



## TISSEO COLLECTIVITES

### Projet Toulouse Aerospace Express - Connexion ligne B

Atelier citoyen

Fondevre / La Vache Gare / Toulouse Lautrec - Borderouge Sud

5 novembre 2018

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

\*\*\*

### Intervenants

#### Maitrise d'ouvrage (MOA)

- **Dominique SALAS** - Tisséo Collectivités
- **Julie GRINFAN** - Tisséo Ingénierie (avec Lise SIRET en appui)
- **Julien HENIQUE** – Toulouse Métropole

#### Animation de la réunion (AMO concertation de Tisséo Collectivités)

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

### 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

**Sofia ALIAMET, Pont-Neuf**, remercie les citoyens de leur participation. Elle rappelle qu'ils ont dû recevoir le mandat qui précise le cadre de cet atelier. Le projet de 3<sup>e</sup> ligne de métro s'inscrit dans le temps long de ce type de projet d'infrastructure. En 2016 a eu lieu un débat public sur l'opportunité du projet et son tracé. La concertation menée en 2017 avait vocation à recueillir les avis et propositions du public sur le parcours voyageurs, depuis l'espace public, dans la station et à l'intérieur du métro.



Aujourd'hui, c'est de l'insertion urbaine des stations dont il est question. A chaque étape, le projet s'est nourri des contributions des citoyens.

L'atelier de ce soir initie un cycle d'ateliers qui auront lieu tout au long du mois de novembre, sur l'insertion urbaine des différentes stations. Les participants sont invités à faire part de leur expérience du territoire, le maître d'ouvrage à recueillir leurs attentes en tant qu'habitants. Certaines des contributions seront intégrées au dossier d'enquête publique, au regard de leur faisabilité.

**Sofia ALIAMET** pose deux questions au public : « aviez-vous déjà entendu parler du projet avant de recevoir l'invitation ? ». Le oui fait l'unanimité. « Aviez-vous déjà participé à des réunions de concertation autour du projet ? ». Une personne répond par l'affirmative, précisant que c'était au cours du débat public.

Sofia ALIAMET se présente, avant de présenter les intervenants de la maîtrise d'ouvrage :

- Dominique SALAS de Tisséo Collectivités, autorité organisatrice des transports, entité chef d'orchestre du projet
- Julie GRINFAN de Tisséo Ingénierie, entité qui gère les infrastructures du projet (construction des stations), accompagnée de Lise SIRET.
- Julien HENIQUE de Toulouse Métropole, entité qui porte les opérations d'accompagnement / d'aménagement et de financement autour du projet

Elle indique le déroulé de l'atelier :

Point de contexte

Présentation des stations

Temps d'échange et de recueil des observations

## **1. Point de contexte**

*(Cf. diaporama en annexe)*

**Dominique SALAS, Tisséo Collectivités**, présente le projet de 3<sup>ème</sup> ligne. Elle précise qu'elle ne « supervise » pas à elle-seule le projet mais y contribue, au sein de Tisséo Collectivités. C'est une équipe pluridisciplinaire et multi partenariale qui a travaillé sur le dossier de prise en considération du projet

Elle rappelle que 3 éléments seront soumis à l'enquête publique de mi-2019 : la 3<sup>ème</sup> ligne, la liaison à l'aéroport, le prolongement de la ligne (tracés orange-rouge, bleu ciel et jaune sur la carte projetée).

La ligne est aussi longue (27 kms) que les lignes A et B cumulées. Elle comporte 21 stations, autant que la ligne B, mais elles sont plus espacées. 70% de la ligne sera en souterrain, ce qui explique en partie son coût de 2,4 milliards d'euros, Elle a une dimension transversale, d'est en ouest par rapport aux deux autres lignes plutôt radiales et intra toulousaines. Elle offre également plus d'opportunités de dessertes en ouvrant sur les territoires en périphérie (Colomiers – Labège) et en offrant plus de connexions ferroviaires, que les autres lignes.

Concernant la desserte de l'aéroport, le remplacement par la ligne Aéroport Express de la ligne de tram T2 est intéressante car elle permet, en étant combinée avec la 3<sup>ème</sup> ligne de métro, d'offrir une liaison fréquente et performante, qui subit moins d'aléas liés au trafic que la desserte actuelle en tram qui comprend un tronç commun très urbain. La plateforme sera réutilisée dans le nouveau projet.

La 3<sup>ème</sup> ligne de métro répond à un double enjeu : faire face à l'évolution démographique que connaît la métropole (Toulouse appartient au « groupe des agglomérations millionnaires en habitants »,) et répondre au besoin de mobilités lié aux activités économiques phares que sont l'aéronautique et le spatial. L'objectif poursuivi est donc de mailler le réseau de transports collectifs, de lui donner une dimension capacitaire et de l'ouvrir au-delà du centre-ville par rapport à un réseau métro actuel qui est plutôt intra-toulousain.

