

BILAN DU GARANT

Concertation post débat public
sur la 3ème ligne de métro et
post concertation préalable de
la Connexion Ligne B

2017-2018-2019

Jean-Claude Ruyschaert garant
Désigné par la Commission nationale
du débat public

LE 18 JANVIER 2019

BILAN DU GARANT

Concertation post débat public sur la 3^{ème} ligne de métro et post concertation préalable de la Connexion Ligne B

2017 - 2018 - 2019

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION ET DÉCISIONS DE RÉFÉRENCE	4
1. LA MISSION DU GARANT DE LA CONCERTATION	5
2. LE CONTEXTE DU PROJET APRES LE DEBAT PUBLIC ET LA CONCERTATION PREALABLE SUR LA CONNEXION AVEC LA LIGNE B	5
2.1 // Le projet de 3 ^{ème} de métro de l'agglomération toulousaine (Toulouse Aérospace Express)	5
A // Partager le portage politique du projet et le rendre plus lisible	5
B // Bien articuler les concertations à venir	6
C // Prolonger la dynamique de participation	6
D // Libérer les données et étudier les alternatives à travers la mise en place d'un conseil scientifique	6
2.2 // La concertation publique sur le projet de Connexion Ligne B	7
3. CONCERTATION 1ÈRE PHASE : ORGANISATION ET MODALITÉS	9
3.1 // Le projet initial	9
3.2 // Les outils de communication et de la concertation	9
A // Le dialogue territorial	9
B // Le conseil scientifique	10
C // Le groupe miroir	10
D // La communication institutionnelle «grand public»	11
3.3 // Le dispositif d'information-participation	13
A// La plate-forme d'information dédiée et de concertation	14
B // Les ateliers de quartier	14
C // les info mobiles	14
D // Restitution et exploitation	14
3.4 // Bilan et enseignements à l'issue de la première phase, évolution du projet	14
A // L'étoile ferroviaire	17
B // L'alternative centre	18
4. LA DEUXIÈME PHASE DE CONCERTATION - ORGANISATION ET MODALITÉS	21
4.1 // Objectifs finalités	21
4.2 // Ateliers territoriaux	22
4.3 // Panels citoyens	22
4.4 // Enseignements et suites données	23
5. CONCLUSIONS DU GARANT	24
ANNEXES	

INTRODUCTION ET DÉCISIONS DE RÉFÉRENCE

Le projet de 3^{ème} ligne de métro (TAE) dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par le syndicat mixte des transports en commun (Tisséo Collectivités), a fait l'objet d'un débat public en application d'une décision de la Commission Nationale du Débat Public en date du 4 mai 2016.

A l'issue de ce débat, un compte rendu et un bilan ont été dressés et acte en a été donné par décision de la CNDP en date du 16 février 2017.

Le 29 mars 2017, le maître d'ouvrage prenait la décision de poursuivre le projet et sollicitait la CNDP aux fins de désignation d'un garant chargé de veiller à l'information et à la participation du public.

Par décision en date du 5 avril 2017, la CNDP désignait M Jean-claude Ruyschaert pour assurer ces fonctions, jusqu'au dépôt du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Parallèlement à cette procédure, tenant compte des apports du débat public et des concertations engagées, le maître d'ouvrage saisissait la CNDP sur un projet de connexion entre la Ligne B du métro toulousain (Connexion Ligne B) et le projet de 3^{ème} ligne de métro (TAE).

Par décision en date du 8 novembre 2017, la CNDP décidait que ce projet ne ferait pas l'objet d'un débat mais d'une concertation préalable pour laquelle elle désignait M. Ruyschaert comme garant.

Les modalités de cette concertation et le contenu du dossier de concertation étaient validés en Commission Nationale du Débat public le 10 janvier 2018.

Il était donné acte du bilan de cette concertation établi par le garant le 4 avril 2018, la CNDP nommant par ailleurs M. Ruyschaert pour veiller à l'information et à la participation du public sur ce projet et ce jusqu'au dépôt du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Le projet de 3^{ème} ligne de métro de l'agglomération toulousaine et le projet de connexion de cette nouvelle ligne avec la ligne B du métro étant totalement imbriqués, et appelés à faire l'objet d'un même dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, un seul et même processus de concertation a été conduit sur les deux projets.

Un seul et même bilan, objet du présent texte, portant sur ces deux projets a donc été établi par le garant.

La concertation post débat ou post concertation préalable sur ces projets, s'est déroulée en deux phases distinctes, selon des modalités propres.

La première, axée essentiellement sur le tracé, les caractéristiques du projet, les études alternatives ou complémentaires et le dispositif d'information et de concertation sur l'expérience voyageurs s'est conclue avec les décisions du Comité Syndical de Tisséo Collectivités du 18 mars 2018, approuvant le bilan de la première phase de concertation du 12 juillet 2018 confirmant le tracé et ajustant le programme au vu de la concertation et des avis du conseil scientifique.

Les délibérations et le bilan de la concertation première phase figurent en annexe au présent rapport.

La seconde, conduite ces derniers mois, a été axée sur l'implantation des stations, leurs caractéristiques, leur insertion dans le tissu urbain et sur les projets urbains liés à cette implantation.

1. LA MISSION DU GARANT DE LA CONCERTATION

La mission du « garant de la concertation » s'inscrit dans le cadre des principes définis par la Commission Nationale du Débat public.

Ainsi le garant, dont neutralité, impartialité et objectivité sous-tendent son action, doit notamment :

- Veiller aux bonnes conditions d'information et de participation du public et s'assurer que le public a été éclairé sur les enjeux du projet, ses caractéristiques et ses impacts.
- Contribuer à la détermination des modalités de mise à disposition de l'information auprès du public et de sa participation.
- S'assurer du bon déroulement de la concertation et de la faculté donnée au public et aux différents acteurs de poser des questions au porteur de projet, d'obtenir des réponses, de pouvoir formuler des remarques, avis et critiques à l'encontre du projet.
- Valider le compte rendu de la concertation rédigé par le maître d'ouvrage.

2. LE CONTEXTE DU PROJET APRES LE DEBAT PUBLIC ET LA CONCERTATION PREALABLE SUR LA CONNEXION AVEC LA LIGNE B

2.1 // Le projet de 3^{ème} de métro de l'agglomération toulousaine (Toulouse Aerospace Express)

Le projet de 3^{ème} ligne de métro a fait l'objet d'un débat public organisé et animé par une commission particulière présidée par Jacques Archimbaud.

Ce débat, tenu du 12 septembre au 17 décembre 2016, avait mis en œuvre des outils de participation divers, traditionnels (réunions publiques, ateliers, focus groupes etc) ou plus innovants (débat-mobile, ateliers carto, dialogue 3D, plate-forme d'échanges et réseaux sociaux) permettant une très forte mobilisation du public et des différentes catégories d'acteurs. Mobilisation relayée par la presse durant plusieurs mois.

Recueillant une majorité incontestable d'avis favorables à sa réalisation, le projet était cependant contesté en opportunité par une association l'Association des Usagers/Usagères des Transports de l'Agglomération Toulousaine et de ses environs (AUTATE) qui proposait une alternative ferroviaire au projet, dans son tracé par le Collectif Citoyen qui défendait un tracé plus central et par certains élus ou acteurs socio-économiques en ce qui concernait les modalités de desserte de l'aéroport.

A l'issue de ce débat, la commission particulière avait émis les recommandations rappelées succinctement ci-après :

A // Partager le portage politique du projet et le rendre plus lisible

Dans ce cadre, la commission soulignait qu'un projet d'une telle ampleur ne pourrait réussir que s'il apparaissait dépolitisé et dépassait les clivages traditionnels liés à la couleur politique. Les débats au sein du comité syndical, les réunions de dialogue territorial organisées par la maîtrise d'ouvrage, la décision de connecter la ligne B à la 3^{ème} ligne de métro, la décision relative à la desserte de l'aéroport apparaissent comme significatifs à cet égard, même si peuvent déjà émerger ou émergeront des voix discordantes à l'approche d'élections à venir.

Par ailleurs, la présence de représentants de la métropole toulousaine, ou des collectivités concernées, aux côtés de la maîtrise d'ouvrage, explicitant le projet urbain et les aménagements dans le périmètre des stations est de nature à montrer l'articulation entre aménagement urbain et mobilité dans le cadre d'un projet partagé.

B // Bien articuler les concertations à venir

L'articulation entre différentes concertations et notamment celle sur la 3^{ème} ligne de métro simultanément à la mise à l'enquête publique du Plan de Déplacements Urbains, à la concertation préalable sur la connexion avec la ligne B aurait pu constituer un écueil important.

L'enchevêtrement et la complexité des procédures (PDU, SCot, PLUi, etc ...) qui sont soumises à concertation, demeurent une source d'incompréhension pour le grand public.

A cet égard, le choix de poursuivre simultanément la concertation puis de mener conjointement l'enquête publique sur la 3^{ème} ligne de métro et la Connexion Ligne B apparaît comme un élément de simplification et de clarification appréciable.

L'enquête publique sur le PDU et les conclusions ou recommandations de la commission d'enquête ont remis sur table certains éléments déjà argumentés lors du débat, montrant la cohérence des positions exprimées par les différentes parties prenantes, dans un processus continu.

C // Prolonger la dynamique de participation

Pour être crédibles, les processus de concertation doivent être continus et adaptés à chaque étape du projet.

Au-delà d'une information assurée sur le site internet du maître d'ouvrage dédié au projet (jugée quelquefois trop tardive ou incomplète par certains) et fréquemment relayée par la presse, différents canaux ont été utilisés afin de prolonger la dynamique de concertation, tant vers les structures institutionnelles que les associations de quartiers ou le grand public. Les outils mis en œuvre à cet effet seront abordés dans les chapitres suivants.

D // Libérer les données et étudier les alternatives à travers la mise en place d'un conseil scientifique

Au cours du débat public, des solutions alternatives au projet élaboré par le maître d'ouvrage ont été proposées notamment par le Collectif citoyen d'une part et par l'AUTATE d'autre part. De même, lors de la concertation post débat d'autres sujets comme la desserte de l'aéroport, le tracé, le positionnement voire l'intérêt de certaines stations (Les Sept Deniers ou Fondeyre par exemple) ont fait l'objet de discussions animées ou de contestations.

La justification de telle ou telle disposition adoptée ou rejetée par le maître d'ouvrage repose sur des études ou des expertises dont la légitimité, l'objectivité et la transparence sont des facteurs essentiels pour éviter toute suspicion.

Si l'on peut comprendre la réticence du maître d'ouvrage à diffuser le contenu d'études ou d'expertises en raison de contraintes liées à leur complexité, à la rigueur scientifique de leur élaboration, au caractère parfois provisoire ou controversé de leurs résultats, de la possible instrumentalisation par des groupes de pression pour influencer l'opinion, la libération des données et la mise à disposition du public de ces études et de leurs résultats, assorties des précautions d'usage, sont un préalable à la justification des choix opérés par le maître d'ouvrage.

Afin de garantir la rigueur et l'objectivité de ses études et notamment celles portant sur les solutions alternatives, le maître d'ouvrage a mis en place un conseil scientifique. Les conclusions de ce conseil scientifique ont été publiées sur le site de Tisséo Collectivités.

Par ailleurs un groupe miroir garant de la communication des résultats des études à l'ensemble des acteurs a été institué. Y ont également été présentés le résultat des études et les avis du comité scientifique.

La composition, le rôle et les missions de ces instances seront développées ci-après. De manière générale, si la concertation menée après le débat public et le climat dans lequel elle s'est déroulée ont permis de montrer la complémentarité plutôt que l'opposition entre deux projets (TAE et étoile ferroviaire), de trouver un compromis sur certains sujets (à défaut d'un consensus) comme sur la desserte de l'aéroport de Blagnac, ce n'est pas le cas sur le tracé de la 3^{ème} ligne de métro.

Malgré les études conduites pendant plusieurs mois sous l'égide du conseil scientifique, et la participation du Collectif Citoyen au cadrage de ces études, la position des uns et des autres n'a guère évolué et la contestation, sous différentes formes plus ou moins polémiques, du tracé par le Collectif Citoyen reste entière.

Ces études ont pour le moins eu le mérite de montrer que les critères techniques (trafic, coût, etc) n'étaient pas de nature à discriminer de manière tranchée les deux projets mais qu'ils traduisaient chacun une vision différente de l'aménagement métropolitain et de la mobilité, le tracé retenu par le maître d'ouvrage résultant donc d'un choix politique au sens noble du terme, étayé par un argumentaire technique et socio-économique.

2.2 // La concertation publique sur le projet de Connexion ligne B

La concertation publique sur le projet de Connexion Ligne B a fait suite au débat sur la 3^{ème} ligne de métro, et à l'adoption après enquête publique du Projet Mobilités 2020.2025.2030 valant Plan de Déplacements Urbains.

Trois recommandations ont été formulées par le garant à l'issue de cette concertation :

- D'une part que soient étudiées la faisabilité, l'opportunité et les alternatives à la réalisation d'une piste cyclable utilisant les infrastructures du métro.
- D'autre part que soit engagée une étude permettant de s'assurer au regard d'autres variantes que le tracé au centre du lac de la justice était le plus pertinent.
- Enfin que soit étudiée la possibilité d'une réalisation distincte de la Connexion Ligne B et de Toulouse Aerospace Express.
Sur ce dernier point, même si les procédures administratives et les études techniques sont menées conjointement, la maîtrise d'ouvrage a engagé les procédures d'appel d'offres pour les marchés de maîtrise d'œuvre de manière distincte.
Cependant l'imbrication des deux projets au niveau du lac de la Justice et de la station INPT nécessite une coordination étroite des études de la Connexion Ligne B avec celles du secteur Sud Est de la 3^{ème} ligne de métro, conduisant à un planning de réalisation sensiblement équivalent.

Contrairement au projet de 3^{ème} ligne de métro, celui concernant la connexion avec la ligne B s'est poursuivi dans un contexte apaisé et non polémique.

La mise en place d'une structure d'animation et d'études associant notamment, sous l'égide de Tisséo Collectivités, les élus concernés, les associations représentant les usagers du vélo et visant à établir un schéma directeur des pistes cyclables a sans nul doute contribué à apaiser la polémique quant à la possibilité d'emprunter les ouvrages du métro.

Lors de la concertation publique sur la Connexion Ligne B, de nombreuses contributions et une pétition réclamaient la création d'une piste cyclable sur le viaduc de la 3^{ème} ligne de métro franchissant notamment les autoroutes A61 et A620.

Les études conduites par le maître d'ouvrage ont mis en avant qu'un tel aménagement était techniquement réalisable (pour un surcoût de 11 millions d'euros) mais qu'un tel aménagement présentait de nombreux inconvénients tels que : forte pente et longueur des rampes d'accès, inconfort notable des cyclistes roulant à proximité immédiate des rames, fragilisation de la sûreté du métro et problème d'accessibilité des secours, impact environnemental lié aux emprises supplémentaires pour les rampes.

Compte-tenu de ces éléments, le maître d'ouvrage n'a pas souhaité donner suite à ces demandes. En revanche, comme il l'avait proposé lors de la concertation publique, le maître d'ouvrage s'est engagé dans le pilotage des différents schémas directeurs cyclistes et piétons sur l'ensemble de son ressort territorial. Ces schémas sont en cours de définition en collaboration avec les acteurs associatifs, les intercommunalités, et autres collectivités, Conseil Départemental, Conseil Régional, État et seront validés au plus tard fin 2019.

Une démarche de révision de son schéma directeur cyclable a également été engagée de façon coordonnée par le Sicoval.

Cette approche stratégique cohérente devrait permettre d'évaluer le besoin et l'intérêt d'un franchissement de l'A61/Hers et de mieux le positionner, sans doute plus au sud, au regard des enjeux cyclables et piétons, visant à développer un réseau structurant et continu sur l'ensemble du secteur.

À l'issue de l'enquête publique sur le prolongement de la ligne B la commission d'enquête avait recommandé un passage de la Ligne B en viaduc au centre du lac de la Justice plutôt qu'en rive.

Le tracé de la Connexion Ligne B a été étudié en prenant en compte cette recommandation. Toutefois une entreprise riveraine en raison de possibles nuisances phoniques ou visuelles émettait des réserves qui se traduisent dans les faits comme une demande de modification de tracé de la Connexion Ligne B mais aussi de la 3^{ème} ligne de métro.

Le maître d'ouvrage a donc étudié des variantes en souterrain ou selon un tracé plus sinueux s'éloignant du tracé de référence et se rapprochant de l'Institut National Polytechnique de Toulouse (INP).

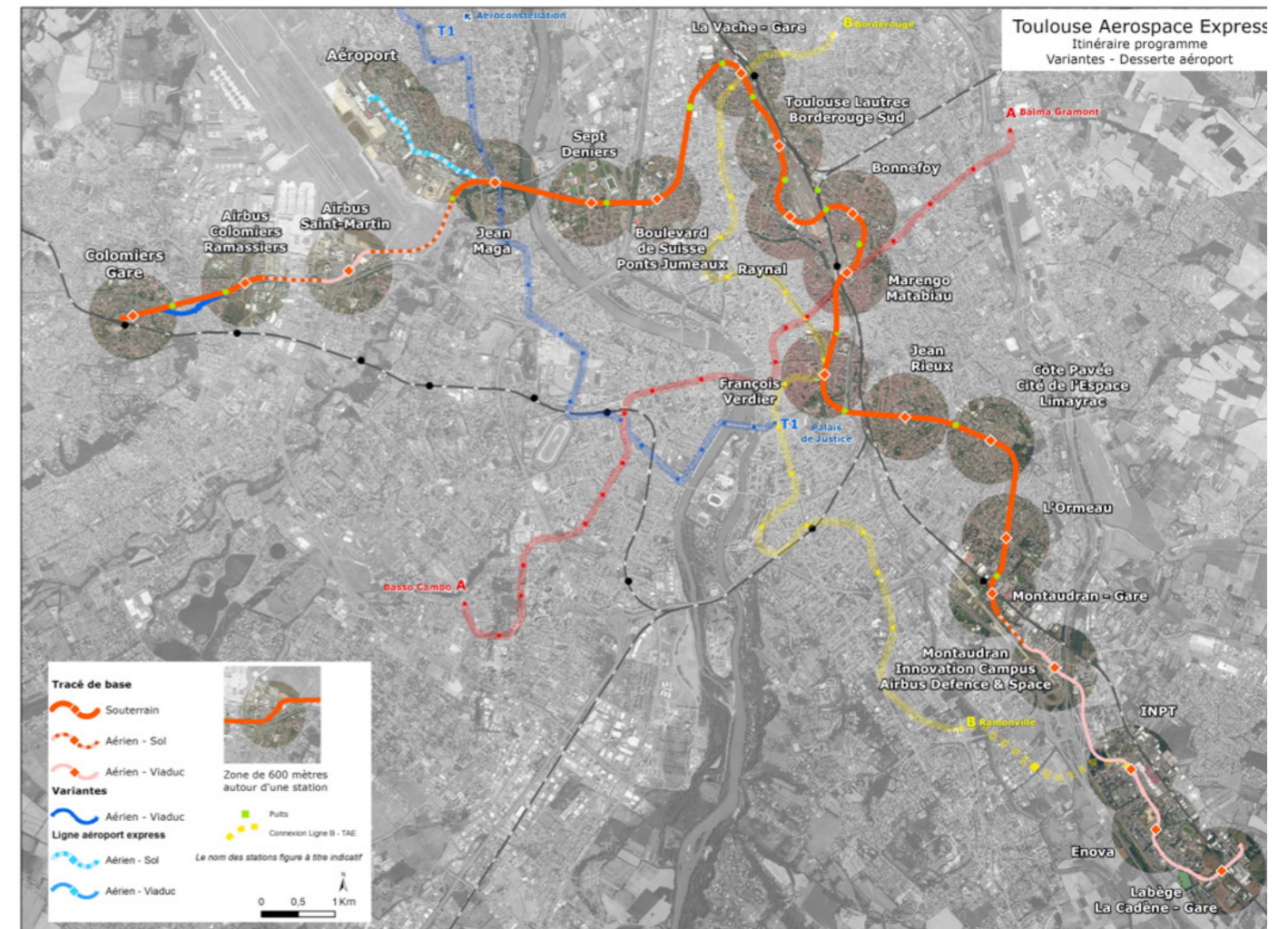


Les impacts de telles variantes sur l'environnement, les conditions d'exploitation et de respect de normes de sécurité étant jugés trop pénalisant, le maître d'ouvrage, n'a pas jugé possible de modifier le projet sur ces points qui seront explicités dans le dossier d'enquête publique.

3. CONCERTATION 1ÈRE PHASE : ORGANISATION ET MODALITÉS

3.1 // Le projet initial

Au vu des conclusions du débat public, le Comité syndical lors de la réunion du 29 mars 2017 a délibéré en faveur de la poursuite du projet et approuvé son programme le 5 juillet 2017.



3.2 // Les outils de communication et de la concertation

Afin de poursuivre la dynamique de participation autour du projet, les outils et dispositifs suivants ont été mis en œuvre par le maître d'ouvrage, en lien étroit avec le garant.

A // Le dialogue territorial

Souhaitant maintenir des relations privilégiées avec les acteurs du territoire, le maître d'ouvrage a mené une série de réunions d'information et d'échanges avec :

- Les institutions politiques du territoire (Région Occitanie, Conseil Départemental, etc).
- Les grandes entreprises ou institutions locales (Airbus, Stade Toulousain, etc).
- Les porteurs de projets urbains (Enova, TESO, etc).
- Les élus concernés par le projet (Colomiers, Labège, Blagnac, Maires de quartier, etc).

Tenues lors de chacune des étapes du projet et associant outre le maître d'ouvrage dans ses différentes composantes mais également la Métropole de Toulouse, ces réunions avaient pour objet d'informer et de recueillir les expertises d'usage ou les positions des structures territoriales sur les tracés, le positionnement des stations, les aménagements identifiés etc..

B // Le conseil scientifique

Répondant aux recommandations de la Commission Particulière du Débat Public (CPDP), et dans la perspective de disposer d'une instance, présentant toutes garanties déontologiques et de neutralité, chargée de veiller à la complétude et à la pertinence des études et des démarches, le maître d'ouvrage a mis en place un Conseil scientifique.

Ce conseil scientifique réunit des experts indépendants du maître d'ouvrage, spécialistes reconnus dans les domaines de l'urbanisme et de l'aménagement, des évaluations socio-économiques, de l'ingénierie technique et financière des projets d'infrastructures de transport.

Présidé par Patrick Vandevoorde, puis par Emile Quinet, composé initialement de Claude Gressier, Guillemette Guilbaud, Marc Ivaldi, Robert Marconis, Umberto Pisu, Jean-Claude Prager, Emile Quinet et Noël de Saint Pulgent. Ce conseil scientifique s'est particulièrement investi sur les études de trafic et de modélisation, l'évaluation socio-économique et les bénéfices économiques attendus du projet, sa soutenabilité financière, mais aussi sur les alternatives ou sujets débattus lors du débat public, à savoir :

- La desserte de l'aéroport et de la zone aéroportuaire.
- L'alternative «Centre» soutenue par le Collectif Citoyen.
- L'alternative «Etoile ferroviaire» soutenue par l'AUTATE.

Se réunissant de manière régulière, il a établi tout au long de ses travaux des notes d'étape et rendu à l'unanimité un avis sur les différents sujets dont il a eu à connaître.

cf annexe 1 : avis relatif à la desserte de l'aéroport et du secteur aéronautique

cf annexe 2 : avis concernant le projet alternatif d'étoile ferroviaire

cf annexe 3 : avis relatif à l'alternative centre

A noter que Patrick Vandevoorde, dont le garant tout au long des travaux du conseil scientifique auxquels il a été invité à assister, a pu constater la neutralité et l'objectivité, a jugé souhaitable, pour éviter toute suspicion quant à un éventuel conflit d'intérêt, lors d'étapes ultérieures du projet, se démettre de ses fonctions au sein du conseil scientifique et a été remplacé par Emile Quinet.

C // Le groupe miroir

Les associations précitées ayant été associées à la définition des études sur les alternatives centre ou étoile ferroviaire par le maître d'ouvrage et le conseil scientifique, celles-ci auraient pu être suspectées de disposer d'informations privilégiées.

Afin d'éviter cet écueil et de partager plus largement les résultats des études avec les acteurs du débat public, d'apporter toute assurance quant à l'objectivité la qualité et la transparence des échanges et des travaux, le garant a proposé de constituer un «groupe miroir» devant lequel le maître d'ouvrage présente ses résultats et le conseil scientifique soumet ses conclusions tout en recueillant les attentes ou remarques des acteurs représentés.

Présidé par le garant, ce groupe est composé :

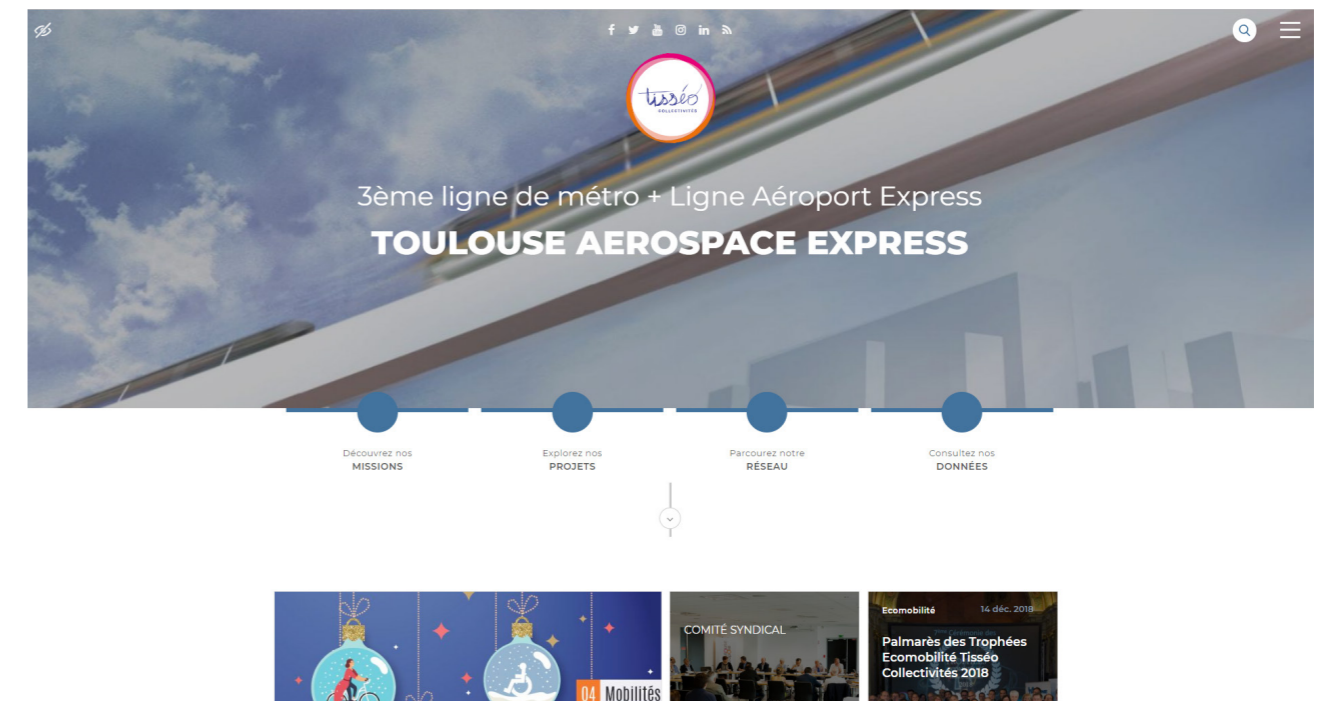
- De représentants de la société civile (CODEV, Union des Comités de Quartiers de Toulouse, Associations de Quartier de Labège et Colomiers).
- De personnalités qualifiées (urbaniste, président du CESER).
- De représentants institutionnels (DREAL, Chambre de Commerce et d'Industrie, Chambre des métiers, etc).
- De représentants d'instances professionnelles (MEDEF, CGPME, Union Professionnelle Artisanale, Syndicats).
- De représentants d'entreprises ou institutions (Airbus, CHU, Thales, la Poste, etc).

Se sont associés aux travaux du groupe en fonction des sujets les représentants du Conseil Régional, de la SNCF ou de l'Aéroport de Blagnac.

Ont ainsi été présentées et discutées au groupe miroir les conclusions des études relatives à «l'Alternative Centre», «l'Etoile Ferroviaire», «la desserte de l'aéroport», «la localisation de certaines stations».

D // La communication institutionnelle «grand public»

Mise en place de façon continue, des actions de communication et d'information sur l'actualité du projet et son tracé ont été menées en continu.



Cette communication institutionnelle repose sur :

- Un site internet renouvelé, facile d'accès donnant toute information sur les projets en cours ou futurs (6000 visiteurs uniques mensuels).
- Les réseaux sociaux.
- Le magazine «Mobilités». Magazine trimestriel, édité entre 40 et 60 000 exemplaires et distribué dans les stations, les agences Tisséo, les mairies, ce support a diffusé dans chaque numéro vers les usagers des informations relatives au projet, aux décisions politiques et sur l'avancée des études techniques.

- Le relais par la presse ou les médias.
- Le projet de 3^{ème} ligne de métro et de Connexion Ligne B ont largement été couverts par la presse locale.
- Plus de 250 articles ou reportages se sont fait l'écho du bilan du débat, des décisions du comité syndical, de l'avancement des études, le tracé, la localisation de stations (Sept Deniers notamment) et des controverses liées, des avis du conseil scientifique, etc.
- L'événementiel



A l'occasion d'événements sur le thème de la mobilité (salon Futurapolis, rencontres nationales du transport public, etc), des informations sur le projet et l'ambition de Toulouse Aerospace Express ont été délivrées.

A noter l'initiative de Tisséo Collectivités dans le cadre de l'Appel à Manifestation d'Intérêt Innovation, de rassembler une centaine d'entreprises start up, institutions diverses qui ont présenté autour du projet de 3^{ème} ligne de métro et du Projet Mobilités plus de 270 projets innovants.

Il convient par ailleurs de rappeler que la 3^{ème} ligne de métro constituant un projet majeur du Plan de Déplacements Urbains en révision (Projet Mobilités 2020.2025.2030), ce sujet a naturellement un élément important abordé lors des consultations du public, de la consultation des personnes publiques associées (Septembre - Octobre 2017), de l'enquête publique préalable à l'avis favorable à son approbation rendu par la commission d'enquête le 14 décembre 2017.

<https://tisseo-collectivites.fr/actualites/projet-mobilites-202020252030-avis-favorable-de-la-commission-denquete-publique>

3.3 // Le dispositif d'information - participation

Mis en œuvre essentiellement au cours des derniers trimestres 2017 et premier trimestre 2018, parallèlement à la poursuite des études, ce dispositif construit pour informer et faire participer le grand public sur le projet sur la base du programme approuvé en juillet 2017 et recueillir les attentes, les besoins des futurs usagers en profitant de leur expérience d'usage, a été conçu pour répondre aux exigences susceptibles d'être formulées par le garant.

En amont de cette phase, quatre réunions ont été tenues avec les élus du territoire (Toulouse, Blagnac, Sicoval et Colomiers) afin de leur présenter le dispositif et l'adapter aux spécificités locales.

Le relais d'information sur ce dispositif (présentation du dispositif, calendrier de rencontres, modalités de participation, documents de synthèse du projet) a été assuré par la presse locale ou régionale et une mise en ligne sur le site internet et les réseaux sociaux.

A cette occasion ont été développés des outils de communication papier (plaquettes de présentation du projet TAE et de la Ligne Aéroport Express-LAE) ou digitaux (questionnaire en ligne, réseau de concertation Colidee, cartographie dynamique sur tablette)



Carte dynamique sur tablette

Elle permet de visualiser les itinéraires à l'échelle de la métropole, ainsi qu'à celle du quartier. Elle permet également de localiser les stations, les emplois et les habitations, tout en montrant l'articulation de TAE avec les autres projets (Linéo, Téléphérique Urbain Sud, Connexion Ligne B, etc.)

Dépliant information participation

Il présente le projet, le tracé, les quartiers desservis, le calendrier et évoque le dispositif d'information-participation

Plaquette Aéroport Express

Il présente le projet, le tracé, les quartiers desservis, le calendrier et évoque le dispositif d'info participation

Le dispositif mis en œuvre se compose de trois parties :

A// La plate-forme d'information dédiée et de concertation

Afin de permettre une large participation du public, Tisséo Collectivités a mis en place une plate-forme de concertation (www.colidee.com) présentant le projet (historique, chiffres clés, objectifs, caractéristiques, stations à l'échelle du quartier et ses enjeux) le dispositif de concertation via une page «Participez», donnant l'occasion au grand public de faire part de l'expérience voyageur et de poser des questions.

B // Les ateliers de quartier (10 réunions de Novembre 2017 à Janvier 2018)

Temps de co-construction territorialisée, les ateliers qui ont réuni des représentants d'associations de quartier, d'associations d'usagers des transports en commun, des CODEV, avaient pour objet d'informer sur le projet et de recueillir les besoins des futurs usagers sur le thème de l'expérience voyageur (abords de la station, conception de la station de la rame, etc.).

Ils ont permis de recueillir plus de 1770 contributions émanant de 130 personnes et d'une cinquantaine d'associations, portant sur l'accessibilité, la sûreté, l'aménagement, l'intermodalité, la signalétique, les accès vélo, etc.

C // Les Info'Mobiles

Organisées sur 13 lieux jugés stratégiques en raison de flux importants de population, de mixité des publics d'horaires de travail de salariés, etc..., ces rencontres se sont déroulées de novembre à février 2018 dans des centres commerciaux, des gares, des restaurants d'entreprises ou universitaires etc. permettant d'atteindre un large public moins averti.

Utilisant les différents supports de communication (plaquettes, cartographie sur tablette, etc...), les Info'Mobiles ont permis de conduire 950 entretiens, de recueillir plus de 80 contributions écrites, 270 personnes renseignant un questionnaire sur leurs expériences voyageurs, les pistes d'amélioration ou d'innovation.

D // Restitution et exploitation

L'ensemble des contributions recueillies lors de cette phase a été compilé, transmis au garant, qui a pu en juger et attester de l'intégralité et de l'objectivité des restitutions, et présenté aux élus, associations ou aux services concernés pour être intégrés dans les réflexions thématiques.

Après exploitation, ces contributions ont été intégrées dans le programme des pôles d'échanges et traduites dans le cahier des charges. Elles constitueront des prescriptions que devront respecter les bureaux d'études en charge de la conception des pôles d'échanges, des stations et des rames.

Enfin, l'intégralité des questions posées dans cette phase d'info participation a reçu une réponse de Tisséo Collectivités par oral, par écrit ou mail, ou transmission des comptes-rendus des ateliers.

3.4 // Bilan et enseignements à l'issue de la première phase, évolution du projet

Un bilan de la première phase d'information et de concertation a été dressé par les services de Tisséo Collectivités, bilan auquel le garant a été associé et qu'il estime sincère et exhaustif.

cf annexe 4 Bilan de la première phase du dispositif d'information participation et perspectives 2018

D'une manière générale, la démarche d'information et de participation a été très favorablement accueillie, les publics rencontrés ayant apprécié la présence et la mobilisation des équipes du maître d'ouvrage pour les rencontres en atelier ou sur site, l'adaptation des horaires et des sites de rencontre l'obtention de précision ou de réponses à leurs interrogations. Elle a permis de toucher des habitants ou des riverains peu ou pas informés qui ont ainsi pu s'exprimer et par le biais d'un contact direct trouver l'occasion d'interroger ou de (re)poser des questions sur le tracé, les caractéristiques techniques du projet et son avancement, sur la stratégie de Tisséo Collectivités et la complémentarité avec les autres réseaux de transport en commun.

Un grand nombre de personnes rencontrées n'utiliseront pas la 3^{ème} ligne de métro seule mais en complémentarité avec d'autres moyens de transport ou d'autres modes. **L'articulation entre TAE et les autres lignes, les interconnexions comme les interfaces avec les autres modes de transport (voiture, modes actifs) apparaît donc comme un sujet important de préoccupation devant être traité avec attention.**

Si l'opportunité du projet de 3^{ème} ligne de métro et de son interconnexion avec la ligne B n'a pas lors de cette phase suscité d'interrogations ou de remises en cause, la démarche conduite a aussi fait réapparaître ou émerger, notamment lors des ateliers, des demandes de justification des choix opérés par le maître d'ouvrage voire des divergences quant au tracé ou à la localisation des stations.

A pu naître un sentiment de frustration chez certains, dès lors que le maître d'ouvrage sollicitait leur contribution sur le thème de l'expérience voyageur, le confort, l'accueil, la sûreté, etc alors que la localisation précise de la station dans le quartier et les aménagements urbains liés leur semblaient plus au centre de leurs préoccupations.

A ce stade, si selon le maître d'ouvrage la localisation précise des stations restait soumise à la conclusion d'études notamment sur les tracés alternatifs, aux contraintes d'ordre technique ou de réalisation d'ouvrages annexes (centre de maintenance et de remisage par exemple), les interrogations, demandes de précision ou critiques formulées apparaissaient légitimes et nécessitaient une démarche complémentaire du maître d'ouvrage.

Elle trouvera sa traduction dans la deuxième phase de concertation abordée ci-après et décidée par le comité syndical du 18 mars 2018.

Bien que le projet soit plébiscité par la grande majorité des participants, certaines stations ont fait l'objet de débat ou de demandes récurrentes, telles que :

- La localisation de la station Jean Rieux souhaitée voir assurée au niveau de l'avenue Camille Pujol ou à défaut accompagnée d'aménagements piétons et bus adaptés.
- Le nombre et l'emplacement des émergences (exemple de la place de l'Ormeau) sur des sites où le principe de l'émergence unique par station prévue au programme TAE est contesté pour des questions de sécurité des accès (traversées de voies très circulées par exemple).
- L'aménagement de la station Jean Maga et la correspondance avec la desserte de l'aéroport.
- La station Fondeyre, dont le maintien argumenté est réclamé par plusieurs associations (maintien pour lequel le conseil scientifique s'est prononcé favorablement).
- Enfin la station des Sept Deniers pour laquelle des divergences de fond sont apparues dès l'origine et demeurent à ce jour.
- Le programme approuvé le 5 juillet 2017 prévoyait l'implantation de la station « Sept Deniers» en limite d'un espace vert à proximité du Stade Ernest Wallon et incluait la réalisation d'un pôle d'échange bus et parking relais afin de maîtriser les flux de rabattement des voitures depuis le nord/ouest de l'agglomération.

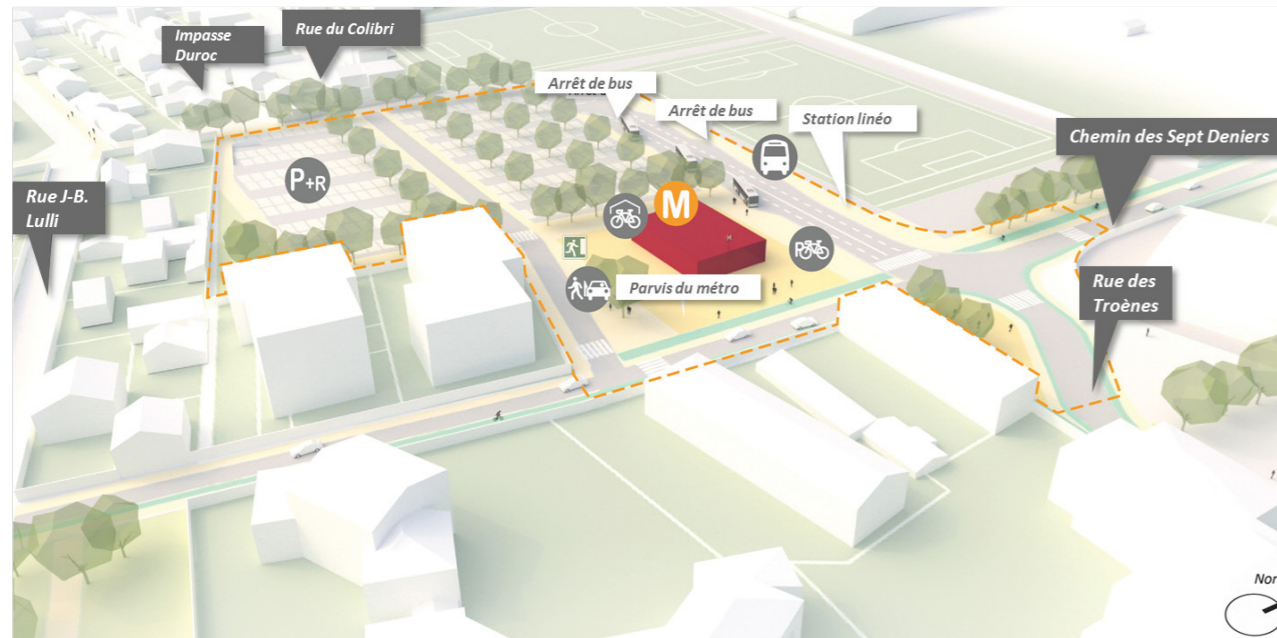
Le comité de quartier et le Collectif Job se sont opposés dès l'origine à cette localisation considérée comme mettant en péril le dynamisme du quartier et la pérennité de l'espace vert, renforçant le trafic et la congestion automobile. Ils défendaient l'idée d'une localisation en cœur de quartier à proximité immédiate de l'esplanade Job.

Une rencontre de Tisséo Collectivités avec les associations du quartier en septembre 2017, l'atelier de quartier avec les associations concernées par le projet dans le cadre du dispositif d'information-participation le 23 novembre 2017 comme la rencontre bilatérale du 5 décembre n'ont pas permis de rapprocher les points de vue.

Le comité de quartier, relais de la mobilisation organisait le 13 décembre 2017 une réunion publique (à laquelle assistait le garant), suivie d'une conférence de presse le 15 janvier 2018, des temps d'échanges avec

la population lors du marché et le lancement d'une pétition signée à 1600 exemplaires selon l'association. Devant l'impasse des discussions et la polémique engagée, le garant demandait au Maître d'ouvrage d'approfondir les études de localisation y compris sur le volet aménagement urbain, et d'engager, sur la base de ces études complémentaires un nouveau temps d'échange avec les associations et riverains du quartier. Pendant cette période d'étude où les informations sont restées confidentielles, les échanges de mail ou de courriers entre les acteurs n'ont sans doute pas amélioré les rapports entre intervenants, ce d'autant que les études complémentaires menées par Tisséo Collectivités, ont finalement conduit à une inflexion du tracé et à une nouvelle implantation de la station plus au nord, plus proche du Stade Toulousain et sensiblement contraire aux vœux du comité de quartier qui a pu se sentir exclu de toute concertation.

Le maître d'ouvrage a justifié cette nouvelle implantation notamment par la possibilité d'implanter le centre de maintenance et de remisage, et établi une analyse multicritères visant à expliciter les raisons de ce choix.



PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET DE FONCTIONNALITÉ

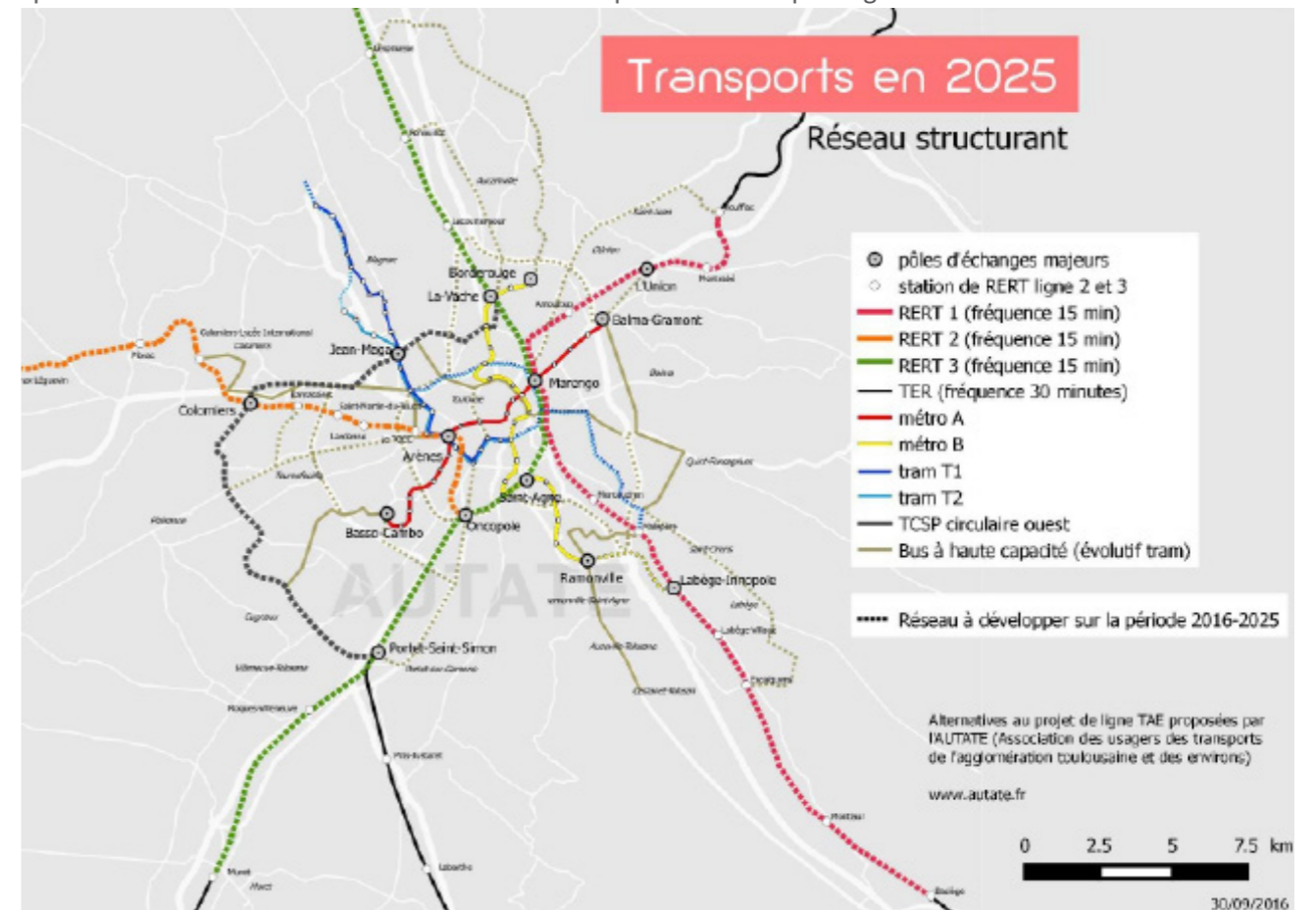
- Gare BUS
- Parc Relais
- Stationnement vélo en accès libre 30 pl.
- Stationnement vélo en accès réglementé 20 pl.
- Dépose Reprise et Covoiturage
- Périmètre d'aménagement
- Espace public
- Station
- Piste cyclable

.../...Une position plus centrale (place Job) est certainement meilleure pour le quartier sans que cela soit très déterminant pour le projet dans son ensemble. Cette station reste l'une des moins chargées de la ligne et les habitants des Sept Deniers disposent du Lineo 1 pour se rejoindre le centre-ville. En revanche, le positionnement de la station et le tracé dans le secteur influent sur deux points importants qui concernent plus le fonctionnement d'ensemble de la ligne: La possibilité d'implanter un parc d'échange qui doit pouvoir être branché sur la rocade pour ne pas encombrer la voirie du quartier. L'implantation du garage atelier pour lequel un emplacement à Ginestous constitue une solution intéressante. Ces deux éléments militent pour un tracé le plus au nord possible (même un peu plus que le tracé actuel de la solution de référence, ce qui permettrait d'épargner l'espace vert pour l'implantation du parc d'échanges. De l'avis du conseil scientifique, la concertation mérite d'être poursuivie mais il n'existe pas d'élément déterminant conduisant à placer la station au cœur du quartier.../...

Ce sujet a fait l'objet d'un avis motivé du conseil scientifique dont l'extrait figure ci-avant. Il n'appartient pas au garant de prendre position sur telle ou telle implantation. Il ne peut que regretter que les arguments des uns et des autres n'aient pu être partagés et qu'aucun dialogue serein n'ait pu s'engager lors des réunions d'atelier territorial ou d'ateliers citoyens tenus au cours du deuxième semestre 2018. Les craintes exprimées par les habitants, reprises dans la deuxième phase d'information et de concertation de détérioration de la qualité de vie en raison d'un trafic et un stationnement automobiles accrus, de création d'une seconde centralité conduisant à une dégradation du cœur de quartier (espace Job), d'accès trop éloignés à la station et donc d'une réorganisation de l'espace urbain, méritent d'être apaisées. **La co-construction d'un projet urbain par les services de la métropole, de Tisséo Collectivités avec la participation des habitants, prenant en compte cette nouvelle implantation, paraît souhaitable aux yeux du garant pour aboutir à une solution de compromis.**

A // L'étoile ferroviaire

Le projet d'étoile ferroviaire a été présenté lors du débat public par l'association AUTATE comme une alternative à la 3^{ème} ligne de métro. Ce projet consiste essentiellement à organiser trois lignes de type « RER » cadencées à une fréquence au quart d'heure en utilisant le réseau ferré actuel et passant toutes par la gare Matabiau.



©AUTATE

Répondant aux recommandations de la Commission Particulière du Débat Public, le maître d'ouvrage a mené ou fait procéder par ses prestataires les études relatives à cette alternative, sous l'égide du conseil scientifique. La définition précise de cette alternative ainsi que la nature des études qui devaient être conduites ont été précisées lors d'une réunion à laquelle assistait l'AUTATE, Tisséo Collectivités et ses prestataires ainsi que le conseil scientifique.

Ces études, menées jusqu'en octobre 2017, ont été restituées le 16 octobre 2017 en présence du garant et des représentants de la SNCF et de la région Occitanie, puis présentées au groupe miroir avec l'avis du conseil scientifique établi le 16 novembre 2017.

