par l'atelier du 20 novembre : Bonnefoy, Marengo-Matabiau, et Raynal, dans le cadre du projet TESO.

Enfin, la ligne se rapproche du centre avec une correspondance avec la ligne B à François Verdier, les quartiers du faubourg Est à proximité de la Cité de l'Espace, pour se prolonger jusqu'à Labège.

Dans le projet de 3<sup>e</sup> ligne de métro, figure aussi la desserte de l'aéroport qui reprend les infrastructures existantes de la ligne T2, en les améliorant, pour avoir un temps de trajet plus court et une fréquence augmentée jusqu'à l'aéroport.

La 3<sup>e</sup> ligne de métro est longue, 27 km, soit la somme de la ligne A+ Ligne B.

En termes d'insertion, 70% du tracé sera en souterrain, le reste en aérien. La fréquentation attendue est de 200 000 voyageurs / jour à horizon de sa mise en service.

L'autre particularité de la 3<sup>e</sup> ligne est de desservir des zones actuellement peu denses ; mais amenées à se densifier dans les prochaines années.

**Fabienne DUPOUX** présente les objectifs du projet :

- Répondre aux enjeux démographiques et à l'accueil de nouvelles populations. La 3<sup>e</sup> ligne permettra d'avoir une capacité de transport suffisante pour relever le défi de la croissance démographique,
- Desservir et relier les pôles économiques de l'aire urbaine : la ligne dessert de nombreuses zones d'activité. Il s'agit d'un enjeu d'attractivité pour le territoire, puisque les habitants de la grande agglomération doivent pouvoir se rendre à leur lieu de travail en transports,
- Mailler le territoire grâce à des correspondances avec d'autres lignes de transport en commun (lignes A + B, tramway, et 5 correspondances avec le ferroviaire), La 3<sup>e</sup> ligne de métro rayonnera ainsi au-delà de son tracé.

Sur le calendrier, **Fabienne DUPOUX** précise qu'il faut environ 10 ans pour un projet de transport. Les premières études ont démarré en 2015, et l'objectif de mise en service est 2025.

Des dispositifs de concertation ont été mis en œuvre au cours des années précédentes. D'autres vont être mis en place, jusqu'à la mise en œuvre du projet.

Le projet a connu une étape majeure en 2016, l'organisation d'un débat public par la Commission Nationale du Débat Public. Suite à ce débat, le maître d'ouvrage a suivi l'ensemble des recommandations de la CNDP. Un conseil scientifique a été mis en œuvre, pour piloter et superviser différentes études relatives au projet.

**Fabienne DUPOUX** souligne que le conseil scientifique a notamment étudié les alternatives présentées par des participants au débat public (ferroviaire, alternative centre).

En 2017, a eu lieu une phase d'information- participation portant sur la charte expérience voyageurs

La phase de concertation actuelle porte sur l'insertion urbaine des stations de métro.

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

### 1<sup>ère</sup> station : Raynal

**Antoine DELEAU**, Tisséo Ingénierie présente les stations avec **Julien HENIQUE**, Toulouse Métropole.

**Antoine DELEAU**, indique que la station Raynal se trouve entre le canal du Midi et le faisceau de voies ferroviaires, sur le site actuel des Ateliers du raisin de Toulouse Métropole (réparation de véhicules). La station se situe au bout de l'avenue Colignon.

Il souligne que la partie ouest du quartier est déjà urbanisée, et que la partie est va être amené à se développer avec les aménagements prévus (logements et bureaux) dans le cadre du projet TESO.

**Julien HENIQUE**, précise que la station s'insère dans un environnement urbain, mais aussi dans un réseau de transport et de liaisons pour les piétons et les vélos, déjà existant. Ce secteur bénéficie déjà d'une liaison cyclable sécurisée sur l'avenue Colignon, et d'un réseau de bus qui ne passe pas à l'heure actuelle à proximité immédiate de la station, mais qui sera réaménagé et réorganisé à horizon de la mise en service du métro, notamment pour faciliter les correspondances entre le bus et le métro.

**Antoine DELEAU**, rappelle que ce qui est présenté ce soir (cf. présentation) est une photographie de l'existant, et de ce qui figure dans le Schéma Directeur. De nouvelles liaisons seront ajoutées d'ici la mise en service du métro.

Concernant l'implantation de la station, **Antoine DELEAU** rappelle au préalable des principes techniques : pour construire une station, il faut faire un puits d'une longueur 45-50 mètres et d'une largeur de 25-30 mètres. Cela implique, qu'il il faut un espace particulièrement dégagé pour construire la station.

**Antoine DELEAU** précise que la station Raynal sera « simple » avec des escaliers & escalator. La nouveauté de la 3e ligne est le doublement des ascenseurs pour éviter les désagréments des pannes et assurer la continuité du service.