Les correspondances avec le ferroviaire sont nombreuses (Colomiers gare, La Vache, Matabiau, Montaudran, Labège-Cadène), ainsi que celles avec la ligne B (La Vache gare, François Verdier, INPT)



# COMPTE - RENDU

et la ligne A (Matabiau) et enfin celles avec le réseau de tramways (Jean Maga...) et de bus (la restructuration du réseau de lignes bus associée à cette nouvelle ligne de métro sera définie environ deux ans avant le lancement).

Grâce à ce maillage, des territoires seront bien mieux desservis : le nord toulousain qui ne bénéficie pas de ligne structurante pour l'instant, l'ouest toulousain et ses zones d'emplois, ou encore le Lauraguais qui via la connexion avec le train qui accèdera aux zones d'emploi.

Ce projet va changer le paysage de l'agglomération car il est structurant d'un point de vue mobilités et urbanisme. Il faut 10 ans pour réaliser une ligne de métro, comme pour les précédentes mais celle-ci est plus longue.

La première brique du projet a été la définition de l'itinéraire de référence, qui a dû répondre à plusieurs critères techniques (faisabilité), économiques (coût) et besoins en aménagement du territoire. L'itinéraire de référence a été défini en 2016, l'itinéraire définitif a été adopté et voté 2 ans après, l'été dernier. Le programme du projet a été défini en 2018, il s'agit en quelque sorte du cahier des charges qui a été fourni au partenaire, Tisséo Ingénierie, pour la réalisation du projet

Une enquête publique aura lieu mi-2019. Les contributions des citoyens seront intégrées autant que faire se peut dans le dossier d'enquête publique. Il faut savoir que ce projet fera l'objet d'un avis de l'Autorité Environnementale, et que le garant de la concertation fera un rapport sur la qualité des échanges

Concernant le point de départ du projet : l'itinéraire de référence a été initié par les élus, puis soumis à débat public. Il y a peu de débats publics sur ce type de projet (exemple du Grand Paris Express). Une commission indépendante a supervisé le débat et a émis des recommandations qui ont toutes été suivies par Tisseo-Collectivités à savoir : celle de mener des études alternatives de tracé, celle de constituer un conseil scientifique pour valider la qualité des études (Sont-elles suffisantes ? Objectives ?) et celle de nommer un garant pour la poursuite de la concertation.

Le dialogue s'est poursuivi en plusieurs phases et dans différents formats (élus-associations ou riverains des stations), avec notamment un travail sur l'expérience voyageur. Il a permis de nourrir le programme, certaines propositions ont été retenues, d'autres abandonnées.

La participation citoyenne permet de faire évoluer le projet, ce travail d'échange itératif est à souligner.

**Sofia ALIAMET** donne la parole à **Julien HENIQUE**, Toulouse Métropole, et **Julie GRINFAN**, Tisséo Ingénierie, pour la présentation des stations.

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

### 1<sup>ère</sup> station : Fondeyre

**Julien HENIQUE** présente la station Fondeyre, située à proximité de l'avenue des Etats-Unis, sur la parcelle actuelle de l'entreprise Peugeot. Au regard de sa situation (sans réseau cyclable ni réseau bus à proximité), des opérations d'accompagnement seront nécessaires.

**Julie GRINFAN** rappelle en préambule que leur objectif principal, avec Tisséo Collectivités, est de concevoir les stations en fonction de l'expérience et du parcours voyageurs. Ils s'astreignent à rendre les parcours les plus visibles et lisibles possibles. Aujourd'hui, les lignes A et B offrent des parcours parfois très différents (par exemple, il existe un passage en mezzanine sur certaines stations).

Pour la 3<sup>e</sup> ligne de métro, 3 typologies de stations ont été définies : stations souterraines, semi-enterrées, ou aériennes. L'objectif étant de reconduire cette typologie d'agencement pour l'ensemble des stations d'un même type.

La station consiste en une boîte (d'environ 50 mètres de long sur 20 mètres de large) qu'il s'agit de positionner dans le sol de la métropole ou du SICOVAL. L'emprise au sol dicte la position de la station et la manière dont elle peut être aménagée. Nous ne sommes pas toujours libres de positionner les accès à la station. Cela dépend de l'aménagement de la station, de son positionnement en sous-sol.

Pour les stations souterraines, l'accès se fait à la surface pour descendre au niveau -2, où l'on trouve la salle des billets et les contrôles d'accès. Le -1 n'est pas accessible au public et réservé aux locaux techniques. Du -2, les voyageurs peuvent descendre sur les quais. L'accès principal se fera via des escaliers fixes et mécaniques. A noter l'existence d'une issue de secours, nous ne connaissons pas encore la forme qu'elles prendront, nous devons travailler avec les services de sécurité de l'Etat. Deux ascenseurs mèneront aux quais. Cela multiplie par deux le nombre d'ascenseurs par comparaison avec la ligne A. Cette redondance facilite les accès en cas de panne d'un des ascenseurs.

**Julien HENIQUE** revient sur l'aménagement de la parcelle, emblématique du quartier car associée à Peugeot. Elle sera amenée à se transformer dans quelques années ; la station est ainsi un levier de transformation du quartier. L'objectif est de créer une place, un parvis, avec un accès à la rue Cervantès, la création d'une nouvelle liaison vers l'avenue des Etats-Unis est par ailleurs identifiée dans le cadre de l'aménagement du reste de la parcelle. Le quartier dispose actuellement de beaucoup de liaisons « radiales », mais de peu de liaisons qui permettent de faire la jointure entre ces radiales.