Au terme de ces études, et selon l'avis du conseil scientifique, joint en annexe 4.1, il apparaît que l'aménagement complet avec une desserte cadencée au quart d'heure coûterait de l'ordre de 50% de plus que le projet TAE pour un trafic quatre fois moindre et un délai de réalisation deux fois plus long. Il ne saurait donc répondre aux objectifs de la 3^{ème} ligne de métro et constituer une alternative.

Les objectifs et les services attendus des deux projets ne se recouvrent pas et les deux projets ne sauraient donc se substituer l'un à l'autre.

En revanche, même si sa fréquentation est encore faible, l'étoile ferroviaire contribue à la desserte de la grande banlieue toulousaine. Son aménagement et sa modernisation dans le cadre d'une desserte cadencée sont complémentaires du projet de ligne de métro de l'agglomération toulousaine.

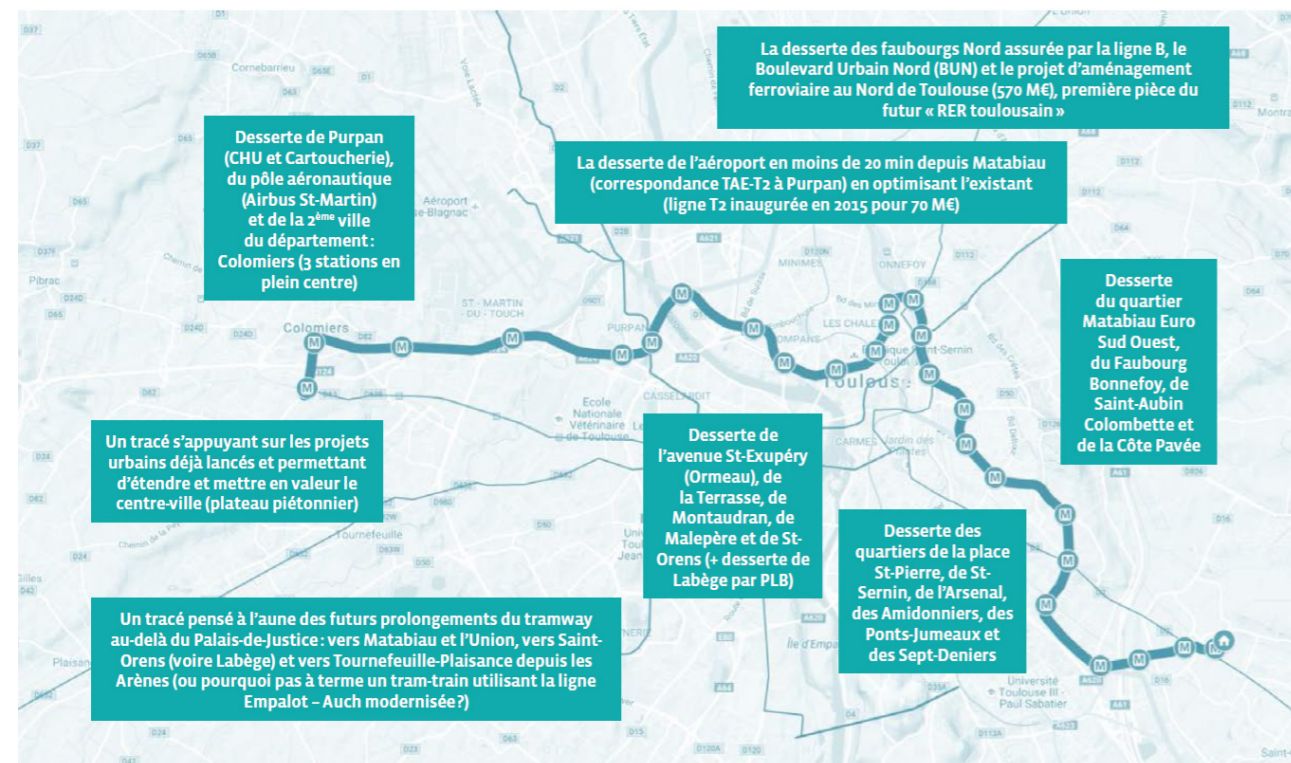
Toute amélioration de la branche Nord, dans le cadre des AFNT (aménagements ferroviaires du nord toulousain) ou de la branche sud-ouest (Muret) permettraient d'améliorer une desserte aujourd'hui insatisfaisante des territoires concernés et favoriseraient un transfert modal vers les transports en commun (dont la future ligne de métro si elle se concrétise).

Les études engagées par la Région, autorité organisatrice des transports, sur ces sujets seront déterminantes. La mobilisation des usagers du transport comme les manifestations médiatisées ces dernières semaines sont significatives des attentes à cet égard.

B // L'alternative centre

Lors du débat public, un collectif de personnes, sous le vocable « Collectif Citoyen » (qui sera en 2018 constitué sous forme d'association), tout en étant favorable au principe d'une troisième ligne de métro a proposé un tracé sensiblement différent du tracé présenté par le maître d'ouvrage, tracé alternatif dit « Alternative Centre ».

NOS PROPOSITIONS POUR UNE 3^{ÈME} LIGNE MÉTRO-POLITAINE



©toulouse-metro-politaine.com

Répondant à la recommandation formulée par la Commission Particulière du Débat Public, le maître d'ouvrage a engagé une étude complémentaire, mobilisant ses prestataires ainsi que l'agence d'urbanisme de l'agglomération toulousaine.

Ce travail engagé dès mai 2017, sous l'égide du conseil scientifique a d'abord consisté à stabiliser avec le Collectif le tracé proposé pour l'alternative centre.

Ce tracé alternatif, à l'issue de plusieurs réunions auxquelles participaient le Collectif et le conseil scientifique, a ainsi été stabilisé en juillet 2017, permettant d'engager la comparaison entre les deux solutions proposées. Cette comparaison a porté sur les coûts d'investissement, d'exploitation, la desserte et la fréquentation.

Au vu des premiers résultats, le Collectif citoyen, en novembre 2017, modifiait sa proposition en renonçant à la desserte de Malepère et adoptant un tracé identique au tracé de référence dans la partie sud est.

Trois scénarios ont été ainsi étudiés et comparés :

- Le tracé de référence.
- L'alternative centre telle que proposée lors du débat public.
- Une alternative centre modifiée (correspondant à la position exprimée par le collectif en novembre 2017).

A la demande du conseil scientifique s'est ajoutée, afin de disposer d'une analyse exhaustive des possibilités, une dernière variante dite « Variante Minimales », variante du tracé de référence en remplaçant la boucle de La Vache par un tracé plus direct passant par les Minimales.

La comparaison entre les variantes a été conduite selon deux approches :

- Une approche sectorielle permettant d'autoriser le cas échéant des solutions mixtes combinant les différentes variantes et qui a conduit à explorer une nouvelle variante dite des Minimales.
- Une approche globale permettant la vue d'ensemble sur le fonctionnement du réseau, les trafics et l'utilité socio-économique du projet.

A l'issue d'une année d'études, de résultats intermédiaires mis à disposition et faisant l'objet de notes d'étape du conseil scientifique, d'investigations complémentaires, le maître d'ouvrage a produit en mai 2018 un rapport de synthèse, rapport remis au collectif citoyen et présenté en groupe miroir accompagné de l'avis du conseil scientifique.

cf annexe 3 : avis relatif à l'alternative centre

De manière très synthétique, il ressort des études et selon les avis motivés du conseil scientifique que les deux variantes (celle d'origine et celle modifiée en novembre 2017) proposées par le Collectif Citoyen n'apportent pas d'avantage qualitatif ou quantitatif par rapport au tracé de référence, en raison de coût d'investissement supérieur partiellement compensé par un coût d'exploitation moindre, d'un moindre impact sur la diminution de la circulation automobile, car desservant une population certes plus importante mais déjà desservie par les axes structurants de transport en commun, d'un bilan socio-économique inférieur à celui du tracé de référence, pour un trafic global équivalent, enfin d'un impact moindre sur la structuration de développement urbain.

Ces conclusions sont contestées par le Collectif Citoyen, qui estime que le tracé qu'il propose assure une meilleure desserte de milieux denses, déjà urbanisés ou en développement, une meilleure fréquentation conduisant à un trafic plus important et à un bénéfice socio-économique supérieur par rapport au projet de référence qui au contraire lui apparaît inadapté aux besoins, trop coûteux car ayant adopté un tracé trop long desservant des zones peu denses ou déjà desservies.

Si le conseil scientifique considère que les documents produits par le maître d'ouvrage sont riches et de bonne qualité, qu'ils formalisent de façon claire et documentés les éléments quantitatifs ou qualitatifs, que les investigations ont été menées avec une précision adaptée au niveau d'études préliminaires d'un projet et qu'il n'a pas été décelé d'incohérence dans les résultats obtenus, le Collectif Citoyen estime quant à lui, ne pas avoir disposé d'informations suffisamment fiables et exhaustives de la part du maître d'ouvrage, ou de les avoir eu trop tardivement pour pouvoir les analyser, contestant sous différentes formes (y compris par un recours contre la délibération de juillet 2018 de Tisséo Collectivités) l'objectivité et l'exhaustivité des études et de leurs résultats et par voie de conséquence la décision prise par le comité syndical.

Certaines parties d'études ont pu effectivement être mises à disposition tardivement par le maître d'ouvrage, ceci résultant de la crainte de ce dernier d'une part du caractère nécessairement provisoire de certaines données et d'autre part de voir utilisés certains de ces éléments d'études de manière détournée ou partielle notamment sur les réseaux sociaux.

Le rappel des règles d'usage, précisées dans le bilan de la CPDP et rappelées par le garant, sur l'utilisation des études a permis la mise à disposition de l'ensemble de ces études complémentaires.

Le garant ne peut que faire le constat et regretter que ces études dont il considère qu'elles ont été menées pendant des mois dans le respect des principes de loyauté, d'objectivité et de transparence n'aient pu conduire à un projet partagé.

Il note cependant que l'étude approfondie de l'alternative centre, au-delà des critères techniques ou financiers, a permis de mieux étayer les fondements du projet, le maître d'ouvrage explicitant les raisons de son choix du tracé Nord par des considérations liées aux enjeux territoriaux, de restructuration et de renouvellement urbain de territoires à fort potentiel d'attractivité et à des enjeux d'amélioration de l'accessibilité des communes périphériques arguments l'amenant à rétablir la station Fondeyre dans le programme de la 3^{ème} ligne de métro.

La desserte de l'aéroport

Dans le dossier mis à disposition du public lors du débat, la desserte de l'Aéroport de Toulouse Blagnac figurait sous forme optionnelle, la ligne TAE étant conçue en fourche, une branche desservant Colomiers, l'autre branche desservant l'aéroport depuis Jean Maga.

Son financement n'était pas inclus dans le projet.

Porte d'accès de la métropole (avec la gare Matabiau), au territoire national ou à l'international l'aéroport dispose d'un plan de développement ambitieux, situé à faible distance du centre-ville, il peut être un facteur d'attractivité de la métropole dès lors qu'il sera efficacement connecté au réseau structurant de transport urbain.

Par ailleurs, la plate-forme aéroportuaire et industrielle, concentre plus de 90 000 emplois, constituant le principal moteur économique de la métropole toulousaine et la part des transports collectifs y est faible.

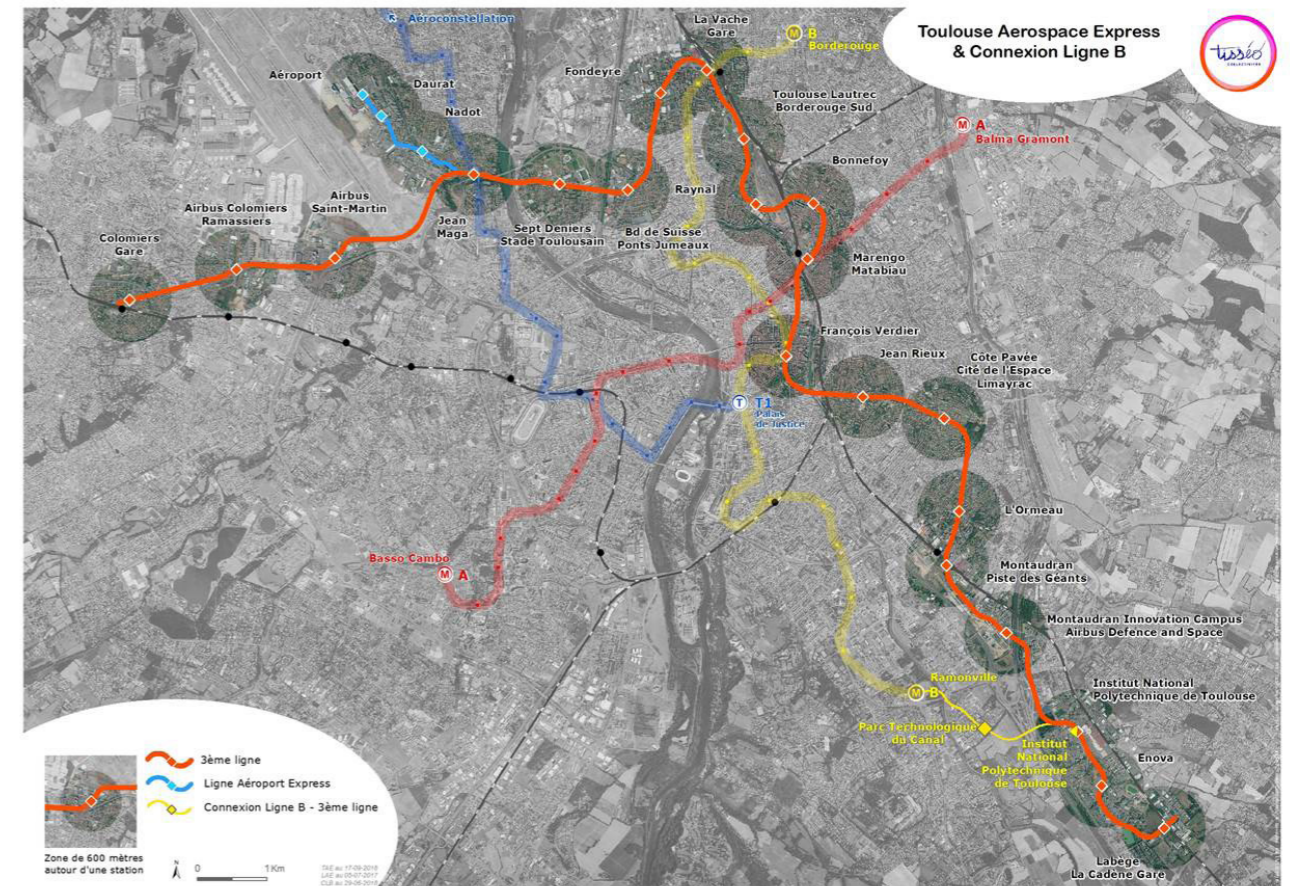
La desserte de l'Aéroport et plus largement de la zone Nord-Ouest est apparue comme un objectif majeur du projet, tant lors du débat que dans les différentes réunions de concertation avec les élus ou les acteurs économiques.

Différentes solutions ont été envisagées par Tisséo Collectivités, trois familles de tracé étant analysées : les familles de tracé passant par Purpan ou par Blagnac ont été rapidement abandonnées au profit de variantes passant par Jean Maga.

Après comparaison de trois variantes, la première consistant en une navette express connectée à la 3^{ème} ligne de métro à Jean Maga, la seconde en une desserte en fourche avec branche vers l'aéroport depuis Jean Maga et la troisième sous forme d'une boucle avec tracé sous les pistes, Tisseo proposait de retenir la solution d'une navette express à fréquence de 5 minutes, entre Jean Maga et l'aéroport (conduisant à une restructuration du tramway).

Regrettant toutefois que la desserte de l'aéroport ne puisse être assurée par le métro, les différents acteurs ont accepté cette solution de compromis, validée avec certaines réserves ou recommandations par le conseil scientifique (cf avis joint en annexe 4.3).

Compte-tenu de ces éléments, le comité syndical par délibération du 5 juillet 2017 retenait la solution de navette express et intégrait cette nouvelle ligne dans le programme de Toulouse Aerospace Express.



A l'issue de cette phase de concertation, Tisséo Collectivités a donc, par délibération du 11 juillet 2018, confirmé l'itinéraire du programme de Toulouse Aerospace Express (3^{ème} ligne de métro et ligne aéroport express) et notamment le tracé Nord passant par La Vache, arrêté l'implantation du site de remisage et de maintenance au nord du quartier des Sept Deniers, arrêté l'implantation de la station des Sept Deniers et du pôle d'échanges associé et rétabli une station au sud de Fondeyre.

4. LA DEUXIÈME PHASE DE CONCERTATION - ORGANISATION ET MODALITÉS

4.1 // Objectifs finalités

Le tracé de la 3^{ème} ligne de métro ainsi que le tracé, les caractéristiques de la Connexion La Ligne B ayant été arrêtés par le maître d'ouvrage, la localisation précise des stations, leurs caractéristiques et leur insertion urbaine au sein du quartier vont être précisés.

Ils sont de nature à modifier sensiblement l'environnement et les conditions de vie des habitants, riverains, commerçants ou usagers.

Ils doivent donc pouvoir non seulement être informés des projets de stations mais aussi faire part de leurs attentes et de leurs critiques et pouvoir participer à l'élaboration des aménagements urbains les concernant au premier chef.

Dans cette perspective, en accord avec le garant et en réponse à une attente du public formulée lors de

la première phase d'information - concertation, le maître d'ouvrage, en collaboration avec les services en charge de l'aménagement urbain de la métropole toulousaine et du Sicoval a organisé une deuxième phase d'information - concertation à l'automne 2018.

Cette phase repose sur deux dispositifs : l'un s'adressant aux élus, maires et associations de quartier, associations diverses, collectivités publiques, entreprises, porteurs de grands projets déjà utilisés lors de la phase précédente sous la forme d'ateliers territoriaux, l'autre s'adressant directement au public, habitants, usagers riverains des stations par le biais de panels citoyens.

4.2 // Ateliers territoriaux

Le tracé de la 3^{ème} ligne de métro ainsi que le tracé, les caractéristiques de la Connexion Ligne B ayant été arrêtés par le maître d'ouvrage, la localisation précise des stations, leurs caractéristiques et leur insertion urbaine

Visant à maintenir des relations privilégiées avec les acteurs du territoire, ces réunions, organisées par Tisséo Collectivités ou Tisséo Ingénierie en septembre et octobre 2018, ont constitué un lieu d'information, de recueil d'expertises d'usage, de concertation.

Certains thèmes récurrents ont été abordés par le maître d'ouvrage et ses prestataires tels que l'emplacement de la station, de ses émergences, de son accessibilité piétons - cycles, automobiles (dépose minute stationnement), l'intermodalité, l'espace public autour de la station et ont fait l'objet de discussion.

Du bilan établi par le maître d'ouvrage, il ressort, aux yeux du garant, des sujets ou des thèmes méritant d'être mis en exergue :

- L'intermodalité et la connexion de la 3^{ème} ligne de métro, au réseau de transports en commun (rabattement vers les gares et refonte du réseau), aux circulations douces (pistes cyclables, stationnement sécurisé, accès piétons ...) mais aussi au réseau ferroviaire.
Sur ce dernier point, la demande d'une meilleure desserte, plus fréquente et mieux cadencée tout comme la nécessité de faciliter l'interconnexion de la ligne SNCF et de TAE en l'assurant dans le même lieu ou bâtiment (une seule gare TER, Metro) est exprimée à plusieurs occasions.
- La réalisation de parkings relais (P+R) souhaitée sur certains sites, rejetée sur d'autres, souvent en réponse à une crainte liée à l'augmentation de trafic automobile dans le quartier ou au stationnement «ventouse».
- La sécurité des accès se traduisant par exemple dans la demande d'émergence double pour éviter une traversée de voie jugée dangereuse, ou la multiplication de sorties sur une place.
- L'aménagement urbain et la réalisation d'espaces verts et plus généralement le souci de créer un espace urbain de qualité renforçant la vie de quartier.

A noter enfin les demandes de précision sur les acquisitions foncières et les expropriations.

Le maître d'ouvrage a pu apporter en séance un certain nombre de réponses ou de précisions, il a dressé un bilan exhaustif des remarques et suggestions formulées au cours de ces réunions, bilan duquel il conviendra de tirer tous les enseignements afin de répondre aux aspirations ainsi formulées.

cf annexe 5 Bilan de la deuxième phase de concertation

4.3 // Panels citoyens

Afin de permettre au grand public de s'exprimer directement sur l'insertion urbaine des stations, sur leurs fonctionnalités, 9 « ateliers citoyens » ont été organisés en novembre et décembre 2018, en complément des ateliers territoriaux décrits ci avant.

Une large information sur le dispositif publiée sur le site de Tisséo Collectivités, largement relayée par la presse et les réseaux sociaux invitait les habitants, usagers, riverains à participer à ces ateliers.

Les panels citoyens ainsi constitués ont pu travailler avec les équipes de Tisséo Collectivités, ses prestataires, et les services de la métropole sur l'implantation, les caractéristiques des stations les concernant, sur l'insertion de la station dans le quartier et son réaménagement.

On ne peut que se louer de la forte implication des riverains dans cette démarche qui a reçu un accueil des plus favorables.

Comme pour les ateliers citoyens certains thèmes ont été largement abordés

- **La sécurité des abords** et notamment des accès piétons et cycles sous différentes formes telles que l'aménagement de pistes cyclables, d'accès réservés, mais aussi sur certaines stations le souhait de voir réalisées plusieurs sorties pour une même station afin d'éviter des traversées de chaussée jugées dangereuses pour les piétons.
Même si le principe d'une émergence unique est affiché par le maître d'ouvrage, une telle demande mérite d'être étudiée et envisagée.
- **La qualité de vie dans le quartier** qui ne doit pas être dégradée, se traduisant notamment par la volonté de maintenir ici un marché là une implantation de services ou de commerces, ailleurs par le maintien ou la création d'espaces verts ou d'aménagements urbains de qualité afin d'instituer un lieu de vie aux abords de la station.
Ceci s'est ainsi traduit par le rejet des destructions (même transitoires) de plantations existantes pour réaliser la station François Verdier, et par voie de conséquence l'exigence de déplacement de la station. De même, le souci de ne pas sacrifier le cœur du quartier des Sept Deniers et la crainte d'une urbanisation excessive a été opposé par certains à l'implantation de la station.
La poursuite de la concertation, sans à priori, sur ces sujets, l'étude d'adaptations ou de modifications du projet, prenant en compte les objections ou critiques formulées par les habitants sont le gage de son acceptabilité.
- **La crainte souvent exprimée d'un effet « aspirateur à voitures »**, conduisant pour certains sites à rejeter la création de parking relais, à reporter ces parkings plus en amont des accès routiers ou au contraire sur d'autres à les souhaiter voir à en accroître la capacité.
- **La nécessité d'une coordination des travaux** de la 3^{ème} ligne de métro avec d'autres grands projets afin d'en limiter les impacts pour les riverains.
- **La réorganisation du réseau de transport en commun (bus)**, permettant un maillage et un rabattement efficace vers les stations.

Enfin, de manière plus ciblée, les questions de la tarification et de la crédibilité des financements ont été évoquées.

4.4 // Enseignements et suites données

Un compte rendu exhaustif et un bilan des ateliers territoriaux et des ateliers citoyens ont été dressés par le maître d'ouvrage.

Une réunion de restitution aux participants aux ateliers citoyens se tient le 28 janvier 2019 en présence du garant, afin de les informer des suites réservées à leurs contributions.

De même des réunions de restitution des ateliers territoriaux sont organisées à l'initiative du maître d'ouvrage et des maires de quartiers ou des communes concernées.

La participation lors de ces réunions, aux côtés du maître d'ouvrage et de ses prestataires des services de la métropole en charge de l'aménagement et des espaces publics a permis d'apporter aux riverains une information complète quant à l'insertion des stations dans le tissu urbain, de confronter le projet à leur expérience d'usage et à leurs attentes.

Si nombre de questions ont pu obtenir une réponse de la part du maître d'ouvrage, d'autres nécessitent une poursuite des échanges et de la concertation.

La prise en compte des avis formulés et leur traduction trouveront leur place dans le dossier d'enquête publique où seront inclus le bilan fait par le maître d'ouvrage de cette concertation et les suites qu'il leur aura réservées.

5. CONCLUSIONS DU GARANT

La Commission Particulière du Débat Public sur la 3^{ème} ligne du métro de l'agglomération toulousaine avait émis un certain nombre de recommandations.

Celles-ci ont été suivies et mises en œuvre par le maître d'ouvrage, comme l'ont été celles émises à l'issue de la concertation publique sur la Connexion Ligne B.

En effet, concernant la Connexion Ligne B, le maître d'ouvrage a conduit des études complémentaires permettant de comparer les différents tracés au droit du lac de la Justice et le garant ne peut que se féliciter des suites données quant à l'élaboration d'un schéma directeur cyclable piloté par Tisseo Collectivités avec l'ensemble des acteurs.

Sous des formes variées, utilisant différents outils, le maître d'ouvrage a poursuivi un processus continu d'information et de concertation du public sur ces deux projets.

Les études des solutions alternatives à la troisième ligne proposées par le Collectif Citoyen et l'AUTATE ont été conduites sur plusieurs mois et fait l'objet d'une analyse comparative avec le tracé de référence, sous l'égide d'un conseil scientifique garant de l'exhaustivité et de l'objectivité de ces études.

Des critiques ont pu être formulées quant à la libération tardive de certaines données ou de parties d'études. La conclusion des études comparatives produites, notamment sur le tracé alternatif défendu par le collectif citoyen, reste contestée par ce dernier.

Cependant, même si le débat ouvert sur ces questions n'a pas permis de partager un projet commun, cette démarche a conduit le maître d'ouvrage à expliciter et justifier ses choix et décisions, donnant au public les informations utiles lui permettant de se prononcer lors d'une prochaine enquête publique.

En tout état de cause elle a mis en avant le fait que le projet de 3^{ème} ligne de métro ne pouvait se réduire à un projet technique mais qu'il s'intégrait dans un projet de développement territorial.

L'étude conduite sur l'alternative « Etoile Ferroviaire » a montré la complémentarité indispensable entre ce projet et celui de la 3^{ème} ligne de métro, élargissant le périmètre de ce projet territorial.

Si le tracé de la troisième ligne n'a pas évolué de façon significative, le programme a pris en compte certains apports de la concertation, à l'image de la desserte de l'Aéroport de Toulouse Blagnac et a été arrêté après prise en considération des avis du conseil scientifique et d'un bilan d'une première phase de concertation validé par le garant.

Les outils utilisés par le maître d'ouvrage pour assurer l'information tout au long du projet (site internet, plaquettes, info mobiles, etc...), ainsi que les dispositifs de concertation (ateliers territoriaux, ateliers citoyens, etc...) ont été mis en œuvre sous l'égide du garant au plus près des usagers et des habitants.

Ces démarches territorialisées au plus près des habitants ont permis au public de s'exprimer et de faire connaître son avis, voire son opposition à certaines dispositions à l'image de l'implantation de la station des Sept Deniers qui demeure contestée par les habitants du quartier, ou des modalités d'insertion dans le tissu urbain et de réalisation de la station François Verdier.

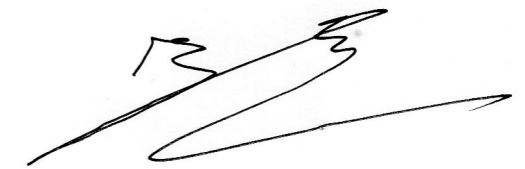
Cette expression et les arguments développés apportent des éléments qui devraient permettre une co-construction d'un projet par le maître d'ouvrage, la métropole et les habitants, dans le prolongement de cette démarche de concertation.

Il ressort que la maîtrise d'ouvrage s'est engagée avec constance et sérieux dans la concertation post débat et post concertation publique.

Elle a répondu aux nombreuses demandes du garant concernant les études complémentaires, les dialogues bilatéraux conduits avec les équipes en charge du projet et leurs prestataires, tout comme elle a mis en place les outils et démarches qu'il a proposés.

Le garant a pu assister à toute réunion lorsqu'il en a manifesté l'intérêt.

Le garant considère donc que la concertation citoyenne a permis d'aborder les questions en suspens ou méritant débat, et que cette concertation est de nature à ce que les acteurs du projet comme le public puissent construire une position argumentée et formule le vœu que le maître d'ouvrage poursuive cette démarche de concertation lors des étapes suivantes du projet.



Jean-Claude RUYSSCHAERTLE
garant de la concertation



244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
Tél. 01 44 49 85 60 - Fax : 01 44 49 85 61
contact@debatpublic.fr
www.debatpublic.fr



Conseil Scientifique

Toulouse, le 28 novembre 2017

Avis relatif à la desserte de l'aéroport et du secteur aéronautique

Le Conseil Scientifique avait le 7 juin 2017 émis une note d'étape concernant la desserte de l'aéroport où il recommandait que :

- la desserte de l'aéroport ne soit plus optionnelle mais fasse partie intégrante du programme de l'opération TAE,
- soit étudié (ou réétudié) un large éventail de solutions de façon à ce que les enjeux de desserte soient clairement mis en évidence et la justification du choix solidement étayée,
- en cas de correspondance à Jean Maga, les conditions de la correspondance et la qualité de service de la navette jusqu'à l'aéroport soient soigneusement étudiées de façon à réduire l'impact de cette rupture de charge.

Le 5 juillet 2017 le Comité Syndical de Tisséo Collectivités arrête le programme de référence de l'opération TAE comprenant entre la station Jean Maga et l'aéroport une modernisation du tramway T2 sous forme de navette (et non plus de fourche) à fréquence améliorée (5 minutes) et régularité renforcée par aménagement de la voie (notamment dénivellation du carrefour Dewoitine). Le 4 juillet 2017 le Conseil Scientifique avait donné un avis favorable à l'adoption de ce programme en tant que programme de référence susceptible d'être adapté en fonction du résultat des études d'alternatives encore en cours (notamment alternative centre et desserte de l'aéroport).

Le rapport d'études sur les variantes de desserte de l'aéroport vient d'être porté à la connaissance du Conseil Scientifique sous forme de livre « Desserte de l'aéroport et du secteur aéronautique » du programme de l'opération.

Globalement :

- *ce rapport constitue une synthèse de toutes les investigations qui ont été conduites sur le sujet, complété par une analyse plus fine des conditions de correspondance à Jean Maga et par un bilan socio-économique ;*
- *le Conseil Scientifique se félicite que la desserte de l'aéroport fasse désormais partie intégrante du programme et ne soit plus considérée comme une option ;*
- *il constate qu'il n'a pas été possible de trouver une solution satisfaisante assurant la desserte de l'aéroport sans rupture de charge et considère que la solution proposée par Tisséo Collectivités répond mieux que les autres variantes envisagées à tous les objectifs et contraintes concernant cette partie du projet tout en permettant des développements dans le futur.*





Conseil Scientifique

Les enjeux du secteur nord-ouest de l'agglomération

Le nord-ouest de l'agglomération constitue un secteur stratégique dont la desserte a constitué dès l'origine des études de TAE un objectif majeur du projet. Outre une population importante et en forte croissance, il se caractérise par la présence de :

- l'aéroport, principale porte d'accès de la métropole, avec la gare Matabiau, depuis et vers l'extérieur ; la métropole, handicapée pour les déplacements à longue distance par son éloignement et l'absence de LGV, dispose d'un aéroport de bonne capacité, disposant d'un plan de développement ambitieux et situé à faible distance du centre-ville. Sa bonne connexion au réseau structurant de transport urbain est donc un enjeu primordial d'attractivité de la métropole.
- une plate-forme industrielle concentrant 70 000 emplois salariés de l'aéronautique (90 000 avec les emplois directement liés), en forte croissance et qui constitue le principal moteur économique de l'agglomération. Ces emplois sont répartis tout autour de l'aéroport, qu'il s'agisse du siège social d'Airbus ou des sites de production (Blagnac, Colomiers, Toulouse Saint Martin du Touch). La part des transports collectifs dans les déplacements domicile-travail y est faible (comme partout dans l'agglomération) avec des conséquences sur la saturation automobile qui risque de porter atteinte à la compétitivité du secteur si des alternatives ne sont pas apportées, ce qui constitue un des objectifs majeurs de TAE.

Les trafics potentiels sont les suivants :

- aéroport : malgré une qualité de desserte moyenne, la fréquentation cumulée de la navette bus et du tramway T2 représente environ 4 500 passagers par jour, comprenant de façon très majoritaire les passagers aériens avec une part modale de 17% et les déplacements des salariés de l'aéroport. Avec un trafic aéroport de 12 millions de passagers par an en 2030 (en croissance de 50% par rapport à 2016) et une part modale accrue à 20 ou 25%, le trafic potentiel est de 8 à 10 000 passagers aériens par jour.
- déplacements domicile-travail : avec une concentration importante d'emplois (environ 100 000 à l'horizon 2030), le secteur nord-ouest peut générer, sous réserve d'une desserte de qualité permettant de monter la part modale des transports en commun à 20 ou 25%, de l'ordre de 35 à 50 000 déplacements métro par jour en fonction de l'ampleur de la zone desservie.

Au total, c'est donc plus du quart du trafic de TAE qui peut être généré par ce secteur.





Conseil Scientifique

Les grandes familles de solutions

Dans les trois grandes familles de solutions (par Purpan, par Jean Maga, par Blagnac centre) :

- celles passant par Purpan (par ailleurs prônées par le Collectif Citoyen dans le cadre de l'alternative centre) ont été légitimement écartées : malgré l'intérêt d'une desserte de Purpan, au demeurant déjà bien desservi par le tramway T1 et T2 avec une fréquence de 5 minutes, elles ne permettent pas une desserte correcte de l'aéroport et de la zone aéronautique. Celle-ci ne peut se faire que par le tramway T2 qui, du fait de l'obligation de maintien d'un tronç commun T1/T2 entre Purpan et Jean Maga, ne pourra voir sa fréquence sensiblement améliorée. Ce point a été examiné de façon détaillée par ailleurs, dans le cadre des études sur l'alternative centre. Si tant est que la fréquence puisse être améliorée (ce qui n'est en rien sûr compte de la densité de la circulation automobile aux carrefours entre Purpan et Jean Maga) on pourra au mieux obtenir une fréquence de 10 minutes ce qui est insuffisant pour apporter le saut qualitatif susceptible d'apporter les reports modaux attendus.
- celles passant par Blagnac centre se heurtent : pour celle reliant directement La Vache à Blagnac à la traversée d'une zone entre rocade et Garonne peu dense et peu susceptible de densification pénalisant fortement le trafic de la ligne en laissant de côté la desserte des quartiers denses du Boulevard de Suisse et des Sept Deniers (perte de près de 10 000 voyages par jour) ; pour celle faisant le détour par le Boulevard de Suisse et les Sept Deniers à un allongement de trajet conduisant à un surcoût prohibitif (+230 M€). Ces solutions auraient pu avoir le mérite d'assurer une desserte directe de l'aéroport, mais au détriment de la desserte de la zone aéronautique, en laissant à part le secteur du siège social d'Airbus, celui des usines de Saint-Martin du Touch et celui d'AéroConstellation . De ce fait elles ne répondent qu'incomplètement aux objectifs généraux assignés à TAE.

Les variantes par Jean Maga

On se trouve ramené à la comparaison des trois variantes passant par Jean Maga :

- connexion avec navette express à Jean Maga (C1),
- fourche avec branche vers l'aéroport (C2),
- boucle avec tracé sous les pistes (C3).

Il n'existe pas de solution assurant directement à la fois la desserte de l'aéroport et celle de l'ensemble du secteur aéronautique :

- la solution en fourche n'assure qu'une fréquence deux fois moins bonne sur ses branches que sur le tronç commun ; elle ne dessert pas le secteur AéroConstellation sauf à envisager ultérieurement une prolongation coûteuse.
- la solution sous les pistes laisse de côté les secteurs Saint Martin du Touch, AéroConstellation et siège social d'Airbus.





Conseil Scientifique

Ces solutions de desserte directe de l'aéroport présentent par ailleurs un coût supplémentaire de respectivement 140 et 200 M€. Il convient alors d'examiner si la suppression de la rupture de charge pour les usagers de l'aéroport d'une part est économiquement justifiée et d'autre part compense la moins bonne desserte des secteurs d'activité aéronautique :

- a) Un calcul sommaire montre que :
- si les conditions de correspondance sont bonnes et si la fiabilité de la navette express est suffisante pour ne pas amener à prendre un temps de précaution supplémentaire, le différentiel de temps de parcours vers l'aéroport est de 6 minutes entre les variantes C1 et C3. Avec un trafic journalier de 8 à 10 000 passagers par jour et un coût de l'heure de 16€ (prépondérance de déplacements professionnels), le gain annuel à retenir C3 au lieu de C1 est de l'ordre de 4M€. Ainsi, en ne considérant que le trafic issu de l'aéroport, la rentabilité de cet investissement complémentaire serait au plus de 2 à 3% et le bilan économique actualisé négatif.
 - le trafic potentiel issu de la zone aéronautique est largement prépondérant, de l'ordre de 4 fois celui généré par l'aéroport.
- b) A la demande du Conseil Scientifique, Tisséo Collectivités a effectué un bilan socio-économique, certes simplifié, pour se focaliser sur l'écart entre les différentes variantes mais plus complet que celui esquissé en a) ; conduit avec rigueur, ses résultats sont suffisamment robustes pour bien éclairer le choix :
- les variantes C2 et C3 apportent un gain de trafic supplémentaire vers l'aéroport de respectivement 180 000 et 300 000 passagers par an (600 et 1000 par jour) avec pour chacun d'entre eux un gain de temps de 4 à 6 minutes ;
 - chacune des trois variantes assure un très fort report modal vers les transports en commun des déplacements domicile-travail (multiplication par 8 à 9) et des gains de temps voisins, avec un avantage aux solutions C1 et C2 qui desservent mieux l'ensemble du secteur aéronautique ;
 - ces différences d'avantages ne compensent pas le fort écart de coût d'investissement entre les solutions : la variante C1 (navette express) conduit à un bilan économique supérieur de 300 à 500 M€ à celui des variantes C2 (fourche) et C3 (passage sous les pistes) ; l'écart de TRI par rapport à une solution de référence théorique permettant d'isoler l'impact sur l'aéroport et la zone aéronautique est de l'ordre de 10 points en faveur de la solution C1 ;
 - la solution C2 (fourche) est finalement meilleure au plan du bilan socio-économique que la solution C3 car elle réalise un meilleur compromis entre la desserte de l'aéroport et celle des emplois aéronautiques mais reste moins bonne que la solution C1 qui réalise au moins aussi bien ce compromis pour un coût nettement inférieur ;
 - ces résultats restent stables vis-à-vis des variations de la valeur de temps pour les passagers à destination de l'aéroport : même pour le cas extrême d'un triplement de la valeur du temps (passage de la valeur du temps des transports urbains à la valeur du temps du transport aérien y compris voyages à longue distance qui n'est certainement pas le cas de l'aéroport de Blagnac où prédominent les vols intérieurs) l'ordre des solutions n'est pas modifié. Si naturellement les écarts de bilan actualisé diminuent, les différences de TRI sont peu affectées.





Conseil Scientifique

Ainsi, la solution proposée par Tisséo Collectivités (passage par Jean Maga et desserte de l'aéroport assurée par une navette express à fréquence de 5 minutes) paraît au Conseil Scientifique un choix étayé et porteur d'avenir sous les réserves suivantes :

- *que l'aménagement de la navette express entre Jean Maga et l'aéroport fasse partie intégrante du projet,*
- *que la station de correspondance Jean Maga soit conçue de façon à minimiser les inconvénients de la rupture de charge avec un bâtiment unique et des dénivelées entièrement mécanisées,*
- *que les aménagements de la voie de tramway garantissent la fréquence et le temps de parcours (avec notamment la dénivellation du carrefour Dewoitine) et que les rames soient reconditionnées pour s'adapter au trafic issu de l'aéroport (place pour les bagages, information voyageurs sur les vols...)*
- *que l'aménagement du tramway modernisé soit conçu de façon à s'adapter aux besoins actuels et futurs : extension vers le nord de façon à suivre le plan de développement de l'aéroport et à desservir le secteur AéroConstellation ainsi que le Parc des Expositions.*

Le Conseil Scientifique recommande en outre :

- *de façon à réserver toutes possibilités de desserte dans l'avenir, que les réservations soient faites pour permettre le cas échéant la réalisation à terme d'une desserte directe de l'aéroport par la solution fourche si le besoin s'en fait sentir pour des raisons aujourd'hui non connues (réservations minimum pour amorce du tunnel et appareil de voie),*
- *de façon à renforcer l'attractivité du dispositif pour les usagers de l'aéroport, que soit examinée avec l'aéroport la possibilité de rapprocher la station de l'aérogare (avec deux arrêts possibles à proximité des terminaux A/B et C/D et éventuellement prolongation jusqu'au parking P5, la navette jouant alors aussi le rôle de desserte interne à l'aéroport) ou à défaut que soit prévue la mécanisation du cheminement entre la station de la navette express et le hall de l'aérogare,*
- *que soit examinée la possibilité de transformation ultérieure en « people mover » automatique garantissant des fréquences élevées avec un coût d'exploitation mesuré,*
- *que les conditions de la correspondance T1/T2 à Jean Maga soient améliorées autant que faire se peut.*



Toulouse, le 16 novembre 2017

Avis concernant le projet alternatif d'étoile ferroviaire

Le projet d' « étoile ferroviaire », présenté au cours du débat public comme une alternative à la 3^{ème} ligne de métro, vise, dans son ossature principale, à organiser trois lignes de type « RER » cadencées toutes les 15 minutes, utilisant le tracé des infrastructures actuelles passant toutes par la gare de Matabiau. C'est essentiellement cette partie du projet dont il sera question ici, le reste du programme présenté étant surtout un accompagnement de cette ossature par des mesures portant sur les autres moyens de transport de moindre capacité.

Le projet avait été présenté par l'association AUTATE lors du débat public (cahier d'acteur n°35 de décembre 2016), et a fait l'objet de plusieurs réunions organisées par Tisséo Collectivités avec les représentants de l'AUTATE et auxquelles a participé le Conseil Scientifique :

- le 31 Mai 2017, au cours de laquelle ont été discutés la définition précise du projet, les premières analyses effectuées par SETEC-Transitec, le bureau d'études assurant l'assistance à maîtrise d'ouvrage auprès de Tisséo Collectivités, ainsi que la nature des études que Transitec mènerait sur le sujet ;
- le 26 juin 2017, au cours de laquelle SETEC-Transitec a présenté les premiers résultats provisoires de l'étude engagée ;
- le 11 septembre au cours de laquelle SETEC a présenté les résultats détaillés de l'étude engagée ;
- le 16 octobre 2017 en présence du garant de la concertation, M. Ruyschaert, au cours de laquelle ont été restitués les résultats de l'étude finale de SETEC-Transitec, en présence de représentants de la SNCF et de la Région.

Le Conseil Scientifique avait émis sur ce projet d'étoile ferroviaire une note d'étape en date du 7 juin 2017, tenant compte des informations et résultats d'études disponibles à cette date. Le présent avis reprend et complète cette note d'étape au vu des études menées sur le sujet et des discussions et concertations auxquelles elles ont donné lieu au cours des réunions du 26 juin, du 11 septembre et du 16 octobre et synthétisées dans le rapport établi à la mi-novembre par SETEC-Transitec avec le concours de Tisséo Collectivités, la Région Occitane et la SNCF (Réseau et Mobilités), sous le titre « Rapport de synthèse : Toulouse Aerospace Express : étude étoile ferroviaire ». Il aborde successivement les aspects techniques de coût et de conditions de réalisation du projet ; puis la cohérence du projet avec la stratégie de développement de la Métropole ; enfin, en conclusion, la cohérence et la compatibilité du projet d'étoile ferroviaire avec le projet de 3^{ème} ligne de métro.



Conseil Scientifique

Les aspects techniques

Une étude technique délicate

L'étude technique du projet est très délicate à mener car les trois lignes « RER » envisagées sont déjà pour la plupart exploitées et utilisées avec plusieurs types de service (TER, GL, fret...). L'insertion d'un cadencement dans les grilles horaires pose des problèmes d'organisation, d'autant que certains de ces services devraient connaître dans le futur des développements importants par rapport à leur niveau actuel. En général, l'insertion d'un type de trafic nouveau et la définition d'une nouvelle grille horaire implique des études minutieuses, qui prennent plusieurs mois, voire une à deux années, et s'appuient sur des retours d'expérience dont une étude a priori ne peut pas bénéficier.

Une complexité due essentiellement à la coexistence de circulations urbaines, régionales et interurbaines.

Les études actuelles n'ont donc pas pu entrer dans ce détail ; cependant elles fournissent, avec une prudence et un niveau d'expertise élevés, une évaluation suffisante des problèmes d'investissement et d'exploitation qui risquent de se poser. Ceux-ci sont nombreux ; des travaux d'infrastructure importants semblent n'avoir pas été pris en compte dans l'estimation des coûts présentée au cours du débat public par les promoteurs d'un « RER » toulousain. Des délais de réalisation de l'ordre de 10 à 20 ans sont à prévoir, par exemple pour la résorption du goulot de la tranchée ferroviaire au droit de Guilheméry. Cette conclusion semble rejoindre des réflexions menées au niveau de la Région à l'occasion de la préparation du plan régional de déplacements ferroviaire : au niveau d'études où il en était il y a quelques années, il intégrait nombre des aménagements inscrits dans le projet de l'alternative ferroviaire ; mais à la suite de l'approfondissement des conditions de sa réalisation, de leurs coûts et de leurs délais, la Région a été amenée à en réduire l'ampleur. Ceci est dû essentiellement à la coexistence de circulations urbaines, régionales et interurbaines, qui ont des vitesses différentes, et des arrêts différents, ce qui dans les chemins de fer pénalise fortement les débits. Ceci est dû aussi à ce que l'étoile ferroviaire implique, notamment à Matabiau, des croisements de circulation très coûteux à assurer.

Ce rappel rejoint un enseignement général tiré de l'expérience des aménagements de lignes ferroviaires existantes : **l'existence d'infrastructures ferroviaires ne suffit pas pour que leur modernisation ou leur développement soit une opération aisée et rentable** ; les conditions locales sont déterminantes et peuvent dans le détail entraîner des difficultés techniques dont la solution sera très coûteuse.



Des coûts d'aménagement élevés, supérieurs à ceux de la 3^{ème} ligne de métro

Ces considérations font comprendre que l'étude des problèmes de réalisation de l'étoile ferroviaire ne puisse aller à ce stade dans un trop grand détail de définition des problèmes techniques, dans la mesure où une étude détaillée prendrait beaucoup de temps et serait très coûteuse, et se trouverait sous la dépendance de décisions actuellement en suspens, comme par exemple le délai de réalisation de la ligne nouvelle à grande vitesse ou le développement du réseau régional ; le Conseil Scientifique a considéré unanimement que l'étude faite par SETEC-Transitec comportait un niveau d'approfondissement tout à fait suffisant pour fournir des ordres de grandeur des coûts et délais permettant au stade actuel d'orienter de façon satisfaisante les décisions à prendre.

La conclusion claire qu'on peut retenir de ces études techniques est résumée dans le tableau suivant, tiré de l'étude Transitec, qui montre que le coût total de l'étoile ferroviaire est d'un ordre de grandeur comparable à celui de la 3^{ème} ligne de métro, et que dans le total, les trois lignes RER représentent des parts assez différentes :

Ligne	Estimation du coût (Millions d'€)
RER T1	1 545
RER T2	376
RER T3	1 096
Total	3 017

Nota : dans ce tableau qui ne concerne que les infrastructures ne figurent pas certains postes communs, notamment le matériel roulant, qui conduisent à porter le total de 3 017 à environ **3 500 Millions d'euros**. Sur ce montant, seuls 30 Millions d'euros sont inscrits pour études au CPER 2015-2020.

La cohérence avec la stratégie de développement de la métropole

La pertinence d'un RER dépend de la structure urbaine

Notons d'abord que **la pertinence d'un réseau RER dépend de la nature du tissu urbain et de sa densité**. Il faut à cet égard relativiser des analogies trop rapides entre la situation toulousaine et d'autres contextes : ainsi un réseau « RER » toulousain ne peut pas être comparé au réseau RER parisien, qui se déroule en quasi-totalité en zone urbaine dense et supporte des trafics considérables. Il ne peut pas non plus se comparer aux réseaux régionaux qu'on rencontre dans les pays germaniques ou nordiques qui relient les centres des agglomérations à des pôles secondaires puissants avec également une très forte fréquentation des transports en commun.



Conseil Scientifique

L'agglomération toulousaine s'est développée dans la période récente, et autour des voies routières

Le développement de l'agglomération toulousaine, certes spectaculaire, est plus récent : l'urbanisation a longtemps été contenue dans la seule commune de Toulouse (329 000 hab. en 1962, 466 000 en 2014), dont une partie du vaste territoire (12 000 hectares, plus grand que la Ville de Paris) a conservé des activités agricoles jusqu'à la fin des années 1960. La croissance des communes périphériques (Colomiers, Blagnac, Ramonville...) n'apparaît vraiment qu'à la fin de cette décennie, marquée par la progression des déplacements automobiles et s'est organisée largement, de ce fait, en fonction des grands axes routiers.

En place dès la seconde moitié du XIX^{ème} siècle, l'étoile ferroviaire ne jouait alors en effet qu'un rôle « régional » assurant les liaisons entre Toulouse et les villes « moyennes » situées dans son aire d'influence souvent entre 50 et 100 km (Montauban, Albi, Foix, Auch, Saint-Gaudens). De ce fait, elle n'a pas guidé l'urbanisation contemporaine façonnée par et pour l'automobile qui caractérise aujourd'hui l'aire urbaine de Toulouse avec 453 communes, plus de 1,3 million d'habitants, et un gain annuel de 18 000 habitants. Et cela qu'il s'agisse de l'actuelle « banlieue » restée rurale et vouée aux activités agricoles, autour de ses bourgs et villages jusqu'à la fin des années 1960 (72 communes selon la définition de l'INSEE, dont la population est passée de 69 000 à 469 000 entre 1962 et 2014.) ou de la « couronne périurbaine » (380 communes, 377 000 habitants en 2014) qui, depuis les années 1970, n'ont cessé d'accueillir des citadins aspirant à devenir propriétaires d'une maison individuelle, dont plus de 40% d'entre eux au moins travaillent dans une autre commune de l'aire urbaine.