Le dispositif de la station est complété par du stationnement vélo : arceaux vélos simples à proximité immédiate de la station et un local sécurisé, dont la conception reste à finaliser. Il s'agit d'un ouvrage sécurisé qui permet de stationner son vélo sur une durée journalière.

Sur la question des aménagements **Julien HENIQUE** rappelle que la station a vocation à s'insérer dans un nouveau projet de quartier : TESO (Toulouse Euro Sud-Ouest), qui a fait lui-même l'objet d'une concertation il y a quelques mois.

Il souligne que les visuels présentés en atelier, sont des principes d'aménagement. A ce stade est retenue le principe d'aménagement suivant : un parvis autour de la station, autour duquel seront construits des bâtiments dans le cadre du projet TESO, dont les fonctionnalités ne sont pas définitivement arrêtées à ce jour. Des liaisons bus et piétonnes sont également prévues afin de permettre aux habitants de se rendre facilement à la station.

## 2<sup>ème</sup> station : Bonnefoy

**Antoine DELEAU, Tisséo Ingénierie** présente la station Bonnefoy. L'implantation de la station se fera sur la place Boriès entre les rues Albert Sorel & Jean Aicard.

**Julien HENIQUE, Toulouse Métropole** rappelle que la station sera en interconnexion avec un réseau de bus Linéo, et un réseau cyclable qui sera à réaménager sur le boulevard Bonnefoy. La station permettra ainsi une intermodalité, pour changer facilement de mode de transport (du bus au métro), et de pouvoir s'y rendre à pied.

Concernant les équipements de la station, **Antoine DELEAU** indique qu'il s'agit d'une station avec des équipements génériques comprenant un escalier, un escalator et deux ascenseurs. Des emplacements vélo sont prévus à proximité.

**Julien HENIQUE** indique que l'idée est d'avoir un parvis aménagé, sans stationnement, permettant la circulation des piétons, et la mise en place d'animations telles que le marché qui pourra être maintenu.

La présence de Linéo, et d'aménagements cyclables permettront de bonnes liaisons entre le réseau bus et le métro.

## 3<sup>e</sup> station : Marengo-Matabiau

**Antoine DELEAU, Tisséo Ingénierie**, indique que la station Marengo-Matabiau est exceptionnelle de la ligne. Elle permettra d'assurer la correspondance avec la ligne A, et un autre générateur de flux d'usagers : la gare SNCF. La station sera donc un pôle d'échanges.

Concernant l'insertion, **Antoine DELEAU** indique que la « boîte » de la station est située tout contre la station de la ligne A. Le tunnel de la 3<sup>e</sup> ligne passera ainsi sous celui de ligne A au niveau des voies ferrées.

S'agissant des aménagements en surface, **Julien HENIQUE, Toulouse Métropole** précise qu'il y a déjà un certain nombre d'infrastructures existantes : un réseau de bus et des aménagements cyclables le long de l'anneau Marengo, et du canal, qui permettent déjà d'accéder à la gare, de manière sécurisée à vélo, et qui seront aussi utilisées pour la 3<sup>e</sup> ligne.

**Antoine DELEAU** indique qu'en rouge sur le visuel (Cf. Présentation) figurent les entrées et sorties existantes de la ligne A, qui permettront également l'entrée à la 3<sup>e</sup> ligne de métro. L'entrée à la 3<sup>e</sup> ligne pourra se faire par l'entrée de la gare telle qu'elle existe aujourd'hui. Le projet TESO prévoit aussi la création d'un nouveau bâtiment voyageurs, de l'autre côté des voies, par rapport au bâtiment actuel qui permettra lui aussi un accès direct au métro.

Le dispositif sera également complété avec un point d'accès à l'angle la rue de Périole

**Julien HENIQUE** indique qu'il y aura sur cet espace de nombreux échanges. Comme pour la partie souterraine, en surface, l'objectif sera de faciliter les traversés des voyageurs, par des accès confortables à la station. La surface et l'aménagement de l'espace devront être retravaillés. Les correspondances devront se faire de manière efficace, et en sécurité.

**Antoine DELEAU** indique que le dimensionnement des escalators, ascenseurs, aménagements fera l'objet d'un travail spécifique, pour la station Marengo-Matabiau, car c'est la station qui connaîtra les plus importants flux de voyageurs.

### → Echanges avec la salle

En préalable, **David PROTHAIS, Pont-Neuf** indique que les visuels seront envoyés aux participants, et distribués à chacune des tables lors du travail en groupe.

Il indique que l'atelier de ce soir permet la présentation de principes généraux d'aménagement, et que l'objectif de la rencontre est de recueillir des observations et remarques sur ces principes, afin d'enrichir le projet de 3<sup>e</sup> ligne.