Un participant souhaite savoir comment cette liaison sera aménagée, en voie pour voiture, pour les bus ou en piste cyclable. **Sofia ALIAME**T rappelle qu'un temps de questions-réponse est prévu à l'issue de la présentation. **Julien HENIQUE** précise que le type d'aménagement n'est pas encore décidé à ce stade. Sera-t-il réservé aux modes doux, faut-il prévoir un axe de circulation pour les voitures ? Cela dépend des besoins qui seront exprimés.

**Julie GRINFAN** ajoute que l'étude de cette station est assez récente, du fait qu'elle ait été réintégrée au programme en juillet 2018, suite aux recommandations du Conseil Scientifique. Toutes les études n'ont pas été menées comme pour les autres stations. Tout reste à faire. **Julien HENIQUE** précise que les principes d'aménagement ont été définis, mais les fonctionnalités précises n'ont pas été arrêtées.

## 2<sup>ème</sup> station : La Vache Gare

**Julien HENIQUE** présente la station « La Vache gare », située à l'interface entre la station de la ligne B existante et la future halte TER. C'est une station au cœur multimodal, elle est à l'interconnexion des réseaux existants et futurs, avec le métro B, les lignes de bus, et un parking-relais étendu (+100 places).

**Julie GRINFAN** précise qu'il s'agit d'une station de type « semi-enterrée ». L'exemple à ce jour est celui de Ramonville. Les quais se situent au niveau -1. On y entre via un bâtiment voyageur. La particularité ici est d'optimiser l'espace en montant l'espace Parking-relais (P+R) au-dessus de la station.

Elle se retrouve à proximité de la halte ferroviaire et non de la ligne B, afin d'offrir une très bonne connexion avec le réseau ferré. Mais la connexion avec la ligne B sera assurée par un couloir souterrain situé dans le jardin qui existe à l'arrière du Conservatoire, avec tapis roulant mécanisé. Un mail piéton sera également réalisé en surface.

**Julien HENIQUE** souligne que l'enjeu de la station est d'assurer que tout le monde circule bien, en passant d'un métro à l'autre, du ferroviaire au métro. En complément du couloir souterrain, un cheminement agréable doit être proposé en surface.

Au niveau de la halte ferroviaire, le projet s'inscrit dans celui de l'aménagement ferroviaire du nord de Toulouse, porté avec la Région.



# COMPTE - RENDU

L'objectif, enfin, est de faciliter l'accès à la station pour les habitants des quartiers environnants. Des liaisons à pied et à vélo doivent être proposées. Il ne faut pas que les quartiers avoisinants soient enclavés.

## 3<sup>ème</sup> station : Toulouse-Lautrec – Borderouge-Sud

**Julien HENIQUE** souligne que contrairement à Fondeyre, la station « Toulouse-Lautrec – Borderouge-Sud » est au cœur d'un réseau de bus et d'itinéraires cyclables structurants existants (le réseau n'est pas terminé mais existe en grande partie). L'idée est de se mettre à l'interconnexion entre Marengo, les quartiers des Minimes et Borderouge. Des aménagements sont à prévoir pour assurer les liaisons entre ces trois quartiers.

**Julie GRINFAN** précise qu'il s'agit d'une station souterraine profonde, comme à Fondeyre. L'emprise disponible pour insérer la boîte souterraine est contrainte. L'accès à la station se fera via des ascenseurs et escaliers fixes et mécaniques.

**Julien HENIQUE** revient sur le fait que l'enjeu principal sera de redonner de la qualité à l'espace public, avec un parvis qui devra faciliter les liaisons et permettre de franchir par exemple les voies ferrées du côté de Borderouge. A ce jour, un des côtés est inaccessible aux piétons. Pour accéder au côté aménagé, il est nécessaire de traverser la chaussée, ce qui pose des questions de sécurité.

**Julie GRINFAN** ajoute qu'il va falloir aménager le pôle d'échanges avec les bus, car actuellement 2 lignes de bus transitent par ce lieu, et il y a également le terminus d'une ligne.

### → Echanges avec la salle

**Yannick GROSSET**, souhaite avoir des précisions sur les modifications de voiries prévues autour de la station La Vache – Gare (en ce qui concerne les accès voiture, au parking-relais notamment, sachant qu'il y a déjà de voies utilisées, que l'impasse Muratet sera à terme ouverte pour devenir une rue qui permettra d'accéder à la station de métro, etc.).

**Vincent LEONARD** s'étonne du fait que ne sont pas distinguées sur les illustrations les lignes Linéo des lignes non Linéo. Pourtant, elles ont une emprise au sol plus importantes et offrent des fréquences plus resserrées.