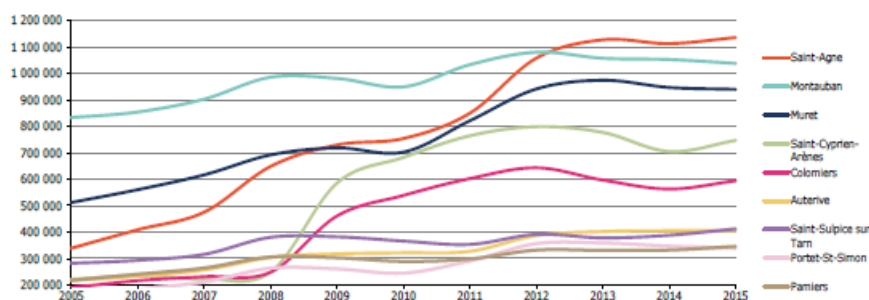
Ces « campagnes » devenues en quelques décennies « banlieues » ou « périurbaines » n'ont jamais entretenu des relations avec Toulouse en utilisant l'étoile ferroviaire empruntée par des trains de grandes lignes ou des omnibus régionaux, transformés en TER très récemment, quand la Région en est devenue autorité organisatrice (2002). Au mieux pour les plus proches de la ville centre, la desserte en transports collectifs fut assurée d'abord par des tramways suburbains, prolongeant les lignes urbaines de la commune de Toulouse (des lignes de tramways électriques arrivent à Blagnac, Colomiers, ou Castanet dès 1912). Ces tramways qui ont guidé l'urbanisation et l'ont souvent précédée étaient tributaires des axes routiers sur lesquels étaient établis les rails, tout comme de nombreuses lignes ferroviaires à voie étroite, d'intérêt local ou départemental, concédées par le Conseil général. Le déclassement de toutes ces lignes dès l'entre-deux guerres, et leur remplacement par des autobus, n'a fait que renforcer le rôle de l'étoile routière dans l'urbanisation ultérieure.

La problématique actuelle visant à développer l'offre de transport sur les différentes branches de l'étoile ferroviaire, au sein de l'aire urbaine de Toulouse, doit prendre en compte cet héritage qui ne peut se comparer en termes de densités, de formes urbaines, de rythmes de développement et de pratiques de déplacements avec d'autres régions mieux dotées en dessertes de type RER, comme l'illustre la carte jointe¹ qui présente les agglomérations et régions de Midi-Pyrénées et du Bade-Wurtemberg. La densité de la population est de 75 habitants au km² dans les 5 départements de la Haute Garonne et voisins de celle-ci, donnée qu'il faut ainsi comparer aux 300 du Bade Württemberg, aux plus de 400 des Pays Bas dans leur ensemble, et aux 1 000 de la Région Île-de-France. Les comparaisons faites par Transittec sont à cet égard très probantes. Comme ces comparaisons le font apparaître, le réseau ferroviaire régional supporte un trafic faible autour de l'agglomération toulousaine, et dessert des zones peu denses.

¹ Tirée du travail de J. Gradelle, étudiant de l'IUP Aménagement Université Toulouse II



Certes les efforts faits par la Région au cours des dernières années (voir l'encadré joint) ont porté des fruits, puisque la fréquentation des gares de l'aire métropolitaine s'est sensiblement accrue dans la période récente, comme le montre le graphique joint, issu de l'observatoire de la mobilité de l'AUA/T.



Evolution de la fréquentation des principales gares de l'aire urbaine hors Matabiau - SNCF

La politique ferroviaire récente de la Région Midi-Pyrénées

Hier en Midi-Pyrénées, les relations entre la métropole et les huit départements qui lui étaient rattachés administrativement, plaçaient effectivement cette « étoile ferroviaire » donnant accès aux villes moyennes (Montauban, Auch, Cahors, Albi, Tarbes...), au centre d'une politique régionale des transports collectifs, qui avait commencé à s'esquisser dès 1977 avec le premier Schéma régional des transports collectifs, expérimental, et qui a pris une autre dimension à partir de 2002, lorsque la Région est devenue Autorité Organisatrice des Transports ferroviaires régionaux de voyageurs. 2 Plans Régionaux des Transports collectifs (PRT 1 : 2000-2006 et PRT 2 : 2007-2013), comprenant des achats de matériel, des aménagements des gares, une augmentation importante des dessertes..., ont permis une progression non négligeable du nombre de voyageurs transportés par les TER.

Certes la relative stabilisation constatée des trafics est probablement imputable pour une large part à la vétusté du réseau et à ses caractéristiques techniques, qui ne pouvaient accepter une augmentation forte du nombre de circulations. D'où la politique de la Région d'apporter un concours important à la modernisation de ce réseau avec un Plan Rail ambitieux (2007-2013), d'un montant de 820 millions d'euros, dont 500 supportés par le Conseil régional.

Cette politique a permis une augmentation substantielle de l'offre, et en particulier la mise en place de dessertes cadencées, pour certaines au ¼ heure, en heures de pointe dans l'aire urbaine de Toulouse, en particulier entre Toulouse et Colomiers (depuis 2003) présentée dès l'origine comme la ligne C du métro toulousain, connectée à sa ligne A depuis 1993 à la station Arènes. Le cas de la ligne Arènes-Colomiers est spécialement intéressant et mériterait une analyse approfondie : elle bénéficie d'un accord tarifaire (SNCF-Tisséo) permettant aux voyageurs de l'emprunter avec un titre de transports urbains, mais seulement entre Arènes et Colomiers. Son cadencement apporterait certes un supplément de trafic et un report modal intéressant en valeur relative, mais certainement faible en valeur absolue².

² Il serait intéressant d'examiner ce que les retours d'expériences de cadencement de la ligne C apportent comme information à ce sujet, ainsi que plus généralement les retours d'expériences fournis sur ce sujet par la littérature scientifique.



Conseil Scientifique

Un tracé que ne dessert qu'une faible proportion de la population et des emplois de l'agglomération

Mais il faut noter que, pour ce qui est des trajets à l'intérieur de l'agglomération, les niveaux correspondants restent très faibles, entre le tiers et le dixième de ce qu'on trouve dans les agglomérations comparables ayant développé un système de RER cohérent avec leur urbanisme. Certes un développement de l'offre ferroviaire permettrait une urbanisation plus dense qui entraînerait à la longue une plus grande fréquentation des transports en commun. Mais les expériences à ce sujet, notamment aux USA, montre que lorsque l'usage des transports en commun part de très bas, comme c'est probablement le cas dans les zones actuellement desservies par le train, les évolutions sont très limitées et la remise à niveau ne se fait pas.

Ainsi, l'étude SETEC-Transitec indique que la population desservie par l'étoile ferroviaire (nombre de personnes situées à moins de 600 mètres d'une station) est très faible : pour ne prendre qu'un chiffre global, au niveau de l'ensemble de l'agglomération, elle ne représente que 50 000 habitants et 30 000 emplois. Ces chiffres montrent les limites de développement du système d'étoile ferroviaire.

Cohérence et compatibilité de l'étoile ferroviaire et de la 3^{ème} ligne de métro

Deux projets largement indépendants, et davantage complémentaires que substitués

Il ressort de cette analyse que les objectifs et services attendus de l'étoile ferroviaire et de TAE ne se recouvrent pas, tant dans les populations et emplois desservis que dans la fréquentation à attendre de chacun des deux programmes. **Il en ressort aussi que les deux projets sont plus des compléments que des substitués l'un à l'autre.**

Dans son avis de principe du 4 juillet 2017 concernant le programme de l'opération TAE, le Conseil Scientifique avait noté que *« les études techniques menées par SETEC/Transitec montrent que l'aménagement complet avec desserte cadencée au 1/4h coûterait de l'ordre de 50% de plus que le projet TAE, nécessiterait un délai deux fois supérieur et intéresserait un trafic quatre fois moindre. Si cet aménagement peut, du moins pour certaines de ses composantes, constituer un complément appréciable pour la desserte de la périphérie y compris lointaine, il ne saurait représenter un substitut à la 3^{ème} ligne de métro »*. Cette appréciation reste d'actualité.

L'étoile ferroviaire toulousaine, qui contribue à la desserte de la grande banlieue toulousaine, s'inscrit dans un projet plus vaste élaboré à l'échelle d'une région dont les dimensions ont été considérablement accrues par la fusion de Midi-Pyrénées et de Languedoc-Roussillon. Il conviendrait donc que la nouvelle Région Occitanie précise comment elle envisage d'articuler la desserte ferroviaire de la métropole toulousaine (offre, financement...) avec une politique de transport ferroviaire et de l'intermodalité dont elle redéfinit actuellement les modalités et la configuration territoriale, compte tenu des nouvelles compétences qui sont les siennes en application de la loi NoTRé et à la suite des États Généraux du Rail et de l'Intermodalité tenues en 2016.





Conseil Scientifique

L'étoile ferroviaire : une réalisation plus lointaine et un phasage à établir, en liaison avec les autres parties prenantes (Région, SNCF)

Ces études devraient tenir compte des longs délais de réalisation des travaux de l'étoile, comme on l'a vu dans la première section, ainsi que de la faible fréquentation attendue, qui rend les réalisations moins urgentes. Elles devraient donc être orientées vers la recherche d'un phasage des différentes sections de cette « étoile ». A défaut d'une étude de trafic approfondie (voir l'encadré joint pour quelques réflexions sur la manière de la mener), il serait possible, dans l'état des informations actuelles, d'esquisser ce phasage.

*Quelques réflexions sur les conditions d'une évaluation des services rendus
par les projets de l'étoile ferroviaire*

Il serait utile, à un moment ou à un autre, de mieux apprécier les services rendus par les projets de l'étoile ferroviaire en termes de trafic déplacé vers le ferroviaire, de nature des déplacements concernés, de motifs des déplacements (domicile-travail, professionnels, scolaires...) et de distances et relations.

Plusieurs sources d'information peuvent éclairer ces questions, à commencer par l'histoire de la planification des transports ferroviaires dans la région.

Ces considérations sont des bases utiles pour une étude approfondie des avantages de l'idée d'« étoile ferroviaire ». Celle-ci devra préciser le volume et la nature des trafics en cause et apprécier les zones de recouvrement possible avec les déplacements visés par TAE, dont il faut garder à l'esprit les objectifs centraux de bien répondre aux congestions déjà avérées dans les déplacements domicile-travail, en particulier avec la zone aéroportuaire et avec celle de Labège, et de permettre le développement des zones sur lesquelles l'urbanisation doit s'effectuer en priorité dans une métropole soucieuse de son équilibre humain et écologique.

Dans cette analyse comparative, il faudra se référer aux études qui ont été conduites pour le GPSO, et qui ont donné lieu à enquête de DUP pour apprécier d'autres projets d'amélioration possibles de certaines branches de l'étoile ferroviaire³: au sens strict, la ligne LGV Bordeaux-Toulouse, concernait l'itinéraire Bordeaux- St Jory ; de Saint-Jory à Toulouse, précisément pour associer trafics TER, grandes lignes et fret, un dossier spécifique a été conçu (AFTN, Aménagement ferroviaire Toulouse Nord). Cela permettrait de mesurer comment fonctionne aujourd'hui cette étoile pour la desserte de l'aire urbaine, quels en sont les usages, quels sont les risques de concurrence qui pèsent sur son avenir, en particulier ceux du covoiturage ou des cars interurbains dont l'organisation va être revue avec le passage des compétences des départements aux Régions (Cf. l'annonce du lancement de Bla-Bla Car line entre Toulouse et Montauban, ou les projets de bus par autoroute entre Albi et Toulouse, les autocars du réseau départemental du Tarn (Tarn Bus), n'étant plus contraints de s'arrêter à la limite administrative entre les départements du Tarn et la Haute-Garonne).

³ Utilisation actuelle, amélioration de l'offre, potentiels de trafic..., interconnexions avec le réseau Tisseo et la future ligne TAE – dont la fameuse interconnexion dite de La Vache





Conseil Scientifique

D'abord le faible niveau d'échange entre demi-branches conduit à penser que le phasage en six sections composées chacune d'une demi-ligne « RER » arrivant jusqu'à la partie centrale de l'agglomération, ne devrait pas faire perdre de bénéfice par rapport à une réalisation complète, et que la synergie entre les différentes radiales est faible, nettement moins par exemple que celles que l'on constate habituellement entre les sections d'une liaison transversale.

Une hiérarchisation des six demi-sections devrait tenir compte de leur coût respectifs d'aménagement, des délais minimaux de leur réalisation, de leur fréquentation actuelle et des perspectives d'augmentation de cette fréquentation ; elle conduirait à une réalisation rapide des tronçons les plus faciles à réaliser et les plus porteurs d'une fréquentation élevée, en laissant le temps pour étudier et décider ce qu'il convient de faire pour les autres tronçons, ce qui permettrait en outre de mieux connaître les projets de développement des autres catégories de circulations ferroviaires et de mieux mesurer l'importance des contraintes à lever. L'étude de ce phasage pourrait aboutir assez rapidement à des conclusions utiles sur les priorités de réalisation des tronçons et sur les études à mener dans le futur sur ces sujets.

Sans préjuger des analyses qui pourraient être menées, deux sections paraissent réellement porteuses d'intérêt :

- *la branche Nord, à examiner dans le cadre du projet AFNT, qui assurerait une bonne connexion au réseau métro et notamment à TAE pour toute la périphérie nord jusqu'à Montauban qui souffre d'une desserte aujourd'hui insatisfaisante,*
- *la branche Sud-Ouest jusqu'à Muret, secteur peu concerné aujourd'hui par les réalisations ou les projets d'axes lourds de transports urbains.*

Cette concertation avec la Région, autorité organisatrice des transports régionaux, devrait aussi porter sur les mesures d'harmonisation tarifaire et d'information voyageurs pour réellement intégrer ces aménagements de type RER dans le réseau urbain.

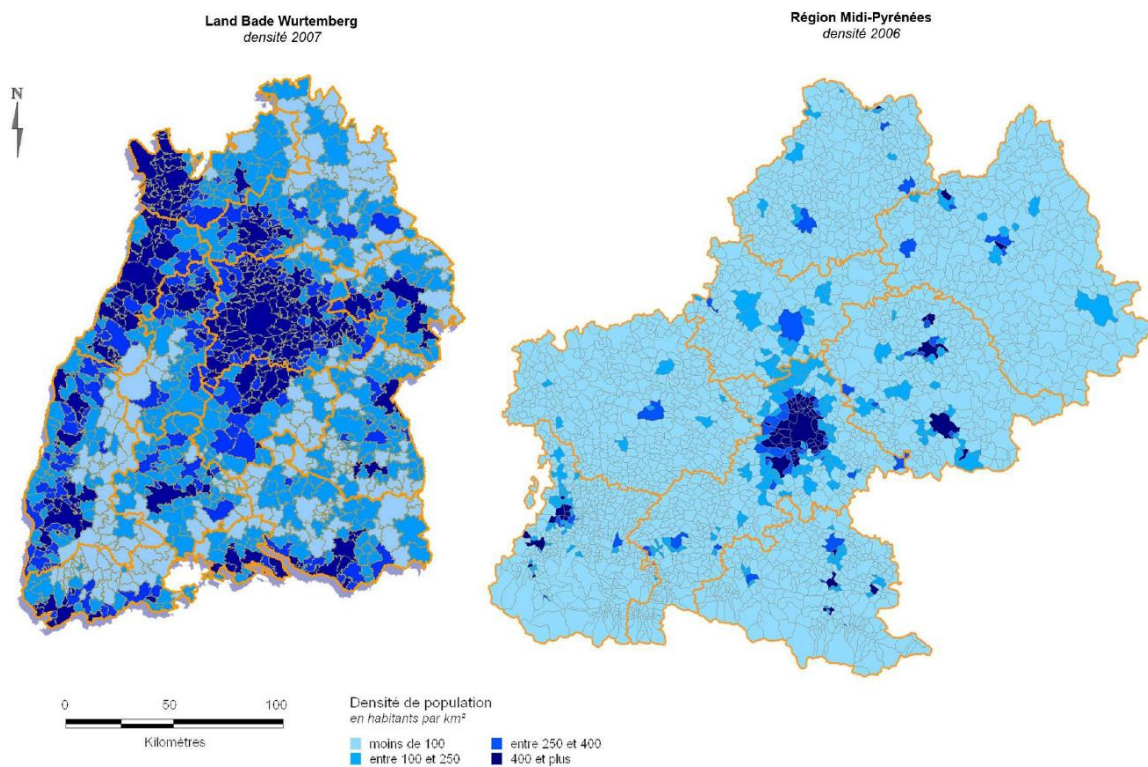




Conseil Scientifique

Annexe

Les densités de population dans le Land Bade –Wurtemberg et la Région Midi-Pyrénées.



Toulouse, le 15 mai 2018

Avis relatif à l'alternative centre

Lors du débat public, l'association Collectif citoyen, tout en se déclarant favorable au principe d'une 3^e ligne de métro, a proposé un tracé alternatif au projet présenté par Tisséo Collectivités, dit « alternative centre ». Cette alternative a fait l'objet d'un cahier d'acteur dans le cadre du débat public et elle diffère du tracé de référence par de nombreux points dont notamment :

- passage par Purpan au lieu de Jean Maga,
- desserte des Ponts Jumeaux, des Amidonniers et de Jeanne d'Arc au lieu des quartiers nord (boulevard de Suisse, La Vache) par un tracé beaucoup plus central,
- remplacement de la station François Verdier (correspondance ligne B) par une station Saint-Aubin au droit du Canal du Midi,
- terminus de la ligne à Malepère, la desserte de Labège étant assuré non par TAE mais par le Prolongement Ligne B.

La CNDP a demandé que cette alternative fasse l'objet d'un examen attentif. Cette étude complémentaire, conduite par Tisséo Collectivités avec Tisséo Ingénierie et l'AUAT, avec le concours d'Arcadis pour les points techniques spécifiques et de SETEC pour les calculs socio-économiques, fait partie des sept principaux axes du programme de travail du Conseil scientifique.

Ce travail a été engagé en mai 2017 et a fait l'objet de plusieurs réunions organisées par Tisséo Collectivités avec le Collectif citoyen auxquelles le Conseil scientifique a participé. Elle ont notamment permis d'affiner le tracé de l'alternative centre en fonction des contraintes techniques (le tracé a été stabilisé en juillet mais des variantes locales subsistent) et d'engager la comparaison des deux variantes au plan des coûts d'investissement, des coûts d'exploitation, de la desserte et des trafics. Au vu des premiers résultats, le Collectif citoyen a annoncé le 16 novembre 2017 qu'il renonçait à la desserte de Malepère et se ralliait au tracé de référence dans la partie sud-est de la ligne. Il n'en demeure pas moins que la version initiale de l'alternative doit être complètement analysée pour donner suite à la demande de la CNDP. La comparaison doit ainsi porter sur trois variantes : le tracé de référence, l'alternative centre dans sa version initiale, l'alternative centre modifiée



Conseil Scientifique

(combinaison des deux précédentes). On verra plus loin que, afin de disposer d'une analyse exhaustive, il s'est avéré utile d'examiner une variante complémentaire.

Le Conseil scientifique a produit les 20 décembre 2017 et 10 avril deux notes d'étape donnant son appréciation sur les résultats intermédiaires alors disponibles et mettant en évidence les investigations complémentaires nécessaires pour que le Comité syndical dispose d'une analyse complète du sujet lui permettant, avant l'engagement des études d'avant-projet et la rédaction du dossier de DUP, de valider ou adapter le programme de l'opération. Une fois menées ces investigations complémentaires, Tisséo Collectivités a produit début mai 2018 avec ses partenaires (Tisséo Ingénierie, AUAT, SETEC, Arcadis) un rapport de synthèse composé de plusieurs documents (rapport sur l'alternative centre, rapport complémentaire sur la variante Minimales, document sur les enjeux territoriaux du tracé nord, rapport d'étude remis au Collectif citoyen).

Les documents produits, synthétisant près d'une année d'études complémentaires, sont très riches et de bonne qualité ; ils se sont en particulier attachés à formaliser de façon claire et documentée les éléments tant quantitatifs que qualitatifs. Ils comprennent les éléments suffisants pour que le Conseil scientifique puisse formuler son avis. Au delà de leurs commentaires, les investigations ont été menées avec une précision **adaptée au** niveau d'étude préliminaire et il n'a pas été décelé d'incohérences dans les résultats obtenus, que ce soit dans les estimations, les prévisions de trafic ou les approches socio-économiques, du moins de nature à affecter significativement les résultats.

La comparaison entre les variantes doit être établie selon deux approches, avec des itérations entre elles :

- a) une approche sectorielle, permettant de ne pas décider « en tout ou rien » et d'autoriser le cas échéant des solutions mixtes avec des éléments en provenance des deux variantes de départ. Elle se fait par tronçons délimités par les stations communes ou quasi communes entre les deux tracés. On peut ainsi distinguer six secteurs :
 - Colomiers/Saint Martin du Touch (entre les stations Colomiers-Gare et Airbus-Saint Martin)
 - Maga/Purpan (entre la station Airbus-Saint Martin et la Garonne)
 - Sept Deniers (entre la Garonne et la station Boulevard de Suisse)
 - Nord/Centre (entre les stations Sept Deniers et Raynal)
 - Faubourg est (entre les stations Raynal et Ormeau)
 - Montaudran/Labège (extrémité sud-est de la ligne à partir de la station Ormeau).
- b) une approche globale qui prend en compte le fait que les différents secteurs ne sont pas indépendants entre eux et qui permet d'avoir une vue d'ensemble sur le fonctionnement du réseau, sur les trafics et sur l'utilité socio-économique de l'opération.





Conseil Scientifique

A la demande du Conseil scientifique, des calculs socio-économiques et des études de structuration urbaine ont été conduits tant sur les tracés dans leur ensemble que, parfois avec une approche simplifiée, sur les variantes locales. Pour les alternatives qui ont un impact différent sur la structuration urbaine, le calcul socio-économique, sauf à être complété par la prise en compte des effets économiques et urbains, ne constitue qu'un critère parmi d'autres. Pour les variantes locales dont les différences d'impact urbain sont limitées, il est admis que le calcul économique est conduit avec moins d'incertitudes et constitue un outil efficace de synthèse.

En vue du lancement de l'avant-projet, de la consultation du SGPI et de l'enquête publique, il convient maintenant que le maître d'ouvrage Tisséo Collectivités, au vu de ces études complémentaires, confirme ou amende le programme de référence adopté le 5 juillet 2017.

Secteur Colomiers/Saint Martin

L'alternative proposée par le Collectif citoyen se différencie par une desserte plus fine de Colomiers, avec adjonction d'une station à Colomiers Hôtel de ville, au prix d'un enchérissement significatif du coût du projet (80M€). Il n'y a en revanche pas de différence significative en termes d'impact économique et urbain prévisible.

La taille de la commune de Colomiers (la 2^e du département) pourrait justifier cette station complémentaire si elle n'entraînait pas un tel enchérissement du projet lié à un allongement significatif du tracé et à la nécessité de passer alors en tunnel profond. En tout état de cause, la population columérine est répartie sur un territoire assez vaste qui ne peut être totalement desservi sans des lignes bus complémentaires.

Un calcul économique simplifié permet d'approcher le bilan économique de cette station supplémentaire, sachant que peut difficilement être modifié l'emplacement des stations Colomiers Gare (pôle d'échange multimodal) et Airbus Colomiers (desserte de la zone aéronautique):

- la station Colomiers Hôtel de Ville n'attire qu'un trafic faible (environ 3000 voyageurs par jour) et serait la station la moins chargée de la ligne ;
- elle ne crée qu'une induction de trafic limitée (environ 1000 passagers/jour) mais allonge le temps de trajet de 1min45sec pour les usagers utilisant la station Colomiers Gare ;
- la monétarisation des avantages supplémentaires n'est que de 0,6M€/an soit une VAN totale de l'ordre de 20M€ largement inférieure au surcoût d'investissement de 80M€ ; le bilan socio-économique de l'adjonction de la station Colomiers Hôtel de ville, une fois tous les bénéfices et coûts dûment actualisés, est négatif d'environ 100 M€ même en négligeant le surcoût d'exploitation.





Conseil Scientifique

Dans ces conditions, la création d'une deuxième station sur la commune de Colomiers ne paraît pas au Conseil scientifique économiquement justifiée compte tenu d'un fort surcoût d'investissement (lié à l'occupation des sols) et des avantages assez limités qu'elle apporterait.

Secteur Maga/Purpan

En venant de la station Airbus Saint Martin, l'alternative centre propose, avec un coût d'investissement supérieur d'environ 90M€, un tracé par l'hôpital Purpan au lieu de Jean Maga. De ce fait la desserte de l'aéroport, de la partie ouest du secteur aéronautique et de Blagnac se fait en correspondance avec le tramway à Purpan, avec nécessité de maintenir un tronç commun à T1 et T2 entre Purpan et Jean Maga.

1/ Le secteur de Purpan constitue incontestablement un pôle d'intérêt métropolitain avec 38 000 emplois et la présence de l'hôpital. Il est en revanche aujourd'hui bien desservi par les tramways T1 et T2 avec une fréquence de 5' et il existe très peu d'habitants et d'emplois supplémentaires que desservirait l'alternative centre. L'amélioration apportée par l'alternative centre est surtout qualitative et ne devrait pas apporter de reports modaux significatifs de la voiture particulière vers les transports en commun.

2/ A l'inverse, le secteur aéronautique (70 000 emplois et 90 000 en comptant les sous-traitants qui travaillent sur place) et l'aéroport (près de 9 millions de passagers en 2017, 12 millions prévus à l'horizon 2030) ne disposent aujourd'hui que d'une desserte tramway par T2 avec une fréquence de 15'. Si la part modale TC pour les passagers de l'aéroport est de 17%), celle pour les déplacements domicile-travail de la zone aéronautique est très faible (inférieure à 5%), cause d'encombres importants de circulation qui commencent à nuire à l'attractivité du secteur.

- la solution de référence (comme cela a été examiné dans le cadre de l'avis de la desserte de l'aéroport) apporte une solution de qualité avec certes une rupture de charge à Jean Maga mais une fréquence de la navette aéroport de 5', une desserte fine de tout le secteur et une capacité à accompagner son développement. Le nombre de déplacements TC liés à ce secteur devrait ainsi être multiplié par 3,5 à 4, signe d'un report modal très significatif. Elle apporte aussi une amélioration nette pour la commune de Blagnac avec le métro à proximité immédiate et le renforcement à 5' des fréquences du tramway T1.
- à l'inverse, l'alternative centre doit maintenir un tronç commun tramway entre Purpan et Jean Maga qui, du fait des nombreux carrefours, ne permet guère d'améliorer significativement la fréquence pour la branche aéroport (ni pour la branche T1 vers Blagnac). La fréquence maximale annoncée à environ 8' pour la branche aéroport (T2 et T3) est purement théorique et ne tient pas compte des aléas dûs aux différents carrefours dont la plupart sont d'ores et déjà saturés ; le Conseil scientifique doute qu'il soit possible d'avoir une fréquence régulière de desserte de l'aéroport meilleure que 10 à 12' avec cette variante. Si la desserte du côté ouest du





Conseil Scientifique

secteur aéronautique est assurée dans les mêmes conditions que par la solution de référence (stations Airbus Saint Martin et Airbus Colomiers), celle des secteurs est et nord ainsi que celle de l'aéroport ne seront ainsi guère améliorées par l'alternative centre par rapport à la situation actuelle.

3/ Le calcul économique, certes simplifié mais effectué sur des bases précises et réalistes, confirme ces résultats : il n'y a d'avantages en gain de temps que pour les usagers du secteur Purpan et ils sont très loin de compenser les pénalités apportées au trafic aéroportuaire, aux salariés de la zone aéronautique et aux habitants de Blagnac : au total, la perte d'avantages économiques est de 3,2M€/an soit une VAN de l'ordre de 100M€. En ajoutant le surcoût d'investissement actualisé, le passage par Purpan détériore le bilan socio-économique d'environ 200M€.

Le tracé de l'alternative centre ne permet pas de répondre à un des trois objectifs majeurs de TAE que sont les dessertes du pôle aéroportuaire et aéronautique du nord-ouest, de la gare Matabiau et de l'opération TESO, de Montaudran et Labège.

Il n'améliore la situation par rapport à la solution de référence que pour les usagers du secteur Purpan déjà bien desservis par les tramways T1 et T2 avec une fréquence de 5', au détriment de la desserte de l'ensemble aéroport/secteur aéronautique/commune de Blagnac.

Tout en présentant un coût d'investissement supérieur de 90M€, il minore les avantages économiques liés aux gains de temps de l'ordre de 100M€. Le bilan socio-économique actualisé à l'année de mise en service est d'environ 200M€ inférieur à celui de la solution de référence (lequel est de l'ordre de 1100M€ avec donc un écart très sensible) sans qu'un avantage qualitatif ou de structuration urbaine vienne compenser cet écart. De ce fait, le Conseil scientifique ne considère pas que ce tracé par Purpan constitue une alternative intéressante au regard des objectifs assignés à TAE.

Secteur Sept Deniers

De façon à peu près indépendante du reste du tracé, l'alternative centre prévoit une station plus centrée sur le cœur du quartier (place Job) alors que la solution de référence l'envisage près du stade Ernest Wallon avec un parc relais.

Une position centrale (place Job) est certainement meilleure pour le quartier, sans que cela soit très déterminant pour le projet dans son ensemble : cette station reste l'une des moins chargée de la ligne et les habitants des Sept Deniers disposent du Linéo 1 pour rejoindre le centre ville.



Conseil Scientifique

En revanche le positionnement de la station et le tracé dans le secteur influent sur deux points importants qui concernent plus le fonctionnement d'ensemble de la ligne :

- la possibilité d'implanter un parc d'échange qui doit pouvoir être branché sur la rocade afin de ne pas encombrer la voirie du quartier,
- l'implantation du garage-atelier pour lequel un emplacement à Ginestous constitue une solution intéressante.

Ces deux éléments militent pour un tracé le plus au nord possible (même un peu plus que le tracé actuel de la solution de référence, ce qui permettrait d'épargner l'espace vert pour l'implantation du parc d'échange).

De l'avis du Conseil scientifique, la concertation mérite d'être poursuivie mais il n'existe pas d'élément déterminant conduisant à placer la station au cœur du quartier. En revanche son positionnement plus au nord doit être affiné ainsi que celui du parc d'échange et du garage-atelier.

Secteur Centre /Nord

Il s'agit du secteur (avec celui de Maga/Purpan) où les partis d'aménagement sont les plus différenciés :

- le tracé de référence vise à desservir les faubourgs (boulevard de Suisse) et à favoriser l'intermodalité avec le réseau SNCF (La Vache où se fait aussi la correspondance avec la ligne B)
- l'alternative centre privilégie la desserte des quartiers les plus denses, proche de l'hypercentre, et prévoit la correspondance avec la Ligne B à Jeanne d'Arc avec un tracé nettement plus court (-1,3km) mais une station de plus et des difficultés techniques plus importantes conduisant à un coût d'investissement inférieur de 20 à 30M€.

Les quartiers traversés par l'alternative centre sont plus densément occupés ; les populations et emplois desservis sont plus importants en valeur absolue (respectivement +23% et +45%) mais une partie est déjà desservie par le métro et il s'agit de secteurs où la mobilité VP est nettement inférieure au reste de l'agglomération. Il en ressort que les potentialités de report modal et d'allègement de la circulation automobile sont inférieures et au total, si le trafic de la ligne TAE est supérieur (d'environ 10%), la fréquentation d'ensemble du réseau est équivalente (qu'elle soit mesurée en voyages ou en déplacements) et le nombre de km circulés en voiture particulière évités est même légèrement inférieur (d'environ 8%). Ces résultats sont issus de la comparaison d'ensemble des deux tracés mais les différences proviennent pour l'essentiel du secteur Centre-Nord.





Conseil Scientifique

En terme de bilan socio-économique, l'alternative centre présente dans son ensemble un bilan inférieur d'environ 400M€ au tracé de référence. Compte tenu des écarts en faveur du tracé de référence constatés sur Colomiers et le secteur Purpan-Maga, les bilans doivent être assez voisins dans la partie centrale.

Le choix du tracé paraît au Conseil scientifique relever de deux questions distinctes :

a) Faut-il privilégier le passage par le centre ou les faubourgs ?

Avec des partis d'aménagements réellement différents, les deux tracés présentent des coûts très voisins, des fréquentations comparables et des bilans socio-économiques peu différenciés. Le choix résulte surtout d'une vision sur l'évolution urbaine de Toulouse et sur le fonctionnement de l'agglomération.

Les quartiers centraux (à l'intérieur de l'anneau boulevards-Canal du Midi) sont beaucoup plus densément occupés mais les faubourgs (Minimes, boulevard de Suisse, Raynal et les secteurs plus au nord) offrent des possibilités d'évolutions urbaines beaucoup plus importantes. Un des enjeux urbains pour le fonctionnement de l'agglomération est que le centre-ville, aujourd'hui encore très resserré, puisse s'étendre au fur et à mesure de l'accroissement de l'agglomération. Un autre enjeu est que TAE contribue à l'émergence de nouvelles dynamiques de renouvellement urbain et s'appuie pour ce faire sur des surfaces disponibles suffisantes.

A cet égard, le tracé de l'alternative centre, qui entre Ponts-Jumeaux et Raynal reste à l'intérieur de l'anneau boulevards-canal, concentre les fonctions centrales sur leur localisation actuelle sans permettre l'élargissement du centre et sans accompagner les mutations urbaines des faubourgs. Il offre un tiers de surfaces en moins pour les opportunités de renouvellement urbain.

Certes il dessert plus directement par le métro :

- le quartier des Amidonniers et de l'Arsenal, mais ceux-ci sont très proches de l'hypercentre (voire en font partie), ils disposent d'une desserte Linéo 1 de bonne qualité et la part des déplacements effectués en véhicule particulier y est très faible (respectivement 25% et 10%)
- l'Université Toulouse 1, mais celle-ci est peu distante des stations Compans-Caffarelli, Jeanne d'Arc et Capitole avec des trajets d'accès en secteur historique attractifs.

Par ailleurs, les études menées dans le cadre du Grand Paris Express, dont une large partie est conçue en rocade, mettent en évidence, à l'aide d'analyses poussées et qui ont nécessité plusieurs années de travail, les avantages économiques et urbains pour une ligne conçue en rocade.





Conseil Scientifique

Même si le choix entre ces deux visions de l'apport du métro au fonctionnement urbain est par essence politique, le Conseil scientifique estime que le passage par les faubourgs, sans entraîner un coût sensiblement supérieur ou une baisse de la fréquentation d'ensemble du réseau, paraît mieux répondre aux perspectives de développement de l'agglomération (et à la nécessaire extension du secteur d'exercice des fonctions centrales) et être plus porteur d'avenir pour les mutations urbaine et un fonctionnement harmonieux de la métropole. En termes de fonctionnement du réseau, il concentre sur une zone moins réduite les correspondances entre les axes structurants.

b) Où passer dans les faubourgs ?

Faut-il, comme le prévoit le tracé de référence, aller très au nord jusqu'à La Vache au prix d'une boucle de près de 3km ou adopter un tracé plus direct entre Raynal et Boulevard de Suisse, la correspondance avec la ligne B se faisant à Minimes (voire Barrière de Paris) au lieu de La Vache ?

Le tracé direct par Minimes raccourcirait le trajet de 2,8km, économiserait un montant d'investissement de 200M€ et un coût de fonctionnement de 4M€/an (soit un total actualisé d'environ 100M€), diminuerait le temps de trajet sur TAE de 3 à 4 minutes pour tous les passagers empruntant la totalité de cette section (environ 30 000 voyageurs par jour, notamment ceux à destination du secteur de l'aéroport). La différence de bilan entre les deux solutions est de 300M€ en faveur de la variante Minimes (nette diminution des coûts, diminution de 1% des avantages économiques liée à un accroissement des correspondances)

Le Conseil scientifique a conscience du symbole que constitue le choix de La Vache pour un métro d'agglomération ne concernant pas que la ville centre et du fait que c'est notamment sur cette option que s'est bâti le consensus politique autour de TAE. Il est également conscient de l'intérêt d'une correspondance métro-TER en dehors des encombrements de Matabiau. Pour autant il considère que, compte tenu des sommes en jeu, il se doit d'alerter sur les conséquences financières et socio-économiques de ce choix de tracé.

Les raisons conduisant au choix d'un passage par La Vache sont de trois ordres :

- la mutation urbaine du quartier : mais celui-ci est déjà desservi par la ligne B et on ne voit guère les raisons qui le différencieraient d'autres quartiers en devenir qui ne sont desservis que par une ligne de métro.
- la transformation profonde dans l'avenir du secteur économique de Fondeyre et plus au nord de l'axe RN20 : il peut s'agir d'un projet riche de potentialités même s'il n'est pas d'actualité immédiate, pour lequel le tracé par La Vache offre des opportunités foncières nettement supérieures, mais il devrait alors être affiché clairement par la collectivité publique. L'abandon de la station Fondeyre initialement





Conseil Scientifique

prévue lors de l'adoption du programme de référence en juillet 2017 alors qu'elle figurait dans le dossier soumis au débat public vient quelque peu contredire cet objectif, d'autant plus que la réintégration de cette station améliorerait sensiblement le bilan économique malgré un surcoût d'investissement de l'ordre de 25M€.

- la connexion avec le réseau SNCF avec la halte ferroviaire de La Vache prévue dans le cadre des AFNT et permettant d'assurer des dessertes TER cadencées au 1/4h vers le Nord avec un terminus partiel à La Vache afin de s'affranchir des encombrements de la gare Matabiau. Cela permettrait à la périphérie nord de Toulouse mais aussi à la zone périurbaine jusqu'à Montauban (qui connaissent une forte dynamique de développement et ne disposent pas aujourd'hui d'une desserte satisfaisante) de se connecter à La Vache sur le réseau de métro. Cet avantage est incontestable mais il convient de remarquer que le trafic potentiel ainsi concerné n'est pas considérable (environ 6500 voyageurs/jour, moitié ligne B moitié TAE, ce dernier trafic d'échange se répartissant moitié vers Colomiers moitié vers Labège). Avec un tracé plus au sud de TAE, cet objectif paraît pouvoir être atteint dans des conditions qui ne sont guère pénalisées : pour les échanges TER – ligne B ils peuvent s'effectuer de la même manière à La Vache ; pour les échanges TER - ligne A ils s'effectueraient de la même manière à Matabiau ; pour les échanges TER - TAE direction Labège, il y a autant d'avantage à assurer la correspondance à Matabiau qu'à La Vache ; pour les échanges TER – TAE direction Colomiers, les seuls susceptibles d'être pénalisés (1600 voyageurs par jour) deux possibilités existeraient avec un allongement mesuré de temps de parcours, double correspondance avec ligne B à La Vache puis TAE aux Minimes ou correspondance unique à Matabiau. Cette pénalité de quelques minutes est de l'ordre de grandeur de l'avantage apporté aux voyageurs de TAE par le raccourcissement du tracé et concerne des trafics très nettement inférieurs.

Dans ce choix qui est d'une importance majeure, s'opposent ainsi deux critères, celui de la recherche d'économies financières d'une part, celui de la structuration urbaine du nord métropolitain d'autre part. Le Conseil scientifique considère que la pondération entre ces deux critères n'est pas de son ressort mais de l'autorité politique. Il note toutefois, et souhaite que Tisséo Collectivités prenne en compte ces éléments dans sa décision, que :

- *le maintien du tracé de référence gagnerait en cohérence en réintégrant la station Fondeyre dans le programme (ou au moins en prévoyant les réservations de génie civil permettant sa réalisation ultérieure). A cet égard le calcul socio-économique montre l'intérêt de cette station Fondeyre ;*
- *la différence de coût est importante (300 M€ dont environ 200 M€ immédiats en investissement, 100 M€ étalés dans le temps en exploitation) et pèse de façon significative sur le plan de financement de l'opération ; et*
- *si la correspondance à Minimes paraît trop centrale ou si la suppression de la station Toulouse-Lautrec paraît trop pénalisante, une solution intermédiaire avec correspondance TAE - ligne B à Barrière de Paris est certainement envisageable mais avec une économie moindre.*





Faubourg Est

A la différence de ce qui a été constaté dans le secteur précédent, le tracé de référence se rapproche du centre pour assurer une correspondance ligne B à François Verdier alors que l'alternative dite centre dessert plus le faubourg est ; avec un tracé plus court de 800m et une station de plus, son coût d'investissement est inférieur d'environ 30M€.

La fonction de desserte des secteurs aujourd'hui non directement concernés par le métro et le tram est mieux assurée par l'alternative mais le trafic des stations situés à l'Est du canal est finalement assez peu différent. De la même manière, le trafic de desserte du quartier de la station François Verdier dans la solution de référence et celui de la station Saint-Aubin pour l'alternative sont peu différents. Cet avantage très mesuré en desserte locale de l'alternative est à mettre en balance avec l'intérêt que présente pour le fonctionnement du réseau le passage à François Verdier qui constituerait après Matabiau-Marengo la plus importante station de TAE avec près de 40 000 passagers /jour. Celui-ci est double :

- si dans sa partie nord et ouest TAE fonctionne comme une ligne de rocade, dans sa partie sud-est elle fonctionne plutôt en radiale et comme toute radiale son efficacité est améliorée si elle assure une desserte directe du centre (cela concerne environ la moitié du trafic de la station) ;
- la triple correspondance avec la ligne B (La Vache ou Minimes, François Verdier, INPT) permet un fonctionnement en réseau maillé qui sécurise et améliore le fonctionnement du réseau et répartit mieux les charges. En l'absence de connexion TAE – ligne B à François Verdier, TAE perd 9% de sa fréquentation, les correspondances TAE – ligne A déjà très importantes augmentent, la part modale des TC baisse de 1%, signe d'une sensible perte d'efficacité du réseau.

Le Conseil scientifique considère que l'apport pour le fonctionnement du réseau d'une correspondance TAE – ligne B à François Verdier l'emporte sur l'amélioration très mesurée qu'apporte l'alternative à la desserte des faubourgs Est. Il recommande que les études d'avant projet soient menées avec le souci de rapprocher la station TAE de la station ligne B qui sont en l'état actuel du projet distantes de 150 à 200m, ce qui n'est guère satisfaisant pour assurer dans de bonnes conditions des mouvements de correspondance importants.

Secteur Montaudran/Labège

Le principe de desserte est différent (terminus TAE à Malepère et desserte de Labège par la Connexion ligne B) mais les zones desservies sont sensiblement les mêmes, à l'exception du



Conseil Scientifique

secteur de Malepère desservi par l'alternative centre mais non le tracé de référence. Cela conduit à un tracé TAE plus court (-3, km) mais à une Connexion ligne B plus longue (+4km) avec des difficultés d'insertion nécessitant un passage en tunnel.

La différence de population à terme desservie, en faveur nette de l'alternative centre, provient presque exclusivement de l'importante zone d'aménagement de Malepère (20 000 habitants prévus). Les emplois desservis sont eux très voisins. Le coût d'investissement est supérieur d'environ 70M€ pour l'alternative.

Le Conseil scientifique considère que :

- *le seul avantage de l'alternative est la desserte de Malepère, effectivement omise par le tracé de référence. Toutefois, elle peut être assurée différemment, par les lignes Linéo 7 et 1 prolongée et surtout par la mise en œuvre de la ceinture Sud (extension du téléphérique sud jusqu'à Montaudran et Malepère, permettant une connexion tant à TAE qu'à la ligne B). Celle-ci a été intégrée dans son principe au Projet Mobilités 2020, 2025, 2030 récemment approuvé par le Comité syndical, il conviendra d'en préciser les dispositions techniques et d'en prévoir une programmation cohérente avec l'urbanisation du secteur et qui ne soit pas trop décalée par rapport à celle de TAE ;*
- *la desserte de Malepère ainsi résolue, l'alternative n'apporte pas d'avantage tout en étant sensiblement plus onéreuse.*

D'ailleurs, le 16 novembre 2017, le Collectif citoyen annonçait que, compte tenu de ce surcoût, il s'alignait sur le tracé de référence pour l'extrémité sud-est de TAE et la connexion ligne B.

Approche globale

L'approche sectorielle ne doit pas masquer que TAE constitue un projet global dont les effets doivent être appréciés dans leur ensemble. Compte tenu des éléments qui précèdent et suivant la préconisation du Conseil scientifique l'approche globale a été menée sur 4 scenarii :

- le tracé de référence,
- l'alternative centre telle que proposée par le Collectif citoyen lors du débat public, afin de donner suite à la demande de la CNDP,
- une alternative centre modifiée comprenant d'une part le tracé d'origine du Collectif citoyen entre Colomiers et la station Ormeau, d'autre part le tracé de référence pour l'extrémité sud-est de TAE et la Connexion ligne B, de façon à donner suite à la position exprimée en novembre par le Collectif citoyen,



Conseil Scientifique

- une variante de la solution de référence remplaçant la boucle de La Vache par un tracé plus direct passant par les Minimes (ou Barrière de Paris) de façon à mesurer l'impact du détour par La Vache.

Pour chacune de ces variantes ont été finalisés :

- une estimation des coûts d'investissement ;
- une estimation des coûts d'exploitation ;
- les indicateurs de desserte avec population totale, population non desservie par métro et tramway, population affectée du coefficient de part modale VP ; les emplois totaux, les emplois non desservis par métro et tram ; l'accessibilité aux équipements d'importance métropolitaine ;
- l'impact sur la mobilité avec prévision de trafic transports collectifs et évaluation de la circulation automobile évitée ;
- une analyse du fonctionnement d'ensemble du réseau ;
- un bilan socio-économique établi selon la méthode classique (sans prise en compte à ce stade des effets d'agglomération ou de créations d'emplois) du moins pour trois des quatre variantes ;
- l'apport métropolitain du projet et sa contribution à la structuration urbaine et au développement de l'agglomération.

Le Conseil scientifique, estime que :

a) Les deux hypothèses d'alternative centre :

- *présentent un coût d'investissement supérieur (de 120 à 260 M€) partiellement compensé par des coûts d'exploitation moindre (3 à 5 M€/an soit au total de l'ordre de 100 M€ en VAN) ;*
- *desservent une population plus importante mais aujourd'hui mieux desservie par les axes TC structurants et présentant une mobilité en véhicule particulier inférieure ; au total, le trafic global sur le réseau de transport en commun est très peu différent de celui de la solution de référence et leur impact sur la diminution de la circulation automobile est légèrement moindre (8% en véhicules.km économisés) ;*
- *présentent un bilan socio-économique positif mais inférieur (de plus de 400 M€ pour le tracé d'origine de l'alternative centre) à celui du tracé de référence ;*
- *s'intéressant prioritairement à la desserte des zones les plus denses, elles ont un impact moindre sur la structuration du développement urbain.*

De ce fait elles n'apportent pas d'avantage quantitatif ou qualitatif global par rapport à la solution de référence. En particulier :

- *à Colomiers, l'adjonction d'une station complémentaire ne paraît pas justifiée,*
- *au nord-ouest, un passage par Purpan au lieu de Jean Maga ne permet pas à TAE de remplir efficacement la fonction qui lui est dévolue de desserte du secteur aéroportuaire et aéronautique,*



Conseil Scientifique

- *la position de la station Sept Deniers au nord du quartier est plus favorable à la réalisation d'un parc d'échange relais et à l'implantation du garage-atelier dans le secteur de Ginestous,*
- *dans la zone centrale, le passage par les Amidonniers et Jeanne d'Arc ne correspond guère pas à la volonté urbaine d'étendre les fonctions centrales au-delà de l'hyper-centre actuel,*
- *dans le faubourg est, l'inflexion vers le centre prévue par la solution de référence pour assurer une correspondance avec la ligne B à François Verdier présente un intérêt certain pour le fonctionnement d'ensemble du réseau,*
- *dans le sud-est, le seul avantage de l'alternative est la desserte de la zone de Malepère qui peut être assurée par ailleurs dans le cadre du Projet Mobilités 2020, 2025, 2030.*

b) Pour la variante Minimés, s'opposent deux critères, celui de la recherche d'économies financières d'une part, celui de la structuration urbaine du nord métropolitain d'autre part. La pondération entre ces deux critères est du ressort de l'autorité politique mais celle-ci devra prendre en compte dans sa décision le fait que :

- *le maintien du tracé de référence gagnerait en cohérence en réintégrant la station Fondeyre dans le programme ;*
- *la différence de coût est importante (300M€ dont environ 200 M€ immédiats en investissement et 100 M€ étalés dans le temps en exploitation) et pèse de façon significative sur le plan de financement ;*
- *si la correspondance à Minimés paraît trop centrale ou si la suppression de la station Toulouse-Lautrec paraît trop pénalisante, une solution intermédiaire avec correspondance TAE - ligne B à Barrière de Paris est certainement envisageable mais avec une économie moindre.*

Le Conseil scientifique considère que l'étude approfondie de l'alternative centre a permis de mieux étayer les fondements du projet. Si cette analyse ne conduit sur aucune section à remettre en cause le tracé de référence, elle a mis en évidence :

- *l'intérêt de la desserte du secteur de Malepère par un mode structurant (même s'il est différent de TAE : ceinture sud),*
- *l'intérêt de l'amélioration à terme de la desserte du secteur ouest (ceinture ouest),*
- *la nécessité soit d'adapter le tracé dans le secteur de La Vache (tracé plus direct par Minimés ou Barrière de Paris) soit de le confirmer en en tirant toutes les conséquences (rétablissement de la station Fondeyre).*





D.2018.03.28.3.6

**EXTRAIT DU REGISTRE
DES DELIBERATIONS DU SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN
DE L'AGGLOMERATION TOULOUSAINE**

Séance du 28 Mars 2018

3 - TOULOUSE AEROSPACE EXPRESS**3.6 - BILAN DE LA PREMIERE PHASE DU DISPOSITIF D'INFORMATION – PARTICIPATION SUITE AU DEBAT PUBLIC - PERSPECTIVES 2018**

L'an deux mille dix-huit, le vingt-huit mars à Toulouse Métropole, le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Toulousaine, s'est réuni sous la présidence de Monsieur Jean-Michel LATTES, Président du Syndicat Mixte.