**Catherine DENOEL**, association Ilôt Lapujade et habitante du quartier pose les questions suivantes :

- Comment seront intégrées les remarques des habitants ? Comment vont-elles être prises en compte ?
- Quelles étaient les difficultés techniques, qui empêchent le positionnement de la station Bonnefoy, au niveau de la rue Bouvier ? Elle indique qu'il s'agissait d'une demande formulée unanimement par les associations de quartier, à laquelle la maîtrise d'ouvrage a répondu que des difficultés techniques empêchaient ce positionnement. Elle affirme qu'il y a davantage de foncier disponible au niveau de la rue Bouvier qu'à la place Borie.
- Quel dimensionnement pour les rames & les quais ? Est-ce qui est proche de ce qui existait jusqu'à présent ? Ou de ce qui existe aujourd'hui sur les lignes ?
- Dans l'objectif des correspondances, où seront situés les cars départementaux (station Marengo-Matabiau) ?

**Bernard PIAT, association cheminots Saint-Laurent** indique que la maîtrise d'ouvrage parle d'un puits de 45 m pour le projet. Il souligne que si le flux voyageurs augmente pour atteindre 90 000 voyageurs / jour, il faudra prévoir un complément aux rames prévues pour la 3<sup>e</sup> ligne. Il s'interroge aussi sur la profondeur de la station Marengo-Matabiau, en demandant si elle sera la même que pour les stations Raynal et Bonnefoy.

A propos des observations citoyennes exprimées lors de concertation, **David PROTHAIS**, précise que toutes les remarques seront consignées (grilles de travail + restitution à l'oral). Les remarques seront partagées et étudiées avec l'ensemble des services de la maîtrise d'ouvrage pour les traiter, et voir ce qui peut être retenu dans le dossier d'enquête publique.

**Julien HENIQUE, Toulouse Métropole** indique que toutes les remarques sont consignées et feront l'objet d'un bilan de la concertation, qui sera lui-même annexé au dossier d'enquête publique.

Les différents maîtres d'ouvrage, indiqueront ce qui pourra être retenu, et ce qui ne pourra pas l'être en expliquant les arbitrages et les choix qui seront faits. Pour les citoyens, l'enquête publique sera une nouvelle étape où ils pourront s'exprimer, de manière positive ou négative, sur les choix retenus pour le projet.

A propos de l'implantation de la station Bonnefoy, **Antoine DELEAU, Tisséo Ingénierie**, précise que ce qui a été recherché est une implantation en cœur de quartier, et la correspondance entre les différents modes de transports. Le débat du jour porte sur l'insertion urbaine des stations.

**Jesus MOLINA, Tisséo Ingénierie**, ajoute que la station a été positionnée de manière à attirer le plus de voyageurs possibles. Se pose aussi la question de l'emprise chantier, pour la réalisation de la station. L'installation de la station nécessite des moyens lourds, et des emprises chantier importantes. Un emplacement dans une rue impacterait le trafic de manière importante. A l'emplacement actuel retenu pour la station, il existe une surface existante pour l'emprise chantier, qui limiterait l'impact des travaux sur le trafic, et pour les riverains.

**Antoine DELEAU** précise à propos de la taille des rames, que le type de matériel roulant n'est pas encore déterminé à ce jour. La logique retenue est d'ouvrir le marché en termes de solutions techniques pour avoir une concurrence saine. Le maître d'ouvrage cible un nombre d'usagers en heure de pointe : 5000 à la mise en service. Une évolutivité sera possible, soit en allongeant les rames, soit en augmentant la fréquence et ainsi passer à 15 000 voyageurs en heure de pointe. L'objectif est par conséquent que l'infrastructure mise en place, permette l'évolutivité.

Il précise que le matériel roulant serait plus large que ce qui est prévu aujourd'hui. Les quais seraient « génériques », d'une largeur de 4 à 5 mètres de large. Pour certaines stations, telles que Marengo-Matabiau, la possibilité d'avoir des quais plus larges sera étudiée.

**Antoine DELEAU** précise à propos de la profondeur des stations, qu'il est préférable d'avoir le moins de profondeur possible, pour le coût du projet, et le parcours des voyageurs. La station Marengo-Matabiau a des spécificités qui lui sont propres, mais pour les autres stations, la profondeur sera autour des 15-20 mètres. La profondeur exacte dépendra des résultats des enquêtes préalables sur la qualité des sols, et le diagnostic des fondations des bâtiments environnants.

**Jesus MOLINA**, indique que la profondeur serait de l'ordre de 30 mètres pour Marengo-Matabiau, et 20 mètres pour Raynal et Bonnefoy.

