

Le point à mi-parcours!

SOMMAIRE

- P. 2 Édito
- P. 2 Le projet de 3^{ème} ligne est un projet métropolitain d'aménagement
- P. 3 Le tracé Labège / Toulouse / Colomiers en discussion
- P. 4 Ceux qui sont loin de la ligne seront-ils les parents pauvres des transports en commun?
- P. 5 La ligne du lien domicile-travail
- P. 5 Matériel et caractéristiques techniques de la ligne
- P. 6 Délais, financements et gouvernance
- P. 7 Les impacts environnementaux



INTERNET

+ de 22 000 visites sur le site
+ de 160 avis
+ de 200 questions au SMT-C Tisséo
16 contributions et cahiers d'acteurs

CARTOGRAPHIE

3 ateliers
+ de 100 participants
25 cartes produites
70 contributeurs sur le forum

QUESTIONNAIRES

+ de 3 500 renseignements

DÉBATS MOBILES

+ de 6 700 personnes impactées

PRESSE RADIO TÉLÉ & WEB

+ de 150 articles

RENCONTRES PUBLIQUES

+ de 2 000 participants

RÉSEAUX SOCIAUX

420 abonnés Facebook
743 sur Twitter

ÉDITO

Par **Jacques Archimbaud**
Président de la Commission
particulière du débat public

À un mois de la clôture du débat public, il apparaît déjà que celui-ci restera sur le plan local comme un événement démocratique. Tant par la quantité de participants, que par leur diversité : âge, profession, origine géographique, usage des transports...

Avec les rendez-vous encore à venir, les ingrédients sont réunis pour que les décideurs (maître d'ouvrage, élus des collectivités territoriales, autorités de l'État et de l'Union Européenne) et les citoyens disposent d'une carte suffisamment claire des opinions et des arguments échangés tout au long de ces 15 semaines.

Conformément à la loi, le débat a lieu en opportunité. Il porte bien sur la pertinence du projet proposé au regard des objectifs affichés, et sur ses possibles alternatives, compléments ou variantes.

Et l'articulation entre train, métro, tramway, bus et modes doux se situe au cœur de cette question d'opportunité.

Son champ de vision s'est élargi : l'échange sur les transports conduit légitimement à un débat sur l'aménagement à venir de la métropole toulousaine. Se rejoignent ainsi les concertations sur la 3^{ème} ligne, sur le Plan de Déplacement Urbain dit « projet mobilités », sur le Schéma de Cohérence Territoriale et sur la révision du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal.

« ... si l'écoute l'emporte dans la durée sur les logiques traditionnelles d'affrontement, et si les acteurs s'organisent eux-mêmes pour gérer la suite, nous aurons atteint nos objectifs et nous aurons fait « œuvre démocratique utile ».

Il appartiendra à chaque instance partenaire, et à la société civile, de concevoir les moments carrefours où se mettront en perspective les problématiques ainsi soulevées, et de permettre aux concertations à venir de prendre une ampleur plus grande encore que le présent débat...

Car chacun voit bien que ces démarches réglementaires relèvent des mêmes interpellations : Quel compromis entre les territoires ? Quelle articulation entre les besoins d'aujourd'hui et ceux de demain ? Quel équilibre des moyens ? Comment réduire vraiment la tendance à l'étalement urbain ? Comment aménager le cœur sans pénaliser les habitants installés en périphérie ?

Le débat public sur le projet de 3^{ème} ligne ne peut à lui seul embrasser toutes ces questions. Mais s'il parvient à faire qu'elles soient posées sereinement, à ce que l'écoute l'emporte dans la durée sur les logiques traditionnelles d'affrontement, et si les acteurs s'organisent eux-mêmes pour gérer la suite, nous aurons atteint nos objectifs et nous aurons fait « œuvre démocratique utile ».

Le projet de 3^{ème} ligne est un projet métropolitain d'aménagement

LE DÉBAT a conduit le maître d'ouvrage à présenter le projet de 3^{ème} ligne non seulement comme un projet de transport, mais aussi comme un projet d'aménagement.