	PRESENTS	POUVOIR	ABSENTS EXCUSES
TOULOUSE METROPOLE			
ANDRÉ Gérard	X		
AUJOULAT Michel	X		
BRIAND Sacha	X		
CARNEIRO Grégoire		X (M. Briand)	
CHOLLET François		X (M. Del Borrello)	
DEL BORRELLO Marc	X		
GRASS Francis	X	X (M. André à/c du point 6)	
KELLER Bernard		X (M. Grass jusqu'au point 5.1)	X (à/c du point 6)
LAGLEIZE Jean-Luc		X (M. Aujoulat)	
LATTES Jean-Michel	X		
MARTI Marthe		X (M. Trautmann)	
MOUDENC Jean-Luc		X (M. Lattes)	
TRAUTMANN Pierre	X		
TRAVAL-MICHELET Karine	X	X (M. Bacou à/c du point 10)	
SICOVAL			
AREVALO Henri	X		
LAFON Arnaud	X		
SITPRT			
BACOU Denis	X		
GUYOT Philippe	X		
MURETAIN AGGLO			
ROUCHON Adeline (Participation au vote à/c du point 1.2)	X		
SUAUD Thierry (Participation au vote à/c du point 1.2)	X		

Par délibération D.2017.03.29.3.1, Tisséo Collectivités s'est engagé à poursuivre la dynamique initiée par le Débat Public de 2016 en matière d'information et de participation :

- en demandant la nomination d'un garant ;
- en mettant en place des dispositifs permettant l'information du public et la mobilisation de publics variés pour une contribution à l'amélioration continue du projet.

Sollicitée par le Président de Tisséo Collectivités le 31 mars 2017, la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) a désigné le 5 avril 2017 Jean-Claude RUYSSCHAERT comme garant chargé de veiller à la bonne information et à la participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.

Au printemps 2017, une première phase de « dialogue territorial » a été organisée afin d'informer les acteurs concernés ou impactés par le projet : institutions du territoire, grandes entreprises, porteurs de grands projets urbains, élus concernés par le projet.

A l'issue de ce dialogue territorial, Tisséo Collectivités a approuvé le programme d'opération Toulouse Aerospace Express par délibération D.2017.07.05.1.1.

Tisséo Collectivités a ensuite souhaité mettre en place un dispositif d'information et de participation dont la première phase aurait pour objet d'informer sur le contenu du programme approuvé le 5 juillet 2017 et de recueillir l'avis des associations de quartier et des habitants de l'agglomération sur le thème de l'expérience voyageur.

1. La première phase du dispositif d'information – participation

La première phase du dispositif d'information – participation, qui s'est déroulée entre novembre 2017 et février 2018, était composée de :

- **4 réunions** avec les élus des territoires traversés (Colomiers le 29/11/17, Blagnac le 31/01/18, Toulouse le 7/11/17 et Labège / SICOVAL le 30/11/17), visant à informer sur l'avancement du projet et à présenter le dispositif mis en place.
- **10 ateliers** avec les représentants des associations et les élus des territoires desservis par TAE avec un temps d'échange qui s'est structuré autour de trois échelles géographiques : les abords de la station, la station et la rame.
- **13 stands baptisés « Info'Mobile »**, implantés dans des lieux caractéristiques de l'agglomération (aéroport, gare, zone d'emplois, place de marché, centre commercial, etc.) et permettant de rencontrer un public spécifique : salariés, usagers Tisséo et TER, passagers de l'aéroport et riverains des stations.
- **Une plateforme Internet** de concertation dédiée, permettant d'accéder en continu à l'information sur le projet et de formuler des contributions.

Ces dispositifs complémentaires ont permis d'**informer** largement sur le projet Toulouse Aerospace Express grâce notamment à la **distribution de 1 200 plaquettes Toulouse Aerospace Express**, créées à l'occasion du dispositif, et d'une centaine de plaquettes « Ligne Aéroport Express ».

Ils ont également permis de recueillir le point de vue et les besoins des habitants de l'agglomération par l'intermédiaire des **1 800 contributions formulées lors des ateliers et des 300 questionnaires remplis lors des Info Mobile**.

2. Des contributions nombreuses et variées

Les nombreuses contributions formulées dans le cadre de ce dispositif ont fait l'objet d'analyses qualitatives et quantitatives. Elles ont porté sur des sujets variés : intermodalité, information voyageur, signalétique, accessibilité, confort, sécurité, art et culture, etc.

Ces contributions traduisent les attentes et besoins des futurs usagers de Toulouse Aerospace Express : des cheminements sécurisés pour accéder à pied ou à vélo aux stations, une offre de stationnement adaptée pour les usagers qui combinent vélo ou voiture et métro, une information en temps réel, notamment au sujet des perturbations dans le fonctionnement du réseau, des stations dont l'identité est reliée à celle du quartier desservi, etc.

De plus, les participants ont parfois suggéré la mise en place de solutions innovantes afin de faciliter le quotidien des futurs usagers : une application pour connaître en temps réel la disponibilité de places de stationnement en parc relais, une information en temps réel sur les prochains vols et départs de trains, des « nudges » pour optimiser l'organisation des flux de passagers, des parois de tunnels utilisés comme écran de projection, etc.

L'ensemble des contributions est restitué de manière synthétique dans un bilan joint à cette délibération. Le bilan de cette première phase du dispositif sera remis au garant de la concertation désigné par la CNDP, M. RUYSSCHAERT. D'autre part, il constituera une pièce du dossier de l'enquête publique, qui se déroulera en 2019.

3. Des prescriptions à destination des prestataires en charge de la conception des pôles d'échange, des stations et des rames

Les 1 500 premières contributions, formulées par les participants aux six premiers ateliers du dispositif d'information-participation, qui se sont déroulés en novembre 2017, et par les usagers des transports rencontrés lors des trois premières Info Mobile (Gare Matabiau le 28/11, Aéroport le 4/12 et gare de Colomiers le 5/12), ont été intégrées de manière synthétique dans le programme des pôles d'échanges, approuvé le 13 décembre 2017 par délibération D.2017.12.13.1.1.

Les attentes et besoins exprimés lors du dispositif d'information – participation, retranscrits pour partie dans le programme des pôles d'échanges et intégralement dans le bilan joint à la présente délibération, constitueront des prescriptions que devront respecter les bureaux d'études en charge de la conception des pôles d'échanges, des stations et des rames.

Pour cela, le bilan sera intégré à la charte de l'expérience voyageur, qui sera annexée aux consultations visant à désigner les concepteurs et dont l'objet est de définir l'identité du projet Toulouse Aerospace Express et de garantir la cohérence d'ensemble entre les différentes stations et aménagements.

4. Les perspectives pour 2018

Au-delà de son rôle d'information et de recueil des besoins sur le thème de l'expérience voyageur, cette première phase d'information et de participation a également permis aux associations et aux habitants d'exprimer leur souhait d'être associés à la conception du projet sur d'autres thématiques.

Aussi, une deuxième phase d'information et de participation sera organisée à l'automne 2018. Elle portera sur la localisation des stations et sur l'articulation entre la station et le quartier dans laquelle elle s'inscrit. Elle sera organisée conjointement par Tisséo Collectivités, Toulouse Métropole et le SICOVAL.

Cette démarche s'inscrit pleinement dans l'application des délibérations D.2017.03.29.3.1 et D.2018.02.07.1. définissant respectivement les conditions de poursuite du projet à l'issue du débat public et la prise en compte de la recommandation de la commission d'enquête du Projet Mobilités 2020-2025-2030 concernant la prise en compte des observations et contribution des citoyens sur le tracé définitif et la localisation des stations.

Le Comité Syndical :

- Entendu l'exposé de Monsieur le Président,
- Après en avoir délibéré et à l'unanimité des votants :

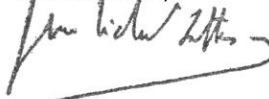
ARTICLE 1 : APPROUVE le bilan joint à la présente délibération.

ARTICLE 2 : AUTORISE le Président à mettre en place une deuxième phase d'information et de participation portant sur la localisation des stations et sur l'articulation entre la station et le quartier.

ARTICLE 3 : DIT que la présente délibération sera transmise à Monsieur le Préfet pour contrôle de légalité.

Ainsi fait et délibéré les jour, mois et an que dessus,
Pour extrait conforme,

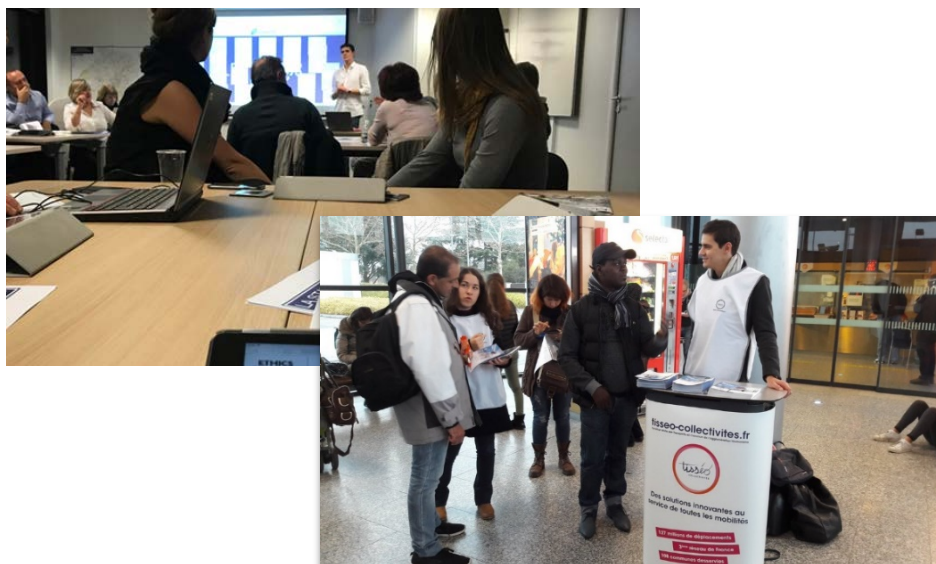
Le Président,



Jean-Michel LATTES

TOULOUSE AEROSPACE EXPRESS 3^{ème} ligne de métro et Ligne Aéroport Express

BILAN DE LA PREMIERE PHASE DU DISPOSITIF D'INFORMATION - PARTICIPATION ET PERSPECTIVES 2018



Comité syndical

Accusé de réception en préfecture
031-25810986-20180404-20180328-3-6D-
DE
Date de téltransmission : 04/04/2018
Date de réception préfecture : 04/04/2018

INTRODUCTION

A la suite du Débat Public de 2016, Tisséo Collectivités s'est engagé à poursuivre la dynamique initiée en matière d'information et de participation.

Au printemps 2017, une première phase de « dialogue territorial » a été organisée afin d'informer les acteurs concernés ou impactés par le projet : institutions du territoire, grandes entreprises, porteurs de grands projets urbains, élus concernés par le projet. A l'issue de ce dialogue territorial, Tisséo Collectivités a approuvé le programme d'opération Toulouse Aerospace Express, le 5 juillet 2017.

Tisséo Collectivités a ensuite souhaité mettre en place un **dispositif d'information et de participation** dont la première phase avait pour objet :

- **d'informer sur le contenu du programme approuvé ;**
- **de recueillir l'avis des associations de quartier et des habitants de l'agglomération sur le thème de l'expérience voyageur.**

La première phase du dispositif d'information – participation s'est déroulée entre novembre 2017 et février 2018.

Elle a permis d'**informer** largement sur le projet Toulouse Aerospace Express grâce notamment à la **distribution de 1 200 plaquettes Toulouse Aerospace Express** et d'une centaine de plaquettes « Ligne Aéroport Express ».

Elle a également permis de recueillir le point de vue et les besoins des habitants de l'agglomération par l'intermédiaire des **1 800 contributions formulées**. Elles ont porté sur des sujets variés : intermodalité, information voyageur, signalétique, accessibilité, confort, sûreté, art et culture, etc.

L'ensemble des contributions est restitué de manière synthétique dans ce bilan, qui sera remis au garant de la concertation d'une part, et qui constituera **une pièce du dossier de l'enquête publique** d'autre part.

Au-delà de son rôle d'information et de recueil des besoins sur le thème de l'expérience voyageur, cette première phase d'information et de participation a également permis aux associations et aux habitants d'exprimer leur souhait d'être associés à la conception du projet sur d'autres thématiques. Aussi, **une deuxième phase d'information et de participation sera organisée à l'automne 2018**. Elle portera sur la **localisation des stations** et sur **l'articulation entre la station et le quartier** dans laquelle elle s'inscrit. Elle sera organisée conjointement par Tisséo Collectivités, Toulouse Métropole et le Sicoval.

SOMMAIRE

INTRODUCTION	2
SOMMAIRE	3
I. UNE NOUVELLE PHASE D'INFORMATION-PARTICIPATION	4
I.1 RAPPEL DU CONTEXTE	4
I.1.1 Un débat public fondateur en termes de participation	5
I.1.2 Un projet qui se poursuit avec les recommandations de la CPDP	6
I.1.3 Une concertation continue en conformité avec les conclusions du débat public	7
I.1.4 Un projet abordé lors de la concertation du Projet Mobilités	10
I.2 LE DISPOSITIF MIS EN PLACE : CONJUGUER INFORMATION GLOBALE ET PARTICIPATION TERRITORIALISEE	11
I.2.1 Le dispositif d'information-participation	11
I.2.2 L'information	13
I.2.3 La participation	15
I.2.4 La restitution envisagée	17
II. LES ENSEIGNEMENTS DU DISPOSITIF D'INFORMATION-PARTICIPATION	18
II.1 L'ACCUEIL DU PROJET	18
II.1.1 Un dispositif accueilli favorablement	18
II.1.2 Des participants satisfaits d'être sollicités sur l'expérience voyageur	19
II.1.3 Des premières réponses apportées sur l'avancement du projet	19
II.2 LA SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS SUR LE THEME DE L'EXPERIENCE VOYAGEUR	24
II.2.1 Intermodalité	25
II.2.2 Information	28
II.2.3 Signalétique	31
II.2.4 Accessibilité	33
II.2.5 Gestion des flux voyageurs	34
II.2.6 Aménagements	36
II.2.7 Confort et accueil	38
II.2.8 Vélo	41
II.2.9 Sûreté	42
II.2.10 Services et commerces	44
II.2.11 Art et culture	47
III. LES SUITES DU DISPOSITIF D'INFORMATION-PARTICIPATION	49
III.1 QUELLE UTILISATION DE CES CONTRIBUTIONS ?	49
III.2 UNE CONCERTATION QUI SE POURSUIT	49

I. UNE NOUVELLE PHASE D'INFORMATION-PARTICIPATION

A la suite de l'approbation du programme du projet Toulouse Aerospace Express, composé de la 3^{ème} ligne de métro et de la Ligne Aéroport Express, les élus de Tisséo Collectivités ont souhaité engager une **nouvelle phase d'information-participation, en parallèle de la poursuite des études.**

L'objet de cette démarche était double :

- **informer sur le projet** Toulouse Aerospace Express, sur la base des éléments approuvés en juillet 2017 ;
- **recueillir les attentes et besoins des futurs usagers sur le thème de l'expérience voyageur**, afin d'alimenter les réflexions sur la conception des pôles d'échanges, des stations et des rames.

Tisséo Collectivités a ainsi mis en œuvre **de novembre 2017 à février 2018** un dispositif d'information et de participation volontaire autour du programme Toulouse Aerospace Express associant l'ensemble des acteurs du territoire : élus, associations de quartier, usagers des transports, habitants, salariés, étudiants, milieux économiques...

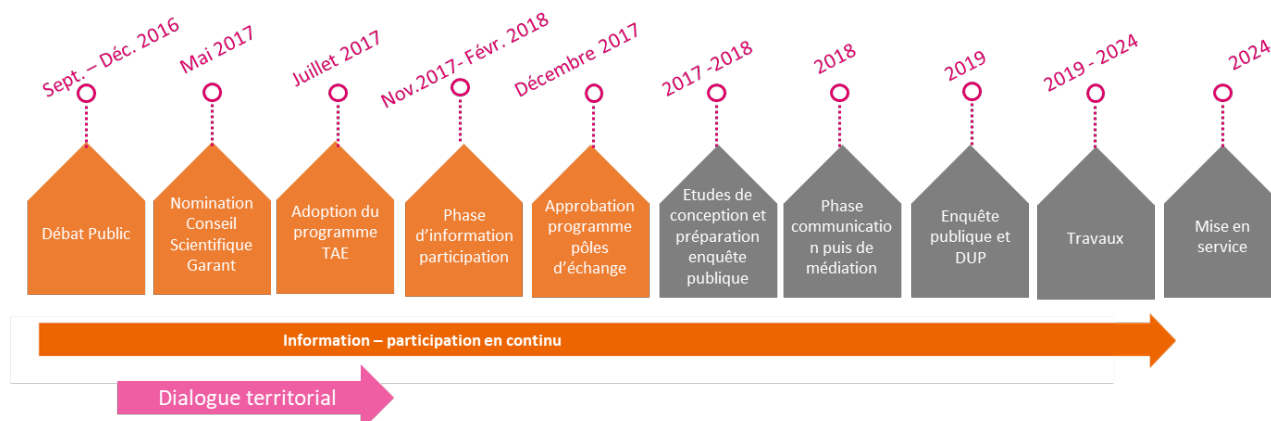
Ces temps de dialogue et de participation citoyenne se sont articulés autour d'un **dispositif événementiel, à la rencontre des habitants, alliant présence physique et digitale**, et permettant la poursuite du débat physique, mis en place pendant le Débat Public. Ils ont également permis de poursuivre le principe de **simultanité des études** initié par Tisséo Collectivités comme méthode de conduite du programme Toulouse Aerospace Express : les études et les contributions sont destinées à se nourrir mutuellement dans un processus d'élaboration progressive.

Les contributions, portant sur les thèmes de l'intermodalité et des déplacements, de l'innovation et de l'expérience voyageurs, serviront à alimenter les réflexions du maître d'ouvrage. Elles permettront également de préciser la configuration des pôles de correspondance, des stations et des rames en vue du dossier d'enquête publique.

I.1 RAPPEL DU CONTEXTE

Depuis les premières études en 2014, le projet Toulouse Aerospace Express a connu **plusieurs étapes importantes** parmi lesquelles :

- la tenue d'un Débat Public entre septembre et décembre 2016 ;
- la désignation par Tisséo Collectivités en mars 2017 d'un Conseil Scientifique composé d'experts en charge de vérifier la pertinence et la complétude des études réalisées ;
- la désignation par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) en avril 2017 d'un garant de la concertation ;
- un dialogue territorial tout au long de l'année 2017 ;
- l'adoption du programme technique en juillet 2017.



I.1.1 Un débat public fondateur en termes de participation

Entre le 12 septembre et le 17 décembre 2016 s'est tenu un **grand Débat Public organisé par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP)**, institution neutre et indépendante. Les rencontres organisées ont eu pour objet de présenter au public le projet Toulouse Aerospace Express, de statuer sur son opportunité et de recueillir les opinions, les besoins et les attentes des citoyens concernant ce projet.

Pendant ces trois mois, de nombreuses rencontres ont été organisées, qu'il s'agisse de réunions publiques, d'ateliers de cartographie ou de débats mobiles directement sur le terrain. Elles ont suscité une implication sans précédent de la population de la grande agglomération toulousaine. En effet, il s'agissait du **premier débat public pour un projet de transport en commun urbain en dehors de l'Ile-de-France**.

Le compte-rendu du Débat Public établi par le président de la Commission Particulière du Débat Public (CPDP) et le bilan établi par le Président de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) ont été rendus publics le 16 février 2017 et sont disponibles sur le [site Internet du Débat Public : metroligne3toulouse.debatpublic.fr](http://metroligne3toulouse.debatpublic.fr).

Les chiffres clés



Ce débat a permis de **confirmer l'opportunité d'un projet** qui répond à un important besoin du territoire en matière d'accueil des nouvelles populations et de capacité de transport. Pour mémoire, une grande majorité des avis **exprimés (72%) pendant le Débat Public a considéré que le projet Toulouse Aerospace Express est la solution prioritaire à réaliser** en termes de transports en commun, au regard des constatations suivantes :

- le métro est jugé par la majorité du public comme efficace sur les déplacements domicile-travail ;
- aucune des stations prévues par le tracé n'a été massivement contestée ;
- la 3ème ligne de métro est perçue majoritairement comme pouvant avoir un impact positif ;
- les 5 interconnexions de la nouvelle ligne avec le réseau TER ont été perçues par beaucoup de contributeurs comme un atout pour l'intermodalité.

1.1.2 Un projet qui se poursuit avec les recommandations de la CPDP

Les recommandations de la Commission Particulière du Débat Public (CPDP)

Au vu des conclusions du Débat Public, Tisséo Collectivités a décidé, lors de son Comité Syndical du **29 mars 2017, de délibérer en faveur de la poursuite du projet** dans ses caractéristiques essentielles présentées au cours du Débat Public.

Les élus ont également décidé de tenir compte des **quatre recommandations formulées par la Commission Particulière du Débat Public (CPDP)** :



Partager le portage politique du projet, le rendre le plus lisible possible.



Bien articuler les concertations à venir.



Prolonger la dynamique de participation.



Libérer les données et étudier les alternatives à travers la mise en place d'un Conseil Scientifique.

Tisséo Collectivités a ainsi acté les dispositions suivantes, afin de pérenniser l'exceptionnelle dynamique de participation autour du projet :

- **mettre en place un Conseil Scientifique** composé d'experts dont la fonction essentielle est de veiller à la complétude et à la pertinence des études et démarches entreprises par Tisséo Collectivités.
- **solliciter la nomination d'un garant auprès de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP)** avec lequel pourront être approfondies

2017 : TROIS DELIBERATIONS FONDATRICES

Délibération du 29 mars 2017

Prise en compte des conclusions du Débat Public, décision de poursuite de la concertation, décision de mettre en place un Conseil Scientifique

Délibération du 24 mai 2017

Mise en place du Conseil Scientifique

Délibération du 5 juillet 2017

Approbation du programme de concertation en préfecture

031-253100986-20180404-20180328-3-6D-DE

Date de télétransmission : 04/04/2018

Date de réception préfecture : 04/04/2018

les modalités d'une concertation continue. Dans cette optique, le président de Tisséo Collectivités, Jean-Michel Lattes, a sollicité la CNDP par courrier en date du 31 mars 2017. La CNDP, réunie en séance le 5 avril 2017, a désigné Jean-Claude Ruyschaert comme garant chargé de veiller à la bonne information et à la participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique. Le rôle de ce garant est de s'assurer de la continuité et de la pertinence de l'information apportée au public et de la participation qui lui est proposée, jusqu'à l'enquête publique.

- **poursuivre l'information et la participation du public** en mettant en place des dispositifs spécifiques.

1.1.3 Une concertation continue en conformité avec les conclusions du débat public

Plusieurs dispositifs ont été mis en place, en concertation avec le garant, afin de proposer une information continue au sujet du projet et de permettre une participation citoyenne. Les représentants de Tisséo-Collectivités ont ainsi rencontré le grand public, les associations, les acteurs institutionnels, les acteurs privés et les élus locaux lors de nombreuses réunions de travail.

LE DIALOGUE TERRITORIAL

A la suite du Débat Public et dans une volonté de maintenir des relations privilégiées avec les acteurs du territoire, Tisséo Collectivités s'est engagé dans une phase de « **dialogue territorial** » ayant pour but d'**informer les acteurs concernés ou impactés par le projet**.

Ce dialogue territorial s'est déroulé en deux phases consécutives (entre janvier et juin 2017, puis entre juin et décembre 2017) et a pris la forme de réunions d'information bilatérales avec :

- les institutions du territoire (Conseil régional Occitanie, Conseil départemental 31...);
- les grandes entreprises ou institutions locales (Airbus, ATB, Stade Toulousain...);
- les porteurs de grands projets urbains (ToulouseEuroSudOuest, Toulouse Aerospace, Enova Labège Toulouse...);
- les élus concernés par le projet (Colomiers, Labège, Blagnac, les maires de quartier de Toulouse...)

Ces réunions ont été fixées à chacune des grandes étapes du projet en présence de Tisséo Collectivités, Tisséo Ingénierie et Toulouse Métropole pour informer les interlocuteurs de l'avancement des études, du tracé, du positionnement envisagé pour les stations ou des aménagements identifiés.

Ces réunions ont également permis de recueillir des expertises d'usage ainsi que les positions des structures rencontrées sur des sujets très territorialisés.

LA MISE EN PLACE D'UN CONSEIL SCIENTIFIQUE

Le 29 mars 2017, le Comité Syndical de Tisséo Collectivités a délibéré sur la mise en place d'un **Conseil Scientifique indépendant composé d'experts** dont la fonction essentielle sera de **veiller à la complétude et à la pertinence des études** et démarches entreprises par Tisséo Collectivités. Sept sujets d'étude ont été définis :

- étude de l'alternative « centre » ;
- étude de l'alternative « étoile ferroviaire » ;
- desserte de l'aéroport et du secteur aéronautique ;

Accusé de réception en préfecture 031-253100986-20180404-20180328-3-6D- DE Date de télétransmission : 04/04/2018 Date de réception préfecture : 04/04/2018
--

- soutenabilité du projet pour les finances locales ;
- montage contractuel et allotissement ;
- évaluation socio-économique et bénéfices économiques du projet ;
- études de trafic et modélisation.

L'ensemble des membres du Conseil Scientifique se réunissent en moyenne une fois par mois afin de faire un point d'avancement des différents axes de leur programme de travail. Cette séance de travail d'une journée est aussi l'occasion pour eux de formaliser des notes d'étapes ou des avis sur les travaux menés. À ce jour, le travail du Conseil Scientifique a permis de préciser certains aspects du projet Toulouse Aerospace Express :

- le projet alternatif proposé par l'AUTATE, proposant une étoile ferroviaire favorisant le train au métro, a été étudié puis écarté, jugé trop coûteux, trop peu attractif et trop long à réaliser.
- trois familles de solutions ont été étudiées pour desservir l'aéroport et la zone d'emploi qui l'entoure. La solution Ligne Aéroport Express a été jugée plus pertinente qu'une desserte en branche (ayant un impact sur le coût et la fréquence) ou qu'une desserte directe via une boucle (augmentant le coût et les temps de parcours et impactant la desserte de l'Ouest toulousain).

Au premier semestre 2018, le Conseil Scientifique rendra également un avis sur l'alternative présentée par le Collectif Citoyen et proposant un tracé « centre-ville » desservant notamment Jeanne d'Arc et le quartier des Amidonniers.

LA CONSTITUTION D'UN « GROUPE MIROIR »

L'expertise des études alternatives a constitué la priorité du programme de travail du Conseil Scientifique, et s'est caractérisée par une concertation étroite avec les porteurs de ces alternatives et un rythme de travail dense (de mai à décembre 2017).

Afin de partager plus largement les résultats de ces études avec les acteurs du Débat Public, le garant a proposé la mise en place du « **groupe miroir** » devant lequel le Conseil Scientifique soumet ses conclusions et recueille les attentes ou remarques des acteurs, ce qui permet d'assurer la transparence des échanges et des travaux. Ce groupe miroir été instauré en application de la délibération du Comité Syndical en date du 24 mai 2017.

Composé des représentants de la société civile, du monde institutionnel, des conseils de développement, des entreprises... le groupe miroir permet de poursuivre la dynamique de participation engagée avec le Débat Public et d'apporter toute assurance quant à l'objectivité et à la qualité des études produites.

COMMUNICATION INSTITUTIONNELLE

Tout au long de l'année 2017, Tisséo Collectivités a mis en place une communication institutionnelle continue pour informer sur l'actualité du projet Toulouse Aerospace Express et sur son tracé.

Communication digitale

Tisséo Collectivités a renforcé sa présence en ligne, notamment à travers son nouveau site internet et une utilisation plus importante des réseaux sociaux.

Le **site internet de Tisséo Collectivités** constitue le vecteur de la communication institutionnelle sur les grands projets en cours et à venir (environ 6 000 à 6 500 visiteurs uniques par mois).



Les réseaux sociaux de Tisséo Collectivités ont également été des canaux privilégiés pour informer autour de Toulouse Aerospace Express. Une **cinquantaine de « posts »** ont été publiés et ont permis de toucher une audience très large et des cibles non usuellement touchées par la communication institutionnelle.

Magazine Mobilités

Quatre numéros de *Mobilités*, le magazine trimestriel de Tisséo Collectivités, ont été publiés en 2017. Edités entre 40 000 et 60 000 exemplaires, ils sont diffusés dans les stations de métro, en dépôt dans les agences Tisséo et dans les mairies du territoire.

Tout au long de l'année 2017, ce magazine a accueilli **dans chacun de ses numéros des informations** relatives au projet Toulouse Aerospace Express, les nouvelles décisions politiques ainsi que l'avancée des études techniques.

Presse et médias

Plusieurs dossiers et communiqués de presse ont été rédigés durant la période post Débat Public afin de relayer l'actualité du projet et la continuité des échanges avec le grand public (mise en place du Conseil Scientifique, lancement du groupe miroir, lancement du dispositif d'information participation continue, desserte de la zone aéronautique, localisation de la station Sept Deniers).

Au total, **9 communiqués ont été diffusés, donnant lieu à plus de 250 articles ou reportages :**

- une cinquantaine de retombées à la parution du compte-rendu et du bilan du débat public et autant annonçant la poursuite du projet ;
- une centaine de retombées suite à l'approbation du programme le 5 juillet 2017 ;
- une dizaine de retombées sur la concertation continue.

Évènementiel

Enfin, Tisséo Collectivités a assuré une **présence régulière à plusieurs évènements** sur le thème de la mobilité. L'objectif, faire connaître aux acteurs du secteur ainsi qu'aux autres territoires, l'ampleur et l'ambition de Toulouse Aerospace Express.

Les équipes ont ainsi participé aux 26^{èmes} Rencontres Nationales du Transports Public, à l'évènement Smart Métro ou encore au salon Futurapolis. Tisséo a également pris l'initiative de rassembler les acteurs privés autour du projet, à l'occasion de **l'Appel à Manifestation d'intérêt (AMI) Innovation**. L'objectif de cet appel était de mettre les entreprises innovantes à contribution et créer un véritable réseau autour du projet de 3^{ème} ligne ainsi que du Projet Mobilités 2020-2025-2030. Au total, 105 entreprises, entreprises, start-ups et institutions ont répondu à l'appel en présentant plus de 210 projets.



Premières rencontres des partenaires innovation de Tisséo Collectivités, juillet 2017

©Tisséo Collectivités

Accusé de réception en préfecture 031-253100986-20180404-20180328-3-6D- DE Date de télétransmission : 04/04/2018 Date de réception préfecture : 04/04/2018
--

COURRIERS ET RELATIONS CITOYENS

À la suite du Débat Public, Tisséo Collectivités a souhaité **volontairement maintenir le dialogue** avec les citoyens et acteurs de l'agglomération en poursuivant le travail de questions-réponses initié par la Commission Nationale du Débat Public à travers un dispositif de relations citoyens continues.

L'objectif de ce dispositif est **d'apporter des réponses précises et argumentées** aux questionnements des riverains, des usagers concernés par le projet mais aussi au grand public.

Une **trentaine de courriers** relatifs au projet Toulouse Aerospace Express ont été reçus entre la fin du Débat Public et fin 2017, à la fois par les services de Tisséo Collectivités, de la Mairie de Toulouse et de Toulouse Métropole. Les réponses ont été rédigées par les services de Tisséo sur les sujets techniques, d'intermodalité ou d'expérience voyageur et par les services de Toulouse Métropole pour les sujets relatifs à l'aménagement avec l'objectif de fournir des éléments de réponses complets et vulgarisés.

I.1.4 Un projet abordé lors de la concertation du Projet Mobilités

La concertation autour du projet Toulouse Aerospace Express s'inscrit également dans une dynamique de participation plus vaste : celle du Projet Mobilités 2020.2025.2030 valant révision du Plan de Déplacements Urbains.

Ce grand projet a lui-même été soumis à la concertation entre le début de l'année 2015 et le milieu de l'année 2017 à travers plusieurs périodes, qui sont également venues enrichir les contributions liées à Toulouse Aerospace Express :

- trois phases de consultation du public entre septembre 2015 et mars 2017 ;
- la consultation des Personnes Publiques Associées (PPA) entre le 4 septembre et le 10 octobre 2017 ;
- l'avis favorable de la commission d'enquête publique sur le projet Mobilités 14 décembre 2017.

I.2 LE DISPOSITIF MIS EN PLACE : CONJUGUER INFORMATION GLOBALE ET PARTICIPATION TERRITORIALISEE

Le dispositif a été conçu pour **répondre à toutes les exigences susceptibles d'être formulées par le garant de la concertation** en matière de portée à connaissance pédagogique et de participation active du public par les moyens physiques et numériques les plus adaptés.

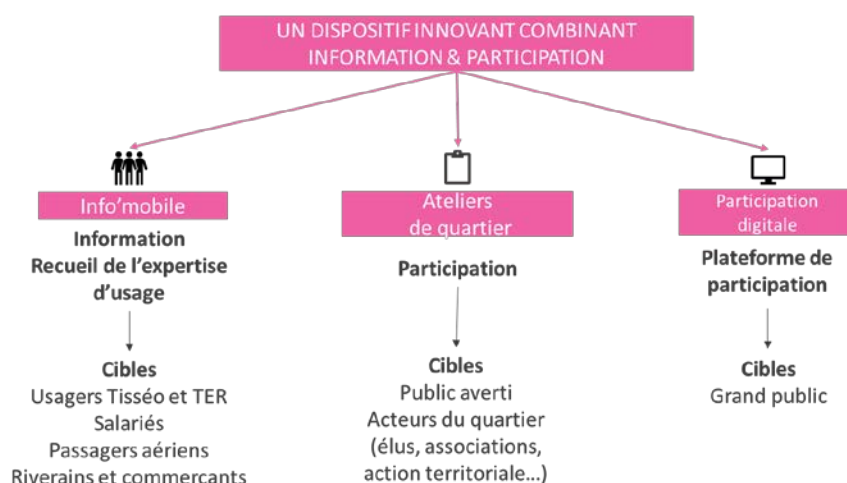
I.2.1 Le dispositif d'information-participation

Un dispositif couvrant l'intégralité du territoire avec des temps forts par quartier ou ville

Le dispositif mis en œuvre entre novembre 2017 et février 2018 se composait de trois parties :

- **10 ateliers de quartier** ont été programmés entre le 14 novembre 2017 et le 31 janvier 2018, à destination des représentants des associations et des élus du territoire. Le déroulé de ces rencontres a été élaboré pour **favoriser un dialogue de proximité, faciliter l'appropriation** des enjeux à l'échelle du quartier et stimuler les contributions dans un esprit constructif.
- **13 Info'Mobile** ont été déployées entre fin novembre et début février 2018 à destination des salariés, des usagers Tisséo (notamment tram T2) et TER, des passagers empruntant l'aéroport et des riverains des stations. Elles ont permis de **faire s'exprimer les participants dans leur vie quotidienne**.
- **un dispositif dématérialisé** à l'aide d'une plateforme de concertation dédiée, permettant **d'accéder en continu à l'information sur le projet et de formuler des contributions** autour de l'expérience voyageur

Ce dispositif concourt à un double objectif : informer **et faire participer le plus largement possible** sur le territoire mais également recueillir **une expertise d'usage complémentaire**. Les ateliers ont réuni les associations de quartier, les élus et les représentants de l'action territoriale. Les Info'Mobile ont, quant à elles, permis de toucher les usagers Tisséo et TER, les passagers aériens, les salariés et riverains, grâce à des choix de localisations adaptées au sein du territoire. La plateforme de participation était plus particulièrement destinée au grand public, intéressé par le sujet mais ne pouvant être présent lors d'un des temps forts.



1

Ces trois dispositifs s'appuyaient également **sur des outils de communication papier** (plaquette grand public de présentation du projet) **et digitaux** (questionnaire en ligne, réseau de concertation sociale COLidée). Ces derniers ont permis de numériser les contributions et ainsi d'accélérer leur traitement, en vue de l'élaboration de ce bilan qui sera joint au dossier d'enquête publique.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20180404-20180328-3-6D-
DE
Date de télétransmission : 04/04/2018
Date de réception préfecture : 04/04/2018

Cette démarche a également permis à Tisséo Collectivités d'**adapter territorialement l'information et la participation**. Une information globale a été mise en place via le site Internet, à destination de l'ensemble de la population. Ateliers et Info'Mobiles ont été mis en place dans les quartiers toulousains et dans les villes de l'agglomération toulousaine concernées par le projet (Colomiers, Blagnac, Toulouse, Labège) afin de rencontrer à la fois le grand public et un public plus averti.



*Un dispositif au plus proche du territoire.
Répartition des ateliers et Info'Mobile sur le tracé de Toulouse Aerospace Express
©Tisséo Collectivités*

La communication autour du dispositif d'information-participation

En **amont de la phase d'information-participation**, quatre réunions de lancement ont eu lieu avec les élus du territoire afin de les informer des modalités d'information et de participation du public :

- le 7 novembre 2017, lors d'une réunion rassemblant les élus de quartier de Toulouse ;
- le 29 novembre 2017 pour les élus de Colomiers ;
- le 30 novembre 2017 pour les élus du Sicoval ;
- le 31 janvier 2018 pour les élus de Blagnac.

Ces réunions ont été l'occasion de **présenter aux élus et aux représentants de la démocratie locale le dispositif engagé et de l'adapter** si besoin à certaines spécificités locales.

La semaine du lancement du dispositif, un **communiqué de presse** a été rédigé par le service presse de Tisséo Collectivités et envoyé aux médias locaux et régionaux. Il reprenait l'ensemble du dispositif et les modalités de participation, le calendrier des rencontres à venir et la synthèse vulgarisée du projet.

Une page consacrée au dispositif d'information-participation a été mise en ligne sur le site internet de Tisséo Collectivités et relayée via les réseaux sociaux. Des posts spécifiques ont également été rédigés à chacune des Info'Mobile afin d'entretenir la promotion du dispositif.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20180404-20180328-3-6D-
DE
Date de télétransmission : 04/04/2018
Date de réception préfecture : 04/04/2018

I.2.2 L'information



23 temps d'information territorialisée



Plus de 1 000 personnes renseignées



1 350 plaquettes diffusées



Les enjeux de 20 stations vulgarisés en réunion



1 cartographie dynamique

Tout au long de cette phase d'information-participation, Tisséo Collectivités a publié **des supports de communication dédiés à l'information du grand public**. Ces supports ont notamment servi de soutien lors des différents temps de participation.

La plaquette de présentation du projet

A destination du grand public, cette plaquette a servi de **support à l'information lors des Info'Mobile**. Synthétisant le projet, d'un style concis et largement illustré, cette plaquette a eu un rôle prépondérant pour faciliter le contact avec les riverains et le grand public.

Elle **présente de façon vulgarisée le projet** et apporte un complément à l'information transmise lors des Info'Mobile. Elle se compose notamment d'une brève présentation du projet (fondements, objectifs, ambition...), d'un schéma présentant le tracé et les principaux quartiers desservis, et d'une frise chronologique évoquant le calendrier. Enfin, elle **évoque le dispositif d'information et de participation mis en place**.

Elle a été diffusée à **1 200 exemplaires lors des Info'Mobile** (entre novembre 2017 et février 2018) et mise en ligne sur le site internet du projet et de la concertation pour bénéficier au plus grand nombre.



Synthèse de présentation du projet diffusée lors des Info'Mobile

La plaquette Ligne Aéroport Express

Conçue en réponse aux interrogations des cibles économiques et du grand public au sujet de la desserte de l'aéroport, cette plaquette présente la Ligne Aéroport Express et sa complémentarité avec la 3^{ème} ligne de métro.

Au-delà de **ses apports pour les voyageurs aériens**, elle met en exergue ses **apports pour les entreprises et les salariés du pôle aéronautique** du Nord-Ouest de l'agglomération.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20180404-20180328-3-6D-
DE
Date de télétransmission : 04/04/2018
Date de réception préfecture : 04/04/2018

Elle **présente également de manière détaillée le pôle d'échange Jean Maga**, qui permettra une correspondance optimisée entre métro et Ligne Aéroport Express.

Elle a été diffusée à **150 exemplaires**, notamment lors des ateliers de Blagnac, du secteur Nord de Toulouse (Sept Deniers, Ginestous, Lalande), de Colomiers et des Info'Mobile de Colomiers, Blagnac, des sites de l'Aéroport ou Airbus Saint-Martin.



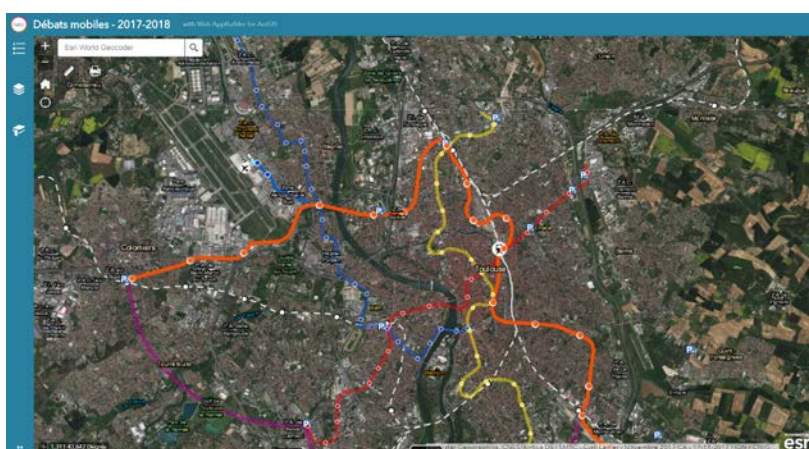
Plaquette de présentation de la nouvelle ligne aéroport express

La cartographie dynamique

Lors des différents ateliers et Info'Mobile, **une carte dynamique consultable sur tablette** a permis de visualiser les itinéraires des projets de la 3^{ème} ligne de métro et de la Ligne Aéroport Express, à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération (correspondance avec les autres réseaux) mais aussi à l'échelle des quartiers traversés (localisation des stations).

Lors des Info'Mobile, cette cartographie a été utilisée pour **évoquer la localisation des stations avec les riverains, localiser leurs habitations ou emplois** par rapport aux zones d'influence des stations ou préciser les itinéraires et déplacements (notamment domicile-travail) des riverains rencontrés.

Elle a également permis de **montrer l'articulation du projet Toulouse Aerospace Express vis-à-vis des autres projets de mobilité portés par Tisséo Collectivités** (réseaux des Linéo, Téléphérique Urbain Sud, Connexion Ligne B, Ceinture Sud...) **à différentes échelles de temps** (horizons 2020 et 2025).



*Carte dynamique utilisée lors des Info'Mobile
© Tisséo Collectivités*

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20180404-20180328-3-6D-
DE
Date de télétransmission : 04/04/2018
Date de réception préfecture : 04/04/2018

I.2.3 La participation

Les ateliers de quartier

Temps de co-construction territorialisés et au nombre de 10, les ateliers furent menés avec les représentants des associations des quartiers concernés par Toulouse Aerospace Express. Ces ateliers avaient pour objet **d'informer sur le projet et de recueillir les besoins des futurs usagers sur le thème de l'expérience voyageur.**

Ces ateliers se sont déroulés en présence des représentants des associations des quartiers, des associations d'usagers des transports en commun, des membres de Comité de Développement (CODEV). **Près de 130 personnes représentant plus de 50 associations y ont été présentes.**

Ces réunions se sont tenues en soirée, afin de permettre au plus grand nombre d'être présent et se sont déroulées en deux temps :

- **un premier temps d'information** sur le projet (calendrier, itinéraire, principales caractéristiques, etc.) et sur les stations qui vont desservir le quartier ou le secteur invité, puis de réponses aux questions ;
- **un second temps de participation** via des petits ateliers sur le thème de l'expérience voyageur en fonction de l'échelle de réflexion : les abords de la station, la station et la rame. A chacune des trois échelles, chaque participant avait la possibilité d'exprimer ses besoins et ses attentes.



*Atelier de quartier du 14 novembre 2017
©Tisséo Collectivités*

Les ateliers ont permis de recueillir près de 1 800 contributions sur le thème de l'expérience voyageur. Elles ont été classées en fonction des trois échelles de participation (les abords, la station, la rame) et selon les thématiques suivantes : **accessibilité ; aménagement ; art et culture ; circulation ; confort et accueil ; information ; intermodalité ; sûreté ; services ; signalétique et vélo.**

Les Info'Mobile

Du 28 novembre 2017 au 1^{er} février 2018, les équipes de Tisséo Collectivités, de Tisséo Ingénierie, de Toulouse Métropole et du Sicoval se sont mobilisées **sur 13 lieux stratégiques** tout au long de la 3^{ème} ligne de métro et de la Ligne Aéroport Express pour informer sur le projet et recueillir les avis et propositions des futurs usagers.

Ce dispositif a notamment permis de **se rapprocher d'un public moins averti**, qui ne se rend pas forcément dans les réunions publiques, et qui est moins habitué à prendre la parole devant une assistance.

Le choix des lieux d'implantation a été guidé par plusieurs critères : **des flux importants et garantissant une certaine mixité des publics, des endroits variés, des horaires différents**. Tisséo Collectivités a privilégié les lieux de passages : centres commerciaux, gares, restaurant de salariés ou restaurant universitaire... Ces positionnements variés ont permis d'atteindre **un public plus large**.

Lors de ces Info'Mobile, des plaquettes grand public présentant le projet et le dispositif de concertation ont été distribuées. L'objectif était d'avoir un document pédagogique support à la discussion. En complément, une carte dynamique consultable sur tablette a permis de visualiser les itinéraires des projets de 3^{ème} ligne de métro et de Ligne Aéroport Express, à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération (correspondance avec les autres réseaux) mais aussi à l'échelle des quartiers traversés (localisation des stations).

Le public pouvait également participer sur le thème de l'expérience voyageur, via un questionnaire composé d'une dizaine de questions, qui permettait de transposer les participants dans leurs usages du métro en 2024 et de donner des pistes d'amélioration ou d'innovation.

Au total, Tisséo Collectivités a pu entreprendre, lors de ces Info'Mobile, près de **950 conversations avec les citoyens et recueillir 82 contributions écrites. Plus de 270 personnes ont également renseigné le questionnaire** lors des Info'Mobile, soit en version papier, soit sur tablette.



Info'Mobile en gare de Colomiers

© Tisséo Collectivités

Le déploiement de la plateforme de concertation

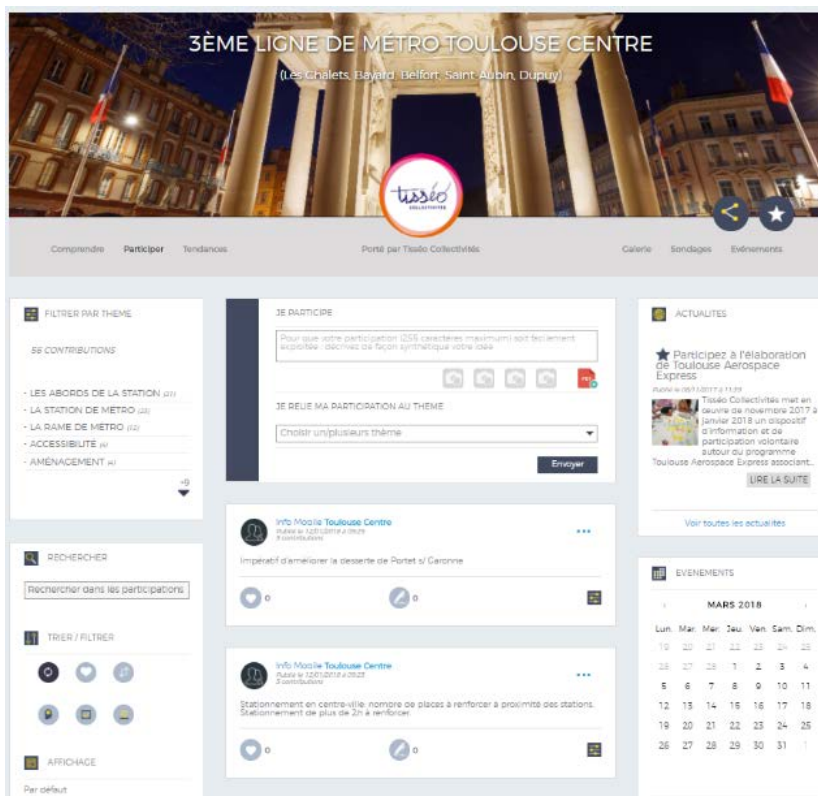
Afin de permettre l'accès à la participation au plus grand nombre, Tisséo Collectivités a mis en place **une plateforme de concertation** (www.colidee.com) qui a permis d'informer le grand public et de le faire participer, à la fois à l'échelle du projet et des quartiers. Y étaient présents :

- le projet (historique, chiffres clés, ambition...);
- le dispositif de concertation via une page « Participez » ;
- les stations à l'échelle du quartier, en mettant en exergue les enjeux de chaque quartier.

Cette plateforme a également permis au grand public de **participer très facilement autour de l'expérience voyageur et de poser ses questions**. Les contributions recueillies lors des différents

Accusé de réception en préfecture 031-253100986-20180404-20180328-3-6D- DE Date de télétransmission : 04/04/2018 Date de réception préfecture : 04/04/2018
--

ateliers et Info'Mobile ont aussi été réinjectées dans la plateforme pour être accessibles au plus grand nombre.