S'agissant des bus du département, **Fabienne DUPOUX, Tisséo Collectivités**, rappelle qu'une concertation a eu lieu sur le projet TESO, et son pôle d'échanges. Deux hypothèses sont envisagées : un déplacement possible de la gare routière, ou le maintien de l'emplacement de la gare actuel. Elle précise que l'objectif recherché est de favoriser les correspondances entre modes

de transport au sein du pôle d'échanges. Les deux hypothèses n'auraient pas d'impact sur le positionnement de la station TAE.

**Claude LE FAOU**, précise habiter rue d'espérance à proximité de la station Bonnefoy. Il souhaite savoir combien de temps vont durer les travaux sur la place Boriès.

**Catherine SEGONZAT**, association « **Les amis de la place Arago** » affirme qu'entre les stations Bonnefoy et Marengo Matabiau, il doit y avoir des puits d'accès pour les secours. Elle souhaite savoir, où ces puits seront positionnés.

Par ailleurs, elle indique qu'à Matabiau, le métro passera sous la parcelle du centre de tri postal, là où figurera la Tour d'Occitanie. Elle s'interroge sur l'avancée des études à ce sujet.

Concernant le positionnement des puits d'accès pour les secours, **Antoine DELEAU**, **Tisséo Ingénierie** précise que les élus ont donné comme consigne de ne pas mettre de puits sur la place Arago. Il indique que la question n'a pas évolué depuis la réunion avec les associations de quartier.

S'agissant de l'interface avec la tour Occitanie, **Antoine DELEAU**, précise qu'il y a bien une interface entre la Tour Occitanie, le métro de la Ligne A, et le métro de la 3<sup>e</sup> ligne en-dessous.

Un travail technique est mené pour préserver le tunnel de la Ligne A pendant les travaux de la tour Occitanie, et pour s'assurer de la faisabilité de la 3<sup>e</sup> ligne. Des études itératives sont menées entre les différents maîtres d'ouvrage à ce sujet.

**Antoine DELEAU** précise que la durée des travaux principaux sera de l'ordre de 3 ans. Les travaux de génie civil vont durer environ deux ans, puis viendront des travaux de second œuvre. Avant ces travaux, seront menés des travaux préparatoires tel que des démolitions et des déviations de réseaux. Il souligne que Tisséo Ingénierie a bien conscience qu'il faudra travailler, avec les citoyens, les commerçants, et les associations locales, pour réduire la gêne occasionnée.

**Julien HENIQUE** précise que des travaux d'aménagement seront menés par Toulouse Métropole après les travaux d'infrastructure.

### 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.

Dans un premier temps, les participants sont invités à remplir individuellement une « fiche utilisateur » pour qu'ils s'interrogent sur leurs futurs usages de la station.

Puis les participants sont invités à exprimer leurs avis/questions/suggestions sur les sujets suivants :

- 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

Au cours de la réflexion, des « cartes personas » sont distribuées aux participants. Ils sont ainsi invités à se mettre à la place d'une autre personne, pour enrichir la fiche d'observations des attentes d'autres usagers.

**Note préalable :** nous avons recueilli l'ensemble des fiches utilisateurs, mais sans pouvoir les associer aux différents groupes de travail de manière totalement fiable. Il se peut qu'il y ait des erreurs d'affectation, nous invitons les participants à nous le signaler afin que nous puissions apporter les corrections nécessaires. A noter également : les participants n'ont pas tous rempli des fiches utilisateurs individuelles.

## Station Bonnefoy

Table 1

### → Les participants

Participant	Raison(s) de se rendre à la station ; fréquence	Modalités d'accès ; horaires	Besoins particuliers
Vincent, 25 ans, CPE	Travail, loisirs, aller à la gare / aéroport	A pied, en vélo, en bus/tram	
Marc, 59 ans, Direction de projet	Travail, aller à l'aéroport	A pied	Aller à Blagnac pour le travail & se rendre à l'aéroport
Mickael, 38 ans, Cadre	Le travail	En vélo	Facilité pour traverser le boulevard à pied ou en vélo, depuis Lapujade
Bernard, 64 ans, retraité	Les loisirs, aller à la gare/ aéroport, activités culturelles		
Guillherm, 27 ans, ingénieur de recherche	Le travail, les loisirs, aller à la gare / aéroport	A pied, en bus/tram	Multimodalité avec les engins de déplacement personnel (vélo, gyroroue, trottinette)