**Frédéric RABUT** habite rue Bastiat, à proximité de l'avenue des Etats-Unis. Sur la station Fondeyre, qu'est-il prévu en matière d'accès et de cheminement ? Il faut avoir en tête un risque qu'est celui de faire déboucher les voiries accessibles aux voitures sur des rues qui ne sont pas prévues pour accueillir un fort trafic. Par ailleurs, la parcelle Peugeot est intéressante, assez grande et ouverte, est-ce qu'il y a des aménagements autres que des voiries ?

**Corinne DOULAY** habite rue Muratet. Elle souligne que le quartier de la Vache est de plus en plus dense. Une maison toulousaine vendue est une opportunité de bâti pour les promoteurs. Il y a un important projet de rénovation urbaine au niveau des rues Nutter et Muratet, avec des démolitions et restructurations prévues. Comment la station va-t-elle s'insérer dans ce contexte, avec des besoins d'espaces verts, de déplacements, et d'amélioration de la qualité de vie ?

**Julien HENIQUE, Toulouse Métropole**, précise qu'il ne connaît pas précisément les évolutions prévues sur les parcelles avoisinantes et sur l'évolution du réseau viaire, dans le cadre du projet qui doit s'appeler ADOMA

**Yannick Grosset** confirme le fait qu'il s'agisse du projet ADOMA. La rue Nutter n'est à ce jour pas très large pour créer une voie d'accès. Il précise que des servitudes pour équipement public ont été prévues

par le PLUiH et s'interroge sur le fait que leur objet soit de répondre aux besoins de la station de métro. Il souhaiterait savoir si d'autres accès sont prévus.

**Une participante** souhaite avoir des précisions sur les accès voiture du fait que 100 voitures supplémentaires pourront venir se garer au parking-relais (actuellement de 400 places).

**Julie GRINFAN, Tisséo Ingénierie**, précise que des études sur les parking-relais (P+R) vont être lancées au premier semestre 2019. A ce jour, Tisséo ne sait pas encore ce qui va être privilégié.

**Julien HENIQUE, Toulouse Métropole**, ajoute qu'ils ont besoin de faire réaliser un diagnostic par rapport à l'existant avant de se prononcer. L'objectif sera bien entendu d'éviter un blocage du système.

**Dominique SALAS, Tisséo Collectivités**, répond à Vincent LEONARD que les lignes de bus ne sont pas encore étudiées. Elles le seront 2 ans avant l'ouverture de la ligne. A ce stade, Tisséo manque de beaucoup d'éléments pour se prononcer. Les lignes Linéo nécessitent de la fluidité, des couloirs. La L10 s'arrête à ce jour à La Vache. L'idée serait bien de la prolonger à terme jusqu'au centre-ville, mais il faut trouver un espace. En tout cas, elle ne fera probablement pas de crochet par Fondeyre.

**Julien HENIQUE, Toulouse Métropole**, revient sur les projets d'aménagement à Fondeyre. A ce jour, ils ne sont pas encore définis, des études complémentaires doivent être menées. Les documents d'urbanisme doivent être mis en conformité par la suite. Ce qui est sûr, c'est que les parcelles en friche industrielle seront transformées. L'arrivée du métro doit être un levier de transformation urbaine. Avec des bâtiments de quelle hauteur ? Pour quelle densité d'habitat ? Avec quels espaces verts ? Ce n'est pas défini, nous en sommes aux études préliminaires.

Il précise qu'il ne connaît pas l'état d'avancement précis du projet ADOMA, mais qu'ils peuvent envisager de se coordonner pour mettre en phase les deux projets.

**Yannick GROSSET** apporte des précisions sur le projet ADOMA qui porte sur le carré entre les rues Muratet et Nutter, soulignant que le planning de réalisation est à peu près le même que celui de la 3<sup>ème</sup> ligne.

**Marc ZAFFARANO** qui habite boulevard Henri Gaussen près de Fondeyre, souhaite savoir si le maître d'ouvrage a pris en compte l'héritage industriel du secteur, et notamment les risques associés à l'existence de cuves de pétrole en bord de rocade. Il occupe un logement dans un secteur qui fait l'objet d'un PPR (Plan de Prévention des Risques Technologiques). Il s'interroge sur la possibilité d'évacuer les cuves, comme cela a été fait l'été dernier au niveau d'un site SEVESO à Fenouillet.

**Julie GRINFAN, Tisséo Ingénierie**, répond que la station est localisée en dehors de la zone que le participant évoque. Un diagnostic avait été réalisé pour implanter la station en dehors des zones sensibles. Par ailleurs, des études géotechniques vont être réalisées avec des sondages spécifiquement liés à la détection d'éventuelles pollutions des sols. Si besoin, des actions de dépollution pourront être lancées, Tisséo passera des marchés avec des entreprises spécialisées pour mener de telles opérations.

### 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.

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 (aménagement 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.