1.2.4 La restitution envisagée

Tisséo Collectivités souhaite informer les participants au dispositif de la manière dont leurs contributions ont été prises en compte.

C'est pourquoi l'ensemble des contributions recueillies à l'occasion de cette phase d'information et participation est compilée dans ce bilan. Il permettra de **restituer les échanges aux élus du territoire, aux associations et au grand public** qui s'intéressent au projet Toulouse Aerospace Express.

Une copie de ce bilan sera également **remise au garant de la concertation**, qui s'assure de la bonne information du public et de la transparence de l'information donnée.

Les propositions du grand public permettront également **d'enrichir le dossier d'enquête publique**.

Les contributions spécifiques sur les sujets tels que l'accessibilité, la sûreté seront **portées à connaissance des services concernés**, pour être intégrées dans les réflexions thématiques à venir.

II. LES ENSEIGNEMENTS DU DISPOSITIF D'INFORMATION-PARTICIPATION

Ce bilan vise à **rapporter le plus fidèlement possible les questions posées**, les avis et suggestions exprimés par le public, ainsi que les réponses apportées par Tisséo Collectivités dans le cadre des ateliers, des Info'Mobile et de la plateforme de concertation.

Cette analyse est fondée sur le **croisement de données quantitatives**, qui fournissent un éclairage notamment sur les thèmes les plus explorés par les participants et des éléments qualitatifs territorialisés, qui permettent d'entrer dans le détail de chaque thème par quartier rencontré.

II.1 L'ACCUEIL DU PROJET

II.1.1 Un dispositif accueilli favorablement

La démarche d'information-participation volontaire a été **très favorablement accueillie**, que ce soit en atelier ou lors des Info'Mobile. Les participants ont salué cette volonté de Tisséo Collectivités et de ses partenaires d'aller à la rencontre des associations et des territoires.

L'intégralité des questions posées lors des ateliers ou des Info'Mobile a reçu une réponse de Tisséo Collectivités ou de ses partenaires, soit directement à l'oral, soit à l'écrit par mail ou par l'intermédiaire des comptes rendus des ateliers.

Les publics rencontrés ont également apprécié que les ingénieurs, les urbanistes et les chefs de projet se soient rendus disponibles pour participer à chacun des temps de rencontres et qu'ils aient pu répondre directement à leurs questions. A titre d'exemple, plusieurs personnes habitant à proximité de l'emplacement envisagé pour la station Bonnefoy, susceptibles d'être impactées par le projet, et rencontrées lors de l'Info'Mobile, ont pu obtenir des précisions sur le déroulement du projet et sur l'enchaînement des procédures grâce à la présence de plusieurs ingénieurs de Tisséo Ingénierie.

Les riverains ont **également apprécié de pouvoir être informés de l'avancement du projet de manière pédagogique et territorialisée**. Bien que l'approbation du programme en juillet 2017 ait fait l'objet de nombreux articles de presse, le dispositif d'information participation a permis de toucher des habitants peu ou pas informés, en les rencontrant dans leur environnement quotidien.

Les lieux et horaires choisis pour les temps de concertation ont également été appréciés par les participants car ils ont permis au plus grand nombre d'être présents. Les ateliers de quartier étaient en effet programmés en semaine, entre 18h et 20h. Les opérations d'Info'Mobile se sont déroulées dans des lieux spécifiques, aux heures de forte affluence, afin de rencontrer des publics ciblés préalablement : quais du tram à proximité de l'aéroport, restaurant universitaire, restaurant implanté dans une zone d'activité, hall de gare, place de marché...

II.1.2 Des participants satisfaits d'être sollicités sur l'expérience voyageur

Cette démarche d'information-participation a été saluée à plusieurs reprises et la plupart des participants ont exprimé leur **satisfaction d'être sollicités sur le thème de l'expérience voyageur**. Plusieurs associations ont toutefois manifesté leur souhait d'être également consultées sur d'autres thèmes : la localisation de la station et le projet urbain accompagnant l'arrivée de la station dans le quartier.

Tisséo Collectivités a pris note des demandes formulées afin d'en tenir compte dans la conception des phases ultérieures d'information-participation. Le chapitre III précise les prochaines étapes envisagées en matière de concertation du public.

De plus, les avis exprimés au sujet de la localisation des stations ou en matière de développement urbain autour des stations sont retranscrits dans le chapitre suivant (II.1.3).

II.1.3 Des premières réponses apportées sur l'avancement du projet

Si l'expérience voyageur a été la thématique centrale de cette phase d'information-participation, les différents temps menés avec les associations et les habitants ont permis à Tisséo Collectivités de mesurer le niveau de sensibilité et de connaissance du public au projet Toulouse Aerospace Express. Cela a également été l'occasion de **répondre à des questions d'ordre plus général sur l'opportunité, les caractéristiques principales ou l'avancement du projet**, et d'expliquer les changements intervenus depuis la fin du Débat Public.

Un projet dont l'opportunité ne fait plus débat mais qui doit être articulé avec tous les réseaux

L'opportunité du projet n'a pas été une source de questionnements. Ce sujet a été largement discuté lors du Débat Public qui s'est tenu en 2016 et qui a mis en évidence que le projet était plébiscité par la population. Une grande majorité (72%)¹ des avis exprimés pendant le Débat Public a en effet considéré que le projet de 3^{ème} ligne de métro était la solution prioritaire à réaliser en termes de transports en commun. Elle permettra aux salariés de gagner du temps sur leurs trajets quotidiens, et de pérenniser, voire de développer, l'activité des entreprises au sein de l'agglomération.

Plusieurs questions ont été exprimées au sujet de la stratégie de Tisséo Collectivités en matière d'organisation des déplacements et sur la complémentarité entre Toulouse Aerospace Express, les réseaux existants et les autres projets inscrits au « Projet Mobilités 2020-2025-2030 ». La plupart des personnes rencontrées devra utiliser Toulouse Aerospace Express en combinaison avec un autre mode pour relier domicile et travail. Ces personnes ont ainsi manifesté leurs attentes en matière d'articulation de Toulouse Aerospace Express avec les autres lignes de transports en commun mais aussi avec les autres modes (voiture, modes actifs...).

Les caractéristiques du projet

Bien que cette première phase du dispositif d'information – participation portait sur le thème de l'expérience voyageur, elle a également permis d'échanger sur les caractéristiques du projet, tels que définis dans le programme du 5 juillet 2017. Cette phase d'information-participation a ainsi fait émerger **des interrogations portant sur les caractéristiques du projet, en particulier sur le tracé et la localisation des stations**. La profondeur du tunnel, la configuration des viaducs ainsi que l'insertion du site de maintenance et de remisage ont également été interrogées par les participants.

1 Compte-rendu du Débat Public 3^{ème} ligne de métro (février 2017) - metroligne3toulouse.debatpublic

Lors des ateliers, **les représentants des associations de quartier ont demandé au maître d'ouvrage de justifier ses choix en matière de tracé, d'insertion et de localisation des stations.**

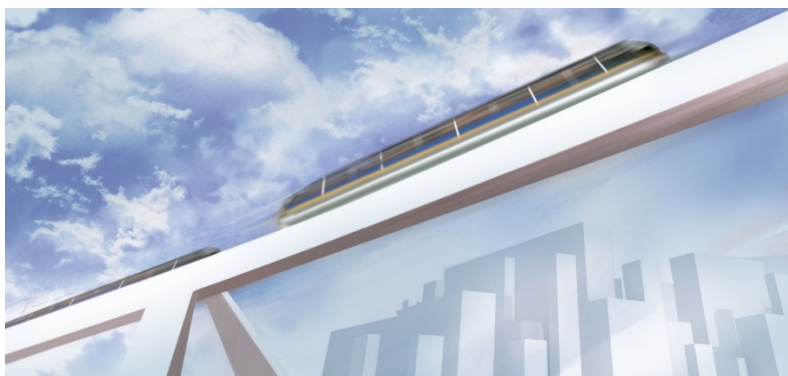
Des modifications visant à améliorer la desserte de certains secteurs ont été proposées :

- des associations du quartier **Sept Deniers** se sont mobilisées pour que la station Sept Deniers soit implantée dans le « cœur de quartier », à proximité de l'esplanade Job ;
- des associations ont suggéré que la station **Fondreyre**, envisagée au moment du Débat Public, soit conservée ;
- des associations du quartier Côte Pavée ont souligné l'intérêt de localiser une station au niveau de l'avenue **Camille Pujol**, ou à défaut d'aménager un cheminement piétonnier entre la station Jean Rieux et l'avenue Camille Pujol.

Lors des différentes Info'Mobile plusieurs riverains ont par ailleurs souhaité savoir si la localisation des stations était définitive. Tisséo Collectivités et Tisséo Ingénierie ont indiqué que plusieurs éléments étaient de nature à modifier la localisation des stations :

- l'avis du Conseil Scientifique, qui supervise actuellement l'étude d'une alternative de tracé proposée lors du Débat Public par une association ;
- les études restant à réaliser afin de préciser la configuration du projet, qui pourraient conduire à identifier des contraintes d'ordre technique ;
- les conclusions de l'enquête publique prévue en 2019.

Des inquiétudes ont été exprimées au sujet des **impacts paysagers et sonores des sections aériennes** de la 3^{ème} ligne de métro. Tisséo Collectivités a indiqué qu'une ligne entièrement souterraine serait bien plus coûteuse et qu'elle ne respecterait pas les exigences financières du projet. D'autre part, les études techniques se poursuivent afin de préciser la configuration des sections aériennes. Ces études s'inscrivent dans une logique d'évitement, de réduction ou de compensation des impacts. L'intégralité des impacts et des mesures compensatoires sera précisé dans le dossier de l'enquête publique, prévue en 2019.



Insertion aérienne – Image non contractuelle © Tisséo Collectivités

Le nombre et l'emplacement des émergences a soulevé plusieurs questions. C'est par exemple le cas Place de l'Ormeau où une partie des associations de quartier a demandé une émergence de chaque côté de la place afin de ne pas avoir à traverser des axes routiers très fréquentés.

Le programme Toulouse Aerospace Express approuvé le 5 juillet 2017 prévoit une émergence unique par station. Une deuxième émergence est prévue « en option » pour certaines stations : Colomiers Gare, Airbus Colomiers et Côte Pavée. Des ajustements peuvent encore être réalisés afin de tenir compte des attentes exprimées à l'occasion du dispositif d'information participation et des conclusions des études techniques qui restent à réaliser.

Des interrogations ont enfin été formulées au sujet de la **possibilité de prolonger la 3^{ème} ligne de métro au-delà de la station Colomiers Gare**. Tisséo Collectivités a indiqué qu'un tel prolongement n'était pas prévu pour le moment, mais que la conception de la ligne serait compatible avec un projet de prolongement.

La localisation des stations

Bien que le projet ait été plébiscité par la grande majorité des participants, plusieurs associations ont contesté la localisation choisie pour certaines stations.

Station Sept Deniers

Le programme du 5 juillet 2017 prévoit d'implanter la station Sept Deniers à proximité du stade Ernest-Wallon. Le Comité de quartier des Sept Deniers et le Collectif Job défendent l'idée d'une station « cœur de quartier », à proximité de l'esplanade Job. Cette divergence portant sur la localisation de la station a engendré une forte mobilisation, initiée par le Comité de Quartier, avec l'organisation :

- d'une réunion publique d'information le 13 décembre 2017, qui a rassemblé environ 200 personnes ;
- d'une conférence de presse le 15 janvier 2018 ;
- de plusieurs temps d'échanges avec la population du quartier, les jours de marché hebdomadaire ;
- d'une pétition en ligne et papier, signée à 1 600 exemplaires (au 1^{er} mars 2018).

Tisséo Collectivités a organisé plusieurs rencontres d'information et d'échange avec le Comité de Quartier des Sept Deniers et le Collectif Job pour répondre à leurs interrogations et expliciter les enjeux de la localisation de la station :

- une rencontre avec les associations du bureau de quartier, en présence du Maire de quartier, en septembre 2017 ;
- un atelier regroupant les associations du bureau de quartier concernées par le projet, le 23 novembre 2017, dans le cadre de son dispositif d'information-participation ;
- une rencontre bilatérale, le 5 décembre 2017 afin d'écouter les points de vue et arguments du Comité de Quartier des Sept Deniers et du Collectif Job.

A la suite de ces différents temps d'échanges, Tisséo Collectivités a indiqué qu'il continuait d'explorer toutes les solutions qui permettraient d'optimiser la localisation de cette station, en adéquation avec les besoins actuels et futurs du quartier et des territoires adjacents, ainsi que l'optimisation globale du projet tout en privilégiant un dialogue constructif avec les associations.

Station Fondeyre

La station Fondeyre, envisagée au moment du Débat Public, n'a pas été conservée dans le programme du 5 juillet 2017. Lors de l'atelier de quartier Minimes / Barrière-de-Paris / Ponts-Jumeaux, qui s'est déroulé le 30 novembre 2017, une partie des associations ont réclamé le maintien de cette station car elle permettrait, selon eux :

- d'optimiser la desserte du nord de l'agglomération ;
- de répartir les flux de rabattement des automobilistes entre deux stations au lieu de créer de la congestion sur les voies d'accès au pôle de La Vache ;
- de faire face à l'évolution démographique, le secteur de Fondeyre constituant actuellement une réserve foncière importante ;
- d'anticiper la fermeture, à longue échéance, de la Société de Traitement Chimique des Métaux (STCM), et sa reconversion en zone d'habitat ou d'activité.

Localisation station Jean Rieux / station Camille Pujol

Le quartier Bonhoure / Guilheméry / Château de l'Hers / Limayrac / Côte Pavée sera desservi par les stations F. Verdier, Jean Rieux et Côte Pavée.

Lors de l'atelier de quartier du 27 novembre 2017, l'Association des quartiers Bonhoure, Guilheméry et Moscou (ABGM) a souhaité qu'une station soit positionnée au niveau de l'avenue Camille Pujol ou à défaut, que les cheminements piétonniers et le réseau de bus soient adaptés, afin de garantir un accès facile aux autres stations pour les habitants du quartier qui ne seraient pas directement desservis.

Tisséo Collectivités prend note des remarques des associations et continuera de privilégier le dialogue avec elles dans l'intérêt global du projet. A ce titre, un nouveau temps d'échanges sera organisé au second semestre 2018 dans le cadre de la 2ème phase d'information-participation.

Le calendrier

Des questions ont été posées sur le calendrier du projet, ce qui traduit le souhait d'une réalisation rapide. Certains participants ont remis en question le calendrier du projet, difficilement tenable selon eux. D'autres ont demandé si la réalisation du projet serait phasée dans le temps.

Tisséo Collectivités a indiqué qu'il ne comptait pas phaser le projet au vu des objectifs du Projet Mobilités, ce qui signifie une mise en service de l'intégralité de la ligne à l'horizon du projet.

Les coûts d'investissement et le financement

Les participants ont souhaité connaître la différence de coût entre les sections aériennes et les sections souterraines ainsi que le coût d'aménagement des stations.

Des interrogations ont également émergé sur les conséquences de cet investissement sur la fiscalité locale. Tisséo Collectivités a précisé que le financement du projet Toulouse Aerospace Express est aujourd'hui sécurisé, notamment grâce à la maîtrise des dépenses et des recettes financières de Tisséo Collectivités, au « versement transport » (contribution due par les employeurs privés ou publics du territoire) et à l'apport de partenaires majeurs tels que l'Union Européenne, l'État, la Région Occitanie, le Conseil Départemental de la Haute-Garonne, ainsi que les collectivités membres de Tisséo Collectivités : Toulouse Métropole, le Sicoval, le Muretain Agglo, SITPRT.

Lors de l'atelier organisé à Blagnac, le coût de la Ligne Aéroport Express, reliant la 3^{ème} ligne de métro et l'aéroport, a fait l'objet de nombreux commentaires. L'analyse comparative, présentée par Tisséo Collectivités et Tisséo Ingénierie, a permis de mieux expliquer le choix des élus pour améliorer la desserte de la zone aéroportuaire. La solution finalement retenue est plus intéressante car elle permet de minimiser les coûts d'investissement tout en permettant d'améliorer la desserte de la partie sud de la zone aéroportuaire et de valoriser les infrastructures déjà existantes. Le Conseil Scientifique considère la solution retenue comme « *un choix étayé et porteur d'avenir* ».

La phase travaux

Les associations et les habitants des quartiers traversés par Toulouse Aerospace Express ont souhaité obtenir des précisions sur la durée des travaux et sur les impacts du projet, notamment en matière de circulation.

Le dispositif mis en place a permis d'apporter des réponses sur le calendrier des travaux, qui à ce stade du projet sont programmés entre fin 2019 et 2024. Ces travaux auront incontestablement un

impact sur les habitudes d'une partie des habitants de l'agglomération et des commerçants riverains des stations.

Néanmoins, les impacts vont être étudiés en parallèle des études techniques qui permettront d'affiner la configuration du projet. Cette simultanéité permettra d'inscrire le projet dans une séquence « Eviter – Réduire – Compenser ». La maîtrise d'ouvrage affinera la configuration du projet de manière à éviter au maximum les impacts et à réduire les impacts qui ne peuvent pas être évités. En outre, des mesures compensatoires seront mises en place.

Les impacts des travaux ainsi que les mesures compensatoires seront précisés dans l'étude d'impact qui constitue une des pièces du dossier d'enquête publique. Cette dernière étant prévue en 2019.

D'autre part, lors de la phase de travaux, Tisséo Ingénierie mettra en place un dispositif visant à informer sur le chantier et ses impacts.

Les impacts fonciers

Des interrogations ont été exprimées sur l'impact du projet Toulouse Aerospace Express sur le foncier bâti ou non bâti.

A titre d'exemple, les associations du quartier Sept Deniers ont souhaité connaître le devenir de l'espace vert situé à proximité de la station.

D'autre part, lors de l'Info'Mobile du Faubourg Bonnefoy, plusieurs riverains se sont présentés pour obtenir des informations sur le positionnement exact de la station et les potentiels impacts sur leurs habitations. Ces riverains ont souhaité des précisions sur le dispositif foncier mis en place sur ce secteur. Ce dispositif s'intégrera dans un processus d'information très amont qui sera mis en place pour informer les riverains sur des sujets spécifiques tels le foncier, la réalisation des sondages, la reconnaissance des réseaux et les investigations techniques....

Tisséo Ingénierie et Tisséo Collectivités ont également pris note du souhait des associations de préserver au maximum l'espace public que constitue la place, notamment pour accueillir le marché et les autres animations du quartier.

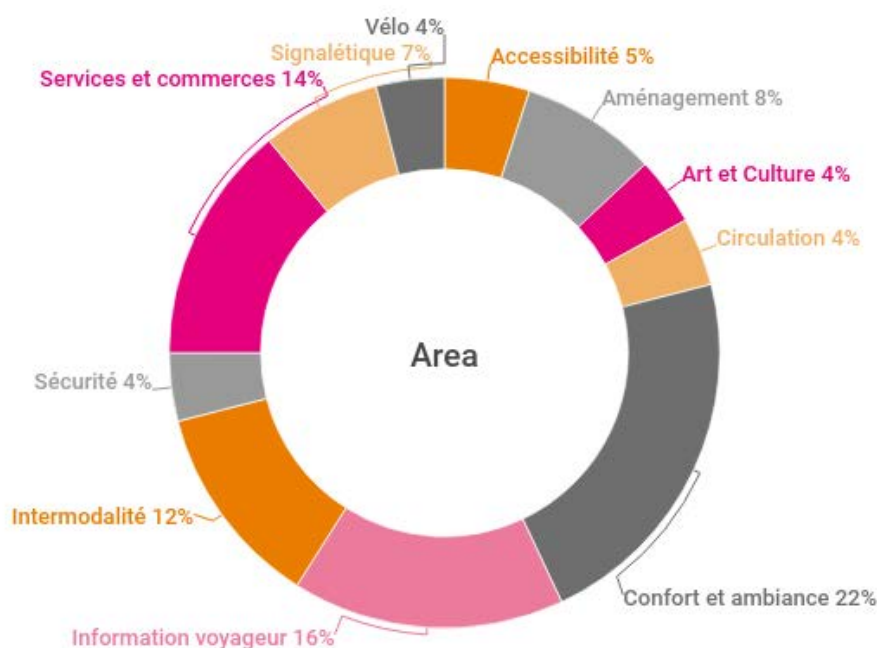
Quelques participants se sont inquiétés de la possible dévaluation de la valeur de leur propriété, riveraine de la future ligne. Néanmoins, la plupart des riverains du quartier se sont interrogés sur la potentielle augmentation de la valeur du foncier dans leur secteur, notamment pour les quartiers qui ne bénéficiaient pas avant d'une desserte métro (L'Ormeau, Côte Pavée, Bonnefoy, etc.).

Cette première phase d'information-participation a ainsi permis de tester l'accueil du projet par les participants et de repérer les interrogations sur le tracé et les stations et les différentes thématiques à prendre en compte dans la 2^{ème} phase d'information-participation.

II.2 LA SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS SUR LE THÈME DE L'EXPIÉRIENCE VOYAGEUR

Afin de concevoir un projet au plus proche du voyageur, Tisséo Collectivités a souhaité interroger les participants du dispositif d'Information Participation sur leurs besoins en matière d'usage du métro, à trois échelles clés du parcours usager (abords de la station, station et rame).

Au global, près de 1 800 contributions ont été formulées par les participants. Ces contributions peuvent être classées selon les différents thèmes relatifs à l'expérience voyageur : information voyageur, commerces et services, signalétique, sûreté, confort...



*Répartition des thématiques relatives à l'expérience voyageur.
© Tisséo Collectivités*

Les trois principales questions soulevées sont celles du confort et de l'ambiance, de l'information voyageur et de l'intermodalité. Cette dernière thématique a en réalité été plus largement discutée, car il s'agit d'une thématique transverse.

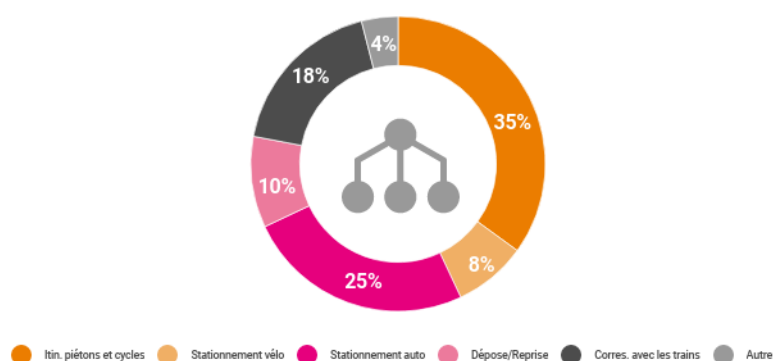
Le présent chapitre propose une restitution synthétique des contributions pour chacun des thèmes.

II.2.1 Intermodalité

L'intermodalité est une thématique prépondérante de l'expérience voyageur et occupe une place transverse. Qu'il s'agisse d'information, de signalétique, de circulation ou d'accessibilité, beaucoup des solutions abordées sont au service d'une plus grande intermodalité et dans l'objectif d'un maillage plus fin du territoire. Dans cette perspective, les enjeux saillants en rapport avec l'intermodalité sont évoqués au travers des thématiques suivantes.

Néanmoins, il paraît important de mettre en exergue les contributions liées à l'usage de la voiture, qui représentent près de la moitié des contributions liées à l'intermodalité. Les contributions relatives au vélo feront l'objet d'une thématique spécifique.

Comment améliorer l'accès aux stations de métro ?



*Priorités d'actions pour améliorer l'accès aux stations.
© Tisséo Collectivités*

Pour améliorer l'accès aux stations, un tiers des participants sollicitent une amélioration des cheminements piétons et cycles. L'amélioration du stationnement voiture est également demandée, notamment dans les quartiers éloignés du centre de Toulouse, où le métro n'est pas encore implanté.

Faciliter les déplacements combinant voiture et métro

Plusieurs contributions ont rapporté la nécessité de conserver voire de renforcer le nombre de places de stationnement à proximité des stations de métro, afin de favoriser l'intermodalité. Ces demandes ont été notamment exprimées dans les quartiers où le métro n'est pas encore présent (Quartier Bonnefoy, Jean Rieux ou en extrémité de ligne).

Le public a demandé des précisions sur les emplacements et les capacités des quatre parkings relais prévus le long du tracé (Colomiers Gare, Sept Deniers, La Vache, Labège La Cadène). Si les choix de localisation de ces parkings-relais ont été bien compris, la question de la capacité a été abordée en particulier lors des ateliers et Info'Mobile à La Vache et à Colomiers, stations au contact desquelles un P+R est prévu.

Les représentants du quartier La Vache ont indiqué que le parking relais existant est déjà saturé et qu'il conviendrait d'ajuster sa capacité.

Le Comité de Quartier des Sept Deniers a remis en question le besoin d'un parc relais au contact de la station Sept Deniers.

A Colomiers, les associations se sont inquiétées de l'augmentation des flux automobiles que pourrait générer l'implantation d'un P+R de grande capacité à proximité de la station Colomiers Gare. Ils craignent notamment un accroissement de la congestion et des nuisances liées à l'usage de l'automobile. Ils redoutent par ailleurs la saturation rapide du parking-relais et ont demandé la création d'un second parking-relais au contact de la station Airbus Colomiers Ramassiers, qui permettrait notamment un rabattement des automobilistes venant de Tournefeuille.

Lors de la présentation du projet à Blagnac, l'opportunité d'implanter un parking relais au contact du pôle d'échange Jean Maga a également été interrogée.

Au-delà des stationnements, de nombreux participants attendent que les lignes de bus existantes soient réorganisées pour permettre de rejoindre facilement les stations de la 3^{ème} ligne de métro.

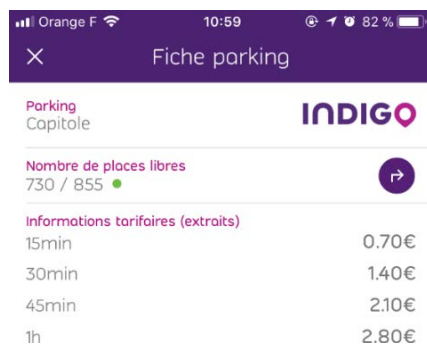
En complément des quatre parkings relais, Tisséo Collectivités prévoit la création de plusieurs espaces de dépose / reprise à proximité des stations Toulouse Aerospace Express, afin de faciliter les déplacements combinant voiture et transports en commun. Cette offre est plébiscitée, en particulier pour favoriser l'intermodalité tout en garantissant une fluidité de la circulation aux abords des stations.

La question des aires de covoiturage n'a été que peu abordée. Si les participants trouvent que des aires de stationnement temporaire pour le covoiturage sont utiles, ils mettent en garde sur le stationnement ventouse que de telles aires pourraient encourager.

D'autre part, l'adaptation des règles d'usage des parkings relais aux besoins des personnes vivant dans le cœur de l'agglomération et travaillant en périphérie a été suggérée. Cela impliquerait de permettre à ces usagers, qui souhaitent combiner métro et voiture, de stationner leur véhicule la nuit dans les parc-relais, afin qu'ils puissent le récupérer le matin pour aller travailler, après avoir utilisé le métro.

Informer en temps réel sur les disponibilités des places de stationnement

Au-delà des capacités de stationnement, la population rencontrée a également souhaité pouvoir bénéficier d'information au sujet de la disponibilité des places de stationnement dans les parkings relais. En effet, informer en temps réel les usagers du métro qui utilisent leur voiture de la disponibilité de place en P+R permettrait d'éviter une circulation routière inutile en cas de saturation. Cette information inciterait également les automobilistes à se rabattre vers la 3^{ème} ligne de métro.



The screenshot shows a mobile application interface for 'Parking Capitole' on the 'INDIGO' platform. The status bar at the top indicates 'Orange F', signal strength, Wi-Fi, time '10:59', and battery level '82%'. The app title is 'Fiche parking'. Below the title, it shows 'Parking Capitole' and the 'INDIGO' logo. A key feature is 'Nombre de places libres' (Number of free spaces) shown as '730 / 855' with a green dot and a right arrow icon. Underneath, there is a section for 'Informations tarifaires (extraits)' (Tariff information (extracts)) with a table of rates:

15min	0.70€
30min	1.40€
45min	2.10€
1h	2.80€

Exemple d'application d'information parking (disponibilité de place, prix du stationnement...)

©Droits réservés

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20180404-20180328-3-6D-
DE
Date de télétransmission : 04/04/2018
Date de réception préfecture : 04/04/2018

Outre l'intermodalité avec la voiture, la complémentarité avec les autres modes de transports a également été évoquée : avion, train, bus, cycles et piétons font également partie des connexions à établir avec Toulouse Aerospace Express.

Favoriser l'intermodalité avec le train

Cinq gares seront connectées avec des stations de Toulouse Aerospace Express (Labège La Cadène Gare, Montaudran Gare, La Vache Gare, Marengo et Colomiers Gare) dans le but d'améliorer les possibilités de déplacement entre la périphérie et le centre de l'agglomération.

Cette thématique d'intermodalité ferroviaire n'a donné lieu qu'à peu de contributions, ce qui peut notamment s'expliquer par le faible nombre d'usagers actuels de ces gares, du fait de l'offre TER actuelle et de l'absence d'intermodalité avec une offre métro.

Elle a cependant fait ressortir que des aménagements spécifiques devront être mis en place afin de permettre une connexion la plus optimale possible entre le métro et le train tant au niveau de la signalétique, de l'information fournie que des distances de correspondance.



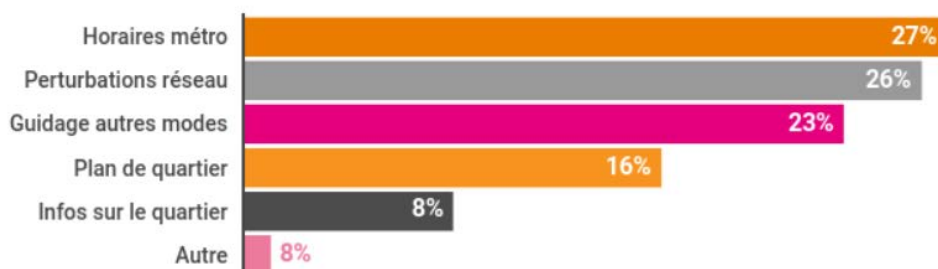
*Cinq connexions ferroviaires pour renforcer l'intermodalité
© Tisséo Collectivités*

II.2.2 Information

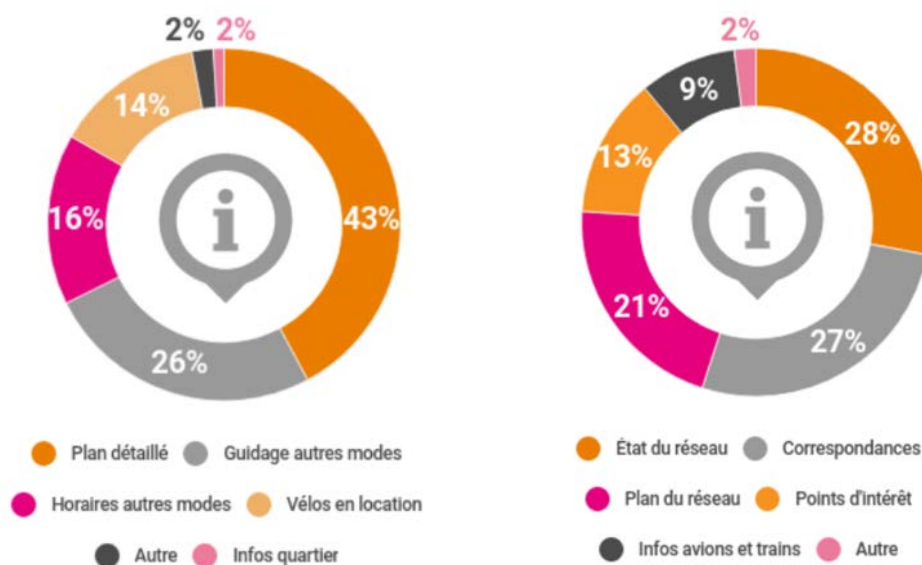
L'information est un sujet prépondérant dans la notion d'expérience voyageur car elle permet notamment d'optimiser le service offert aux voyageurs. Pour les personnes interrogées, cette information doit poursuivre trois objectifs :

- faciliter le repérage dans l'espace ;
- simplifier les correspondances entre le métro et les autres moyens de transport ;
- donner une information individualisée et en temps réel.

Les graphiques ci-après présentent les types d'information sollicitées par les participants aux abords de la station, dans la station et dans la rame.



LES ABORDS



LA STATION

LA RAME

*Nature de l'information voyageur plébiscitée à l'échelle des abords, de la station et de la rame
©Tissé Collectiveités*

On note que les informations sur les correspondances et perturbations de réseau sont davantage sollicitées à l'échelle des abords et de la rame tandis que les informations liées à l'orientation davantage aux abords et dans la station (données tirées des questionnaires administrés lors des Info'Mobile et remplis par les internautes sur le site de Tisséo Collectiveités).

Favoriser l'utilisation des autres modes de transport

La première attente des participants concernant l'information est celle liée aux correspondances vers les autres modes. Elle rejoint la thématique de l'intermodalité. En effet, les populations rencontrées souhaitent avoir accès à une information optimisée vers les autres moyens de transport :

- les correspondances possibles à chaque station ;
- les horaires de passage des lignes en correspondances : train, métro, tram, Linéo, bus ;
- la disponibilité des autres modes : nombre de vélos en libre-service, nombre de places de stationnement voiture disponibles ;
- une information sur les vols de l'Aéroport Toulouse-Blagnac, en particulier en station Jean Maga, ou sur les trains en gares.

Les échanges ont fait ressortir une volonté importante des voyageurs de pouvoir visualiser la 3^{ème} ligne de métro et la Ligne Aéroport Express au sein du réseau existant et leur articulation au sein du réseau structurant. Pour les usagers, c'est cette vision d'ensemble sur les solutions de transports complémentaires qui encouragera le report des pratiques de déplacement vers les transports en commun.

Au-delà de l'information sur les correspondances, de nombreux participants attendent que les lignes de bus existantes soient réorganisées pour permettre de rejoindre les stations les plus proches.

Proposer une information en temps réel sur l'intégralité du réseau

Lors des Info'Mobile, plusieurs usagers interrogés ont fait part de la dimension parfois « aléatoire » de l'utilisation des transports en commun. Le deuxième enjeu relatif à l'information est de pouvoir offrir aux usagers une information en temps réel, et ce dès les abords de la station, afin de connaître à tout moment et sans effort les éventuelles perturbations de lignes, les déviations ou les retards. Ce type d'information permettrait aux usagers d'adapter facilement leur itinéraire.

Pour demain, les participants ont imaginé une information dynamique depuis la surface, dans les stations et même dans les rames de la 3^{ème} ligne, qui leur permettrait de pouvoir adapter leur trajet ou leur temps de correspondance grâce :

- aux horaires des prochains passages des rames de métro à la fois aux abords direct de la station et dans la station ;
- à la connaissance des horaires des correspondances, et ce dès la rame ;
- aux perturbations annoncées avant l'entrée en station et dans la rame, avec la durée estimée de la perturbation et les lignes ou modes de transports alternatifs disponibles à proximité de la station.

D'autre part, les participants à l'Info'Mobile de Colomiers ont suggéré la mise en place d'un comparateur en temps réel des temps de trajet transports en commun/voiture, pour inciter les automobilistes à l'usage des transports en commun.

Permettre une adaptation des itinéraires individuels

Un des enjeux importants en matière d'information ne concerne pas le réseau de transport mais le territoire. Beaucoup de personnes rencontrées ont exprimé la volonté d'avoir accès à une information portant sur les quartiers traversés par la 3^{ème} ligne et la Ligne Aéroport Express : un plan de quartier permettant de s'orienter, la localisation des équipements et des points d'intérêts situés à proximité de la station mais aussi des précisions sur l'histoire du quartier.

Cette demande concerne deux types d'information :

- Une information pratique : plan détaillé du quartier pour pouvoir se repérer depuis la station, information sur équipements et services à proximité de la station.
- Une information culturelle : points d'intérêts, programmation culturelle dans le quartier, information historique et patrimoniale.

Cette demande illustre le souhait de voir le projet Toulouse Aerospace Express totalement intégré à son territoire. Elle met également en exergue le besoin d'une information géolocalisée à l'échelle de la ligne avec une information spécifique par station.

L'expérience voyageur est ainsi imaginée comme globale et connectée. Elle repose notamment sur la création de nouvelles applications à destination des usagers et permettraient de fournir une information à la fois personnalisée et géolocalisée.

Un refus unanime de surinformation et d'information à caractère commercial

Pour l'intégralité des usagers, l'information donnée à l'échelle du métro doit avoir une vocation pratique et non commerciale. Lors des ateliers, les participants se sont prononcés pour que l'information commerciale soit réduite ou a minima qu'elle ne soit pas augmentée dans les années futures.

De même, s'ils plébiscitent, à l'échelle de la rame, de l'information concrète comme la météo, les usagers se sont prononcés contre un service de présentation des actualités en temps réel.

II.2.3 Signalétique

Signalétique et information sont intimement articulées et parfois même confondues. Le transport du voyageur nécessite un repérage simple à travers les différents espaces, de la ville jusque dans la rame. La signalétique est l'élément qui permet ce repérage, en complément de la configuration du lieu, et qui offre au voyageur orientation et confort.

Une signalétique disponible dès les abords de la station

Beaucoup d'avis ont mis en évidence un manque de signalétique aux abords de la station et souhaitent une signalétique continue depuis les abords de la station jusque dans la rame. Selon les participants, la signalétique aux abords de la station doit être installée dans un périmètre adapté, afin de faciliter le lien entre le quartier et la station.

Celle-ci doit faciliter l'accès à la station et la diffusion dans le quartier depuis la station. Elle pourrait prendre des formes différentes : marquage au sol, signalétique verticale traditionnelle, implantation d'un totem visible de loin à proximité de l'émergence, cheminement type « fil rouge » Elle doit s'appuyer sur des indicateurs de distance et de temps de parcours à vélo et à pied afin de favoriser l'intermodalité vers les modes actifs.

A l'intérieur de la station, deux types de signalétique ont été sollicités :

- une signalétique d'orientation, qui doit permettre à l'usager de connaître sa position et de s'orienter (plan de quartier, plan de la station, indication des étages ...) ;
- une signalétique de direction pour guider les usagers, les diriger à l'intérieur de la station, entre la rame et vers les émergences (correspondance, signalétique vers les quais, signalétique d'entrée et de sortie de la rame...).

Il conviendra également, pour des raisons réglementaires ou pratiques, de compléter ces deux types de signalétique par une signalétique d'identification (local technique, bouton d'urgence, défibrillateur...).

Une signalétique lisible, claire, simple et hiérarchisée

Si les participants plébiscitent quantitativement davantage de signalétique, à la fois aux abords et dans la station, ils ne souhaitent pas pour autant une démultiplication à l'extrême de cette signalétique. Pour être à la fois universelle et performante, cette signalétique doit être brève et cohérente. Des suggestions ont été formulées pour l'amélioration de la signalétique existante et pour offrir une meilleure orientation au grand public :

- augmenter la taille des polices de signalétique pour que la signalétique puisse être visible de loin ;
- établir un code couleur contrasté par ligne ;
- établir des contrastes de couleur entre les lettres, le fond du panneau et la couleur des murs adjacents ;
- doubler certaines informations en utilisant des pictogrammes (exemple : sanitaires, téléphones, escaliers...) afin de faciliter la compréhension immédiate ;
- éclairer la signalétique pour l'identifier rapidement ;
- positionner la signalétique dans les zones stratégiques et éviter de positionner un trop grand nombre de panneaux au même endroit.

Une signalétique universellement accessible

Les éléments d'information et de signalisation doivent être universels, visibles et lisibles par tous les usagers. Des aménagements sont ainsi à penser pour garantir la mobilité de tous : personnes en situation de handicap (quelques soit la typologie du handicap : moteur, auditif, visuel ou cognitif), publics fragilisés, touristes étrangers

La thématique de l'accessibilité a été intégrée au dispositif d'information et de participation, ce qui a permis de recueillir des suggestions et des solutions innovantes pour favoriser l'autonomie des publics handicapés :

- signalétique audio, à l'aide de balises ;
- signalétique tactile, avec des plans de station thermo-moulés permettant une représentation spatiale de la station, bandes tactiles au sol, revêtements de sol thermo-moulés ;
- signalétique visuelle simplifiée à l'aide de pictogrammes universels, bornes interactives facilitant le repérage dans la station et au sein du pôle d'échange.



*Mon métro d'image en image, une initiative Tisséo pour l'accessibilité
© Tisséo Collectivités*

Les outils numériques sont perçus par les participants comme supports facilitateurs à l'accessibilité : réalité virtuelle et augmentée, application de jalonnement de type 3D, balises sonores automatiques grâce à géolocalisation.

Dans les stations du centre-ville et à Jean Maga, les participants ont souhaité que la signalétique puisse être doublée *a minima* en anglais pour faciliter le repérage pour les touristes. La signalétique anglophone a été davantage sollicitée qu'une signalétique en occitan.

II.2.4 Accessibilité

L'accessibilité est un sujet au cœur des préoccupations de Tisséo Collectivités qui souhaite permettre l'accès de son réseau de transports en commun à tous.

Améliorer le parcours des personnes à mobilité réduite

De très nombreux retours ont été faits sur les améliorations qui pourraient être apportées aux ascenseurs. Pour les participants, toutes les stations devraient être équipées de plusieurs ascenseurs, suffisamment larges et capacitaires. Ces ascenseurs devront être sonorisés et équipés de boutons en relief, avec inscriptions en braille. L'accent a également été mis sur le nécessaire entretien (fonctionnement et propreté) inhérent à ce type de matériel.

Le sujet de l'accompagnement humain des personnes en situation de handicap a également été évoqué. S'il semble primordial pour tous que les personnes puissent se déplacer en autonomie dans les transports en commun, il a été demandé de veiller à ce que les agents à l'intérieur des stations soient formés à l'accompagnement des personnes handicapées, en plus de leurs missions de médiation ou de sécurité.

Revoir l'aménagement intérieur des rames

Plusieurs participants ont mentionné qu'en période de pointe, il était souvent délicat pour les personnes à mobilité réduite de pénétrer dans la rame et de voyager confortablement. Ils ont donc suggéré de matérialiser au sol des places réservées exclusivement aux fauteuils. Ces places pourraient également être utilisées pour stationner les poussettes.

Plusieurs participants ont également indiqué que la signalétique de priorité pour les PMR n'était pas assez visible sur les quais et dans la rame et qu'il était nécessaire de la renforcer.

Le dialogue avec les associations de personnes en situation de handicap se poursuit, afin de prendre en compte leur besoins le mieux possible, dès la phase de conception des stations et des rames.

II.2.5 Gestion des flux voyageurs

La gestion des flux de voyageurs est une préoccupation importante dans la conception d'une ligne de métro et un fort enjeu de confort et de performance. Elle revêt des significations différentes selon l'échelle géographique à laquelle elle est considérée.

Aux abords de la station, sécuriser les cheminements d'accès

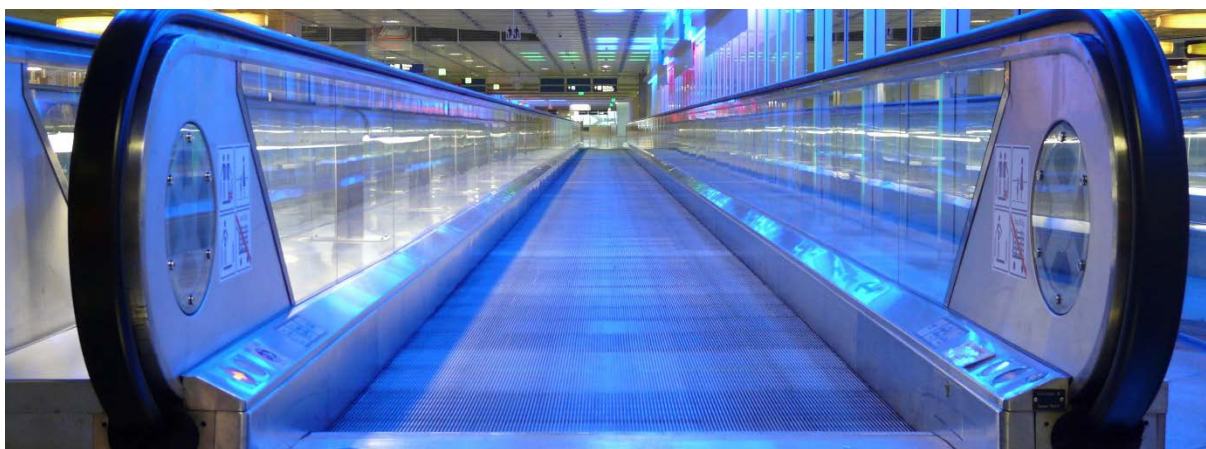
Aux abords des stations, les principales demandes en matière de gestion des flux de voyageurs portent sur la sécurisation des accès à pied ou à vélo. Les usagers souhaitent bénéficier de cheminements clairs, continus et sécurisés vers la station, qu'ils soient piétons ou cyclistes. La sécurisation de ces cheminements passe à la fois par une meilleure matérialisation mais également par un meilleur éclairage.

Selon les personnes interrogées lors des Info'Mobile, certains voyageurs renonceraient à emprunter les transports en commun lorsque les stations ne sont pas suffisamment accessibles à pied ou à vélo, notamment les stations implantées dans des environnements routiers (présence d'axes très fréquentés). Les participants souhaitent ainsi que des zones pacifiées soient mises en place aux abords immédiats de la station et dans l'idéal que chaque mode bénéficie d'un cheminement propre, évitant ainsi les conflits d'usage.

Dans la station, simplifier le contrôle d'accès et optimiser les temps de cheminement

Les populations rencontrées souhaitent bénéficier de systèmes de contrôle d'accès plus fluides, abandonnant les portiques au profit de dispositifs *free flow*, qui améliorent la fluidité en détectant les cartes de transport à distance et permettent, pour les participants de rendre plus rapide et plus aisé l'accès aux quais.

D'autre part, les ateliers et les Info'Mobile ont fait émerger un point de vigilance concernant les pôles d'échanges de Toulouse Aerospace Express. Les usagers ont indiqué que les temps de correspondance devront être optimisés. Aujourd'hui, les cheminements verticaux sont déjà améliorés à l'aide d'ascenseurs et d'escaliers mécaniques. Demain, au sein de pôles d'échanges tels que La Vache ou François Verdier, ce sont les cheminements horizontaux, entre la 3^{ème} ligne de métro et les autres modes qu'il faudra accompagner, par exemple à l'aide de tapis roulants.



Exemple de tapis roulant horizontal

©Pixabay

Sur les quais et dans la rame, inciter sans contraindre

Les questions de circulation dans la rame de métro ont notamment fait émerger des contributions concernant le comportement des usagers et la façon dont de bonnes pratiques peuvent être mise en place de façon incitative.

Au sein des stations les plus fréquentées, la circulation depuis ou vers la rame ne se fait pas toujours de façon naturelle. Plusieurs contributeurs ont évoqué la nécessité d'inciter sans contraindre à fluidifier les déplacements. Ce système dit de *nudges* est déjà présent dans de nombreux pays et accompagne la fluidification des flux sans être intrusif ou dérangeant pour les usagers.

Au-delà des comportements de déplacement, l'aménagement des rames et des quais a retenu l'attention des participants. Beaucoup se sont dit très satisfaits du système de double ouverture mis en place sur la ligne B à Jean Jaurès et qui favorise grandement la fluidité des échanges de passagers.

Plusieurs participants ont également cité l'exemple du Japon, qui utilise une signalétique spécifique sur les quais de métro afin de faciliter la montée et la descente de la rame. Cette signalétique a été jugée facile à mettre en place et performante par les participants.



Métro Japonais – marquage au sol facilitateur de flux



Une rame R211 équipée de nudges de circulation, d'assises et de répartition (New York)
©Droits réservés

II.2.6 Aménagements

Aux abords, des aménagements au service du quartier

L'arrivée d'un nouveau mode de transport dans un quartier doit être accompagnée d'une réflexion sur son intégration. Les citoyens rencontrés souhaitent une intégration cohérente des stations de métro de la 3^{ème} ligne dans leur environnement. Cette intégration prend deux formes distinctes : une intégration directe et indirecte.

Intégration urbaine directe

Les participants sont unanimes sur le fait que Toulouse Aerospace Express doit servir le territoire et participer au dynamisme du quartier. Les abords immédiats de la station doivent faire l'objet d'aménagements spécifiques : bancs, espace verts...

Dans le quartier de François Verdier, cette intégration concerne notamment les allées. Les riverains souhaitent que la dimension historique des allées soit préservée, notamment le Monument aux morts. Pour les riverains du quartier Bonnefoy, l'arrivée de la 3^{ème} ligne de métro est un bon moyen d'accompagner le dynamisme du quartier en recréant une esplanade conviviale au contact de la station.

En périphérie, l'intégration des stations est davantage perçue par le prisme de la fonctionnalité. Ainsi, des communes comme Colomiers ont évoqué la question de l'aménagement en surface par les possibilités d'intermodalité grâce aux cheminements.

Intégration urbaine indirecte : le maillage des quartiers

Une autre forme d'intégration des stations de métro est évoquée dans les contributions recueillies : la mise en lien, par le biais de cheminements pour les piétons et les cyclistes, de la station et de son quartier. En effet, les cheminements aux abords de la station doivent participer au renfort du maillage du quartier.