### → Les observations recueillies

Sujets	
Modalités d'accès des piétons à la station	- Sécuriser la traversée de la rue pour rejoindre la station : feux ? Ralentisseurs ? Emergences côté numéros impairs ?
Modalités d'accès Bus (emplacement des arrêts, desserte ligne de bus, etc.)	- Déplacer l'arrêt existant pour le placer au droit de la station - Prévoir le besoin de traversée de la rue pour les voyageurs de la L9 venant du nord Toulousain
Modalités d'accès et stationnement vélo	- Danger pour les cyclistes de cohabiter avec les bus dans les couloirs de bus
Modalités d'accès en voiture (localisation stationnement, dépose-reprise, etc.)	- Peu de place pour un dépose-minute à cet emplacement. Privilégier ceux des stations adjacentes



La sécurité autour de la station	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eclairage suffisant au niveau du parvis</li> <li>- Mise à sens unique des rues Jean Aicard, et Albert Sorel</li> <li>- Barrières anti-stationnement</li> </ul>
La signalétique	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Totem bien visible en surface</li> <li>- Affichage des prochains départs de bus et de trains depuis la gare SNCF</li> </ul>
Les services (commerces, équipements, etc.) autour de la station	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Retrait de colis automatique (Pick Up Station)</li> <li>- La rue est déjà riche en commerces, éviter de créer de la concurrence</li> <li>- En faire un lieu convivial : avec des cafés, des food-trucks</li> </ul>
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"> <li>- Conserver le caractère vivant de la place, comme cœur de faubourg</li> <li>- Maintenir le marché, et prévoir des animations (pas uniquement le mardi)</li> </ul>
Nom de la station	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bonnefoy</li> </ul>
Remarques complémentaires	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Placer tous les aménagements prévus (ascenseurs, escaliers) risque de consommer une grande partie de la surface de la place.</li> </ul>

## → Restitution

Un participant, habitant du secteur, restitue les points-clés issus du travail de groupe :

- La station est en connexion avec la Linéo 9. Il y aura par conséquent beaucoup de correspondances. Comme la station est d'un côté de la rue, il faut veiller à sécuriser la traversée pour les personnes arrivant depuis le trottoir d'en face (personnes venant en bus par exemple).
- Sécurité : prévoir un bon éclairage et une mise en valeur du parvis
- Préserver le « cœur de quartier » en conservant le marché, en veillant à ce qu'il y ait des commerces, et des animations.

**Table 2**

## → Les participants

Participant	Raison(s) de se rendre à la station ; fréquence	Modalités d'accès ; horaires	Besoins particuliers
Roland, 64 ans, Retraité	Loisirs, aller à la gare / aéroport	A pied,	Toilettes dans les stations, sécurité, remettre des arbres.
Cat, 49 ans, Secteur Médias	Le travail, Les loisirs, allers à la gare / aéroport	A pied, en vélo, en bus/tram, en voiture	Plages horaires larges et bonne fréquence
Cat, 51 ans, architecte	Le travail, les loisirs, autre	En vélo	Facilité pour traverser le boulevard à pied ou en vélo, depuis Lapujade

## → Les observations

Sujets	
Modalités d'accès des piétons à la station	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Plateau piétonnier sur la voirie</li> <li>- Cheminement pétons / modes doux (Périole, désenclaver la station)</li> </ul>
Modalités d'accès Bus (emplacement des arrêts, desserte ligne de bus, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Quai de bus après le plateau piétonnier (par rapport au sens de circulation)</li> </ul>
Modalités d'accès et stationnement vélo	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bâtiment vélo conséquent en souterrain pour laisser l'espace public de surface libre, grâce à la pente douce</li> <li>- Cheminements vélos / modes doux vers Périole notamment pour désenclaver la station</li> </ul>
Modalités d'accès en voiture (localisation stationnement, dépose-reprise, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dépose-minute</li> <li>- Stationnement dédié au métro, P+R</li> </ul>
La sécurité autour de la station	
La signalétique	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Adaptée à tous les handicaps</li> <li>- Interconnexions</li> </ul>
Les services (commerces, équipements, etc.) autour de la station	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Préserver l'espace pour le marché de plein vent</li> <li>- Lieux de vie : bars, restaurants, espaces culturels...</li> </ul>
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"> <li>- Prévoir des arbres &amp; des plantations sur la place piétonne</li> <li>- Grand espace piéton pour en faire un lieu de vie. Par exemple, le marché</li> <li>- Bancs et fontaines</li> <li>- Limiter l'espace dédié aux accès à la station, les positionner dans des bâtiments.</li> </ul>
Nom de la station	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bonnefoy</li> </ul>
Remarques complémentaires	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Créer une ambiance de nature au sein de la station et en extérieur.</li> <li>- Jouer sur la colorimétrie, la lumière du jour, les plantes, diffuser de la lumière,</li> <li>- Prévoir des toilettes</li> </ul>

## → Restitution

Une participante restitue au groupe les remarques de son groupe :

- La place a une superficie réduite. Par conséquent, le bâtiment vélo pourrait être positionné en souterrain.
- La place doit rester piétonne et conviviale : il doit y avoir des équipements : bancs, fontaines, de la végétation. Le taux de végétal est de 7% dans le secteur uniquement. La place doit être un îlot de fraîcheur
- Maintenir le marché
- Donner un caractère naturel à la station, avec un travail sur la colorimétrie, de la végétation, pour donner une ambiance naturelle plutôt que souterraine et urbaine.