## Station « La Vache Gare »

### → Les participants

Participant	Raison(s) de se rendre à la station ; fréquence	Modalités d'accès ; horaires	Besoins particuliers
Adelaïde, responsable marketing, femme de 34 ans	Pour son travail et les loisirs ; régulièrement	A pied, à vélo, en voiture ; toute la journée, de 6h à minuit	Poussette
Corine, femme de 58 ans	Pas de raison précise ; ponctuellement	A pied	Verdure, murs végétalisés, voies douces, des bancs, un parc, des oiseaux
Vincent, enseignant, 43 ans	Pour son travail ; très souvent	A pied ; à 7h et 19h	Moins d'escaliers pour accéder à la station, car transport de valises
Yannick, consultant informatique, homme de 37 ans	Pour les loisirs et d'autres usages que ceux proposés ; très souvent	A pied, à vélo, de 6h jusqu'à minuit	
Nicolas, cadre, homme de 39 ans	Pour son travail, les loisirs ; régulièrement	A pied, à vélo, du matin jusqu'au soir	Respirer, voir des espaces verts, voies douces et sécurité

### → Les observations

Sujets	
Modalités d'accès des piétons à la station	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Prévoir des pentes douces pour les voyageurs avec valises</li> <li>- Accès vers la zone commerciale (ex : rue Muratet)</li> <li>- Dissocier les voies piétonnes des vélos (double voie)</li> <li>- Adapter les accès aux personnes à mobilité réduite (PMR) : ascenseur, boutons en relief, dalle podotactile, etc.</li> </ul>

Modalités d'accès Bus (emplacement des arrêts, desserte ligne de bus, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il est difficile d'appréhender les flux de circulation Linéo à l'emplacement actuel</li> <li>- Déplacer les transports MAZET pour dépolluer la zone, et implanter à cet endroit la station de bus Linéo ; réutiliser l'impasse du marché gare pour accéder à des parkings</li> </ul>
Modalités d'accès et stationnement vélo	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Créer un parc à vélo et trottinette</li> </ul>
Modalités d'accès en voiture (localisation stationnement, dépose-reprise, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Créer une aire de covoiturage</li> <li>- Répartir les parkings de chaque côté de la rue Marc Miguet (à la place de la carrosserie) pour désengorger La Vache, ou les mettre de l'autre côté de la voie ferrée avec des passerelles</li> <li>- Créer l'accès au parking depuis l'impasse du marché-gare au lieu de la rue Muratet</li> <li>- Prévoir des prises pour les véhicules électriques</li> <li>- Pourquoi ne pas prévoir le parking à Fondeyre ?</li> </ul>
La sécurité autour de la station	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ouvrir le tunnel à deux reprises minimum pour que les gens se sentent moins opprésés. Cela est plus sécurisant pour les femmes.</li> <li>- S'assurer de la luminosité des lieux</li> <li>- Rajouter des caméras (pour lutter contre le trafic de drogue)</li> </ul>
La signalétique	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Marquage au sol réfléchissant</li> </ul>
Les services (commerces, équipements, etc.) autour de la station	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aménager des lieux de vie (et pas de commerce de drogues) : skate-park, ping-pong, jeux de boules, parcours sportifs...</li> <li>- Créer des espaces de coworking, accueillir des activités tertiaires</li> <li>- Mettre à disposition des casiers/lockers</li> <li>- Prévoir des espaces de recharge pour portable</li> <li>- Prévoir un parc pour chien</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 espaces verts (toit végétalisé, jardinerie collective, arbres, ferme urbaine...)</li> <li>- Prévoir une table de pique-nique dans le parc, une jardinerie ou un compost collectif</li> <li>- Agrandir le terrain de jeux pour les enfants</li> <li>- Créer une sculpture en forme de vache dans le parc (symbole de la ruralité)</li> <li>- Prévoir un banc pour l'espace de co-voiturage</li> <li>- Installer des poubelles à tri</li> <li>- Installer une boîte à lire et une recyclerie</li> </ul>
Nom de la station	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pas les « Arènes du nord »</li> </ul>
Modalités de correspondance Train/Métro	
Remarques complémentaires	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Assurer la coordination avec la réhabilitation du site ADOMA dont les plans correspondent et qui représente une opportunité pour redessiner le projet</li> <li>- Végétaliser les toits ou les couvrir de panneaux solaires</li> </ul>

## → Restitution

**Yannick GROSSET**, appuyé par deux participants à la même table, résume ainsi les propositions du groupe :

- La station se retrouve coincée entre des lieux résidentiels et les voies ferrées. Dans la perspective d'une augmentation des flux (véhicules, piétons, etc.), il est nécessaire de



désenclaver, désengorger le quartier. Le groupe invite à utiliser l'espace derrière les quais de la gare, les bandes entre les 2 voies ferrées, ainsi que la zone au nord avec une bande occupée aujourd'hui par les transports MAZET. Ils auront peut-être vocation à déménager, comme les autres activités industrielles, ce qui donnerait de l'espace pour mettre la station Linéo par exemple, ou pour créer des voies d'accès. Les flux de circulation sont en effet déjà très denses, et vont s'accroître du fait de la densification du quartier avec la création de nouveaux logements.

**Julie GRINFAN, Tisséo Ingénierie**, précise qu'au niveau du triangle au bout de la station du côté des transporteurs MAZET, la station de bus sera scindée en 2, avec un nouvel arrêt au droit de la station de la 3<sup>ème</sup> ligne. Cela converge en partie avec les propositions du groupe.