Un projet d'aménagement : TESO Matabiau



Depuis des années, l'accueil de populations nouvelles s'est traduit par une péri-urbanisation de plus en plus étendue, loin du centre, sur des zones à faible densité, peu ou pas desservies par les transports en commun, empiétant notamment sur les espaces agricoles. Ce mode de développement a engendré une congestion croissante des axes routiers et une régulation insuffisante de l'immobilier d'entreprise.

L'objectif poursuivi par ce projet est donc de maîtriser l'urbanisation à venir, en se proposant d'assurer dans le cœur de la métropole l'accueil de 100 000 nouveaux habitants, sur les 150 000 attendus dans l'agglomération toulousaine d'ici...

Les opérations d'urbanisme en cours ou programmées (publiques ou privées) sur la métropole ne suffiraient pas à couvrir les besoins d'accueil de nouveaux habitants et d'emplois induits. En périphérie immédiate de la zone dense, accessible à pied ou par d'autres modes doux, reliée aux autres modes de transport en commun (bus, métro, lignes SNCF), la 3^{ème} ligne permettrait ainsi la desserte de ces zones d'urbanisation future, projetées autour des stations ou des interconnexions et constituant de nouvelles centralités.

« Comment ne pas passer par perte et profits les habitants d'ores et déjà installés loin du cœur d'agglomération ? »

L'aménagement du quartier de Matabiau apparaît ainsi comme l'illustration d'une opération

d'urbanisation maîtrisée par la collectivité, associant public et privé, autour d'une infrastructure de transport, d'une certaine façon transposable à d'autres sites comme Colomiers gare, la Vache, ou Montaudran, sites qu'il s'agit de relier entre eux et aux zones d'emploi.

Le débat fait donc apparaître les grandes questions stratégiques suivantes :

La nouvelle ligne devrait-elle desservir en priorité les zones déjà densément habitées ou assurer plutôt la desserte de zones à aménager ou à densifier ?

Comment ne pas passer par perte et profits les habitants d'ores et déjà installés loin du cœur d'agglomération ?

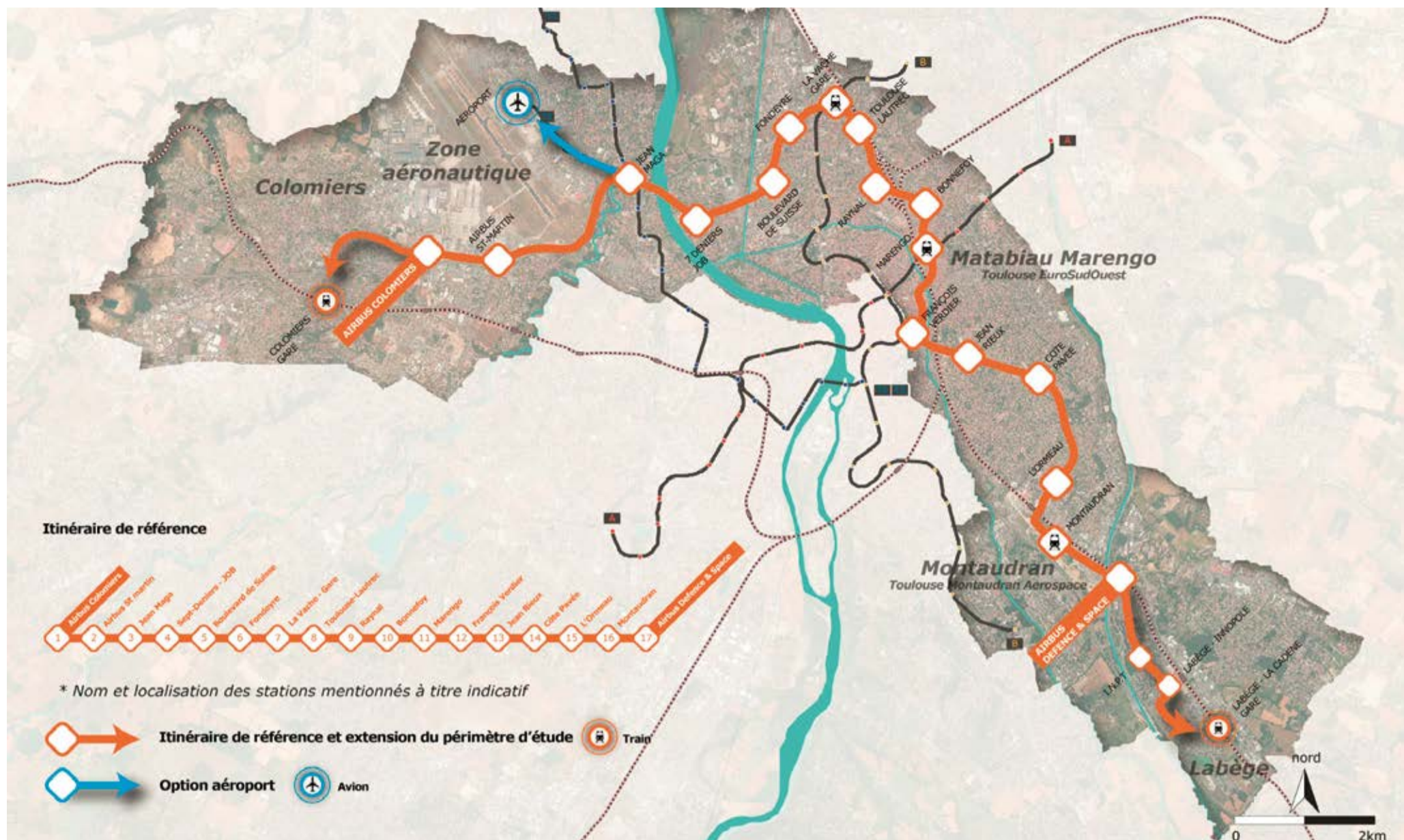
Quelle desserte pour les territoires comme le sud-ouest ?