## Station Marengo-Matabiau

Table 1

### → Les participants

Participant	Raison(s) de se rendre à la station ; fréquence	Modalités d'accès ; horaires	Besoins particuliers
Jérôme, 32 ans, Ingénieur	Travail, loisirs, aller à la gare	A pied	
Morgane, 30 ans, sans emploi	Loisirs	A pied, en vélo	
Thibaud, 21 ans, Etudiant	Les études, aller à la gare/aéroport	A pied, en vélo	
Bernard, 64 ans, retraité	Les loisirs, aller à la gare/aéroport, activités culturelles		

### → Les observations recueillies

Sujets	
Modalités d'accès des piétons à la station	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Parvis et espaces piétons larges et le plus végétalisés possibles</li> <li>- Décaler les accès prévus au niveau du nouveau Boulevard, vers le Nord-Est, direction Jolimont car l'espace est limité pour accueillir tous les flux engendrés dans la configuration actuelle.</li> </ul>
Modalités d'accès Bus (emplacement des arrêts, desserte ligne de bus, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Prévoir des abris bus au plus proche des accès métro</li> <li>- Abris suffisamment longs pour accueillir tous les voyageurs</li> <li>- Panneau pour temps d'attente et prochains passages</li> </ul>
Modalités d'accès et stationnement vélo	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Arceaux et consignes pour les vélos</li> <li>- Embarquement des vélos dans les rames de métro</li> <li>- Aménagements cyclables d'accès à la station</li> <li>- Bien intégrer les vélos dans la réflexion globale</li> </ul>
Modalités d'accès en voiture (localisation stationnement, dépose-reprise, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Prévoir une station d'autopartage</li> <li>- Pas de parking dédié</li> <li>- Maintenir le dépose-minute, boulevard de Marengo</li> <li>- Prévoir des emplacements pour les taxis</li> </ul>
La sécurité autour de la station	
La signalétique	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mettre de la signalétique en anglais et en espagnol a minima</li> <li>- Jalonnement piétons/ vélos avec temps de trajets vers les points d'intérêts du territoire</li> </ul>
Les services (commerces, équipements, etc.) autour de la station	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Commerces de restauration rapide à proximité de la gare routière</li> </ul>
L'animation du nouvel espace public autour de la station (aménagement paysagers, mobilier,	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Des arbres, et des bancs sans dispositifs Anti-SDF</li> <li>- Des Jeux pour enfants pour animer</li> <li>- Des bandes d'éveil à la vigilance vers les différents équipements du quartier.</li> </ul>

animation de l'espace public, etc.)	
Nom de la station	- Marengo-SNCF
Remarques complémentaires	

## → Restitution

Morgane, habitante du quartier présente les observations de son groupe :

- Avoir des parvis les plus larges et les plus végétalisés possibles
- Prévoir des bancs, des arbres, des jeux pour enfants.
- Sur la signalétique : avoir un jalonnement piéton, et vélos indiquant les temps de trajet vers les points d'intérêts du quartier.

**Table 2**

## → Les participants

Participant	Raison(s) de se rendre à la station ; fréquence	Modalités d'accès ; horaires	Besoins particuliers
Françoise, 60 ans, retraitée	Travail, loisirs, aller à la gare/ aéroport	A pied	Prise en compte des bagages
Marion, 42 ans, chargée de questions financières	Travail, aller à la gare / aéroport	A pied	
Romain, 34 ans, Ingénieur	Travail, Loisirs, aller à la gare / aéroport, autre (se rendre en centre-ville)	A pied	Commerces Sécurité autour de la station
Francis, 65 ans, sans emploi	Les loisirs, aller à la gare/ aéroport	A pied	
Valérie, 40 ans, secrétaire médicale	Travail, aller à l'aéroport, autre (se rendre en centre-ville)	A pied	Commerces, lieux de vie autour des stations