- Il y a une réelle opportunité de coordonner les projets et leurs plannings entre la 3<sup>ème</sup> ligne et le projet de démolition et réaménagement de la zone ADOMA. Une réunion d'information a été récemment organisée sur le projet par la mairie de quartier des Minimes, le 29 mai 2018.
- Le schéma est très dense, il faut penser aux espaces verts et définir des plans de circulations plus précis. Yannick Grasset souligne que c'est un lieu de vue important. Le parc pour enfants est déjà insignifiant, les circulations de bus au cœur de la zone risquent d'être dangereuses, les vélos auront probablement des difficultés à la traverser.
- Le groupe constate que le quartier est extrêmement dégradé, qu'il subit les nuisances d'un fort trafic de drogues, que les commerces périlicent ainsi que la vie associative. Au-delà de la question des circulations, le quartier tient à gagner en qualité. Les participants à cette table ne souhaitent que le quartier ne devienne pas comme les Arènes romaines. Les habitants doivent s'y sentir bien.  
Il en est de la responsabilité de la ville de ne pas créer une cité dortoir mais un lieu où l'on a plaisir à venir.

## Station « Fondeyre » – 1<sup>ère</sup> table

### → Les participants

Participant	Raison(s) de se rendre à la station ; fréquence	Modalités d'accès ; horaires	Besoins particuliers
Karine, infirmière, femme de 47 ans	Pour son travail, aller à la gare et à l'aéroport ; très souvent	A pied, à vélo, en bus/tram et en voiture ; tôt le matin et en fin d'après-midi	Prendre son vélo dans le métro
Laurence, professeur des écoles, femme de 53 ans	Pour son travail, les loisirs ; ponctuellement	A pied, à vélo, en voiture	
Henri, retraité, homme de 66 ans	Pour d'autres usages que ceux proposés ; ponctuellement	En voiture	
Laurent, ingénieur, homme de 47 ans	Pour travailler, aller à la gare ou à l'aéroport ; ponctuellement	À vélo, le matin et en fin de journée	

### → Les observations

<b>Sujets</b>	
---------------	--

Modalités d'accès des piétons à la station	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Assurer des cheminements piétons et vélo Fondeyre &lt;&gt; Barrière de Paris, et Fondeyre &lt;&gt; La Vache</li> <li>- Bien gérer les flux de piétons à l'intérieur de la station</li> <li>- Créer un souterrain reliant la station et les écoles Jules Ferry</li> </ul>
Modalités d'accès Bus (emplacement des arrêts, desserte ligne de bus, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bien dimensionner en majorant les emplacements. Prendre en compte les 2 lignes actuelles sur l'avenue des Etats-Unis (15 et 29).</li> <li>- Prévoir des emplacements pour bus articulés Linéo.</li> </ul>
Modalités d'accès et stationnement vélo	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Créer les cheminements suggérés au niveau des modalités d'accès piéton.</li> <li>- Installer un parc à vélo sécurisé</li> <li>- Prévoir des anneaux d'accroche</li> </ul>
Modalités d'accès en voiture (localisation stationnement, dépose-reprise, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mettre en place un giratoire pour permettre la dépose des personnes</li> <li>- Prévoir un parking-relais à proximité supplémentaire (celui de la Vache est saturé)</li> <li>- Créer une navette à haute-fréquence</li> <li>- Doubler les accès à la station (côté Etats-Unis et Cervantes)</li> </ul>
La sécurité autour de la station	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mettre en place des caméras extérieures</li> <li>- Prévoir un emplacement pour Tisséo Sécurité</li> </ul>
La signalétique	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Assurer un balisage indiquant le nombre de minutes pour rejoindre à pied les stations de Barrière de Paris et de la Vache</li> </ul>
Les services (commerces, équipements, etc.) autour de la station	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Prévoir une école</li> <li>- Une boulangerie</li> <li>- Un complexe sportif (foot, basket...)</li> <li>- Proposer des vélos en location</li> <li>- Favoriser la vie associative, créer une maison des jeunes</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>- Faire attention aux projets urbains, traiter les projets dans leur globalité pour éviter une urbanisation sauvage, garder une dimension humaine et harmonieuses, avec de nombreux espaces verts et des hauteurs raisonnables</li> <li>- Installer des bancs pour se reposer (personnes âgées)</li> <li>- Planter des arbres</li> <li>- Installer un terrain de jeux à proximité</li> </ul>
Nom de la station	<ul style="list-style-type: none"> <li>- « Etats-Unis »</li> <li>- « Canal latéral »</li> </ul>
Remarques complémentaires	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Prévoir un wagon ou rame dédié aux vélos, trottinettes, etc.</li> <li>- Diversifier la population (maisons individuelles et collectives)</li> </ul>

## → Restitution

Une participante résume ainsi les propositions du groupe :

- Il faut approfondir les cheminements piétons, vélos et les accès voiture autour de la station. Le groupe a eu du mal à se positionner car la station n'était pas aussi bien dessinée que les autres.
- Les participants suggèrent la mise en place d'un giratoire de dépose. Il faut éviter de créer un parking-relais qui saturerait rapidement la circulation dans le quartier, il faut le mettre le plus loin possible, à la périphérie de la ville. Par ailleurs, il faut prévoir des emplacements pour les

bus et plus particulièrement les bus articulés, sachant que les lignes de bus 29 et 15 passent à proximité de Fondeyre.