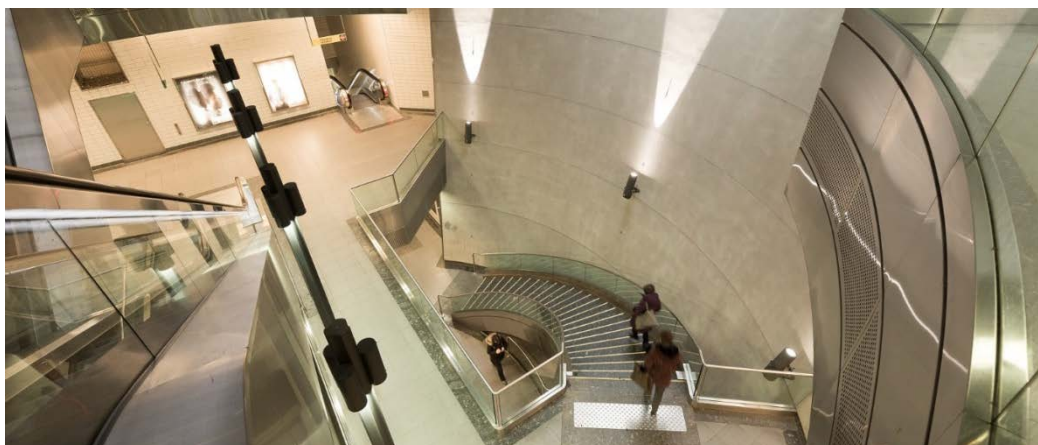
Plusieurs aménagements spécifiques ont été ciblés : cheminements piétons sécurisés et éclairés, cheminements vélos sécurisés, voies de bus réservées pour rejoindre la station.

Les riverains du quartier Camille Pujol ont mis l'accent sur les aménagements à réaliser pour inciter la population à rejoindre la 3^{ème} ligne à la station Jean Rieux. C'est également le cas du quartier Sept Deniers qui veut s'assurer que la station sera reliée de façon performante au quartier par le biais de réaménagements de voirie par exemple. Le chemin qui passe par l'espace vert, à proximité de la station, a ainsi fait l'objet de plusieurs propositions d'aménagement.

En station, des aménagements pour améliorer le confort et la sûreté

À l'échelle de la station de métro, les contributions sur le thème de l'aménagement concernent en majorité des améliorations en matière de confort et de sûreté. L'aménagement et l'architecture sont ainsi vus comme des outils au service d'une amélioration du confort et de la sûreté.

Un grand nombre de contributions font état d'un besoin d'espace en station. Ces dernières sont imaginées par les contributeurs comme des lieux de passage, certes, mais dont il ne faut pas négliger le confort. L'aménagement peut permettre, de réduire l'effet d'enfermement inhérent aux modes de transports souterrains et de maîtriser la gestion des flux de passagers.



*Dans la station Saint-Michel, les flux de passagers ne se croisent jamais en dehors des quais
©Tisséo Collectivités*

Les aménagements à l'intérieur de la station doivent également permettre de renforcer la sûreté des usagers et de lutter contre les incivilités. Pour les usagers, ces incivilités peuvent être réduites par un aménagement solide et à l'entretien aisé : surfaces facilement nettoyables, mobilier robuste, espaces lumineux sans recoins.

L'amélioration de la sûreté des personnes peut, quant à elle, passer par un choix de revêtement spécifique, des espaces éclairés et empruntables. La question des sols a été de très nombreuses fois abordées, les usagers jugeant le revêtement de sol actuel trop glissant par temps de pluie. Ils sollicitent l'installation de sols antidérapants style carreaux podotactiles dans les stations les plus fréquentées.

Dans la rame, l'aménagement au service de la performance

À l'intérieur de la rame, les contributions sur le thème de l'aménagement se concentrent surtout autour de la promiscuité. En effet, 36% des personnes interrogées jugent que le principal point d'amélioration dans la rame est la promiscuité. Beaucoup se basent sur l'expérience des rames de métro actuelles et formulent plusieurs souhaits dans l'aménagement des rames, dont certains nécessitent d'être réfléchis dès la conception du matériel roulant :

- faire le choix de rames plus larges ;
- concevoir une rame de type « boa », dans laquelle il est possible de circuler d'une voiture à l'autre (à l'instar des rames utilisées pour le tram) ;
- proposer un aménagement intérieur permettant une meilleure répartition des usagers ;
- optimiser le nombre et le positionnement des places assises.



*Le métro londonien propose des rames continues favorisant une meilleure répartition des usagers
© Droits réservés*

II.2.7 Confort et accueil

Si les participants jugent que les stations et rames actuelles sont confortables (note de 3,5/5 pour la station et 3,2/5 pour la rame), ils ont proposé de nombreuses suggestions pour améliorer leur confort (plus de 1 000 contributions).

Créer des espaces de rencontre et de vie en surface

En surface, une volonté très nette se dégage. Les abords des stations ne doivent pas être considérés ici comme de simples accès à un moyen de transport mais bien comme de nouveaux espaces de vie, d'échanges et de rencontres.

À l'image du projet Toulouse Euro Sud-Ouest, qui prévoit notamment une rénovation des abords de la gare de Toulouse, les abords des stations sont imaginés par les participants comme des esplanades spacieuses et végétalisées proposant des solutions multimodales mais également des aménagements propices à la détente et à la convivialité, avec l'installation de mobilier urbain adéquat.

C'est également le cas de la station Bonnefoy, située place Bories : l'aménagement des abords permettrait d'accompagner la vie et le dynamisme du quartier. A cet effet, les associations de quartier ont souhaité que l'esplanade soit réaménagée et puisse continuer à accueillir le marché hebdomadaire ainsi que de petites manifestations de quartier.

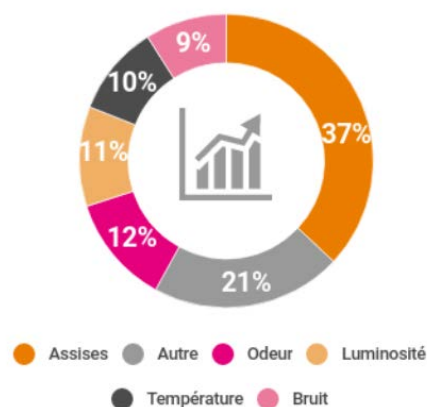


*Parvis de la gare Matabiau à horizon 2030 – Toulouse Euro Sud-Ouest
©Luxigon - Image non contractuelle*

La station comme un lieu de convivialité ou lieu de passage ?

À l'échelle de la station de métro, nos échanges ont permis de soulever un point de débat important : une station de métro doit-elle être un lieu de vie et de convivialité ou un lieu de passage ? Les avis exprimés sont très divers et n'ont pas permis de trancher cette question.

De très nombreuses contributions d'ateliers ou d'Info'Mobile concernent l'ambiance des futures stations et les améliorations qui pourraient y être apportées pour les rendre plus chaleureuses. On note en effet un souhait de la part des personnes rencontrées de fréquenter des stations de métro plus agréables et conviviales.



Priorités d'amélioration dans la station
©Tisséo Collectivités

Les aménagements de la station ont fait l'objet de très nombreuses contributions, les usagers plébiscitant des stations :

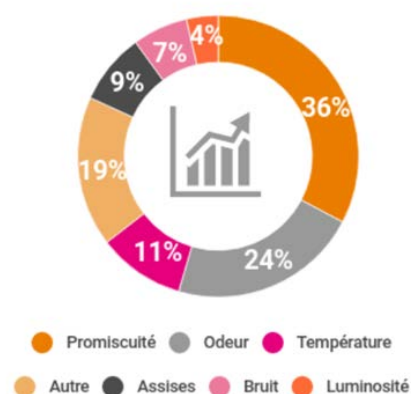
- spacieuses, aérées, avec des puits de lumière depuis l'extérieur afin de réduire l'impression d'enfermement ;
- diffusant une lumière apaisante, indirecte, la plus naturelle possible ;
- végétalisées, avec l'installation de murs végétaux ;
- aérées, propres et sans odeur.

Si certaines contributions imaginent de véritables espaces de vie en station (salles d'attente, sièges confortables), elles ne représentent pas la majorité des opinions exprimées. Plusieurs contributeurs rappellent que les stations de métro ne sont pas des espaces d'attente mais bien des espaces de passage.

Plusieurs contributions ont également précisé que l'entretien et la propreté des stations constituaient un enjeu primordial pour les usagers. Les stations doivent pouvoir être entretenues facilement, être faites de matériaux anti-tâches et si possible antibactériens.

Concilier confort et capacité dans la rame

À l'intérieur des rames, la question du confort a suscité bien des débats, notamment au sujet du nombre de places assises disponibles.

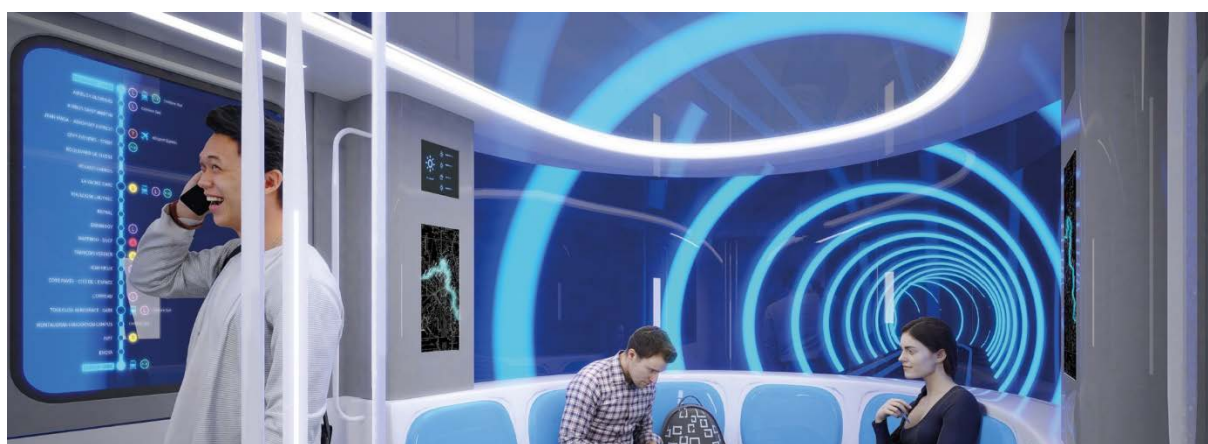


Priorités d'amélioration dans la rame
©Tisséo Collectivités

La majorité des participants a demandé davantage de places assises à l'intérieur des rames. Dans la mesure où une place assise nécessite davantage d'espace qu'une place debout, un équilibre doit être trouvé entre le nombre de places assises et la capacité globale de la rame. Cet équilibre peut être trouvé à l'aide d'équipements tels que des strapontins ou des appuis ischiatiques, moins consommateurs d'espace.

D'autres contributions abordent le confort par le biais de l'ambiance. Ainsi, les participants ont proposé des rames aux couleurs vives et à la lumière apaisante ou diffusant une musique d'ambiance.

Les participants ont également indiqué que les parois du tunnel offraient des possibilités. A titre d'exemple, il pourrait être le support d'information voyageur ou encore d'œuvre d'art (images ou photographies des quartiers traversés, graffitis, peintures monumentales...).



Un tunnel illuminé

© Droits réservés Tisséo Collectivités

Enfin, les participants ont proposé de différencier la configuration des rames, pour un usage optimisé :

- des rames sans place assise, plus capacitaires ;
- des rames comportant de nombreuses places assises, destinées en priorité à un public ciblé ;
- des rames thématiques ou culturelles ;
- des rames comprenant des jeux intégrés pour les enfants.

En définitif, la question du confort dans les rames n'est pas si simple et ne fait pas l'objet d'une vision unique. Il s'agit pour le constructeur d'imaginer une rame dans laquelle les usagers pourraient trouver le confort individuel nécessaire sans pour autant pénaliser la capacité de cette rame, ni son confort collectif.

II.2.8 Vélo

Tisséo Collectivités porte une attention toute particulière à la question du vélo et à la complémentarité entre Toulouse Aerospace Express et le vélo, dans une volonté constante de promotion des modes actifs et de développement de l'intermodalité.

Etendre l'aire d'influence des stations

Comme évoqué plus avant, le projet Toulouse Aerospace Express est avant tout une formidable opportunité d'améliorer la desserte de tout le territoire, grâce à un maillage avec les autres moyens de transports et notamment le vélo.

Cette opportunité a trouvé un écho favorable auprès des habitants des quartiers Sept Deniers, Purpan ou François Verdier, dont le domicile est parfois éloigné de la station et qui souhaitent pouvoir se rabattre vers les stations de la 3^{ème} ligne de métro grâce à leurs vélos personnels, à des vélos en libre-service ou à des vélos de location.

Accueillir les cyclistes

Les usagers cyclistes ont en majorité exprimé un besoin de stationnement sécurisé pour leur vélo (73% pour des parcs à vélos individuels ou collectifs). D'autre part, ils ont davantage plébiscité l'installation de parcs à vélos collectifs sécurisés, plutôt que des box individuels.



*Parking à vélos souterrain, une solution de stationnement innovante – Tokyo
© Droits Réservés*

Les participants ont également exprimé le besoin de services complémentaires :

- des bornes de recharge pour vélos électriques ;
- des douches et vestiaires réservés aux cyclistes dans certaines stations ;
- des services de réparation de vélos.

Plusieurs contributeurs ont également abordé la possibilité de voyager avec leur vélo. Conscients des problématiques de congestion, ils ont nuancé cette demande en évoquant une autorisation de voyager sur des plages horaires fixes, en heures creuses ou encore le week-end.

Renforcer l'offre de vélo en libre-service ou en location

Les participants ont exprimé une demande d'accroissement de l'offre de location de vélos. Ils ont suggéré l'installation de point de location de vélos en libre-service aux abords de toutes les stations de Toulouse Aerospace Express.

La question de l'offre Vél'Ô Toulouse a longuement été évoquée dans les communes limitrophes de Toulouse et desservies par Toulouse Aerospace Express. Les habitants de Blagnac, Colomiers et Labège souhaitent bénéficier d'une solution de rabattement à vélo similaire à celle offerte sur la commune de Toulouse.

II.2.9 Sûreté

Lors des ateliers et des Info'Mobile, Tisséo Collectivités a souhaité avoir un retour des usagers sur les questions de sûreté. Plusieurs questions spécifiques ont été rédigées à cet effet et expliquent le nombre important de contributions à ce sujet.

Ces contributions démontrent que l'amélioration de la sûreté dans le métro doit avant tout passer par la prévention et la présence humaine dans les stations et les rames.

Poser les conditions d'une sûreté passive et prévenir

La notion de sûreté passive regroupe un ensemble de concepts pragmatiques au service d'un objectif unique : penser la configuration d'un espace ou d'un lieu de manière à ce qu'elle favorise une plus grande sûreté.

Plusieurs contributions ont émergé dans ce sens :

- aux abords de la station, des espaces ouverts et bien éclairés, sans « recoins » ou espaces masqués ;
- à l'intérieur de la station, un aménagement pragmatique qui, sans être froid ou hostile, n'incite pas à occuper l'espace ;
- dans la rame, un aménagement continu qui évite les phénomènes d'isolement.

Les participants sont également revenus sur les campagnes de sensibilisation et de prévention diffusées dans le métro et souhaitent que ces campagnes puissent être conservées voire renforcées pour lutter, au quotidien, contre toutes les formes de violences. Pour eux, les transports publics sont un espace d'apprentissage de la citoyenneté et d'éducation à la mobilité et doivent faire l'objet d'une communication adaptée.

Placer l'humain au centre

De nombreux usagers ont formulé le souhait de voir une présence humaine conservée ou renforcée en station. Cette présence permettrait pour les participants de prévenir les actes de malveillance mais également d'intervenir. Cette présence est rassurante pour les usagers. Elle peut prendre plusieurs formes et doit se retrouver sur tout le parcours voyageur (abords, station et même rame) :

- présence d'agents de sûreté en surface, dans les stations et dans les rames ;
- agences Tisséo en station ;
- présences d'officiers de police en patrouille, ou de contrôleurs dans les infrastructures de transport.

Cette présence pourrait jouer, selon les participants, un double rôle : assurer la sûreté mais également accueillir. En effet, les agents doivent pouvoir également donner de l'information sur la situation du réseau et aider les usagers à se repérer.

Maintenir une surveillance vidéo dans la station, mais aussi dans la rame

La question de la vidéosurveillance a été largement abordée lors des différents ateliers et des Info'Mobile comme un outil à privilégier pour prévenir les incivilités. Les usagers souhaitent en effet que les stations continuent d'être équipées par des systèmes de vidéoprotection mais que ceux-ci soient également déployés à l'intérieur des rames.

Les usagers estiment néanmoins que la surveillance vidéo n'est pas suffisante et doit être accompagnée d'une présence humaine. Les caméras sont dès lors considérées comme un outil au service des agents sur le terrain.

Les contributions portant sur l'amélioration de la sûreté ont été nombreuses dans le cas des pôles d'échanges comme La Vache ou Marengo, lieux de passage fréquentés par un très grand nombre de personnes. Les riverains de ces pôles ont tenu à s'assurer qu'une vigilance particulière sera apportée.



*En complément de la vidéoprotection, une présence humaine accrue
© Tisséo Collectivités*

II.2.10 Services et commerces

Le commerce en zone de flux représente un enjeu fort. Depuis quelques années, l'installation de commerces et services qui répondent aux attentes des citoyens pressés se développe de plus en plus à l'intérieur même des stations de métro ou aux abords immédiats.

Aux abords, favoriser la proximité des commerces, des services et des équipements collectifs

S'il a peu été question des commerces et services aux abords de la station, la possibilité d'implanter des services et des commerces dans les stations a été accueillie avec prudence lors des ateliers avec les associations et lors des Info'Mobile. Une majorité des participants est favorable à l'implantation de commerces et services mais ils souhaitent également que les commerces de surface ne soient pas pénalisés par une éventuelle concurrence.

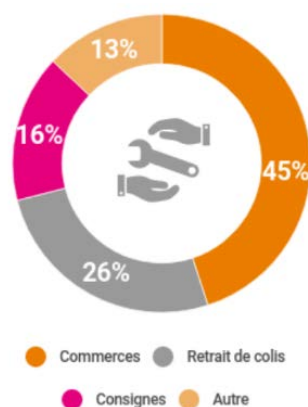
Aux abords de la station, les participants ont exprimé un besoin de proximité des services publics (Poste, Police, CAF...), des équipements collectifs (crèches, écoles, centres de loisirs...) et des commerces. Très peu de contributions ont véritablement porté sur la typologie des commerces et des services à privilégier.

En station, apporter des garanties sur la typologie des commerces et services

A l'intérieur de la station, une majorité des personnes interrogées (65%) se prononcent en faveur de l'accueil de commerces répondant aux besoins du quotidien (type mini-supérette, alimentaire et vente à emporter, boulangerie) mais de petite taille. Ils ne souhaitent pas faire des stations des pôles d'activités imposants et demandent des garanties sur la typologie et la pérennité des commerces et services implantés.

Ce souhait est toutefois à nuancer dans le centre-ville toulousain et en cœur de quartier, où la station doit, selon les participants, jouer avant tout un rôle de desserte (Bonnefoy, Jean Rieux, Minimes...). Dans les stations desservant ces quartiers, les associations et les commerçants (notamment Faubourg Bonnefoy et Centre Commercial Firmis) ont souhaité qu'une complémentarité soit recherchée entre les éventuels commerces implantés en station et les commerces de surface.

Outre la présence de commerces, les personnes interrogées lors des Info'Mobile ont souhaité que les stations offrent la possibilité de retirer des colis (26%) et soient équipées de consignes (16%) comme cela est déjà possible dans certaines stations comme à Balma-Gramont, sur la ligne A.



Typologie des services plébiscités en station : commerces, retrait de colis, consignes...

© Tisséo Collectivités

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20180404-20180328-3-6D-DE
Date de télétransmission : 04/04/2018
Date de réception préfecture : 04/04/2018

Lors des ateliers, les associations ont sollicité également des services du quotidien comme des distributeurs automatiques d'espèces, des relais presse mais également des pressings, des conciergeries, des fleuristes, des coiffeurs ...

La présence de toilettes dans la station ou à proximité a également été souhaitée, notamment par les représentants des associations, tout en demandant une attention particulière à l'entretien et à la propreté de tels équipement si ceux-ci venaient à être installés.

Des stations nécessitant une offre de commerces et services spécifiques

La station Jean Maga a été imaginée lors des ateliers comme une « porte d'entrée vers l'aéroport » avec des services intrinsèquement liés à ce rôle :

- des services liés au transport aérien : comptoir pour acheter un billet, possibilité de s'enregistrer sur des bornes, possibilité d'imprimer ses étiquettes à bagages avant l'arrivée à l'aéroport ;
- des commerces et services en lien avec le tourisme : vente de valises, vente de souvenirs locaux, antenne de l'Office du Tourisme ;
- des services connexes aux emplois de la zone aéroportuaire : « badge office » Airbus.

Les habitants de Colomiers ont souhaité une « station vivante » mais sans offre commerciale, et ont demandé à ce que la station puisse devenir une vitrine pour les initiatives locales et les produits du territoire. Ils ont aussi plébiscité la présence de services facilitateurs du quotidien, comme un point de dépôt bébés pour crèche ou garderie ou des douches et vestiaires en libre-service pour les cyclistes.



*Service d'achat dématérialisé sur les quais du métro – Japon
© Droits réservés*

Les services liés aux nouvelles technologies et les services connectés n'ont que peu spontanément été sollicités dans la station. Des points de rechargement des équipements digitaux (téléphones portables, ordinateurs...) en libre-service ont toutefois été plébiscités.

Enfin, 10% des personnes interrogées lors des Info'Mobile s'est prononcée pour que les stations n'accueillent aucun commerce, jugeant que les stations devaient être préservées de toute offre

commerciale. Cette demande s'est souvent accompagnée de la demande de préserver les stations de publicité commerciale.

Renforcer l'offre de proximité Tisséo

Pour les personnes interrogées, l'offre Tisséo ne doit pas être assimilée à une offre commerciale et le nombre d'agences de proximité doit être augmenté, notamment dans les principaux pôles de correspondance (Jean Maga, La Cadène, La Vache...). Du personnel dédié est également demandé dans certaines stations pour faciliter les correspondances ou les trajets, aussi bien des publics en situation de handicap que des publics touristes non francophones.

De même, des bornes automatiques d'achat ou de recharge de titres doivent être installées dans l'intégralité des stations et en nombre adapté au trafic de la station.

II.2.11 Art et culture

Dès la construction de la première ligne de métro, dans les années 90, les élus de l'agglomération toulousaine ont eu la volonté d'installer des œuvres d'art dans l'espace public des stations de métro. Au global, la politique culturelle de Tisséo Collectivités s'est concrétisée depuis ces années par la présence et la mise en scène d'une cinquantaine d'œuvres d'art contemporain sur le réseau Tisséo, avec la volonté de vulgariser l'art et la culture et de valoriser l'espace public comme un lieu de dialogue entre une œuvre d'art, une station et ses usagers.

Un lieu de culture et d'animation au quotidien plutôt que de grandes œuvres d'art

La mise en place d'œuvres d'art a été largement plébiscitée : 65% des personnes interrogées souhaitent que des œuvres d'art soient installées dans les stations de métro. Néanmoins, les personnes interrogées ne souhaitent pas uniquement des œuvres « monumentales ». Ils préféreraient que la station devienne un lieu de culture et d'art à part entière, en offrant une véritable offre culturelle diversifiée à la population.

A cet effet, les usagers interrogés sollicitent davantage une offre événementielle tournée vers le spectacle vivant, plutôt que des installations pérennes :

- expositions temporaires de tableaux ou de photographies ;
- musiciens accrédités dans les stations ou itinérants dans les rames ;
- œuvres d'art interactives en lien avec les flux de voyageurs ;
- animations en lien avec l'actualité culturelle du moment (lectures éphémères dans les stations pendant le Marathon des Mots par exemple).



Pour beaucoup de participants, la station doit être pensée comme un relais de l'offre culturelle existante en surface. Elle permettrait ainsi de faire connaître les programmations et les points d'intérêts culturels du quartier grâce à une information et une signalétique adaptée (panneaux de programmation, distributeur automatique de places...).

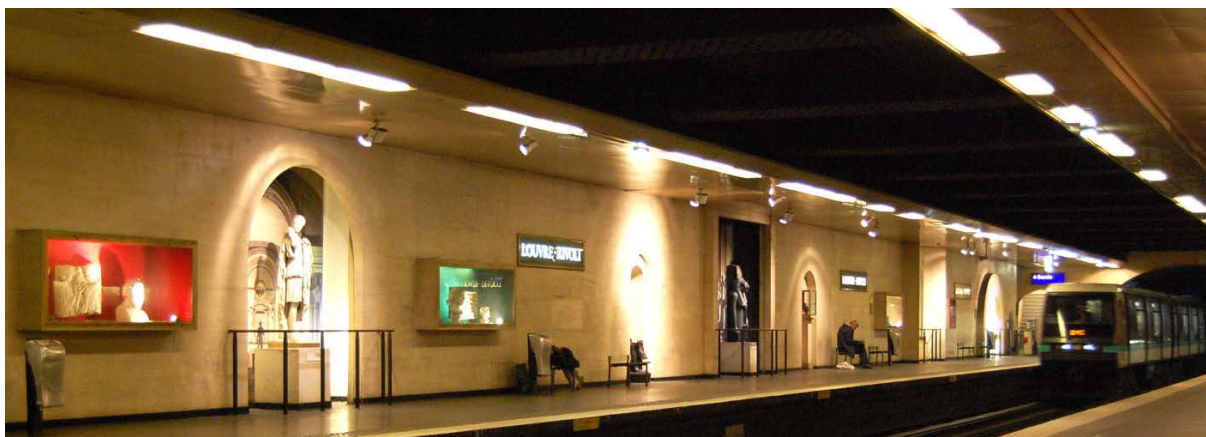
Créer une identité de station en lien avec l'histoire du quartier ou ses points d'intérêt.

Certains quartiers ont souhaité que la station puisse être une « fenêtre sur leur quartier » et qu'elle soit représentative de l'histoire et de l'identité du quartier. Cette demande a été quasi unanime dans les quartiers de la Côte Pavée et de Jean Rieux, dont l'histoire est liée au Canal et aux premiers pas des transports toulousains. Elle a également été exprimée dans le quartier Saint-Martin-du-Touch, qui est un ancien village devenu quartier de Toulouse et dont l'histoire est caractérisée par le Touch et la présence d'anciennes arènes romaines.

Le sujet a également été évoqué dans le quartier Sept Deniers et à Blagnac mais la discussion n'a pas débouché sur une conclusion unanime : faut-il donner à la station une identité liée à l'histoire du Stade Toulousain ? Aux pionniers de l'aérospatiale ? A l'aéronautique ?

Lors de l'atelier de quartier Côte Pavée / Limayrac, les participants ont suggéré qu'un cheminement pédagogique soit mis en place entre la station de métro et la Cité de l'Espace (dont la fréquentation dépasse aujourd'hui les 400 000 visiteurs annuels). Un espace d'exposition temporaire, comme celui dédié au Muséum dans la station Palais de Justice, a également été imaginé. Cela permettrait de faire de cette station une porte d'entrée vers la Cité de l'Espace. Selon les

également de favoriser la desserte en transport en commun de la Cité de l'Espace, bien que la station soit un peu éloignée du parc (une quinzaine de minutes à pieds).



Quand Métro rime avec culture. Exemple de la station-musée Louvre-Rivoli de Paris, porte d'entrée l'univers du Musée du Louvre. Des niches accueillent des reproductions d'œuvres d'art, photos et plans du Louvre décorent les couloirs de cette station de métro.

© Droits réservés

Cette question n'a pas été soulevée au sujet du quartier Toulouse Aerospace, encore en construction. Néanmoins, une réflexion similaire mériterait d'être menée pour la station Montaudran Gare, qui sera implantée dans le berceau de l'aviation civile et terre d'accueil des premières usines aéronautiques toulousaines. Cette réflexion est d'autant plus pertinente que ce nouveau quartier de Toulouse a été pensé comme un lieu de loisirs, de culture et d'innovation dédié aux filières aéronautiques, le long de l'ancienne piste d'aviation.

Une réflexion à approfondir sur le nom des stations

Au cours du dispositif d'information – participation, certains participants ont proposé de renommer les stations, afin qu'elles reflètent au mieux le territoire et les quartiers desservis. Ce fut notamment de cas pour la station Côte Pavée, desservant le quartier Limayrac.

Tisséo Collectivités a indiqué que les noms des stations étaient provisoires et seraient définitivement choisis ultérieurement.

III. LES SUITES DU DISPOSITIF D'INFORMATION-PARTICIPATION

III.1 QUELLE UTILISATION DE CES CONTRIBUTIONS ?

Des premières contributions intégrées dans le programme des pôles d'échanges

Les élus de Tisséo Collectivités ont approuvé le 13 décembre 2017 le livre V du programme Toulouse Aerospace Express qui constitue le programme fonctionnel des pôles d'échanges². Ce document a notamment pour objet de préciser la configuration de chacun des pôles d'échanges de la 3^{ème} ligne de métro (dimensionnement et principes de spatialisation des fonctions).

Un chapitre spécifique intitulé « les apports de la participation » a permis de traduire les attentes exprimées par les participants au sujet des pôles d'échanges.

Des prescriptions pour les bureaux d'études

Au même titre que les principes de configuration inscrits dans ce programme fonctionnel des pôles d'échanges, ces éléments constitueront des prescriptions que devront respecter les bureaux d'études en charge de la conception des pôles d'échanges, des stations et des rames.

Pour cela, le bilan sera intégré à la charte de l'expérience voyageur, qui sera annexée aux consultations visant à désigner les concepteurs des stations et des rames.

III.2 UNE CONCERTATION QUI SE POURSUIT

Au-delà de son rôle d'information et de recueil des besoins sur le thème de l'expérience voyageur, la première phase d'information et de participation a également permis aux associations et aux habitants d'exprimer leur souhait d'être associés à la conception du projet sur d'autres thématiques.

Aussi, une deuxième phase d'information et de participation sera organisée à l'automne 2018. Elle portera sur la localisation des stations et sur l'articulation entre la station et le quartier dans laquelle elle s'inscrit, en intégrant les questionnements issus de la première phase (cf. II.1.3. L'accueil du projet). Elle sera organisée conjointement par Tisséo Collectivités, Toulouse Métropole et le Sicoval.

Cette démarche s'inscrit pleinement dans l'application des délibérations D.2017.03.29.3.1 et D.2018.08.07.1 définissant respectivement les conditions de poursuite du projet à l'issue du débat public et la prise en compte de la recommandation de la commission d'enquête du Projet Mobilités 2020.2025.2030 concernant la prise en compte des observations et contribution des citoyens sur le tracé définitif et la localisation des stations.

² Délibération D.2017.12.13.1.1



Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20180404-20180328-3-6D-
DE
Date de télétransmission : 04/04/2018
Date de réception préfecture : 04/04/2018



Toulouse Aerospace Express & Connexion ligne B

BILAN DE LA 2^{ÈME} PHASE DE CONCERTATION (AUTOMNE 2018)

FÉVRIER 2019



SOMMAIRE

INTRODUCTION	3
Le contexte	4
Une concertation continue depuis 2016	6
1. Première phase d'information participation (2017-2018)	7
2. Concertation connexion Ligne B (janvier - février 2018)	9
Toulouse Aerospace et Connexion Ligne B dans les médias	10
1. Médias numériques et réseaux sociaux	10
2. Médias papiers	11
3. Relations presse et média	12
LE DISPOSITIF MIS EN PLACE POUR LA DEUXIÈME PHASE DE CONCERTATION	14
Le dialogue territorial : Réunions avec les associations (septembre - décembre 2018)	16
Ateliers citoyens (novembre - décembre 2018)	18
SYNTHÈSES DES AVIS DE LA DEUXIÈME PHASE DE CONCERTATION	21
Synthèse des avis et réponses de la maîtrise d'ouvrage par thèmes	22
1. Favoriser les modes actifs	22
2. Répondre à la crainte de saturation automobile	27
3. Aménager des stations verdoyantes et animées	31
4. Pour des stations animées	33
5. Développer les rabattements en bus, tramway et TER	36
6. Améliorer la signalétique	39
7. Modifier la localisation des stations et des sorties	42
8. Assurer la sûreté autour des stations	45
9. Limiter les nuisances	47
10. Garantir la cohérence avec les projets urbains	48
11. Faire évoluer le nom de certaines stations	50
12. Questions ponctuelles sur la mise en œuvre du projet	50
13. Le dispositif de concertation	53
Synthèse des avis par station	53

PARTIE 1

INTRODUCTION



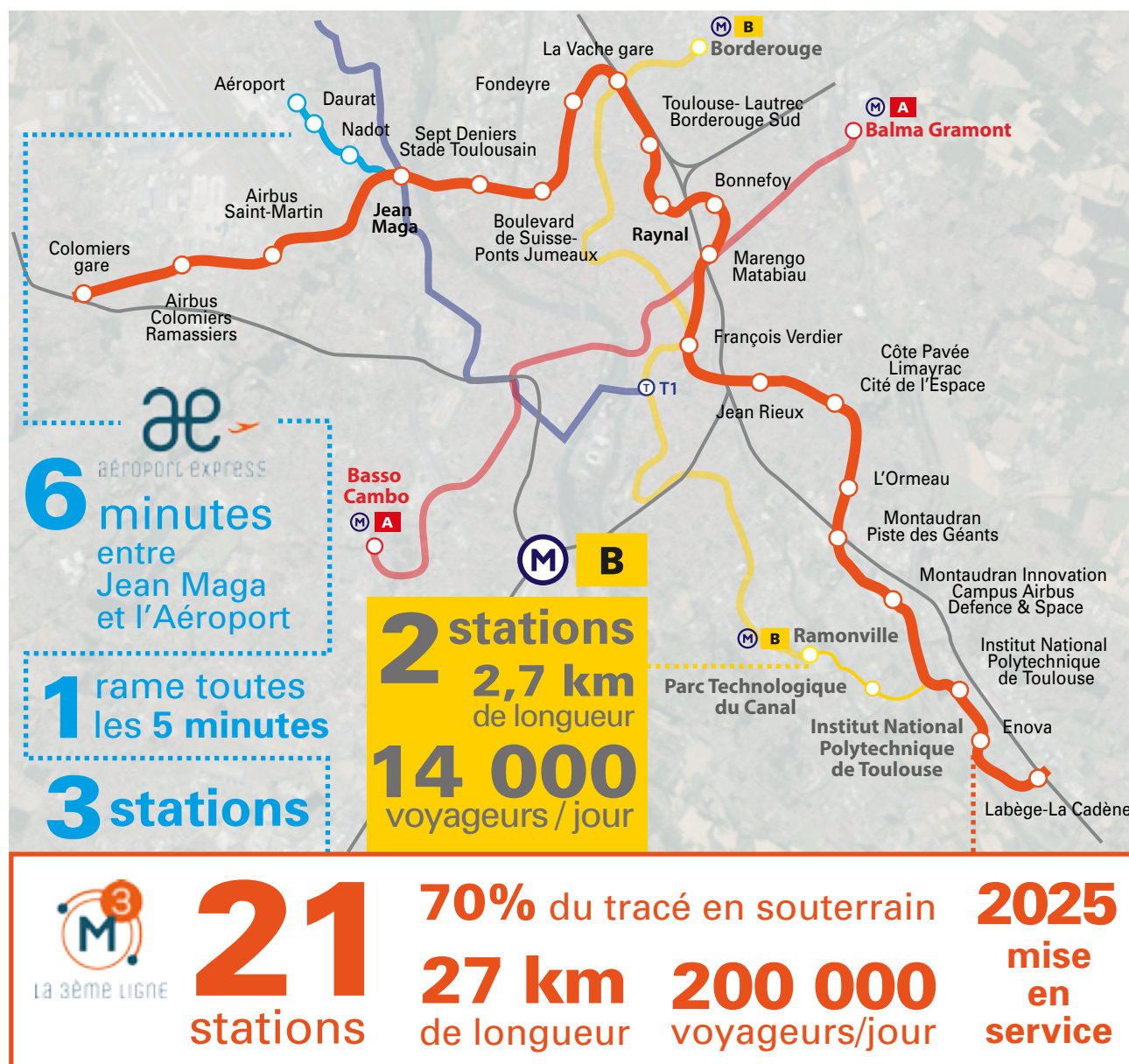
LE CONTEXTE

Tisséo Collectivités porte les projets de **Toulouse Aerospace Express et de Connexion Ligne B**. Le projet Toulouse Aerospace Express se compose de la 3^{ème} ligne de métro et de la Ligne Aéroport Express. Il a pour objectif de rapprocher les quartiers périphériques du cœur de la ville et de desservir ses zones économiques majeures.

En 2025, date envisagée pour sa mise en service, la 3^{ème} ligne de métro permettra de relier Colomiers, Blagnac, Toulouse et Labège. Connectée à tous les modes de transport, elle pourra transporter jusqu'à 200 000 voyageurs et desservir 200 000 emplois par jour.

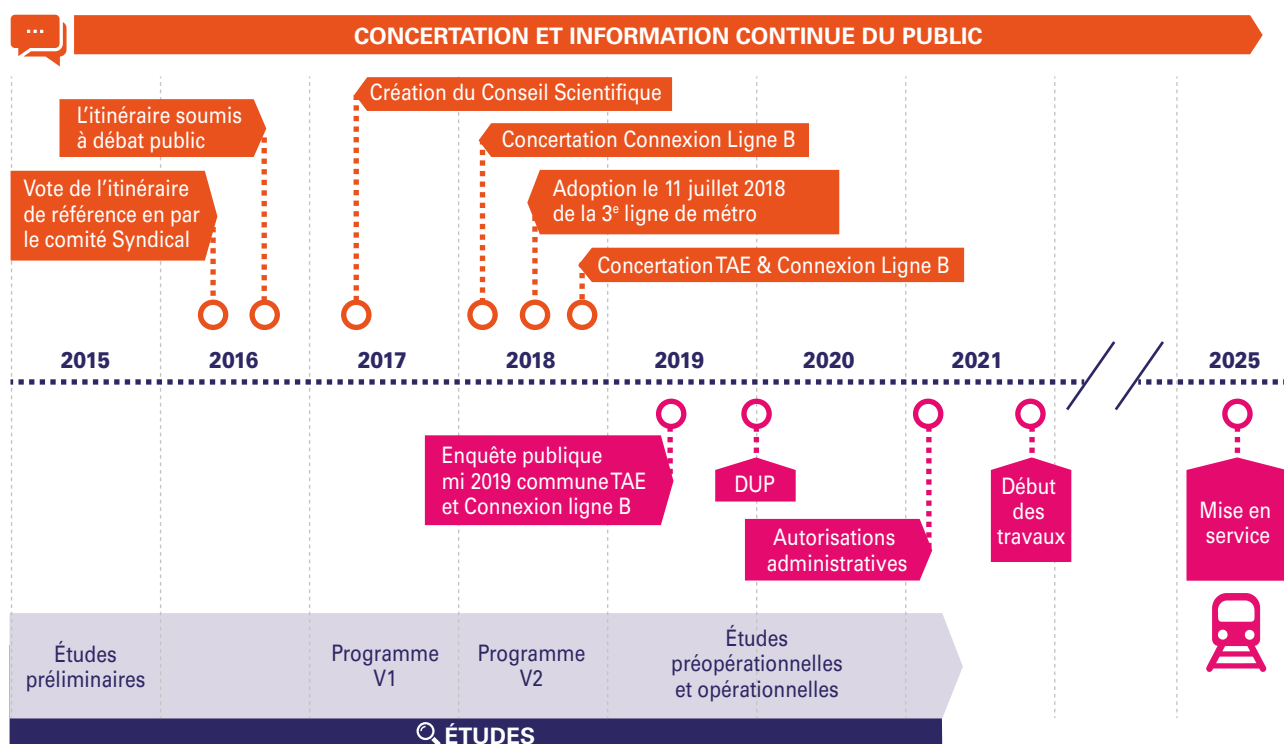
La ligne Aéroport Express est une ligne à haute fréquence de 2 km, accessible toutes les 5 minutes, qui reliera l'aéroport à la 3^{ème} ligne de métro et au tramway T1 via la nouvelle station Jean Maga, en moins de 6 minutes. Elle est conçue pour rapprocher l'aérogare du réseau de transports en commun de la grande agglomération toulousaine.

TOULOUSE AEROSPACE EXPRESS | 3^{ÈME} LIGNE DE MÉTRO + LIGNE AÉROPORT EXPRESS & CONNEXION LIGNE B



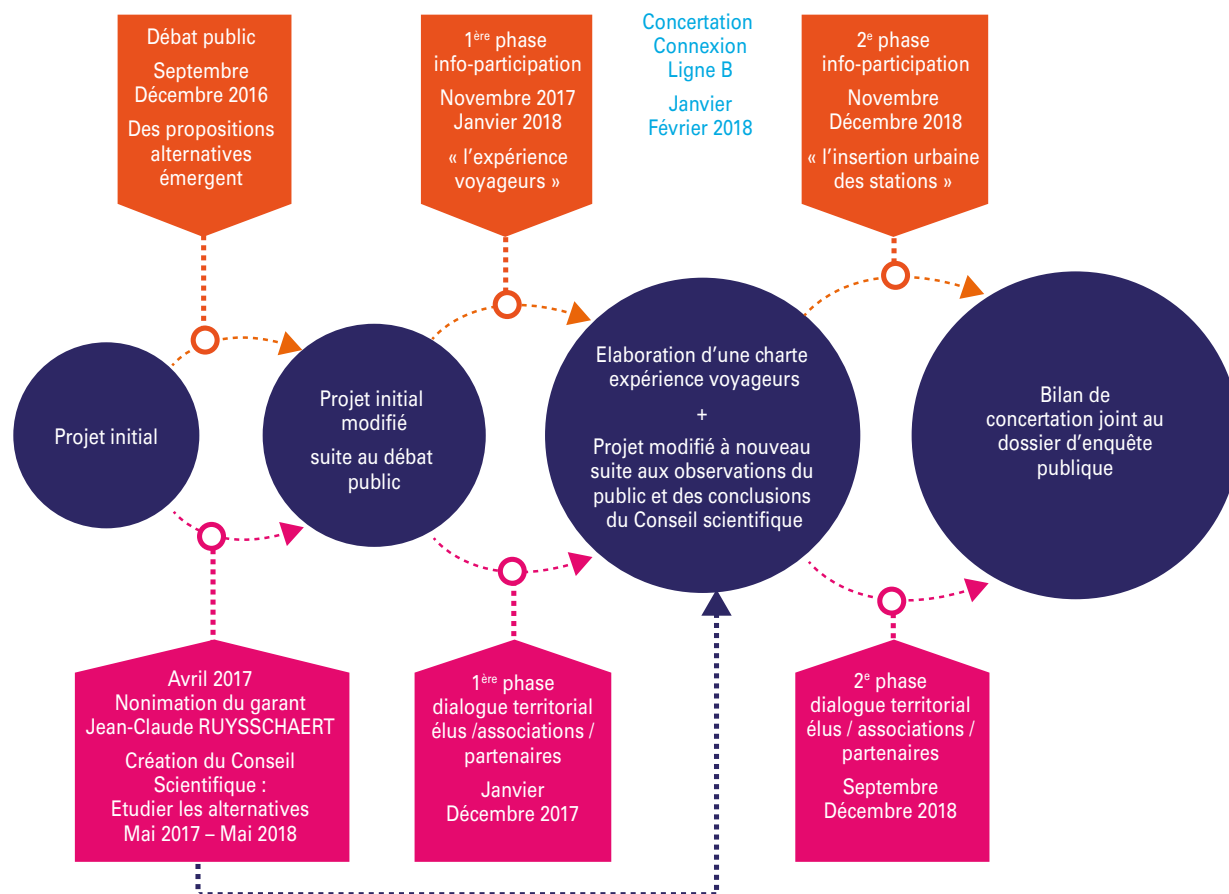
La concertation porte également sur le projet **Connexion Ligne B** qui consiste à prolonger la Ligne B jusqu'à l'Institut National Polytechnique de Toulouse pour la connecter à la 3^{ème} ligne de métro. Ces deux projets feront l'objet d'une enquête publique commune en 2019. Le programme de Toulouse Aerospace Express a été approuvé en juillet 2017 par le Conseil Syndical de Tisséo Collectivités. La station Fondeyre a été ajoutée et la position du site de maintenance et de remisage a été arrêtée lors du comité syndical de juillet 2018.

LES ÉTAPES DE RÉALISATION DU PROJET



UNE CONCERTATION CONTINUE DEPUIS 2016

LES ÉTAPES DE CONCERTATION



Suite au Débat Public de 2016 qui a confirmé l'opportunité du projet Toulouse Aerospace Express, Tisséo Collectivités a décidé de poursuivre la concertation conformément aux recommandations de la Commission Particulière du Débat Public. Dans cette optique, Tisséo Collectivités a sollicité auprès de la Commission Nationale du Débat Public la désignation d'un garant de la concertation post-débat public, chargé de s'assurer de la bonne information et de la participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique. **Jean-Claude RUYSSCHAERT a ainsi été nommé garant en avril 2017. Un Conseil Scientifique** a également été mis en place par Tisséo Collectivités pour veiller à la pluralité et à la pertinence des études et démarches entreprises. Parmi les axes de travail du Conseil Scientifique, figurent notamment l'étude de l'itinéraire alternatif par le centre-ville de Toulouse (alternative centre), l'étude de l'alternative utilisant les voies ferrées comme support à des lignes de niveau de service RER (« étoile ferroviaire ») ainsi que la desserte de l'aéroport. Les avis du Conseil Scientifique ont été publiés en fin d'année 2017 pour l'étoile ferroviaire et la desserte de l'aéroport, mi-2018 pour l'alternative centre. Ces avis sont disponibles sur le site Internet de Tisséo Collectivités.

Plusieurs phases de concertation ont été organisées par Tisséo Collectivités :

- **Une première phase de dialogue territorial** a été organisée en 2017 par Tisséo Collectivités avec l'appui de Tisséo Ingénierie, de Toulouse Métropole et du Sicoval en direction des acteurs économiques et institutionnels.
- **Une première phase d'information et de participation** a eu lieu de novembre 2017 à février 2018 sur le thème de « l'expérience voyageur », en direction des usagers. Cette phase a fait l'objet d'un bilan intégré au dossier d'enquête publique. Ces documents sont disponibles sur le site Internet de Tisséo Collectivités.

La concertation s'est poursuivie en 2018 :

- **Une deuxième phase de dialogue territorial** s'est tenue de septembre à décembre 2018 avec les élus et associations. Elle poursuivait trois objectifs : tenir informés les associations et les maires sur les évolutions du projet, recueillir leurs observations et propositions sur l'aménagement des futures stations et leur insertion dans leur environnement immédiat et intégrer certaines observations dans le dossier d'enquête publique.
- **La deuxième phase d'information et de participation** s'est tenue du 5 novembre au 10 décembre 2018. Elle a consisté en l'organisation de neuf ateliers citoyens, dont les participants ont été invités à s'inscrire via un formulaire en ligne. Une campagne de promotion des ateliers a été menée sur les réseaux sociaux, et l'information a été diffusée via les relais (mairies, entreprises, institutions).

L'ensemble des contributions des associations et des citoyens recueillies lors de la deuxième phase de concertation est synthétisé dans le présent bilan, qui constituera une pièce du dossier d'enquête publique.

1. PREMIÈRE PHASE D'INFORMATION PARTICIPATION (2017-2018)

La première d'information et de participation a été organisée par Tisséo Collectivités et ses partenaires entre **novembre 2017 et février 2018**. L'objectif était d'informer sur le contenu du programme approuvé le 5 juillet 2017 et de recueillir l'avis des associations de quartier et des habitants de l'agglomération sur le thème de « l'expérience voyageur ».

Une **plateforme de concertation** dédiée permettait d'accéder en continu à l'information sur le projet et de formuler des contributions autour de « l'expérience voyageur ». Ces rendez-vous s'appuyaient sur des outils de communication papier (plaquette de présentation du projet) et digitaux (questionnaire en ligne, réseau de concertation sociale COLidée).

Au cours de cette phase ont été organisés :

10 
ateliers de quartiers
association + élus

130 
participants

+ 50
associations
présentes

13 points info
mobiles 

950 conversations
+270 questionnaires remplis
+ 82 contributions écrites



1800
contributions



1200
plaquettes

Toulouse Aerospace Express
et une centaine de plaquettes
Ligne Aéroport Express
distribuées

Lors de cette phase de concertation, les associations et habitants ont exprimé leur souhait d'être associés à la conception du projet sur d'autres thématiques, ce qui a décidé Tisséo Collectivités à organiser une deuxième phase d'information et de participation à l'automne 2018. Celle-ci a pris la forme d'ateliers citoyens, qui font l'objet du présent bilan.



POINT INFO'MOBILE – PLACE DU MARCHÉ AUX COCHONS
©TISSÉO COLLECTIVITÉS



POINT INFO'MOBILE – GARE DE COLOMIERS
©TISSÉO COLLECTIVITÉS

Suite aux sollicitations du comité de quartier des Sept Deniers dès juillet 2017 demandant la mise en place d'un espace de concertation, des rencontres complémentaires ont été organisées :

- **Le 22 septembre 2017** : rencontre du bureau de quartier 3.2 en présence du maire de quartier, des associations membres du bureau et des services de l'Action Territoriale pour présenter : le projet Toulouse Aerospace Express, la justification du choix de la position de la station Sept Deniers – Stade Toulousain, les enjeux en matière d'intermodalité.
- **Le 5 décembre 2017** : réunion préparatoire à la réunion publique du 13 décembre 2017, qui a réuni le Comité de Quartier des Sept Deniers et la maîtrise d'ouvrage du projet Toulouse Aerospace Express, en présence de trois représentants de l'association Comité de Quartier des Sept Deniers.
- **Le 4 mai 2018** : réunion réunissant les représentants des associations et la maîtrise d'ouvrage du projet Toulouse Aerospace Express.
- **Le 28 mai 2018** : commission de quartier 3.2.

Les réunions du 4 et du 28 mai 2018 ont permis de présenter :

- le site d'implantation du site de maintenance et remisage à Daturas et ses conséquences en termes d'implantation de la station Sept Deniers ;
- la nouvelle localisation de la station Sept Deniers sur la parcelle TOAC ;
- les fonctionnalités du pôle d'échanges des Sept Deniers à même de permettre des rabattements par les différents modes des territoires situés au nord du quartier Sept Deniers, notamment le quartier de Ginestous et Fenouillet.