Finalement, quel compromis métropolitain nouveau ?

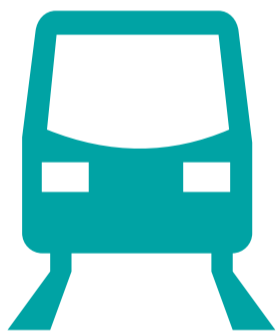
Quel équilibre entre des polarités nouvelles (commerciales, de services, de loisirs) permettant de réduire les déplacements vers le centre ?

Quel équilibre (métro, TER, maillage bus) entre les moyens affectés à la mobilité sur toute la métropole ?

Sur l'aménagement du cœur toulousain et des « pôles associés », il est apparu au cours des débats que ces options appelaient un volontarisme politique de l'ensemble des collectivités quant à la maîtrise de l'urbanisation et à sa qualité : en termes de paysage et d'espaces publics, de politique foncière évitant l'explosion des prix et la spéculation et permettant le respect d'une certaine mixité sociale et fonctionnelle, entre activités, services et habitats.



CERTAINS ÉVOQUENT d'autres solutions que le métro (tramway, TER), notamment dans le cadre d'une amélioration de l'existant. D'autres indiquent que des secteurs entiers de l'agglomération ne sont pas concernés par des opérations structurantes (sud-ouest par exemple) ou que la solution proposée ne régle pas la question des relations entre communes périphériques à la source de nombreux déplacements domicile/travail, certains suggèrent même un tracé circulaire.



Le tracé Labège > Toulouse > Colomiers en discussion

Pour la 3^{ème} ligne, de Colomiers à Labège en passant par Toulouse, quelles variantes à caractère général ou plus localisées ont-elles été proposées, sachant que des stations nouvelles ou la suppression de stations du projet ont par ailleurs été mentionnées?

Une opposition sur le principe même des quartiers à desservir, donc sur l'aménagement urbain associé, est apparue. Selon ces personnes, la desserte de quartiers denses n'est à ce jour pas totalement assurée et il serait plus opportun de faire en sorte qu'ils soient irrigués par la 3^{ème} ligne plutôt que celle-ci concerne les secteurs d'activités ou des quartiers à développement urbain encore seulement potentiel.