- Le groupe suggère de ne pas traiter que la station mais tout l'environnement, en garant une dimension humaine.

## Station « Fondeyre » – 2ème table

### → Les participants

Participant	Raison(s) de se rendre à la station ; fréquence	Modalités d'accès ; horaires	Besoins particuliers
Frédéric, ingénieur, homme de 39 ans	Pour travailler, aller à la gare ou à l'aéroport ; très souvent	A pied, à vélo, le matin et en toute fin de journée	
Mélanie, enseignante, femme de 37 ans	Pour son travail ; régulièrement	À vélo, le matin, en fin de journée et le soir	Garer son vélo facilement
Pierre, artisan, homme de 43 ans	Pour son travail, les loisirs, aller à la gare ou à l'aéroport ; très souvent	A pied, à vélo, tôt le matin et en fin de journée	
Marc, invalide, homme de 40 ans	Pour les loisirs ; de temps en temps	À vélo, bus ou tram ; du début d'après-midi jusqu'au soir et la nuit	

### → Les observations

Sujets	
Modalités d'accès des piétons à la station	- Cheminements piétons transversaux, et végétalisés, depuis les rues Adonis et Bastiat, ainsi que depuis les établissements scolaires
Modalités d'accès Bus (emplacement des arrêts, desserte ligne de bus, etc.)	- « Traversée » de la parcelle réservée aux bus
Modalités d'accès et stationnement vélo	- Faciliter la connexion avec le canal du midi. Permettrait de faire un « relais-vélo » pour les habitants du nord. - Garages à vélo sécurisés et de forte capacité
Modalités d'accès en voiture (localisation stationnement, dépose-reprise, etc.)	- Faire un dépose-minute en sens unique depuis l'avenue des Etats-Unis, sans connexion voiture à la rue Cervantes, pour éviter de reporter le trafic sur de petites rues (Adonis, Cervantes, Bastiat...) - Ne pas rendre la rue Jules Ferry plus passante (du fait de la présence d'écoles...), la laisser en sens unique
La sécurité autour de la station	- Eviter, limiter la circulation automobile - Eviter les passages souterrains (hors station)
La signalétique	- Indiquer le canal pour les vélos
Les services (commerces, équipements, etc.) autour de la station	- Remplacer l'activité économique « automobile » par d'autres pour préserver la dynamique en journée (restaurants, commerces...). Créer des espaces de coworking, des bureaux, des activités tertiaires... Eviter de transformer le quartier en cité-dortoir.

	- Créer des écoles & crèches pour répondre aux besoins des nouveaux habitants
L'animation du nouvel espace public autour de la station (aménagement paysagers, mobilier, animation de l'espace public, etc.)	- Créer une continuité avec l'espace vert de l'autre côté de la rue Cervantes - Créer une « coulée verte » entre la Vache et le canal, passant par la station - Végétaliser au maximum. Créer des îlots de fraîcheur et des espaces naturellement ombragés.
Nom de la station	- Changer de nom pour quelque chose de plus « sexy ». Jules Ferry ?

## → Restitution

Le rapporteur résume ainsi les propositions du groupe :

- Les participants suggèrent la création d'un dépose minute accessible à sens unique depuis l'avenue des Etats-Unis, avec une boucle en retour vers les Etats-Unis. Cela permettrait d'éviter la création d'un axe de circulation supplémentaire, d'un nouveau boulevard urbain, à proximité d'écoles (dont une école maternelle). Il faudra préserver un passage pour les bus qui pourraient continuer rue Cervantes, pour assurer une bonne desserte en bus sans créer de circulation supplémentaire en voiture.
- L'aménagement de la parcelle Peugeot est une opportunité de créer des espaces verts pour améliorer la qualité de vie. La ville doit être végétalisée. La création d'îlots de verdure permet de lutter contre le réchauffement climatique.
- L'avenue des Etats-Unis a connu une forte activité économique liée aux concessionnaires, remplacés un par un par des immeubles. Le quartier risque de muter en cité dortoir. Il y a encore une vie de quartier aujourd'hui en journée, avec des restaurants, des commerces, 3 boucheries. Cette activité est liée à la vie économique en journée, à midi. Il faudrait envisager de relocaliser d'autres activités économiques sur place, prévoir des espaces de bureau, de coworking, des locaux tertiaires, ou encore des équipements publics. La zone est très intéressante car elle sera reliée aux zones d'emploi dans l'aéronautique et à Matabiau, contrairement à d'autres zones d'activité comme celle à proximité d'AZF, dont les bureaux sont vides.