Par ailleurs, de nombreux échanges de courriers entre Tisséo Collectivités et le comité de quartier des Sept Deniers ont eu lieu depuis juillet 2017. Ces courriers sont disponibles à la demande auprès du maître d'ouvrage.

Cette phase de concertation a fait l'objet d'un bilan qui a été remis au garant de la concertation et qui constitue également une pièce du dossier de l'enquête publique.

2. CONCERTATION CONNEXION LIGNE B (JANVIER - FÉVRIER 2018)

La concertation préalable portant sur le projet Connexion Ligne B s'est déroulée du 29 janvier au 23 février 2018.

Au cours de cette concertation, une réunion publique a été organisée, le 9 février 2018 à Labège. Elle a réuni près de **150 personnes** et a permis de recueillir **une vingtaine d'avis sur le projet**, ainsi que deux ateliers mobiles communs avec la 3^{ème} ligne de métro le 29 et le 30 janvier, respectivement à l'Institut National Polytechnique de Toulouse et à Labège.

Le garant de la concertation, Jean-Claude RUYSSCHAERT, a établi un bilan de la concertation dans lequel il relève que « *le projet reçoit un accueil de principe favorable au public dans sa grande majorité* ». Cet accueil était nuancé par des interrogations concernant l'ambition du projet, sa concomitance avec le projet de 3^{ème} ligne de métro, son coût et financement, la complémentarité entre le métro et les modes actifs d'une part, la circulation automobile et bus d'autre part, ainsi que l'intégration environnementale du projet.

Le garant a formulé plusieurs recommandations au maître d'ouvrage :

- Adopter « pour la Connexion Ligne B des outils comparables à ceux mis en œuvre dans le cadre de la concertation post-débat sur la 3^{ème} ligne de métro ».
- Étudier « la faisabilité, l'opportunité, les alternatives à la réalisation d'une piste cyclable utilisant les infrastructures du métro », et plus largement la mise en place d'une structure d'animation et de conduite des études relatives au schéma directeur cyclable.
- Concernant le passage du métro au centre du lac de la Justice, « engager d'ores et déjà une étude environnementale permettant de vérifier, au regard d'autres variantes possibles, que cette solution centrale est celle du moindre impact environnemental ».
- « Étudier les possibilités ou les modalités d'une réalisation distincte dans le temps des deux projets afin de ne pas retarder le calendrier de réalisation d'un projet en cas de retard dans la mise en œuvre technique ou administrative du second ».

TOULOUSE AEROSPACE ET CONNEXION LIGNE B DANS LES MÉDIAS

Tisséo Collectivités informe et communique en continu sur l'actualité du projet Toulouse Aerospace Express à travers ses propres médias, éditoriaux et numériques et sur ses réseaux sociaux, Facebook et Twitter en particulier. Des communiqués et dossiers de presse sont également envoyés à la presse locale pour informer un large public.

1. MÉDIAS NUMÉRIQUES ET RÉSEAUX SOCIAUX

1.1. Le site internet

Le site internet tisseo-collectivites.fr constitue la porte d'entrée pour se tenir informé sur l'ensemble des projets de mobilité (plus de 7000 visiteurs uniques par mois). Le projet Toulouse Aerospace Express y tient une place importante :

- un lien sur le carrousel de page d'accueil et un pavé numérique accessible depuis l'ensemble des pages permettent d'accéder directement à la rubrique dédiée au projet ;
- la page Toulouse Aerospace Express permet de suivre les étapes du projet et les ajouts de médias (schéma, vidéo, documents à télécharger) pour mieux appréhender la complexité du projet ;
- des liens permettent d'accéder à l'ensemble des études alternatives menées par le Conseil Scientifique et le groupe miroir ;
- l'ensemble des informations et des productions sur le projet Toulouse Aerospace Express et la Connexion Ligne B sont accessibles depuis la page dédiée.

PAGE INTERNET DÉDIÉE AU PROJET



CAPTURE TWITTER TISSÉO COLLECTIVITÉS



1.2. Les réseaux sociaux

Les réseaux sociaux de Tisséo Collectivités sont des canaux privilégiés pour informer sur Toulouse Aerospace Express : 50 posts ont été publiés en 2018 tous réseaux confondus (à la fois sur Facebook, Twitter, Instagram, LinkedIn et YouTube). Ils ont permis de toucher une audience très large et des cibles qui ne sont pas touchées par la communication classique (18 tweets sur Twitter, 48396 vues).

2. MÉDIAS PAPIERS

En 2018, Tisséo Collectivités a publié des supports de communication intégralement dédiés à la vulgarisation du projet et à l'information du grand public ou de cibles institutionnelles et économiques.

2.1. La plaquette Boucle Nord

À destination des partenaires économiques et institutionnels, cette plaquette avait pour objectif d'expliquer la démarche et les raisons qui ont présidé au choix du passage de la 3^{ème} ligne de métro sur le territoire nord.

COUVERTURE DE LA PLAQUETTE « BOUCLE NORD »



2.2. Le magazine Mobilités

Tisséo Collectivités publie le magazine *Mobilités*, un trimestriel d'information grand public qui détaille, en 16 pages, l'actualité des mobilités sur le territoire et éclaire les grands projets en cours et à venir.

Quatre numéros de *Mobilités* ont été publiés en 2017. Édités entre 40000 et 60000 exemplaires, ils sont diffusés dans les stations de métro, en dépôt dans les agences Tisséo, les 100 mairies du périmètre de transports urbains (PTU), dans les mairies de quartier et les lieux de flux de voyageurs.

- *Mobilités* n° 8 - printemps 2018 – 43000 exemplaires
- *Mobilités* n° 9 - été 2018 – 35000 exemplaires : retour sur les enjeux de la station Sept Deniers
- *Mobilités* n° 11 - hiver 2018 – 38000 exemplaires : rappel des principaux points forts du projet dans le dossier « A la une »

MOBILITÉS N° 11 - HIVER 2018



3. RELATIONS PRESSE ET MÉDIA

Les dossiers de presse et communiqués sont régulièrement repris dans la presse numérique et/ou papier et assurent la continuité des échanges avec le grand public (études alternatives, concertation etc.).

3.1. Les dossiers de presse

- 03/10/2018** Point d'étape sur les projets Téléphérique Urbain sud, 3^{ème} ligne de métro
- 11/07/2018** Toulouse Aerospace Express – 3^{ème} ligne de métro :
précisions et ajustements du programme en vue de la prochaine enquête publique
- 30/05/2018** Conseil Scientifique Toulouse Aerospace Express : Avis relatif à l'alternative centre
- 28/03/2018** Toulouse Aerospace Express : un vaste dispositif d'information et de participation pour imaginer le métro du futur - bilan de la première phase
Projet de Connexion Ligne B avec la troisième ligne de métro : bilan de la concertation
- 07/02/2018** Approbation du projet Mobilités 2020.2025.2030

DOSSIER DE PRESSE DU 11 JUILLET 2018



COMMUNIQUÉ DE PRESSE DU 9 OCTOBRE 2018 « 3^{ÈME} LIGNE DE MÉTRO, LA CONCERTATION CONTINUE »

3.2. Les communiqués de presse

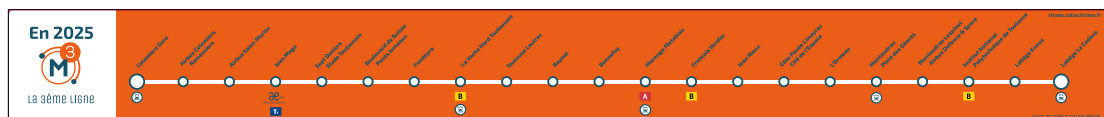
- 29/11/2018** Conseil Scientifique Toulouse Aerospace Express
- 09/11/2018** Conseil Scientifique
- 19/10/2018** Réponse de Tisséo Collectivités sur la proposition d'un projet de création RER/Métro sur l'ensemble de l'agglomération toulousaine
- 09/10/2018** 3^{ème} ligne de métro, la concertation continue
- 06/08/2018** Tisséo Collectivités analyse la proposition d'un projet de création RER/Métro sur l'ensemble de l'agglomération toulousaine
- 04/05/2018** 3^{ème} ligne de métro : présentation de la station Sept-Deniers aux associations de quartier
- 26/01/2018** Connexion Ligne B - Concertation du 29 janvier au 23 février 2018
- 15/01/2018** Sept-Deniers : une station au service du quartier



L'ensemble de ces informations ont eu des retombées presse dans les principaux médias locaux et en particulier *la Dépêche* et *Côté Toulouse* qui sont les plus lus. La radio locale France Bleu et la télévision locale France 3 Régions sont également des relais réguliers de l'actualité des mobilités sur le territoire.

Cette communication a été renforcée à l'occasion de trois temps forts pour toucher des cibles plus spécifiques :

1. Une campagne *in situ* pour annoncer et dévoiler le tracé définitif de la 3^{ème} de métro à destination des usagers du métro.



2. À l'été 2018, une campagne, pour informer le grand public et les acteurs économiques et institutionnels sur les atouts de la nouvelle ligne de métro et la ligne Aéroport Express, a été lancée à l'échelle de la grande agglomération toulousaine.

CAMPAGNE DE COMMUNICATION SUR LA 3^{ÈME} LIGNE



3. Dans le cadre du dispositif de concertation 2018, durant trois semaines une campagne à l'échelle de l'agglomération toulousaine a été mis en oeuvre pour inciter les citoyens à participer à des ateliers de travail sur le projet Toulouse Aerospace Express et Connexion Ligne B.

Pour plus de détails sur la campagne Facebook, Cf. Annexe - 3 - Synthèse des commentaires Facebook.

CAMPAGNE DE RECRUTEMENT AUX ATELIERS CITOYENS SUR FACEBOOK



PARTIE 2

LE DISPOSITIF MIS EN PLACE POUR LA DEUXIÈME PHASE DE CONCERTATION



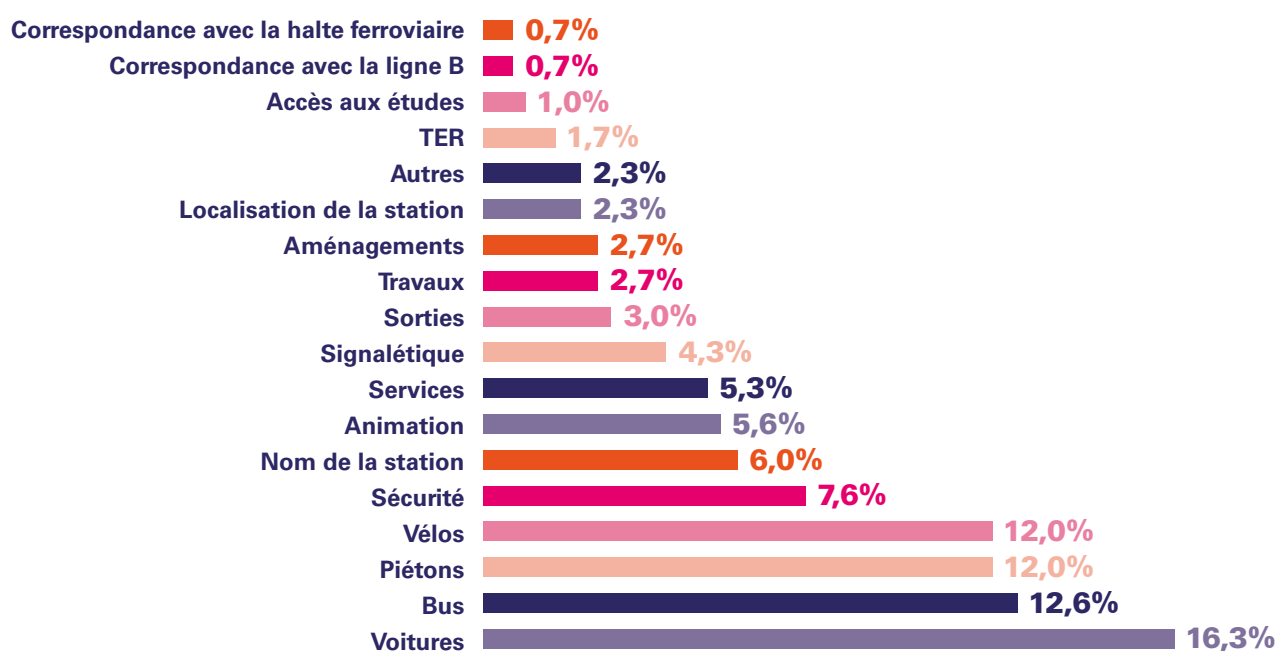
La deuxième phase de concertation s'est composée **d'une phase de dialogue territorial** qui s'est tenue en septembre, durant laquelle les maires des quartiers et villes concernées ont été rencontrés, ainsi que les associations des quartiers et villes concernés. Elle a été suivie d'une phase d'ateliers citoyens qui s'est tenue durant le mois de décembre : en tout, neuf ateliers se sont tenus à Toulouse et dans les villes concernées par le projet Toulouse Aerospace Express.

106 membres d'association ont participé aux réunions avec les associations de quartier (dialogue territorial) et

191 personnes ont participé aux 9 ateliers citoyens.

Les thèmes suivants ont été abordés par l'ensemble des participants aux deux phases. Le détail des thèmes abordés pour chaque phase est présenté dans les parties suivantes correspondantes.

THÈMES DES CONTRIBUTIONS DES PARTICIPANTS AU DIALOGUE TERRITORIAL ET AUX ATELIERS CITOYENS

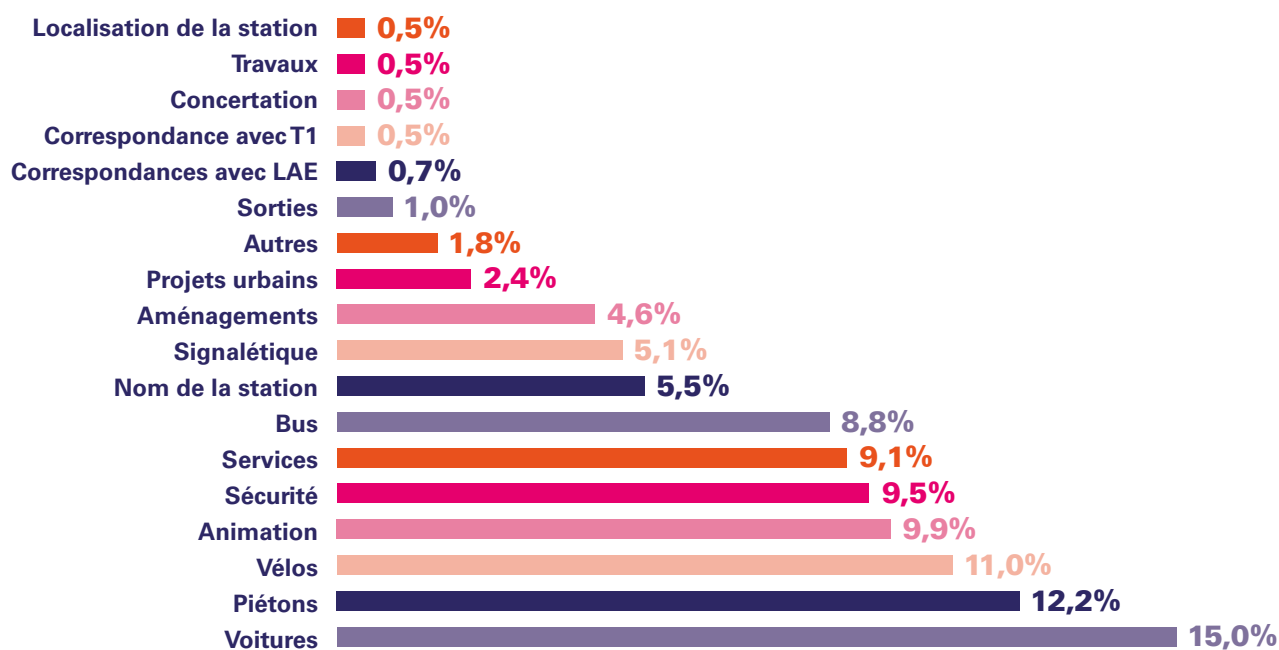


LE DIALOGUE TERRITORIAL : RÉUNIONS AVEC LES ASSOCIATIONS (SEPTEMBRE - DÉCEMBRE 2018)

Les ateliers avec les associations¹ avaient pour objectif de les informer des dernières étapes du projet et de recueillir leurs avis sur les sujets suivants :

- L'accès des piétons à la station ;
- Les modalités d'accès au bus (emplacement des arrêts, desserte ligne de bus, etc.) ;
- L'accès et le stationnement vélo ;
- L'accès en voiture (localisation du 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.) ;
- Le nom de la station.

THÈMES ABORDÉS PAR LES ASSOCIATIONS AUX ATELIERS



Les neuf réunions du dialogue territorial sont complétées par cinq réunions organisées par le Sicoval dans le cadre de la concertation sur le projet Enova² :

- Réunion de lancement avec les partenaires institutionnels le vendredi 19 octobre
- Réunion de lancement le lundi 22 octobre à 18h30, salle Diagora
- Réunion de quartier Labège, le mercredi 7 novembre à 18h30, salle des fêtes de Labège
- Atelier sur les nouveaux usages et aménagements de l'espace public le samedi 24/11 à 10h au bord du lac
- Atelier sur les nouvelles mobilités (modes actifs) le lundi 26/11 de 12h à 14h, terrasse de l'IOT

Les comptes rendus de la concertation ENOVA ont nourri le présent bilan de la concertation.

1. Les comptes rendus sont disponibles en *Annexe - 1.1 - Comptes-rendus des réunions avec les associations (dialogue territorial)*

2. Enova Labège Toulouse est un projet de réaménagement de l'ex parc d'activité Labège-Innopole, porté par le Sicoval. Engagé depuis 2014, ce projet comprend plusieurs aménagements répondant aux besoins de mobilité dont l'intégration du futur métro et l'émergence, en parallèle, d'un pôle numérique de 100 000 m². (Source : sicoval.fr/enova-labège-toulouse)

LES RÉUNIONS AVEC LES ASSOCIATIONS

**RÉUNION
DU 02/10/18**

4 associations 12 participants

Quartier n° 3.1

Station

- Boulevard de Suisse – Ponts Jumeaux
- Fondeyre
- La Vache gare
- Toulouse Lautrec – Borderouge Sud
- Raynal

**RÉUNION
DU 25/09/18**

7 associations 14 participants

Quartier n° 3.2

Station

- Sept Deniers – Stade Toulousain

**RÉUNION
DU 01/10/18**

4 associations 4 participants

Quartiers n° 1.1 & 1.3

Station

- François Verdier

**RÉUNION
DU 24/10/18**

5 associations 15 participants

Blagnac

Stations

- Jean Maga

**RÉUNION
DU 03/12/18**

8 associations 16 participants

Colomiers

Stations

- Colomiers Gare
- Airbus Colomiers Ramassiers
- Airbus Saint-Martin

**RÉUNION
DU 13/09/18**

5 associations 5 participants

Quartier n° 4.3

Stations

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

**RÉUNION
DU 18/10/18**

7 associations 9 participants

Quartier n° 4.1

Stations

- Bonnefoy
- Marengo – Matabiau

**RÉUNION
DU 17/09/18**

9 associations 12 participants

Quartier n° 6.1

Stations

- Airbus Saint-Martin
- Jean Maga

**RÉUNION
DU 19/09/18**

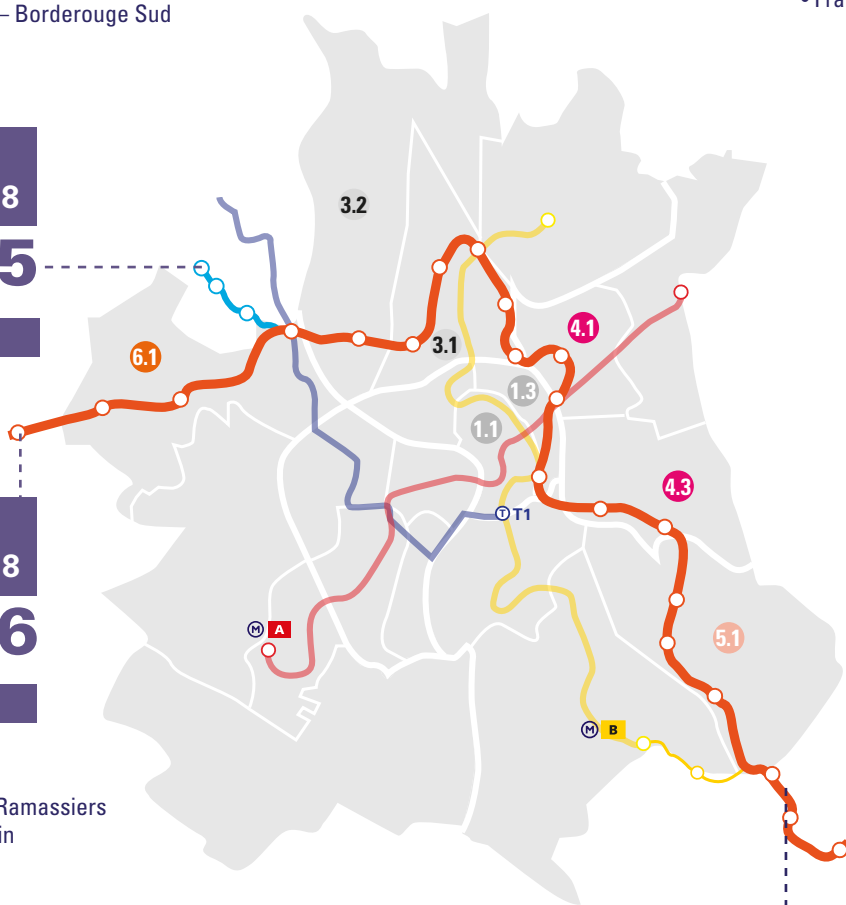
9 associations 12 participants

Quartier n° 5.1

Stations

- L'Ormeau
- Montaudran Piste des Géants
- Montaudran Innovation Campus Airbus Defence & Space

**CONCERTATION ENOVA
5 RÉUNIONS**



Nombre d'associations présentes



Nombre de participants

ATELIERS CITOYENS (NOVEMBRE - DÉCEMBRE 2018)

La concertation s'est poursuivie avec l'organisation d'une seconde phase d'information-participation, visant à :

- informer les citoyens sur les évolutions du projet ;
- recueillir leurs observations et propositions sur l'aménagement des futures stations et leur insertion dans leur environnement immédiat ;
- intégrer certaines observations dans le dossier d'enquête publique.

Pour ce faire, et suivant les recommandations du garant de la concertation, Tisséo Collectivités a organisé **9 ateliers citoyens**.³



« LABÈGE », LE 14/11/18
©DR



« COLOMIERS », LE 10/12/18
©DR



« RAYNAL / BONNEFOY / MARENGO – MATABIAU », LE 20/11/18
©DR

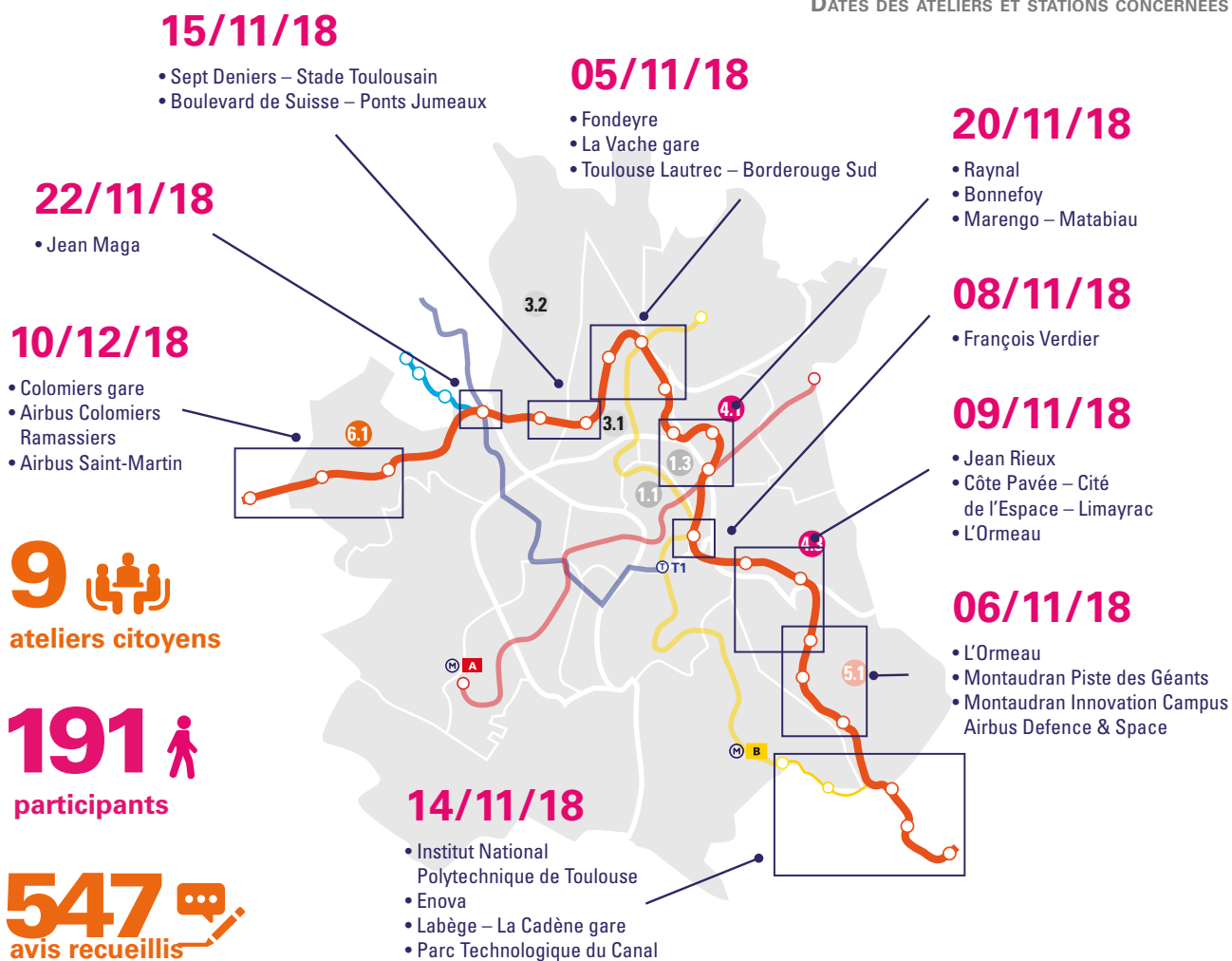


« FRANÇOIS VERDIER », LE 08/11/18
©DR

3. Les comptes rendus sont disponibles en *Annexe - 1.2 - Comptes-rendus des ateliers citoyens*

Les citoyens ont été recrutés sur la base du volontariat, avec une inscription préalable via un formulaire en ligne⁴. Pour informer les citoyens de la tenue de la concertation et les inviter à renseigner le formulaire en ligne, des campagnes publicitaires ont été menées sur Facebook (ciblant les Toulousain(e)s et les habitant(e)s des villes à proximité : Blagnac, Colomiers, Labège, Tournefeuille, etc.). L'information a été relayée sur Twitter et à la radio. En complément, le formulaire en ligne a été diffusé par mail auprès d'acteurs économiques et institutionnels (lycées, Airbus, mairies de quartier, Cité de l'Espace, Institut National Polytechnique de Toulouse, etc.).

DATES DES ATELIERS ET STATIONS CONCERNÉES

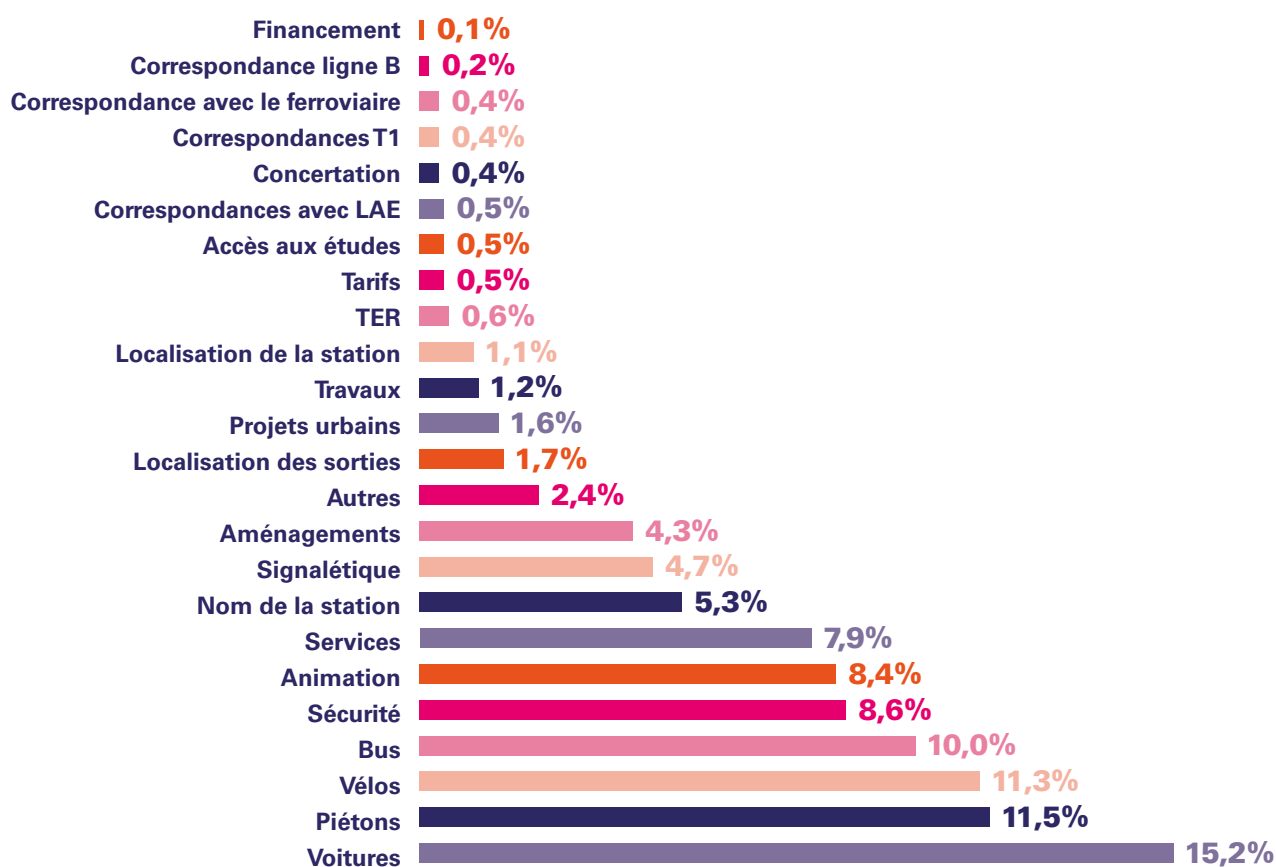


4. <http://www.tisseo-collectivites.fr/actualites/participez-la-concertation-sur-la-3eme-ligne-de-metro>

Des représentants de Tisséo Collectivités et Tisséo Ingénierie étaient présents à chaque atelier.

Un représentant de Toulouse Métropole ou du Sicoval était présent aux réunions concernant les stations situées sur leurs territoires respectifs. Un représentant d'Europolia, société d'aménagement de Toulouse Métropole, était présent aux réunions concernant les stations concernées par le projet Toulouse Euro Sud-ouest (Raynal, Bonnefoy et Marengo-Matabiau).

LES THÈMES ABORDÉS DANS LE CADRE DES ATELIERS



PARTIE 3

SYNTHÈSES

DES AVIS DE LA

DEUXIÈME PHASE

DE CONCERTATION



SYNTHÈSE DES AVIS ET RÉPONSES DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE PAR THÈMES

Les thèmes sont organisés en fonction du nombre d'observations et avis dont ils font l'objet. Les réponses retranscrites dans le bilan ont été formulées au cours des réunions de concertation. Pour compléter ces premières réponses, en se basant sur ces échanges, la maîtrise d'ouvrage a rédigé des encadrés qui seront intégrés au dossier d'enquête publique. Ces encadrés sont présentés en annexe du bilan dans le document intitulé « premières réponses du maître d'ouvrage intégrées ».

1. FAVORISER LES MODES ACTIFS

Développer et encourager les modes actifs (vélo et marche) est le thème ayant recueilli le plus grand nombre d'observations et de questions au cours des deux phases de concertation.

1.1. Faciliter l'accès des piétons à la station

Les participants aux deux phases estiment nécessaire de faciliter les cheminements piétons en direction et depuis les stations. Pour ce faire, ils proposent de développer et de sécuriser les cheminements.

1.2. Développer les cheminements menant à la station

Les participants ont demandé la création ou la modification de plusieurs cheminements reliant les stations à d'autres sites, (Cf. Annexe -2- Les observations des participants au dialogue territorial et aux ateliers citoyens, par station)

1.3. Sécuriser les cheminements piétons

L'ensemble des participants des deux phases a rappelé l'importance de **sécuriser les espaces piétons et les traversées de la voirie aux abords des stations**, notamment lorsque l'entrée est située à proximité d'un axe de forte circulation comme c'est le cas pour L'Ormeau, François Verdier, Bonnefoy, Boulevard de Suisse-Ponts Jumeaux et Fondeyre ou près d'un giratoire comme c'est le cas à la station Jean Maga.



PLACE DE L'ORMEAU
©DR

Paroles de participants

“ Anticiper le besoin de traversée de la rue pour les voyageurs de la Linéo 9 à Bonnefoy. »
« Si vous débouchez sur la place de L'Ormeau, vous êtes obligé de traverser la rue Saint-Exupéry ou Jean Rieux. ”

Les mesures de sécurisation des **traversées piétonnes** aux abords des stations proposées par les participants sont ainsi de plusieurs ordres :

- mettre en place des zones limitées à 30 km/h et mettre en sens unique certaines rues ;
- renforcer l'éclairage des passages piétons pour les rendre plus visibles (lumières clignotantes au sol et peintures à effets optiques) ;
- installer des feux tricolores et des ralentisseurs ;
- limiter la circulation automobile ;

- installer des barrières anti-stationnement ;
- créer des passages piétons, élargir les places et trottoirs ;
- réaménager des voiries et carrefours ;
- agrandir les trottoirs pour permettre aux personnes à mobilité réduite et aux personnes avec poussette de circuler facilement.

Paroles de participants

“ Sécourir la traversée de la rue du Faubourg Bonnefoy avec des feux et/ou des ralentisseurs. ”

Plus ponctuellement, des participants ont demandé la **création de passages souterrains** pour sécuriser l'**accès des piétons à la station**.

Dans le but de sécuriser les cheminements piétons, des participants ont demandé que les circulations piétonnes soient séparées des **circulations cyclables**.

Premiers éléments de réponse apportés par la maîtrise d'ouvrage en séance

Réponse globale :

Afin d'augmenter l'accessibilité des stations de la 3^{ème} ligne à pied et à vélo, les cheminements seront améliorés : traitement des discontinuités des itinéraires existants, création de nouveaux itinéraires, création d'ouvrages de franchissement, etc.

Sur l'installation de feux de signalisation

Un feu piéton à la demande peut être étudié. La priorité donnée aux piétons doit être examinée au regard des transports en commun.

Sur la création de passages souterrains

Un passage souterrain n'est pas forcément la solution à privilégier, pour des raisons techniques (accessibilité aux personnes à mobilité réduite) et de sécurité.

1.4. Améliorer les cheminements voyageurs

À Marengo – Matabiau, les participants ont demandé de doubler le nombre d'escalators étant donné la profondeur de la station et le passage de voyageurs avec des valises en provenance de la gare. Dans la même optique, ils ont rappelé l'importance des ascenseurs et d'un espace public adapté au passage de valises (trottoirs larges et affaissés aux points de passage). À Jean Maga, les participants ont également évoqué des difficultés avec les valises pour passer d'un mode de transport à un autre.

1.5. Porter attention aux personnes à besoins spécifiques

L'attention à porter au cheminement des personnes à mobilité réduite et aux handicapés sensoriels (ascenseurs, boutons en relief, signalétique au sol, etc.) a également été soulignée par l'ensemble des participants des deux phases.

Paroles de participants

“ Rapprochez les ascenseurs des quais de métro et de tram pour les personnes à mobilité réduite à Jean Maga. »
« Il existe à l'heure actuelle insuffisamment de signalétique pour les personnes malvoyantes tracée au sol. »
« Prévoyez une signalétique adaptée à tous les handicaps. ” (Station Marengo-Matabiau)

Premiers éléments de réponse apportés par la maîtrise d'ouvrage en séance

Sur la sécurisation des itinéraires cyclables

La sécurisation des itinéraires cyclables et des traversées piétonnes fait partie des opérations d'accompagnement identifiées.

Sur les modalités d'accès aux stations pour les piétons

Le dimensionnement des escalators et escaliers fera l'objet d'un travail spécifique lors de la phase d'étude.

Sur les personnes à besoins spécifiques

La Commission Accessibilité Réseau Urbain Tisséo (CARUT), une instance de concertation et d'échange dédiée aux transports en commun avec les associations représentatives des différents types de handicaps, réfléchit actuellement aux questions d'accessibilité aux abords des stations.

1.6. Faciliter l'accès des cyclistes à la station

Le vélo occupe une place centrale dans les préoccupations et demandes exprimées et ce pour l'ensemble des associations et des participants aux ateliers citoyens. Les participants souhaitent que l'accessibilité en vélo des stations de la 3^{ème} ligne soit assurée pour que les cyclistes et les riverains puissent s'y rendre et y stationner leurs vélos ou d'autres modes de transport doux (trottinettes) en sécurité.

Prévoir des stationnements sécurisés

Les participants insistent sur la nécessité de prévoir suffisamment de stationnements pour les vélos, afin d'en encourager sa pratique. Ils soulignent également la nécessité de prévoir des stationnements sécurisés.

Plusieurs propositions ont été faites :

- des garages à vélo sécurisés à l'intérieur ou à l'extérieur des stations ;
- des parkings vélos vitrés permettant de voir ce qu'il se passe à l'intérieur à l'instar de la station Ramonville (Ligne B) ;
- des parkings vélos souterrains ;
- des services de réparation et d'entretien, etc.



PARC À VÉLO DE LA STATION RAMONVILLE
©SAADA-FERRER

Paroles de participants

“ Il faut davantage de place pour les vélos. Il faut des garages et stationnements vélos très dimensionnés. » (station Airbus Saint-Martin)
« Attention au matériel qui sera installé pour le stationnement vélo, il faut un local vitré pour voir ce qu'il se passe à l'intérieur. Il faudrait aussi prévoir une restriction des accès. »
« Il y a beaucoup d'habitants qui n'ont pas de place chez eux pour stocker leur vélo. Il faudrait qu'ils puissent utiliser les stationnements sécurisés. Ces parkings devraient être les plus grands possible, souterrains comme au Danemark et proposer des services de réparation/entretien des cycles. ”

Premiers éléments de réponse apportés par la maîtrise d'ouvrage en séance

Sur les stationnements vélos

Des stationnements vélos sont prévus à proximité des stations pour prendre en compte les besoins identifiés notamment lors de la concertation. Le stationnement vélo sécurisé est prévu à chaque station. La localisation et le dimensionnement exacts de ces équipements seront arrêtés dans des études ultérieures. Le stationnement de trottinettes n'est pas possible actuellement mais Tisséo étudie une réponse à ce type de demande. La réflexion sur les parcs à vélos est menée par Tisséo Collectivités qui constate une forte demande.

Développer le réseau cyclable

De nombreuses demandes ont été exprimées pour augmenter le nombre de pistes cyclables reliant les futures stations aux quartiers alentours et au centre-ville de Toulouse.

(Cf. Annexe - 2 - Les observations des participants au dialogue territorial et aux ateliers citoyens, par station)

Sécuriser les cheminements

L'ensemble des participants des deux phases ont insisté sur l'importance de sécuriser à la fois les cyclistes et les piétons, entre eux ou vis-à-vis des véhicules (voitures, bus), en particulier sur les ponts et les autres franchissements.



CYCLISTE CIRCULANT SUR UNE PISTE CYCLABLE
©SAADA-FERRER

Dans ce sens, les participants à la concertation Enova ont proposé d'utiliser la voie aérienne du métro pour créer des couloirs de circulation abrités.

Paroles de participants

“ Il faut matérialiser un itinéraire cyclable sur les allées François Verdier afin de rendre la cohabitation entre piétons et cyclistes moins dangereuse. »
« Mettez les vélos de chaque côté des allées François Verdier mais pas sur le terre-plein central. »
« On soutient la création d'une transversale à Fondeyre pour les modes doux, protégée depuis le canal latéral. »
« Prévoyez des cheminements séparés pour les piétons et les cycles, notamment en haut de l'avenue Latécoère. ”

Étendre le réseau VélÔToulouse

Des participants aux ateliers citoyens ont souhaité que des stations VélÔToulouse soient disposées à proximité du nouveau métro ou dans les quartiers adjacents. D'autres ont demandé qu'une rame dédiée permette d'emporter son cycle dans le métro.

Paroles de participants

“ Équipez Jean Maga d'une station VélÔToulouse ! »
« Est-ce que le périmètre des VélÔToulouse sera élargi jusqu'à Colomiers ? ”

Développer un service de location de vélos électriques

Des participants ont proposé d'installer **un service de location de vélos électriques et des prises de recharge** à proximité des stations Colomiers gare, Côté Pavée – Limayrac – Cité de l'Espace pour favoriser l'utilisation du vélo dans cette zone de Toulouse présentant un certain relief.

Les participants à la concertation Enova sollicitent l'installation d'un espace de location de mobilité électrique aux sorties des stations de métro afin d'offrir une offre de déplacements doux pour le dernier kilomètre. Ils ont également suggéré la mise à disposition de vélos avec porte-bébés et paniers.

Paroles de participants



Est-il possible de mettre en place un système de location et services de vélos électriques à Limayrac, étant donné qu'il s'agit d'un quartier situé en hauteur ? »
« Installez des bornes de rechargement pour vélos électriques à Colomiers gare. »

Premiers éléments de réponse apportés par la maîtrise d'ouvrage en séance

Sur la création de pistes cyclables

La 3^{ème} ligne s'inscrit dans un projet global de mobilité constitué notamment d'un schéma directeur cyclable faisant la promotion du vélo. La question de la connexion des cycles avec le métro (changements de mode de transport, sécurisation, pose d'arceaux) est intégrée à la réflexion. Des itinéraires sont prévus, d'autres existent et seront améliorés pour répondre à l'attractivité nouvelle. Un volet « vélo » sera intégré dans le dossier d'enquête publique pour montrer les orientations choisies.

Sur la sécurisation des cheminements doux

Sauf sur des espaces partagés de type aire piétonne ou zone de rencontre, les cheminements piétons et vélo sont généralement dissociés (trottoir et aménagement cyclable). Suivant l'importance de certains flux, notamment vélo, et la configuration des sites (trottoirs et piste cyclables accolées), des tensions peuvent néanmoins apparaître : des améliorations seront étudiées. La continuité des trottoirs et des pistes cyclables sera assurée.

Sur les stations VélÔToulouse

Le système de VélÔToulouse s'applique uniquement à la commune de Toulouse. Le contrat actuel ne prévoit pas d'extension. La question pourra être étudiée par Toulouse Métropole à la fin de ce contrat qui s'arrête en 2022.

Sur le transport du vélo dans le métro

Il est déjà possible d'embarquer son vélo pliant dans le métro et non plié à l'arrière de la rame dans le tramway en dehors des heures de pointe. Cette règle ayant pour but de favoriser l'intermodalité. La pratique de la « diffusion » est encouragée par Tisséo : elle consiste à stationner un vélo la nuit au niveau de la station de métro qui dessert son lieu de travail.

2. RÉPONDRE À LA CRAINTE DE SATURATION AUTOMOBILE

De nombreux participants des deux phases de la concertation estiment que le risque de **congestion de la circulation et du stationnement aux abords des nouvelles stations** est fort.

2.1. Prévoir une offre de stationnement suffisante

Les quartiers situés à proximité des stations du Nord et du Sud-Est en particulier craignent un important afflux d'automobilistes qui gareraient leur véhicule sur place pour se rendre en centre-ville en métro, aggravant la congestion et les problèmes de stationnement actuels.

Paroles de participants

“ Comment allez-vous prévenir l'afflux à Limayrac d'automobilistes venus de l'extérieur de la métropole depuis la route de Castres ? Labège étant éloignée de cet axe routier, tout le monde va vouloir se garer au niveau de la station, il va y avoir des voitures partout ! ”

Ce sujet a également été abordé à Sept Deniers et lors de la concertation Enova, où les participants craignent de voir la congestion routière augmenter. Pour cette raison, ils proposent de créer un rabattement en bus pour les usagers d'autres communes.

Cette crainte est partagée par les riverains de la station Jean Maga, qui craignent qu'en l'absence de parkings relais suffisants, les usagers du métro en direction de l'aéroport soient nombreux à stationner leurs véhicules dans les voiries riveraines pour éviter de payer le stationnement à l'aéroport.

Paroles de participants

“ Aucun parking n'est indiqué sur votre visuel. J'espère que vous êtes conscients du fait qu'avec la possibilité de prendre la navette à Jean Maga, les gens vont avoir tendance à se garer gratuitement dans le quartier au lieu de payer un parking à l'aéroport. ”

Une partie des participants à la concertation Enova ont, quant à eux, exprimé un souhait différent, celui de réduire le nombre de parkings dédiés à la voiture individuelle de façon progressive pour encourager au changement de comportement et d'éloigner les parkings du quartier Enova. Ils ont également proposé la création de places de stationnement pour le covoiturage afin d'encourager cette pratique.

2.2. Créer et étendre les parkings et parcs relais

Des participants ont demandé la **création ou l'extension de parc-relais** au Nord, au Sud-Est et de parkings libres aux stations les plus à l'ouest.

Paroles de participants

« Il y a un vrai problème de stationnement au boulevard de Suisse entre les salariés des sous-traitants d'Airbus, les clients des restaurants du secteur, etc. qui viennent se garer dans le quartier. Sur les 5000 m² de foncier prévu pour la Maison de la Peinture, on pourrait facilement dégager de l'espace pour un parking. »

« Les stations de métro du Nord ne doivent pas devenir des "aspirateurs à voiture". Si on veut sortir la voiture de la Ville, il faut développer les lignes de bus (et le rabattement) et non développer les parkings. »



EXEMPLE DE PARKING RELAIS (RAMONVILLE)
©SAADA-FERRER

De manière générale, les participants aux deux phases alertent sur la nécessité **d'éloigner les voitures du quartier par des parkings-relais desservis en navette**. Les associations souhaitent que soient prévus des parcs-relais agrandis aux abords des stations ainsi qu'aux gares TER se situant en amont de Colomiers.

Ils estiment également nécessaire de réserver des places de stationnement aux personnes à mobilité réduite.

2.3. Réglementer le stationnement

Des participants aux ateliers estiment qu'en parallèle d'une offre de parking, il sera nécessaire de réglementer le stationnement (temps limité, vidéo-verbalisation, ASVP, zone bleue, etc.).

Paroles de participants

« Notre groupe suggère d'empêcher le stationnement sauvage à Jean Maga en proposant un parking avec une durée maximum de stationnement de 24h. »

2.4. Poursuivre les échanges et études sur le stationnement

Des participants des deux phases ont souligné l'enjeu du stationnement pour les riverains et les commerçants, certains estimant nécessaire d'organiser une concertation à ce sujet.

Paroles de participants

« Un débat sur le stationnement doit avoir lieu avec les commerçants, il faudra leur réserver des places. »

Premiers éléments de réponse apportés par la maîtrise d'ouvrage en séance Sur les stationnements automobiles

Le projet a pour vocation de requalifier l'espace et de proposer une alternative à la voiture. L'objectif est d'inciter les usagers à délaissier leur voiture au profit d'autres modes de transport en travaillant l'intermodalité, la hiérarchisation des modes et des espaces, etc.

2.5. Limiter la saturation de la circulation

Les participants concernés essentiellement par les stations nord et sud-est craignent non seulement une saturation de leurs espaces de stationnement, mais également des voiries menant à la station. Cette crainte est mise en avant notamment par des associations de Sept Deniers pour s'opposer à la localisation de la station envisagée, estimant que la station ne permet pas d'assurer une desserte correcte pour les habitants du quartier et qu'elle présente des risques de congestion importante aux heures de pointe, notamment en raison de la faible capacité de l'échangeur sur l'A621. Des participants ont également proposé dans ce but de créer des rabattements en bus pour les quartiers au Nord.

Paroles de participants

“ La station Sept Deniers est inaccessible autrement qu'en voiture car elle se situe en dehors du quartier. Avec les embouteillages et l'éloignement des commerces, le projet ne répondra à aucun besoin. Il faut repositionner la station en cœur de quartier et la connecter aux transports déjà existants en les prolongeant vers le nord. ”

Les participants s'inquiètent de l'aggravation des difficultés de circulation au sein d'espaces très contraints, comme c'est le cas à Jean Maga.

Paroles de participants

“ Qu'est-ce qui est prévu pour gérer l'impact sur la circulation dans le quartier ? Je suis très inquiet pour la sortie du quartier Layrac par le pont Velasquez si on prend en compte le feu de circulation qui sera le plus souvent rouge pour laisser passer la Ligne Aéroport Express toutes les 5 min et le flux piétons traversant l'avenue Latécoère. ”

2.6. Préférer les dépose minute aux parcs-relais

À plusieurs stations, des associations et participants aux ateliers refusent l'installation de parking, de crainte de voir les voiries saturées. Lorsque cela est nécessaire, ils préfèrent la **création d'un arrêt dépose minute ou d'aires de covoiturage** susceptibles d'engendrer moins d'afflux de véhicules. De manière générale, les participants des deux phases sont favorables à l'implantation et au renforcement de ces zones aux abords des stations quand cela est possible.