Ce souhait de s'intéresser aux quartiers denses vise notamment le centre de Co-

lomiers ou la desserte de Tournefeuille. Il concerne également le centre de Toulouse (Ponts Jumeaux, Amidonniers, Jeanne d'Arc, etc.) qui mériterait d'être encore mieux desservi par un mode structurant; de ce fait, la desserte de Purpan est préférée par certains à celle de Jean Maga (ressentie comme solution de repli pour le maître d'ouvrage en cas d'absence de financement spécifique pour l'aéroport). Le passage par La Vache et Fondeyre (pour lequel un scepticisme est souvent ressenti en matière d'aménagement, même à terme éloigné, pour des raisons d'environnement) est critiqué en termes d'allongement de parcours.

Si l'interconnexion avec la gare Matabiau est unanimement approuvée, ses accès de part et d'autre sont parfois remis en question: il en va ainsi des stations inter-

médiaires entre La Vache et Marengo eu égard au tracé de la 3^{ème} ligne par rapport à la voie ferrée existante et surtout de la station François Verdier qui tangente le centre. D'autres regrettent que la Cité de l'Espace ne soit pas desservie ou considèrent que la Côte Pavée ne mérite pas un tel investissement.

« Si l'interconnexion avec la gare Matabiau est unanimement approuvée, ses accès de part et d'autre sont parfois remis en question... »

Si d'autres variantes de tracé sont suggérées pour la partie sud-est, le plus grand nombre d'avis et de questionnements

pour ce secteur concerne la connexion avec la ligne B sans rupture de charge. Certains s'étonnent du financement, non compris dans le budget de la 3^{ème} ligne, qui risque de n'être pas encore assuré, d'autres se demandent pourquoi la connexion déjà étudiée jusqu'à l'INPT dans le cadre du PLB ne pourrait être réalisée sans délai, etc.

Enfin, les extrémités du tracé prévues en aérien (environ 40 % du linéaire envisagé) inquiètent. L'effet de coupure urbaine (difficultés de déplacements, risques d'atteinte à la qualité des paysages ou de nuisances sonores, etc.) est d'autant plus ressenti que certains ont des doutes sur les possibilités réelles d'atténuation de cet effet.

Ceux qui sont loin de la ligne seront-ils les parents pauvres des transports en commun?

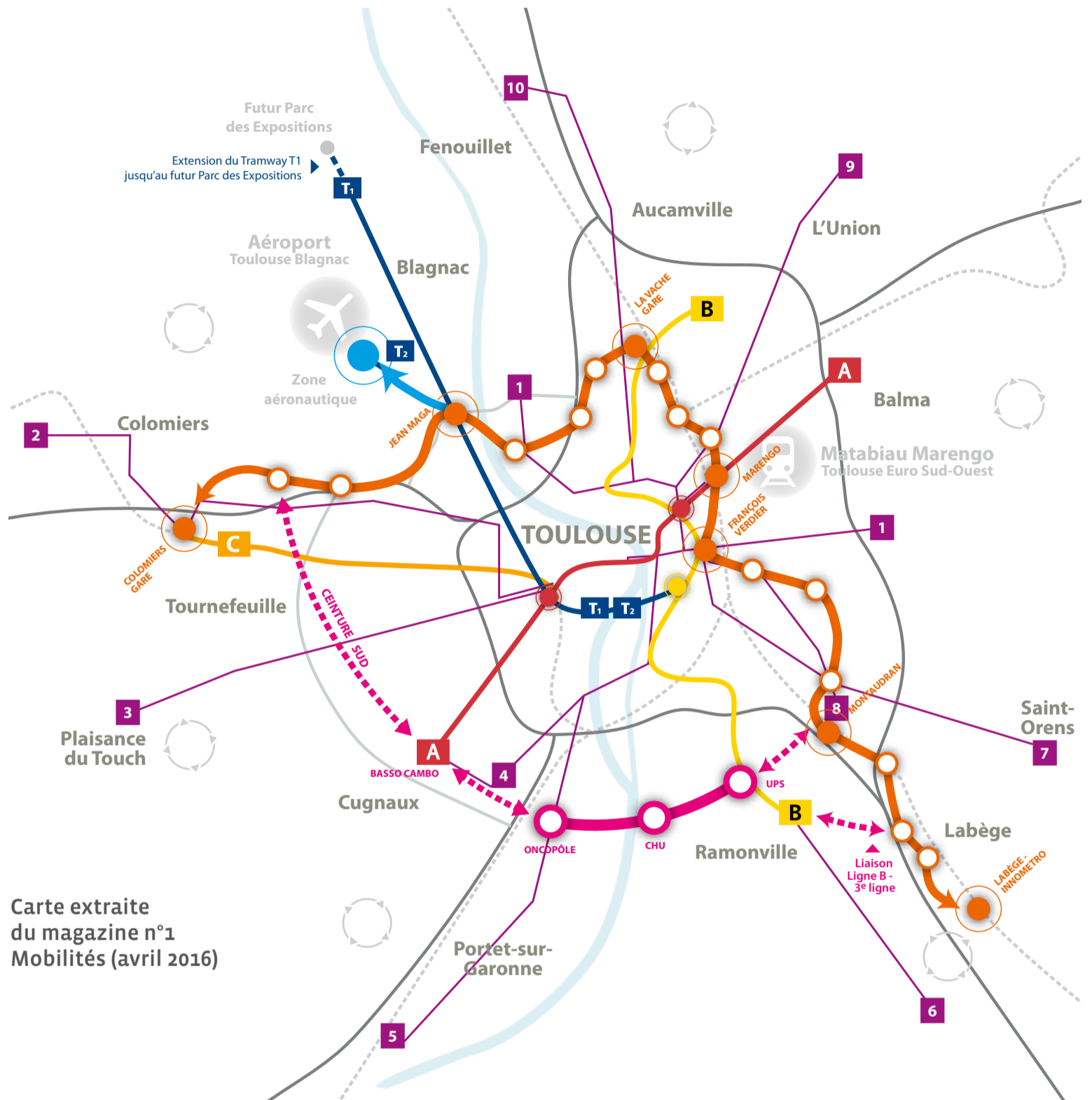
LES DÉBATS MOBILES L'ONT CONFIRMÉ:

les habitants des villes éloignées du tracé proposé s'inquiètent d'une meilleure desserte de leurs territoires.

C'est le cas des secteurs ouest, sud-ouest (Tournefeuille, Plaisance-du-Touch, Cugnaux, Portet sur Garonne...) et nord-est (Saint-Jean, l'Union) de l'agglomération. En réponse, le maître d'ouvrage précise que le projet Mobilités prévoit la mise en place de bus Linéo qui desserviront certains de ces territoires, avec possibilité de rabattement vers le métro.

Parfois perçus comme le «parent pauvre» du transport en commun, les Linéo sont présentés par le maître d'ouvrage comme plus performants que les bus traditionnels: fiabilité, régularité et horaires étendus... La fréquentation des premiers Linéo mis en service dépasserait d'ailleurs les prévisions.

Des précisions sont très régulièrement demandées concernant la ligne en ro-



Carte extraite du magazine n°1 Mobilités (avril 2016)

cade annoncée à l'ouest, qui paraît imprecise à cette heure.

Rabattements, parkings, pôles multi-modaux

Les participants soulignent aussi que les parkings relais sont fréquemment saturés autour des lignes A et B, et de-

mandent aménagements et améliorations (Arènes, Colomiers, la Vache, Ramonville, Castanet) pour favoriser la fréquentation potentielle de la 3^{ème} ligne. Des parkings sécurisés pour vélos sont enfin demandés.

À ces questions, le maître d'ouvrage répond qu'une partie du budget de la 3^{ème} ligne sera destinée à l'aménagement de pôles d'échanges multi-modaux autour des stations de métro avec, pour certaines, des abris vélos sécurisés et parkings relais. Il précise que son dernier comité syndical a décidé la création de 2000 places de rabattement supplémentaires sur l'ensemble du réseau, avec l'extension des parcs aux stations Borderouge, Mirail, Basso Cambo et Ramonville.