## → Les observations recueillies

<b>Sujets</b>	
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)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dépose-minute</li> <li>- Invitation pour laisser les voitures en dehors de la ville : tarification parking plus avantageuse à Balma / Jolimont</li> </ul>

stationnement, dépose-reprise, etc.)	
La sécurité autour de la station	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eclairage important dans et autour de la station</li> <li>- Caméras ?</li> <li>- Traversée des particuliers entre les deux trottoirs</li> </ul>
La signalétique	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Un panneau récapitulatif avec un « Vous êtes ici... » qui pourrait expliquer les différentes infrastructures existantes avec des symboles</li> </ul>
Les services (commerces, équipements, etc.) autour de la station	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Plus de commerces autour de la médiathèque, dans la place, mais aussi dans la station (comme à Paris)</li> <li>- Le souci de la place de la médiathèque est que cela n'est pas vivant. Pas assez de mixité entre habitants et bureaux</li> </ul>
L'animation du nouvel espace public autour de la station (aménagement paysagers, mobilier, animation de l'espace public, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Prévoir des aménagements pour rester sur place : des commerces (ex : bars), mais aussi des bancs</li> <li>- Arborisation</li> </ul>
Nom de la station	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Marengo-SNCF ou Marengo-SNCF-Matabiau (au sein de la table, quelques voix pour Matabiau)</li> </ul>
Remarques complémentaires	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Présence humaine : pas uniquement des usagers, mais prévoir de « donner de la vie » autour de la station.</li> <li>- Le constat est le même pour les interlocuteurs de la table : nous évitons de sortir autour de la gare. Nous privilégions Jean Jaurès...</li> <li>- Prise en compte des différents handicaps et des difficultés de déplacement des voyageurs avec leurs bagages : prévoir des ascenseurs assez grands, et des escalators bien dimensionnés</li> <li>- Prévoir des aménagements adaptés pour les personnes handicapées (stations, sièges...)</li> <li>- Prévoir des systèmes de chargement (prises électriques), pour les portables, peut être via une alimentation en énergie solaire ?</li> <li>- Dans le métro, prévoir des barres à poignées multiples pour que plusieurs personnes puissent se tenir.</li> </ul>

## → Restitution

Valérie, habitante du quartier présente les observations de son groupe :

- Sécurité : il manque un éclairage plus important, au niveau de la médiathèque et aux alentours, qui sont très sombres. Prévoir des caméras
- Il y a beaucoup de personnes qui traversent, prévoir un passage piéton très proche de la station. A l'heure actuelle, quand on arrive à Marengo, les gens sortent des escalators en surface et ils traversent à l'heure actuelle directement depuis la rue. Il faudrait donc prévoir un passage piéton en surface, mieux disposé.
- Mettre en place un panneau récapitulatif : « Vous êtes ici... » qui expliquerait les différentes infrastructures remarquables, avec des symboles qui permettent de rapidement comprendre où l'on se situe, y compris si l'on ne parle pas français.
- Privilégier le nom existant « Marengo-Matabiau », y ajouter peut-être « SNCF »

## Station Raynal

Table 1

→ Les participants

Participant	Raison(s) de se rendre à la station ; fréquence	Modalités d'accès ; horaires	Besoins particuliers
Etienne, 36 ans, directeur d'un centre de formation	Travail, loisirs, aller à la gare/aéroport	A pied	Accessibilité (panneaux)
Lysiane, 43 ans, chef de projet informatique	Travail, loisirs, aller à la gare/aéroport	A pied, en vélo	Avoir des commerces à proximité, et un distributeur de billets, inexistant dans le quartier
Mathilda, 20 ans, demandeur d'emploi	Travail, loisirs, aller à la gare/aéroport	A pied, en vélo, en bus/tram	

→ Les observations recueillies

Sujets	
Modalités d'accès des piétons à la station	- Trottoirs larges avec des plots pour éviter que les voitures ne se garent sur les trottoirs
Modalités d'accès Bus (emplacement des arrêts, desserte ligne de bus, etc.)	- Création d'une nouvelle ligne de bus ? - Le 27 ne passe pas suffisamment souvent - Il n'y a pas d'arrêt de bus, dans la rue Colignon
Modalités d'accès et stationnement vélo	- Prévoir un parking pour les vélos
Modalités d'accès en voiture (localisation stationnement, dépose-reprise, etc.)	- Y aura-t-il un parking public pour les voitures ?
La sécurité autour de la station	- Ajouter de l'éclairage - Comment sécuriser le jardin des Raisins, situé à proximité des ateliers municipaux - Sécurité des autres rues proches de la Station (Rue Pierre Cazeneuve, rue Tunis, Chemin du Raisin, Chemin Linières, François Collignon...)
La signalétique	- Signaler les commerces à proximité : coiffeur, boulanger, épicerie, pharmacie, kiné - Prévoir de la signalétique au sol
Les services (commerces, équipements, etc.) autour de la station	- Quel devenir pour les commerces de proximité existant ? Leur sera-t-il proposé d'intégrer les abords de la station - Prévoir un distributeur de billets, il n'y en a pas dans le quartier
L'animation du nouvel espace public autour de la station (aménagement)	- Quel devenir pour le parc des raisins ? Agrandissement ? - Un marché pourrait-il s'installer sur le parvis de la station ? Idem pour des bars, restaurants et supermarchés ?