Paroles de participants

“ Nous ne sommes pas favorables à l'installation de parking-relais au niveau de cette station : la zone d'Airbus la Crabe est déjà saturée. Favorisez plutôt les dépose minute ! »
« Le terrain de l'ancienne jardinerie à Jean Maga pourrait être réaménagé en zone de dépose minute, sur le style du parking P0 de l'aéroport. »
« Il y a déjà des parkings à Paul Sabatier, en surface, et François Verdier, en souterrain : ça suffit ! »
« Pas de parking-relais à Sept Deniers. ”

2.7. Adapter la voirie à l'afflux automobile

Les participants des deux phases estiment également nécessaire d'améliorer la voirie autour des futures stations :

- mise en place et aménagements de giratoires pour éviter le débordement de véhicules sur le trottoir ;
- mutualisation des accès et des stationnements entre les différents modes ;
- amélioration de la signalisation des stationnements disponibles pour éviter les flux liés à la recherche de stationnement dans les quartiers ;
- mise en place de feux tricolores ;
- maintien de sens unique.

Les participants aux ateliers ont également demandé que les motos et les scooters soient intégrés à la réflexion sur les accès voitures.

Premiers éléments de réponse apportés par la maîtrise d'ouvrage en séance

Sur la demande de création de parkings

Deux politiques sont possibles : créer des parkings aux abords de la station, ce qui risque d'augmenter la circulation au détriment des riverains, ou réglementer le stationnement en le rendant préférentiel pour les résidents. Cette seconde option est moins gourmande en infrastructures et limite la circulation et les stationnements sauvages.

Sur le stationnement automobile

Si le projet a pour vocation de requalifier l'espace et de proposer une alternative à la voiture, l'objectif est d'inciter les usagers à délaissé leur voiture au profit d'autres modes de transport en travaillant l'intermodalité, la hiérarchisation des modes et des espaces.

Sur les parkings relais

Les parkings-relais sont positionnés le plus en amont possible de la zone urbaine dense, pour inciter les automobilistes à utiliser les transports en commun et ne pas favoriser la congestion routière de l'agglomération.



3. AMÉNAGER DES STATIONS VERDOYANTES ET ANIMÉES

Ce thème a fait l'objet de nombreuses observations de la part des participants, qui souhaitent disposer de stations verdoyantes et animées, dont l'aménagement devra préserver voire développer l'animation. Les stations devront être traitées comme des lieux de vie pour les quartiers environnants, éventuellement comme des lieux de centralité.

3.1. Pour des stations verdoyantes

Évoquant à plusieurs reprises le manque de parcs dans la métropole toulousaine, les participants souhaitent que la création de stations de métro soit l'occasion de développer les espaces verts. Lorsque les travaux de construction d'une station entraînent la coupe d'arbres et/ou la destruction d'espaces verts, les participants demandent que ces impacts soient limités et compensés.

3.2. Préserver et agrandir les espaces verts et alignements d'arbres

Les participants ont fortement insisté sur la **nécessité de préserver et d'agrandir les espaces verts et alignements d'arbres**. Ils considèrent la présence d'espaces verts primordiale pour la **vie de quartier**, permettant aux enfants de jouer, aux riverains de se rassembler et d'organiser des événements.

Paroles de participants



Nous souhaitons que le jardin Abadie soit agrandi, en passant à une surface de 2 ha au lieu des 1 ha déjà prévus. »

« Les espaces verts sont importants, il faut choisir des espèces d'arbres qui se développent rapidement. »

« L'arrivée du métro à Jean Maga est une opportunité pour créer plus d'espaces verts, il faut par exemple réfléchir à l'aménagement du terrain de l'ancienne jardinerie. »

Des demandes ont également été exprimées pour prévoir **l'installation de bancs et de tables de pique-nique** au sein de ces espaces verts et autour des stations.

3.3. Végétaliser l'espace autour des stations

Certaines demandes illustrent la volonté d'une **végétalisation des espaces** autour des stations pour limiter leur aspect minéral :

- **végétaliser le toit et les façades** à l'intérieur ou à l'extérieur de la station ;
- créer des **îlots de fraîcheur** aux abords de la station, avec **des espaces naturellement ombragés**.

Paroles de participants



À quoi ressemblera le revêtement au sol autour de la station ? J'espère que les extérieurs seront bien végétalisés afin d'éviter un côté trop bétonné. »

« Lutter contre le réchauffement climatique passe aussi par une végétalisation de l'espace public. Éviter la minéralisation à Bonnefoy ! »

Des participants demandent de **créer une ambiance de nature au sein de stations**, en jouant sur la colorimétrie, les plantes, la lumière. Des participants ont également proposé de faire des stations lumineuses et gaies, en privilégiant la lumière naturelle.

À deux reprises, des participants aux ateliers ont demandé **la mise en place d'un « accès vert » ou d'une « coulée verte »** à proximité des stations :

- créer un accès vert au canal latéral avec un réaménagement des bords du canal pour la station Boulevard de Suisse ;
- aménager une coulée verte sur l'espace de l'emprise travaux station Bonnefoy.

Les participants à la concertation Enova ont suggéré la mise en place à la sortie du métro d'un « sas de transition » et d'une balade arborée.

3.4. Limiter et compenser les coupes d'arbres

Les participants ont fait part de leur **grande vigilance quant aux compensations des coupes d'arbres** envisagées pour réaliser les travaux. La replantation d'essences identiques a été à plusieurs reprises demandée. Des participants à l'atelier de la station François Verdier se sont opposés à l'abattage des arbres sur les allées.



LES MÛRIERS SITUÉS ALLÉE DE LIMAYRAC
©DR

Paroles de participants

“ Les mûriers situés allée de Limayrac sont anciens, nous voulons être sûrs que ces arbres soient remplacés par les mêmes essences ! »
« Nous regrettons le sacrifice des platanes à François Verdier bien que de nouveaux arbres soient prévus. ”

Premiers éléments de réponse apportés par la maîtrise d'ouvrage en séance

Réponse globale :

La 3^{ème} ligne s'est donnée des objectifs forts en faveur de l'environnement, en particulier pour l'ensemble des espaces verts. Ces objectifs seront déclinés et précisés pendant les phases études de 2019 et 2020.

Sur la végétalisation des espaces et sur l'aménagement paysager

Les aménagements paysagers, incluant la présence du végétal, autour de la station seront définis et affinés ultérieurement avant la mise en service du projet. À l'échelle du projet est garantie la plantation d'au moins deux arbres pour chaque arbre coupé.

3.5. Intégrer une réflexion écologique

Des participants ont demandé d'intégrer **une dimension écologique** au projet en installant des **poubelles de tri** aux abords des stations, des **jardineries**, du **compost collectif**, une **recyclerie** et des **panneaux solaires** sur le toit des stations.

Paroles de participants

“ Prévoir un banc pour l'espace de co-voiturage, installer des poubelles à tri, installer une boîte à lire et une recyclerie. ”

4. POUR DES STATIONS ANIMÉES

Les participants souhaitent que les stations soient envisagées comme des lieux de vie au sein des quartiers. Ils font des propositions visant à faire des parvis des stations des lieux animés par la présence de commerces, de lieux de détente et de convivialité.

4.1. Aménager une station animée et accueillante

Les associations estiment que **l'animation des stations est fondamentale pour l'appropriation du projet** par les citoyens. Elles considèrent que la création d'une station est l'opportunité **d'instaurer de nouveaux points de centralité** avec commerces, services publics (poste, école), équipements (gymnase, terrain de sport) et mobilier urbain (bancs, fontaines à eau). Les participants aux ateliers partagent ce point de vue : les stations doivent être traitées comme des lieux de vie pour les quartiers environnants, éventuellement comme des lieux de centralité. Installer ou pérenniser des services, commerces et équipements autour des stations est un **moyen d'instaurer une vraie vie de quartier**. Ils souhaitent en faire des **espaces de convivialité et d'animation** qui favorise notamment **la vie associative**.

Les participants à la concertation Enova ont également souligné l'importance d'avoir des stations qui aient une véritable identité architecturale et qui soient bien intégrées dans le quartier Enova.

Paroles de participants

“ Il faut développer les commerces existants à Raynal, il y a des commerces fermés dans la galerie du petit centre commercial du quartier. Dans le cadre du projet Toulouse EuroSudOuest, il est prévu la création d'un groupe scolaire et d'un gymnase. Il faudrait aussi installer des services publics (un bureau de Poste), une maison des associations, un pôle de santé. ”

Développer le commerce et la restauration

Les participants font part d'une forte demande en **commerce et restauration rapide** à la fois **à l'intérieur et à l'extérieur des stations**, cette demande est d'autant plus insistante dans **certains quartiers très peu dotés** de ce type de services. À plusieurs reprises, les participants aux ateliers ont exprimé leur volonté de voir perdurer ou s'installer des **marchés** ou **petites halles** aux abords des stations. Les participants demandent des commerces de proximité variés (épicerie, boulangerie, pharmacie, primeurs, cafés). Des participants souhaitent l'installation de lieux de vie tels que des cafés-restaurants pour renforcer la mixité entre les activités de bureaux et les habitants.

Paroles de participants

“ Maintenez le marché de la place Boriès. »
« Aménagez des cafés et des restaurants au niveau de la médiathèque José Cabanis. »
« Inviter les commerces existants à proximité à s'installer aux abords de la station Raynal. ”

À la station François Verdier, des **demandes contradictoires** ont été faites : des participants ont déclaré qu'il fallait éviter d'installer des commerces « de bouche » sur le terre-plein, tandis que d'autres ont proposé de mettre des food trucks sur les allées, ainsi que des kiosques.

A *contrario*, certains participants craignent **une arrivée trop massive de nouveaux commerces** qui pourraient représenter une dure concurrence pour ceux déjà présents ou une occupation excessive de l'espace.

Paroles de participants

“ L’installation de nouveaux services Jean Maga porterait préjudice aux commerces d’Ancely alors qu’il faut au contraire encourager ces derniers ! »
« L’insertion de la station Jean Rieux ne doit pas être polluée par des commerces cannibalisant l’espace autour. »

Prévoir des équipements

Les participants demandent de prévoir des **équipements** type crèches, maisons des associations, espaces culturels, **Maison de la Mobilité** où l’on pourrait faire réviser son vélo mais aussi des équipements de **type sportifs** (skate-park, ping-pong, parcours sportif, etc.) ou à destination des enfants (aires de jeux).

Installer des services du quotidien

Des **besoins particuliers** ont aussi été exprimés, tel que ceux d’avoir un **distributeur d’argent** dans la station, des **systèmes de recharge** (dynamos), des prises électriques, des **consignes** (notamment pour les motards), des systèmes de **casiers** (lockers), des **boîtes à livres**, des **Pick Up stations** pour les colis, un système de conciergerie ou encore des lieux de livraison pour les achats du quotidien.

À plusieurs reprises, des participants ont demandé que soient prévues des **toilettes à l’intérieur des stations**. Certains ont précisé qu’ils souhaitaient qu’elles soient installées après les portiques de validation des tickets.



LA MAISON DE LA MOBILITÉ À LABÈGE
©SAADA-FERRER

Premiers éléments de réponse apportés par la maîtrise d’ouvrage en séance

Sur les commerces

Les études urbaines permettront de définir le futur besoin en commerces avant la mise en service du projet.

4.2. Conséquences de stations sur les évolutions des quartiers

Des participants craignent que l’arrivée des stations de métro modifie leurs quartiers :

- en les transformant en cités-dortoirs. Cette crainte a été évoquée aux ateliers portant sur la station Fondeyre et sur la station La Vache ;
- en augmentant la densité urbaine du quartier, ce qui limiterait les possibilités de créer des espaces verts et diminuerait la qualité de vie (station La Vache) ;
- en dégradant leur cadre de vie du fait du métro aérien (concertation Enova).

Paroles de participants

“ 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 ? ”

D'autres participants voient dans l'arrivée du métro une opportunité pour améliorer le quartier :

- à **Boulevard de Suisse-Ponts Jumeaux**, les participants souhaitent que l'arrivée du métro soit une **opportunité pour développer un véritable projet de quartier** avec un pôle de centralité, des équipements publics et pas uniquement des programmes immobiliers ;
- à **La Vache gare**, estimant le quartier très dégradé, ils estiment nécessaire d'améliorer la qualité de vie ;
- à **Fondeyre**, les participants souhaitent **remplacer l'activité économique automobile par d'autres activités** (restaurants, commerces, activités tertiaires, espaces de co-working, etc.) pour **préserver une dynamique en journée**. Ils demandent une urbanisation à dimension humaine et demandent la relocalisation d'activités économique sur place ;
- les participants à la concertation Enova perçoivent l'arrivée du métro comme une opportunité pour diminuer la place de la voiture dans leur quartier.

4.3. Installer des œuvres d'art

À plusieurs reprises, l'idée **d'installer des œuvres d'art** a été suggérée par des participants aux ateliers.

Paroles de participants

“ « Prévoir des expositions dans le métro, à l'instar de ce qui existe déjà pour les lignes A et B. »
 « Collaborer avec un artiste pour mettre en place une œuvre comme un repère visuel. ” (Concertation Enova)



EXEMPLE D'OEUVRE D'ART À LA STATION CANAL DU MIDI (ARTISTE DANIEL POMMEREULLE)

©SAADA-FERRER

5. DÉVELOPPER LES RABATTEMENTS EN BUS, TRAMWAY ET TER

Dans l'ensemble, les associations et les participants aux ateliers citoyens se prononcent en faveur d'une augmentation de l'usage du bus et de l'interconnexion avec le métro, rejoignant la maîtrise d'ouvrage sur cet aspect.

5.1. Restructurer le réseau de bus pour limiter l'usage de la voiture

Les participants abordent l'amélioration du réseau de bus sous deux angles :

- l'amélioration de l'offre actuelle, en réponse à un besoin identifiée ;
- la demande de favoriser l'utilisation des transports en commun pour limiter l'usage de la voiture.

5.2. Créer de nouvelles liaisons / prolonger des lignes

Plusieurs associations et participants aux ateliers citoyens ont demandé une **restructuration du réseau de bus et la mise en place de nouvelles liaisons et sites propres** entre les futures stations et les quartiers alentours, notamment pour éviter que les usagers de la 3^{ème} ligne de métro viennent en voiture jusqu'à la station, (Pour plus de détails, cf. Annexe - 2 - Les observations des participants au dialogue territorial et aux ateliers citoyens, par station).



BUS LINÉO 1 DANS LE QUARTIER FRANÇOIS VERDIER
©SAADA-FERRER

Paroles de participants

“ Il faudrait une liaison Borderouge - Blagnac par Fondeyre et La Vache, en passant par le Pont de Ginestous afin de connecter tout le Nord. L'idée est de connecter tout le Nord pour rabattre vers les stations de métro de la Boucle Nord et réduire l'entrée des voitures. »
« Nous voulons une meilleure connexion avec les communes du Nord, c'est pourquoi nous demandons que soit étudiée l'opportunité d'un prolongement du Linéo 1. »
« À la station Fondeyre, il y a la possibilité de créer un pôle d'échanges important, comme à La Vache, avec arrêt de bus/parking dans cette rue puis accès à la station en mode doux depuis le parking. »
« Prévoir une voie de TCSP entre Labège et Escalquens et prévoir un parcours simple pour rejoindre le métro depuis Escalquens. ”

Des participants à la concertation Enova ont proposé de développer des transports collectifs à la demande ainsi qu'une seconde navette électrique en plus de celle prévu dans le projet Enova, reliant les stations Labège - La Cadène gare et Enova et passant par la Diagonale puis la RD16 avec une fréquence régulière.

5.3. Relier les sites touristiques aux stations

Les participants ont insisté sur la nécessité de **relier les espaces touristiques aux futures stations** (Cité de l'Espace et Montaudran Piste des Géants particulièrement).

Paroles de participants

“ La station Limayrac est assez éloignée de la Cité de l'Espace, nous vous proposons de mettre en place une navette haute fréquence entre ses deux sites ainsi que vers la plaine de l'Hers. ”

5.4. Rapprocher les arrêts de bus des stations

Les participants ont exprimé la nécessité de mettre en place une **intermodalité efficace**, notamment en redéfinissant les **emplacements des arrêts de bus** existants ou futurs. À plusieurs reprises, ils ont estimé que **les arrêts de bus étaient trop éloignés de la station** et ne permettaient pas une transition simple et sécurisée entre le bus et le métro. L'élargissement/le déplacement de certains arrêts a aussi été estimé nécessaire pour remplir cette fonction ou pour assurer un dépose minute aux voitures. A contrario, certains participants aux ateliers citoyens estiment que des arrêts de bus peuvent créer une congestion routière aux abords de la station (Bonnefoy).

Paroles de participants

“ Les arrêts de bus indiqués sur le visuel sont trop éloignés de la station de métro, à l'opposé du rond-point de la Crabe. »
« Prolonger l'arrêt de bus Linéo de l'avenue Saint-Exupéry pour permettre aux voitures de s'y arrêter, comme pour un dépose minute. »
« Les arrêts de bus de la rue du faubourg Bonnefoy, en face de la station, risquent de créer de la congestion routière. Aménagez un quai de bus après le plateau piétonnier, par rapport au sens de circulation. ”

5.5. Augmenter la fréquence et étendre les plages horaires du réseau bus

Les participants à l'ensemble des deux phases ont pointé la hausse de fréquence et l'élargissement des plages horaires des bus comme une solution permettant d'encourager l'usage des transports en commun.

Paroles de participants

“ Renforcer la desserte en bus du quartier des Marots vers le métro sur les fréquences matin et soir. »
« Prévoyez la même amplitude et fréquence horaire que le métro, surtout en heure de pointe. ”

Les participants à la concertation Enova ont demandé l'amélioration de la fréquence des bus de rabattement en cas de problème du métro.

5.6. Améliorer le confort des arrêts de bus

Les participants ont également demandé que les arrêts soient correctement couverts et que les abris soient suffisamment longs aux stations accueillant de nombreux voyageurs. Il a également été demandé d'adapter ces arrêts et les bus aux personnes à mobilité réduite.

Paroles de participants

“ Il faudrait redéfinir les espaces d'arrêt des bus en intégrant le fait qu'ils sont de plus en plus longs. »
« L'arrêt de bus est trop éloigné de la station Jean Maga. Tel que prévu sur le schéma il est à l'opposé de la station. »
« Les arrêts de bus indiqués sur le visuel sont trop éloignés de la station de métro, à l'opposé du rond-point de la Crabe. Il faut préférer une desserte de la station. »



ADAPTATION D'UN ARRÊT DE BUS POUR LES PMR
©SAADA-FERRER

Premiers éléments de réponse apportés par la maîtrise d'ouvrage en séance

Sur la modification du réseau de bus

La réflexion sur la restructuration du réseau de bus à l'horizon de la mise en service de la 3^{ème} ligne aura lieu à partir de 2020-2021. La restructuration du réseau de bus autour de la 3^{ème} ligne ne fait pas partie de l'objet de l'enquête publique mais pourra être examinée avec les communes et les associations ultérieurement. Les recommandations partagées dans le cadre de la concertation seront intégrées à la réflexion à venir portant sur les futures études d'adaptation du réseau de bus.

5.7. Améliorer l'accès aux stations en tramway

Des participants aux ateliers citoyens ont demandé la facilitation des correspondances entre la future 3^{ème} ligne de métro et la ligne de tramway, en :

- synchronisant les correspondances et en étendant les horaires en tenant notamment compte des horaires des avions pour la station Jean Maga ;
- en prolongeant le tramway.



TRAMWAY T1 AU NIVEAU DU ROND-POINT JEAN MAGA
©SAADA-FERRER

Paroles de participants

“ Il propose que le tramway soit prolongé jusqu'à Aussonne. »

5.8. Le maintien et l'amélioration de l'offre TER

Les participants aux ateliers de Colomiers ont demandé à Tisséo si la ligne C du TER serait maintenue, certains estimant qu'elle faisait double emploi avec la 3^{ème} ligne de métro. Ils ont également demandé le maintien de la halte ferroviaire TER de Ramassiers, qui permet de se rendre facilement à la station Arènes ainsi que l'augmentation de la fréquence des TER, notamment pour les usagers venant de l'ouest.

Les participants à la concertation Enova ont eux aussi fait part de leur volonté d'une amélioration de la fréquence des trains depuis et vers Toulouse.



LA GARE TER DE COLOMIERS
©DR

Premiers éléments de réponse apportés par la maîtrise d'ouvrage en séance

Sur l'amélioration de l'offre TER

Le partenariat avec la Région Occitanie (autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux) permet de travailler sur la définition des pôles d'échanges, points de connexion fort entre le réseau ferré et le réseau urbain. Un travail sera mené également pour les usagers venant du Nord et du Sud-Est.

6. AMÉLIORER LA SIGNALÉTIQUE

6.1. Indiquer les centres d'intérêt

À plusieurs reprises, les participants aux ateliers citoyens ont proposé d'introduire **une signalétique indiquant les lieux remarquables (lieux touristiques)**, les commerces, services et entreprises à proximité des stations.

Paroles de participants

« Prévoir un cheminement piéton balisé vers la Cité de l'Espace. »

« Indiquez les points intéressants du quartier Toulouse-Lautrec. »

« Signaler les commerces et services à proximité de Raynal : coiffeurs, épiceries, kinésithérapeute, pharmacie, boulanger... »

« Prévoir un plan de quartier qui indique les entreprises desservies à Enova. »



SIGNALÉTIQUE AUX ABORDS DES STATIONS
©SAADA-FERRER

6.2. Mettre en place une signalétique à destination des modes actifs

Les participants aux ateliers citoyens ont demandé qu'une signalétique destinée aux modes actifs soit mise en place, prévoyant :

- un cheminement piéton balisé, un fléchage piéton ;
- une signalétique sonore pour les passages piétons ;
- des panneaux indiquant le temps de déplacements pour rejoindre un site en mode actif.

Paroles de participants

“ Assurer un balisage indiquant le nombre de minutes pour rejoindre à pied les stations. »
« Panneau indicateur (français/anglais) à l'extérieur et dans Airbus avec temps de parcours piéton/vélo dans un rayon d'au moins 500 mètres. »
« Fléchage en temps et en mode de déplacement. ”



EXEMPLE DE SIGNALÉTIQUE
« POINTS REMARQUABLES »
©LA VOIX DU NORD

6.3. Limiter le nombre de panneaux dans l'espace urbain

Les associations et les participants aux ateliers ont estimé nécessaire d'épurer la signalétique jugée trop envahissante dans l'espace urbain et de l'harmoniser.

Paroles de participants

“ Il faudrait limiter les panneaux d'information et soigner leur aspect ainsi que leur insertion. ”

6.4. Mettre en place une signalétique spécifique

À destination des personnes à mobilité réduite

Des associations et des participants aux ateliers citoyens ont demandé qu'un soin particulier soit apporté à **la mise en place d'une signalisation pour les usagers présentant un handicap**, notamment avec la mise en place d'une signalisation sonore pour malvoyants.

Paroles de participants

“ Il est important de bien prévoir une signalétique pour les handicapés : personnes à mobilité réduite, aveugles, sourds, et ça pour toutes les stations. ”

À destination des voyageurs

Des participants aux ateliers citoyens ont estimé nécessaire d'introduire une **signalétique permettant de faciliter les correspondances**.

Futurs pôles d'échange majeurs, les **stations Jean Maga et Marengo – Matabiau** ont fait l'objet de propositions de signalétique diversifiée destinée aux voyageurs : affichage des horaires de vols, plans de gare, fléchages, couleurs, indications des points d'intérêts touristiques, marquage au sol voire application mobile. Des dispositifs participatifs permettant de répertorier les lieux remarquables du quartier ont été proposés. Cette demande a été faite notamment pour la station Bonnefoy (afficher les prochains départs des bus et trains au départ de la gare SNCF).

Paroles de participants

“ Afficher les prochains départs de bus et de trains au départ de la gare SNCF. »
« Prévoir des panneaux signalétiques accessibles aux PMR, aux personnes qui ne parlent pas français, avec des symboles facilement compréhensibles, de type Vous êtes ici... ”

Les participants ont demandé que la signalétique de la station Matabiau soit traduite en anglais et en espagnol.

6.5. Informer sur les correspondances

Les participants souhaitent que l'information sur les correspondances soit précisée : horaires des modes en correspondance, fléchage clair des arrêts de bus, parkings et des accès aux stations de métro sur un plan de quartier.

Paroles de participants

“ Bien indiquer les arrêts de bus et les accès au métro avec un plan du quartier Enova. »
« Assurer un balisage à Fondeyre indiquant le nombre de minutes pour rejoindre à pied les stations Boulevard de Suisse-Ponts Jumeaux et La Vache gare. ”

La demande de mettre en place une signalétique au sol (marquage au sol réfléchissant) a émergé à plusieurs reprises. Des participants ont également demandé de prévoir des totems visibles en surface.

Paroles de participants

“ Créer un marquage au sol réfléchissant à La Vache. »
« Prévoir de la signalétique au sol à Raynal. »
« À Bonnefoy, prévoir des totems bien visibles en surface. ”

Premiers éléments de réponse apportés par la maîtrise d'ouvrage en séance

Sur la signalétique

Deux types de signalétique existent : l'une est réglementaire et doit être visible sur un panneau indépendant des autres (ex : la circulation routière), l'autre concerne les commerces et équipements et permet la mutualisation des informations sur un seul panneau. Cette question doit toutefois être soumise à l'avis des Architectes des bâtiments de France pour les stations situées en secteur sauvegardé.

Sur la signalétique pour les personnes à mobilité réduite

La Commission Accessibilité Réseau Urbain Tisséo (CARUT), une instance de concertation et d'échange dédiée aux transports en commun avec les associations représentatives des différents types de handicaps, réfléchit actuellement aux questions d'accessibilité aux abords des stations.

7. MODIFIER LA LOCALISATION DES STATIONS ET DES SORTIES

7.1. Modifier la localisation de certaines stations

Un **désaccord subsiste avec les associations du quartier Sept Deniers**, concernant la localisation de la station en cœur de quartier. Ce désaccord sur la localisation de la station est apparu également lors de l'atelier citoyen où certaines associations étaient présentes, au cours duquel les participants ont interrogé la maîtrise d'ouvrage sur la justification de la localisation de la station.

Des participants à l'atelier citoyen sur la **station François Verdier** ont demandé la modification de la localisation de la station, notamment pour limiter la coupe des arbres.

Paroles de participants

“ Pourquoi Tisséo Collectivités a retenu cette localisation de la station plutôt que le centre du Grand Rond où l'espace est suffisant et permettrait de connecter au tramway ? ”

La question de la localisation de la station a été posée pour deux autres stations : des associations ont demandé si « le positionnement des stations Jean Rieux et Côte Pavée - Cité de l'Espace - Limayrac pouvait évoluer », et d'autres ont demandé le déplacement de la station Airbus Colomiers Ramassiers de l'autre côté de la rocade, vers la gare TER des Ramassiers, afin d'en faire une seule gare.

Paroles de participants

“ Le positionnement des stations qui nous est présenté pourra-t-il éventuellement évoluer ? »
« Notre Comité de quartier propose de déplacer la station Airbus Ramassiers de l'autre côté de la rocade vers la gare des Ramassiers. ”

Premiers éléments de réponse apportés par la maîtrise d'ouvrage en séance

Réponse globale :

Ce qui est présenté en atelier est issu de nouvelles études complémentaires menées suite au débat public et à la phase d'information-participation amont. Après l'enquête publique, qui permettra de recueillir les remarques de la population, les études continueront pour préciser, dans le détail, la géométrie des stations, les aménagements de surface, etc. en prenant en compte les échanges avec les parties prenantes.

Sur la localisation de la station François Verdier

Comme pour le reste du tracé défini en juillet 2017 à la suite du débat public, les études se sont centrées :

- sur la localisation de la station souterraine (au croisement des allées F. Verdier et de la rue de Metz, en interface avec le métro de la ligne B, etc.) : contraintes physiques ;
- sur la caractérisation de l'environnement immédiat de la station (vie du quartier, patrimoine, espace vert, dessertes, etc.) : contraintes environnementales, notamment préservation des espaces naturels ;
- sur les études techniques par l'identification des paramètres techniques (connaissance du bâti avoisinant, du sous-sol, des ouvrages existants, des durées travaux, etc.) : contraintes techniques et économiques.

Ainsi par exemple, une implantation sur le Grand Rond a été écartée en raison de la distance avec la ligne B qui ne permettrait pas de répondre à l'objectif de connexion efficace entre les deux lignes de métro. Cette solution est faisable techniquement mais l'emplacement retenu tient compte d'un autre critère : faciliter les correspondances.

Ce travail d'études a permis de dresser une cartographie précise de l'ensemble des éléments à prendre en compte pour préparer les futures phases d'études, de plus en plus précises.

Le projet autour de la station François Verdier va continuer à être affiné en associant les associations et la population, et en liaison avec le garant de la concertation et la commission d'enquête. En particulier, les études auront pour but de rechercher les meilleures solutions visant à préserver et valoriser les allées François Verdier comme site arboré et végétalisé.

Sur la localisation de la station Sept Deniers

Différentes localisations ont été étudiées entre 2015 et 2018. La position au nord du quartier a été choisie pour les raisons principales suivantes :

- minimiser la longueur du tunnel et du raccordement du site de remisage et de maintenance des rames (située au nord de l'A621),
- permettre une desserte d'un territoire large.

Par ailleurs, l'implantation sur le site du TOAC (Toulouse Olympique Aérospatiale Club) permet de préserver l'espace vert arboré des Sept Deniers.

7.2. Modifier la localisation de certaines sorties ou créer des sorties supplémentaires

Des associations ont demandé **la création de sorties supplémentaires** pour plusieurs stations :

- à L'Ormeau, pour éviter aux piétons de traverser les voies jugées dangereuses ;
- à Côte Pavée - Limayrac - Cité de l'Espace, une autre sortie escaliers et ascenseur au niveau du centre commercial.



LE CENTRE COMMERCIAL DE LIMAYRAC
©DR

Paroles de participants

“ Si vous débouchez sur la place de L'Ormeau, vous êtes obligé de traverser la rue Saint-Exupéry ou Jean Rieux. Ça pose la question d'une entrée sur la place Potez ou d'un élargissement de la place de L'Ormeau vers le sud. ”

Des participants ont demandé de modifier les localisations de plusieurs sorties ;

- À Bonnefoy, les associations de quartier sont opposées à l'emplacement de **la sortie du métro** sur la place Jean Boriès, qui nuirait selon elles au réaménagement de la place et à l'installation de commerces dans le cadre du projet d'aménagement « Cœur de quartiers ». Elles souhaitent que la sortie du métro soit intégrée aux futurs bâtiments. Elles s'inquiètent également des conséquences spatiales des escaliers et escalators sur l'emprise de la place Boriès.

Paroles de participants

“ Positionner les sorties dans les bâtiments environnants. ”

- Des participants à l'atelier citoyen sur la station François Verdier ont demandé la modification de la localisation de la sortie pour limiter les conséquences sur l'allée plantée. D'autres demandent d'ajouter une sortie de métro sur les allées, plus proche du Grand Rond, et de faire plusieurs entrées et sorties des deux côtés (rue des jardins et rue Bida).

Paroles de participants

“ Placer la sortie de station sur au croisement de la rue Bida et des allées François Verdier, sur un espace non paysager et bitumé. »
« Placer la sortie de station sur la place Dupuy. »
« Placer la station au milieu du Grand Rond où l'espace est suffisant (moins d'impacts paysagers) et permettrait de se connecter au tramway et à la ligne B. ”

Premiers éléments de réponse apportés par la maîtrise d'ouvrage en séance

Réponse globale :

Ce qui est présenté en atelier est issu de nouvelles études complémentaires menées suite au débat public et à la phase d'information-participation amont. Après l'enquête publique, qui permettra de recueillir les remarques de la population, les études continueront pour préciser, dans le détail, la géométrie des stations, les aménagements de surface, etc. en prenant en compte les échanges avec les parties prenantes.

Sur la sortie vers le centre commercial de la station Limayrac

La liaison entre la station et le centre commercial se fera avec un double ascenseur :

- un premier amenant de la salle des billets à la surface et au centre commercial,
- un second amenant de la salle des billets, après validation, aux quais.

Le parking souterrain contraint fortement la possibilité d'une émergence directement au niveau du centre commercial.

Sur l'élargissement de la place de L'Ormeau

Les deux axes structurants enserrant la place sont à prendre en compte pour tout élargissement.

Sur les émergences place Borie

Tisséo a recherché une implantation en cœur de quartier et la correspondance avec d'autres modes de transport pour attirer le plus de voyageurs possible. Le parvis sera aménagé sans stationnement, pour permettre la circulation des piétons, et sera compatible avec la mise en place d'animations, telles que le marché, qui pourra être maintenu.



8. ASSURER LA SÛRETÉ AUTOUR DES STATIONS

8.1. Installer des caméras de vidéosurveillance

Les participants ont demandé l'installation de **caméras de vidéosurveillance à de nombreuses stations**. Pour la station **Airbus Colomiers Ramassiers**, les associations ont demandé que soit **déplacée la station** au sud de la RN124 pour **bénéficier de la vidéosurveillance** déjà mise en place à la halte ferroviaire.



EXEMPLE DE SYSTÈME DE VIDÉO EN STATION (SAOUZELONG, LIGNE B)

©SAADA-FERRER

Paroles de participants



« Nous aimerions que soit étudiée la possibilité d'installer des caméras autour de la station François Verdier. »

« Mettez en place un dispositif de vidéosurveillance à Jean Maga. »

8.2. Prévoir un éclairage suffisant

Les participants demandent qu'un **niveau d'éclairage suffisant et efficace** soit mis en place pour sécuriser l'espace public autour des stations.

Paroles de participants

“ Il faut prévoir des éclairages en nombre suffisant pour assurer la sécurité des espaces. »
« Nous voulons que les environs de la station Jean Rieux soient correctement éclairés. ”



EXEMPLE D'ÉCLAIRAGE EN STATION (LA VACHE, LIGNE B)
©SAADA-FERRER

8.3. Prévoir des vigiles

Des participants ont demandé d'étudier la présence de vigiles dans plusieurs stations jugées sensibles : Marengo – Matabiau, lieu de passage important du fait de la présence de la gare SNCF, Les participants à l'atelier sur la station ont également demandé la **présence d'agents de sécurité dans les rames, sur les quais et aux sorties**. Des participants à l'atelier de la station Airbus Colomiers Ramassiers ont proposé la mise en place d'un partenariat avec la police pour sécuriser les abords de la station, associée à la **présence d'agents de sécurité**. Pour la station des Sept Deniers, les participants à l'atelier souhaitent que la **sécurité soit renforcée les jours de match** au stade Ernest Wallon. Au niveau de la station Fondeyre, les participants à l'atelier ont demandé que soit prévu un **emplacement pour Tisséo Sécurité**.

8.4. Concevoir des stations sans espace vide

À Fondeyre, La Vache gare et Toulouse Lautrec – Borderouge Sud, les associations ont également demandé que **les stations soient aérées, sans recoins, permettant une bonne lisibilité**.

Paroles de participants

“ On veut quelque chose d'aéré, ouvert, pas confiné. ”

Premiers éléments de réponse apportés par la maîtrise d'ouvrage en séance

Sur la sécurisation des stations

Les stations seront vidéosurveillées.

Sur la sécurité des tunnels de correspondance

Les dispositifs de sécurisation des tunnels de correspondance seront travaillés en collaboration avec les forces de l'ordre, les services de secours et Tisséo pour garantir un maximum de confort et de sécurité aux usagers.

9. LIMITER LES NUISANCES

9.1. Limiter les nuisances des travaux

Les participants demandent à être informés du calendrier et des **impacts des travaux de la 3^{ème} ligne** sur l'ensemble du tracé ou à certaines stations à propos des nuisances et des aspects de fondations ou d'acquisition foncière.

Les participants ont également attiré l'attention de Tisséo sur le **risque de ralentissement du tramway T1 lors de la phase travaux**.

Paroles de participants

“
Quels vont être les impacts des travaux de la 3^{ème} ligne sur la circulation automobile ? »
« Quand vont démarrer les travaux ? »
« Comment allez-vous assurer l'information et l'échange avec les riverains sur les questions de nuisances du chantier et de l'infrastructure en tant que telle ? »”



EXEMPLE D'UN TUNNELIER UTILISÉ POUR CREUSER LE TUNNEL DU MÉTRO (LIGNE 14 DU MÉTRO PARISIEN)
©G. ROLLANDO

9.2. Prévoir dédommagements pour services et commerces

Les associations sont attentives à la question du dédommagement pour les services et les commerces pendant les travaux. Les participants souhaitent savoir quel sera l'impact pour les **entreprises situées à proximité** de la station **Enova** en termes d'accès aux sites et quelles **solutions intermédiaires** seront proposées pour **faciliter la vie des salariés**.

Paroles de participants

“
Prévoir un dédommagement des services et commerces existants : Picard, pharmacie... pour compenser le manque à gagner en phase de travaux. ””

9.3. Limiter les nuisances lors de la mise en service

La crainte des nuisances a été abordée ponctuellement par les participants, sur des stations en particulier :

- **Station Jean Maga** : les riverains du quartier de Layrac considèrent que le métro aggravera les nuisances sonores existantes du fait de la présence de l'aéroport, de deux lignes de tramway et d'une autoroute et demandent à la maîtrise d'ouvrage de **réaliser cette portion en souterrain plutôt qu'en tranchée couverte**.

Paroles de participants



Les habitants du quartier de Layrac sont encerclés par les lignes de tramway T1 et T2. Il faut un métro souterrain plutôt qu'un métro aérien à proximité du quartier. 🙏

- **Airbus Colomiers Ramassiers** : Les participants à l'atelier sur la station **Airbus Colomiers Ramassiers** demandent l'installation d'un **mur antibruit** entre la RN124 et la station de métro.

Premiers éléments de réponse apportés par la maîtrise d'ouvrage en séance

Sur les nuisances liées aux travaux

L'évacuation des déblais de chantiers (terres issues notamment du creusement du tunnel) aura des conséquences sur la circulation. La création des « boîtes » des stations pourra entraîner des fermetures de voiries ou des restrictions de circulation à certaines périodes. Tout sera mis en œuvre pour limiter les nuisances : des équipes de médiateurs seront présentes sur place pour suivre le chantier, s'assurer qu'il se déroule conformément à ce qui est prévu et faire remonter des informations issues du terrain pour apporter des améliorations au cours des travaux. Tous les riverains concernés seront informés de l'évolution des plans de circulation pendant les travaux et des nuisances liées au chantier. Le dossier d'enquête publique présentera également les éléments relatifs aux nuisances sonores, aux impacts environnementaux, aux impacts sur la circulation du projet.

Sur le calendrier des travaux

Les travaux démarreront en fin d'année 2021 pour une durée de trois ans. Des travaux préparatoires pourraient être mis en œuvre au préalable. Les travaux de génie civil dureront 2 ans, puis viendront les travaux de second œuvre. Un travail sera mené avec les associations, citoyens commerçants pour aborder le sujet des travaux.



10. GARANTIR LA COHÉRENCE AVEC LES PROJETS URBAINS

Plusieurs associations souhaitent que les projets et concertations intervenant sur le même territoire que celui du projet de métro soient articulés avec ce dernier :

- l'association 2 pieds 2 roues regrette que chaque concertation portant sur un nouveau projet (TESO, Linéo, Toulouse Aerospace Express...) remette en cause le travail mené lors des concertations précédentes ;
- l'association Michel Ange estime que le projet Toulouse Aerospace Express n'a pas été suffisamment coordonné avec le projet d'aménagement « Coeurs de quartiers », à la station Bonnefoy.

Cette demande est partagée par les participants aux ateliers qui demandent que les projets urbains soient mis en cohérence. Cette demande est formulée notamment pour le projet Coeurs de quartier, le projet TESO, pour les quartiers Bonnefoy et Sept Deniers.



LE PROJET TOULOUSE EURO SUD OUEST (TESO)
 ©LES YEUX CARRÉS

Paroles de participants

“ La présence de puits d'accès pour les secours à la place Arago est jugée incompatible avec les projets d'aménagement en cours. Où seront situés ces puits d'accès ? »
 « Sentiment qu'il n'existe aucune cohérence entre les différents temps de concertation Est-ce que les servitudes pour équipement public prévues au PLUIH seront utilisées pour la station de métro.
 « Le secteur est déjà très urbanisé, convoité par les promoteurs immobiliers. L'arrivée du métro va jouer un rôle dans la définition du projet de quartier. Il faut veiller à ce que cela soit cohérent avec le projet Cœurs de quartier. »
 « Quels liens entre le projet de 3^{ème} ligne, et les projets urbains de Toulouse Métropole, tels que « Dessine-moi Toulouse », et l'implantation d'une clinique de 10000 m² dans le secteur de Ginestous ? ”

Premiers éléments de réponse apportés par la maîtrise d'ouvrage en séance

Sur la cohérence avec les projets urbains

Le travail urbain autour du métro n'a pas encore été défini. De nouvelles études complémentaires vont être menées pour étudier la mise en comptabilité des projets mobilité et urbanisme. Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) sera révisé au cours des prochaines années, pour indiquer quels sont les projets d'aménagements urbains autour des futures stations de métro : renouvellement du quartier, accueil d'équipements complémentaires, etc. Ces études se feront à partir de diagnostic, et feront l'objet de concertation.

11. FAIRE ÉVOLUER LE NOM DE CERTAINES STATIONS

Les participants se sont prononcés sur les noms de stations proposés par la maîtrise d’ouvrage. Les modifications avancées relèvent souvent d’une volonté de simplification ou de correspondance du nom avec l’identité locale. (Cf. Annexe - 2 - Les observations des participants au dialogue territorial et aux ateliers citoyens, par station)

Premiers éléments de réponse apportés par la maîtrise d’ouvrage en séance

Sur les noms des stations

Les noms des stations ne sont pas définitifs, Tisséo est ouvert aux propositions du public.

12. QUESTIONS PONCTUELLES SUR LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET

12.1. Des interrogations sur la Ligne Aéroport Express

Des participants à l’atelier Jean Maga ont mis en doute la rapidité de la ligne au regard de la distance, du nombre de feux de signalisation sur le parcours et en fonction de la conservation des stations Daurat et Nadot. Des participants ont demandé que la Ligne Aéroport Express soit prolongée au-delà de l’aéroport pour desservir les zones d’activités voisines.

Des associations ont demandé à Tisséo d’indiquer le nombre précis de passagers envisagés pour la Ligne Aéroport Express, craignant que la fréquentation soit sous-estimée.



INTENTION D'AMÉNAGEMENT DE LA STATION JEAN MAGA
 (CORRESPONDANCE ENTRE LA LIGNE AÉROPORT EXPRESS/T1/3^{ÈME} LIGNE DE MÉTRO)

Paroles de participants

“ Crainte que le prix du ticket pour se rendre à l’aéroport augmente pour les voyageurs réguliers comme pour les salariés de l’aéroport. Éviter la sur-tarification pour les Toulousains »
« Interrogation sur la solidité du financement de la Ligne Aéroport Express. »

Des associations estiment que le **nombre de voyageurs** empruntant chaque année la Ligne Aéroport Express est largement sous-estimé par la maîtrise d’ouvrage. Selon cette analyse, l’absence de desserte directe de l’aéroport par la 3^{ème} ligne serait dommageable.

Paroles de participants

“ Le choix de la Ligne Aéroport Express est très pénalisant pour le secteur nord/ouest où il n’y a pas d’autres infrastructures de transport prévues à horizon 2030. Selon nos estimations, le flux de voyageurs s’établit plutôt à 9000 personnes par heure. La desserte de l’aéroport ne sera donc pas calibrée par rapport à la demande. »

Occasionnellement, des participants ont souligné la **nécessité d’identifier les heures de pointe** ainsi que les **lieux d’attraction** sur l’ensemble de la ligne afin d’anticiper au mieux les déplacements des usagers et prévenir les situations de congestion.

Paroles de participants

“ Il faut identifier les horaires d’affluence et les points d’attraction sur la ligne pour anticiper les déplacements et les difficultés. »

Premiers éléments de réponse apportés par la maîtrise d’ouvrage en séance

Sur la rapidité de la Ligne Aéroport Express

Cette ligne à haute fréquence utilisera les infrastructures de l’actuel tramway T2 pour relier l’aéroport en moins de 6 minutes. La fréquence sera d’un train toutes les 5 minutes dans les deux sens de circulation. Elle offrira une correspondance à la 3^{ème} ligne de métro et au T1 à la station Jean Maga. En 2030, la 3^{ème} ligne de métro combinée à la ligne Aéroport Express permettra de se rendre à l’aéroport Toulouse Blagnac depuis le centre-ville (gare Matabiau) en seulement 24 minutes.

Sur la tarification de la Ligne Aéroport Express

La Ligne Aéroport Express fera l’objet d’une tarification spécifique, comme pour pour la navette bus aéroport.

Sur le financement de la Ligne Aéroport Express

L’intégralité du financement de la Ligne Aéroport Express figurera dans le dossier d’enquête publique. Le financement du projet a fait l’objet d’études financières expertisées et réalistes pour les collectivités. La Ligne Aéroport Express sera réalisée en même temps que la 3^{ème} ligne de métro pour mailler le territoire et le réseau de transports en commun dans le but de favoriser le report modal.

Sur les prévisions de trafic voyageurs

L’estimation actuelle du nombre de voyageurs sur la Ligne Aéroport Express est de 5000 passagers par heure en heures de pointe à long terme, en prenant en compte les hypothèses de croissance économique du secteur. Les études garantissent qu’avec un train dans chaque sens toutes les 5 minutes, d’une capacité de 210 personnes, le système de transport sera à même de répondre aux besoins de déplacement. Ces chiffres seront précisés dans le dossier d’enquête publique.

12.2. Les études urbaines

Les associations du quartier Sept Deniers demandent la présentation d'études urbaines et d'études sur les rabattements en bus, préalables indispensables selon elles à la tenue d'un débat constructif. Elles ont rappelé que la maîtrise d'ouvrage s'était engagée le 4 mai 2018 à réaliser des études sur ces aspects qu'ils considèrent comme préalable à une discussion constructive.

Paroles de participants

“ Les associations demandent depuis décembre 2017 la réalisation d'études de rabattement et d'interconnexion. Aucun dialogue serein ne pourra se tenir sans connaître le résultat de ces études. »
« Il est indispensable que Toulouse Métropole et les élus présentent des études urbaines. On n'a pas de réponses, alors qu'elles ont été demandées par le garant de la concertation, concernant l'impact d'une station située à l'écart du cœur de quartier des Sept Deniers. La création d'une seconde centralité dans le quartier, par l'implantation de cette station, rend nécessaire de réaliser des projections urbaines à horizon 2030. »
« La station Sept Deniers est sans doute la plus polémique de la 3^{ème} ligne. Le meilleur moyen de régler ce différend aurait été de présenter des éléments de prospective urbaine. ”

Premiers éléments de réponse apportés par la maîtrise d'ouvrage en séance

Sur la transmission des études

Concernant l'insertion urbaine, il est important d'avoir une cohérence entre les projets mobilités et urbanisme. Des études ont été précédemment menées, sans le projet de 3^{ème} ligne de métro. De nouvelles études complémentaires vont être menées pour étudier la mise en comptabilité des projets mobilité et urbanisme. Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) sera révisé au cours des prochaines années, pour indiquer quels sont les projets d'aménagements urbains autour des futures stations de métro : renouvellement du quartier, accueil d'équipements complémentaires, etc. Ces études se feront à partir de diagnostic et feront l'objet d'une concertation.

12.3. Le matériel roulant de Toulouse Aerospace Express

Des participants aux ateliers citoyens ont interrogé la maîtrise d'ouvrage sur le **matériel roulant** qui serait choisi.

Premiers éléments de réponse apportés par la maîtrise d'ouvrage en séance

Sur le matériel roulant

Le type de matériel roulant n'est pas encore déterminé. La logique retenue est d'ouvrir le marché en termes de solution technique pour avoir une concurrence ouverte. Le maître d'ouvrage table sur 5000 usagers par heure et par sens en heures de pointe à la mise en service. Une évolution sera possible, soit en allongeant les rames, soit en augmentant la fréquence et ainsi passer à 15000 voyageurs par heure et par sens en heures de pointe. L'infrastructure mise en place a comme pour objectif de s'adapter et de pouvoir évoluer en fonction des besoins. Le matériel roulant serait plus large que ce qui est prévu aujourd'hui. Par ailleurs, les quais seraient larges de 4 à 5 mètres.



13. LE DISPOSITIF DE CONCERTATION

Dans l'ensemble, le **dispositif a été accueilli avec intérêt** par les élus, les associations de quartier et les citoyens.

Néanmoins, certaines associations ont manifesté leur volonté de **renforcer et d'étendre le dialogue**, comme l'association de Défense de l'environnement et de la qualité de vie Ancely et Arènes romaines (ADEQVAAR), qui souhaite recevoir le bilan de la phase d'information-participation de 2017 et mobiliser ses adhérents pour offrir les retours les plus complets sur leur position, en dehors des réunions. Pour la station Jean Maga, cette association a aussi spécifiquement demandé que la commune de Blagnac soit associée à la concertation.

Ponctuellement, une participante de l'atelier François Verdier a demandé quand les citoyens seront-ils consultés sur les modalités précises en termes d'aménagement paysager et d'autres estiment nécessaire de développer la communication sur la concertation car peu de gens sont informés.

SYNTHÈSE DES AVIS PAR STATION

À noter : les membres de la maîtrise d'ouvrage ont apporté des réponses aux questions posées lors des temps d'échanges. La majorité des contributions ont été faites via les fiches remplies lors des travaux en sous-groupes, qui n'ont pas donné lieu à des réponses de la part de la maîtrise d'ouvrage.

L'ensemble des contributions par station sont disponibles (*cf. Annexe - 2 - Les observations des participants au dialogue territorial et aux ateliers citoyens, par station*).



7, esplanade Compans-Caffarelli • BP 11120 • 31011 Toulouse CÉDEX 6

Tél. : 05 67 77 80 80 • tisseo-collectivites.fr