L'Étoile ferroviaire comme alternative pour la desserte de la périphérie

Plutôt qu'un projet de métro jugé coûteux, plusieurs cahiers d'acteurs proposent un maillage d'après eux plus fin et plus complet du territoire, pour desservir les zones les plus éloignées, en s'appuyant sur les lignes SNCF de «l'étoile ferroviaire» qui convergent vers Toulouse, avec un cadencement plus impor-

tant et une billetterie mieux coordonnée. Le maître d'ouvrage explique ne pas négliger le ferroviaire (compétence du Conseil régional), malgré les limites qu'il lui attribue. L'étoile ferroviaire est en effet un nœud traversé par des trains de toutes natures, y compris du fret, et est appelé à accueillir le TGV à moyen terme. Il rappelle que les investissements dans le ferroviaire ont été déjà très importants, que la Région a fortement investi à Toulouse (remise en état, accessibilité, augmentation de capacité, renouvellement des trains).

Il constate que les priorités de la Région semblent aller vers l'entretien, la modernisation et la pérennité de l'existant et vers les trains d'équilibre du territoire. Il indique par ailleurs qu'en se connectant au ferroviaire sur cinq stations et en permettant une meilleure desserte des zones d'emplois, la 3^{ème} ligne inciterait davantage encore à utiliser le train. Selon lui, le coût et les délais des propositions d'aménagements ferroviaires ne seraient pas inférieurs à ceux du projet de 3^{ème} ligne. Ce point de vue est approuvé par le SNCF, favorable au projet de 3^{ème} ligne de métro, ainsi que par le conseil régional.



La ligne du lien domicile-travail?

SELON LE MAÎTRE D'OUVRAGE, l'intérêt de la 3^{ème} ligne de métro est d'ajouter aux deux lignes A et B dédiées à des activités diversifiées (commerce, culture, services administratifs) une ligne largement dédiée aux trajets domicile-travail.

La fréquentation des transports en commun pour cet usage dans l'agglomération toulousaine est en effet nettement inférieure à celle mesurée dans d'autres métropoles.

Si le constat est partagé, la capacité de la 3^{ème} ligne à y remédier est en revanche discutée.

Certains font observer que la part des déplacements domicile/ travail tend à décroître en proportion des autres usages, dans la plupart des autres agglomérations (courses, loisirs, familles, tourisme) et qu'une ligne de métro doit être nécessairement plurifonctionnelle.

D'autant plus que de nombreux points de l'agglomération, comme certaines universités, restent encore mal desservis. L'observation est faite que l'on ne construit pas un métro uniquement pour les heures de pointe mais pour des publics variés qui n'ont pas tous les mêmes horaires.

Ils adhèrent donc soit à un autre choix de transport (tramway et bus) soit à un autre tracé, desservant mieux le centre-ville, qui par ailleurs concentre encore un nombre d'emplois significatif.

D'autres font observer qu'un très grand nombre des salariés concernés n'habitent pas sur le tracé du projet mais en proche et lointaine périphérie, et que les liaisons de périphérie à périphérie sont

au moins aussi nombreuses que celles qui partent depuis le centre.

Relier des zones d'emploi entre elles est sans doute pertinent au regard des échanges internes à ces zones ou aux grandes entreprises concernées, mais pas au regard du but affiché.

La question est donc, pour ces personnes, d'organiser mieux la desserte de capacité, soit par renforcement de l'étoile ferroviaire, soit par l'amélioration du rabattement vers les métros existants, soit par l'extension du système de bus à haut niveau de service.

Enfin, une partie des personnes contactées, pourtant favorables au projet, pensent que le report vers l'automobile ne fonctionnera qu'à condition que soit conduite une autre politique plus dissuasive par rapport à « l'autosolisme » et à la multiplication des déplacements: couloirs et stations de covoiturage, péages modulés selon l'heure, horaires décalés, tarifs de stationnement harmonisés, télétravail... Ils souhaitent également une incitation plus grande aux transports collectifs: tarifs harmonisés, billetterie simplifiée, meilleur accueil pour les vélos...

La seconde moitié du débat public permettra sans doute de mieux objectiver ces échanges, notamment à travers la réalisation de cartes plus précises sur ces sujets.



Matériel et caractéristiques techniques de la ligne

LA PREMIÈRE PHASE DU DÉBAT PUBLIC (auditions d'experts et réponses aux questions sur le site) a permis de cerner un peu mieux le sujet. Pour absorber 200 000 voyages/jour, le métro est présenté comme le mode le plus approprié et la capacité des rames devrait être plus importante que celle des lignes A et B.