## Station « Toulouse-Lautrec – Borderouge-Sud »

### → Les participants

Participant	Raison(s) de se rendre à la station ; fréquence	Modalités d'accès ; horaires	Besoins particuliers
Aline, femme de 69 ans	Pour les loisirs, aller ou à la gare ou à l'aéroport et d'autres usages ; très souvent	A pied, du matin jusqu'au soir	
Anthony, cadre ingénieur, homme de 26 ans	Pour son travail, aller à la gare ou à l'aéroport ; très souvent	En vélo, le matin, en fin de journée et le soir	Eclairage de nuit, sécurité des piétons et cyclistes à assurer
Céline, cadre, femme de 42 ans	Pour son travail ; régulièrement	A pied, tôt le matin, en fin de journée et le soir	Dépose-minute en voiture



# COMPTE - RENDU

Jonathan, administrateur-chargé de projet LABEX, homme de 36 ans	Pour travailler, pour aller à la gare ou à l'aéroport ; régulièrement	A pied, à vélo ou en bus/tram, tôt le matin ou le soir	
Nicole, cadre, femme de 63 ans	Aller à la gare ou à l'aéroport, ou d'autres usagers ; régulièrement	A pied	Accessibilité du trottoir (poussette)

## → Les observations

Sujets	
Modalités d'accès des piétons à la station	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Passage piéton depuis Borderouge sous le tunnel à créer sans réduire la double voie, et avec protection</li> <li>- Passage clouté à prévoir pour traverser</li> <li>- Elargissement des trottoirs en direction de Pierre et Marie Curie</li> </ul>
Modalités d'accès Bus (emplacement des arrêts, desserte ligne de bus, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aménagement « dépose-minute » pour les bus à soufflet et non sur la rue Catellan</li> </ul>
Modalités d'accès et stationnement vélo	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Améliorer la piste cyclable entre Borderouge et les Minimes en particulier rue Catellan, qui débouche sur Negreneys</li> <li>- Consigne à vélo sécurisée</li> </ul>
Modalités d'accès en voiture (localisation stationnement, dépose-reprise, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pas de Parking-relais (P+R) qui risquerait d'amener un trafic supplémentaire de voiture. Cette station ne doit pas être un parking desservant la gare.</li> </ul>
La sécurité autour de la station	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rue Negreneys, élargissement et sécurisation (barrière) des trottoirs (piste cyclable)</li> <li>- Eclairage à prévoir</li> <li>- En faire une zone 30 ? Il faut considérer l'augmentation de la fréquentation (notamment due au lycée) et le flux de trafic.</li> </ul>
La signalétique	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Indiquer les points intéressants</li> <li>- Rajouter le nom de la station sur l'écriteau du métro</li> </ul>
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.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Implanter quelques bancs et arbres sur la placette entre Catellan &amp; Negreneys</li> </ul>
Nom de la station	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pierre Cazeneuve</li> <li>- Negreneys</li> </ul>

## → Restitution



# COMPTE - RENDU

**Une participante** résume ainsi les propositions du groupe :

- Dans ce quartier, les accès piétons et vélo doivent être améliorés de manière significative. Depuis Borderouge, il faut passer aujourd'hui par un tunnel dont une partie n'est pas praticable. De l'autre côté, une piste cyclable existe mais se termine sur un trottoir piéton avant d'arriver à Pierre et Marie Curie. Il faut créer des trottoirs suffisamment larges pour protéger les piétons du trafic automobile, et prolonger la piste cyclable. Cela semble faisable du fait de la place disponible. C'est d'autant plus opportun qu'il y a un lycée à proximité (NB : Lycée Toulouse Lautrec)
- Le groupe ne souhaite pas la création de parking-relais qui permettrait d'accéder à la gare ou au centre-ville. Le trafic a été multiplié par 3 ou 4 depuis la création de la sortie 13 Borderouge sur le tronçon Est du périphérique de Toulouse, le 23 décembre 2016.
- Il faudrait créer une zone sécurisée avec une circulation douce, avec des feux ou d'un dos d'âne pour ralentir les voitures – tout le monde en bénéficiera, notamment les lycéens.

## 4. Conclusion

**Sofia ALIAMET**, remercie les participants de leur venue. Elle rappelle qu'un compte-rendu sera envoyé dans les prochaines semaines, qu'une réunion de restitution sera organisée début 2019 et qu'ils y seront invités.

**Yannick GROSSET** souhaiterait disposer du support de présentation pour organiser des groupes de travail dans le quartier, et d'un contact pour transmettre de nouvelles idées qui pourraient émerger.

**Sofia ALIAMET** précise que le support de présentation sera adossé au compte-rendu, et qu'une adresse e-mail de contact leur sera transmise.





# COMPTE - RENDU

## Participants

1. Adelaïde BEAUDE
2. Jonathan BETTE
3. Pierre BROUSSE
4. Mélanie BRUYEZ
5. Karine CASSAGNE
6. Alice DEGORSAS
7. Corinne DOULAY
8. Laurent GALY
9. Yannick GROSSET
10. Henri GARRIGUES
11. Nicolas GUILLOU
12. Joseph JAUZE
13. Vincent LEONARD
14. Nicole LLORET
15. Laurence LOPEZ
16. Anthony MUTLU
17. Céline PRIERE
18. Frédéric RABUT
19. Marc ZAFFARANO