paysagers, mobilier, animation de l'espace public, etc.)	
Nom de la station	- Raisins
Remarques complémentaires	

## → Restitution

Lysiane, habitante du secteur, restitue les remarques de son groupe :

- Sécurité autour de la station : renforcer l'éclairage, et sécuriser le jardin des Raisins dont les participants ne connaissent pas le devenir.
- Privilégier les services de proximité, et les encourager à s'installer à proximité de la station. Prévoir aussi un Distributeur Automatique de Billets, il n'y en a aucun dans le quartier.
- Prévoir des bus qui circulent dans le secteur de l'avenue François Collignon, pour desservir la station
- Nom de la station : Raisins

**Table 2**

## → Les participants

Participant	Raison(s) de se rendre à la station ; fréquence	Modalités d'accès ; horaires	Besoins particuliers
Gérard, 72 ans, retraité	Loisirs, aller à la gare/ aéroport	A pied, en bus/tram	PMR et services administratifs. Espace vert Sécurité
Daniel, 64 ans, retraité	Travail, Loisirs, aller à la gare / aéroport, autres	A pied, en vélo, en bus/tram	
Claude, Retraité	Travail, Loisirs, aller à la gare / aéroport	A pied	

## → Les observations recueillies

Sujets	
Modalités d'accès des piétons à la station	- Accès PMR - Trottoirs existants d'un seul côté de l'avenue Collignon
Modalités d'accès Bus (emplacement des arrêts, desserte ligne de bus, etc.)	- Arrêt à proximité de Carrefour, du Bd des minimes et de l'avenue Collignon pour la ligne 27 et bientôt la ligne 16 ou 70 prévu depuis 3 ans !
Modalités d'accès et stationnement vélo	- Aménagement d'une bande cyclable, avenue Collignon et rues adjacentes - Voies piétonnes vers la gare
Modalités d'accès en voiture (localisation stationnement, dépose-reprise, etc.)	- Stationnement résident le long de l'avenue Collignon et des rues adjacentes

La sécurité autour de la station	- Vidéosurveillance - Eclairage public
La signalétique	-
Les services (commerces, équipements, etc.) autour de la station	- Services administratifs, écoles, gymnase, dans le cadre du projet TESO
L'animation du nouvel espace public autour de la station (aménagement paysagers, mobilier, animation de l'espace public, etc.)	- Jardin public 2 hectares - Gymnase, école
Nom de la station	- RAISINS

## → Restitution

Un participant, membre du Comité de quartier Minimes Raisins présente les observations de son groupe :

- Changement du nom de la station en « Raisins ».
- Prévoir de la vidéo surveillance tout autour de la station, car la clientèle du quartier est « spéciale » la nuit
- Prévoir un piétonnier depuis la gare Matabiau, et des aménagements cyclables
- Aménager les trottoirs rue Collignon.
- Concernant les bus il n'y a que la ligne 27 qui passe à proximité. Il existe actuellement une concertation pour dévier la Ligne 15 ou la ligne 70, pour que les habitants puissent se rendre à la station de métro. Il faut renforcer la desserte en bus.

## → Echanges

**Un participant**, demande des précisions sur ce à quoi ressemble le puits d'accès pour les secours. **Jesus MOLINA, Tisséo Ingénierie**, explique qu'il s'agit d'un ouvrage de 10m de largeur, et 30 m de profondeur, qui ressemble à une trappe d'accès au sol, pour les pompiers.

**David PROTHAIS, Pont-Neuf**, remercie et félicite les participants, pour la restitution très claire de leurs remarques. Il indique que le compte rendu de l'atelier va leur être envoyé, avec la présentation projetée. Enfin, il précise qu'un temps de restitution sera organisé en 2019, auquel ces derniers seront invités à participer.

## Participants à l'atelier

1. Claude AUTHIÉ
2. Daniel OUTTERYCK
3. Etienne GUILLOU
4. Françoise FENIGHTEIN
5. Catherine SEGONZAT
6. Nathalie PINGUET
7. Marion TOGNAN





# COMPTE - RENDU

8. Morgane DOVI
9. Catherine DENOEL
10. Loic BOUETTE
11. Guillherm BAUDIC
12. Francis MAFFRE
13. Mickael CHERON
14. Jérôme FOUILLOY
15. Gérard DOURNEL
16. Thibaud PAPIN
17. Florent KARMANN
18. Marc LE FAOU
19. Roland MEZIERES
20. Lysiane DENOREAZ
21. Bernard PIAT
22. Mathilda LAKEHAL
23. Vincent CORBIERE
24. Julie SDUILT
25. Valérie VIGNAL
26. Romain BORELLO