Le choix de voitures, plus larges, de 2 m 65, se rapprocherait des dimensions standards internationales et offrirait un plus grand éventail de constructeurs ferroviaires. Certains participants se demandent au passage si le choix du système Siemens ne serait pas déjà effectué par le maître d'ouvrage.

D'autres s'interrogent cependant quant au surcoût engendré par la maintenance de matériels différents sur l'ensemble du réseau et à l'impossibilité de les utiliser sur les trois lignes.

L'accroissement de capacité aurait par ailleurs un impact sur la fréquence des rames: plus gros est souvent synonyme de plus lent.

Le choix du type de métro lourd ou léger aurait également une incidence sur les coûts d'infrastructures, sur le prix du génie civil des tunnels, selon leur diamètre et leur longueur.

Pour un tunnel de métro de 8 à 12 m de diamètre, la fourchette basse se situe à 20 millions € HT du km* et peut grimper à 90 millions € HT, soit un rapport de 1 à 4,5. Cet écart est dû à la nature des sols traversés, des conditions géologiques, géotechniques et hydrogéologiques.

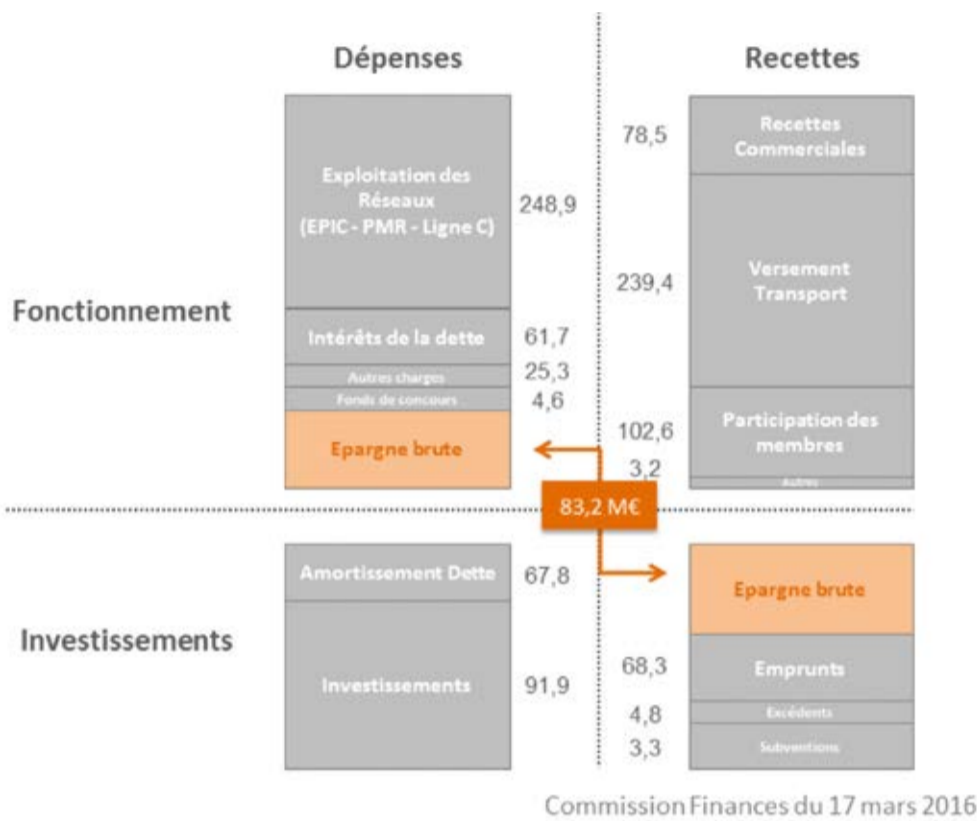
Ce genre d'aléas sur les seuls 13 km de tunnel du projet (hors coût des stations) ferait varier fortement son montant sur seulement 60% de l'itinéraire de référence (21 km).

Les experts consultés indiquent cependant que, plus les études des sols s'avèrent précises en amont dans les projets, plus les aléas se trouvent réduits à l'arrivée.

(*)www.cetu.developpement-durable.gouv.fr « Prix des tunnels » mars 2016

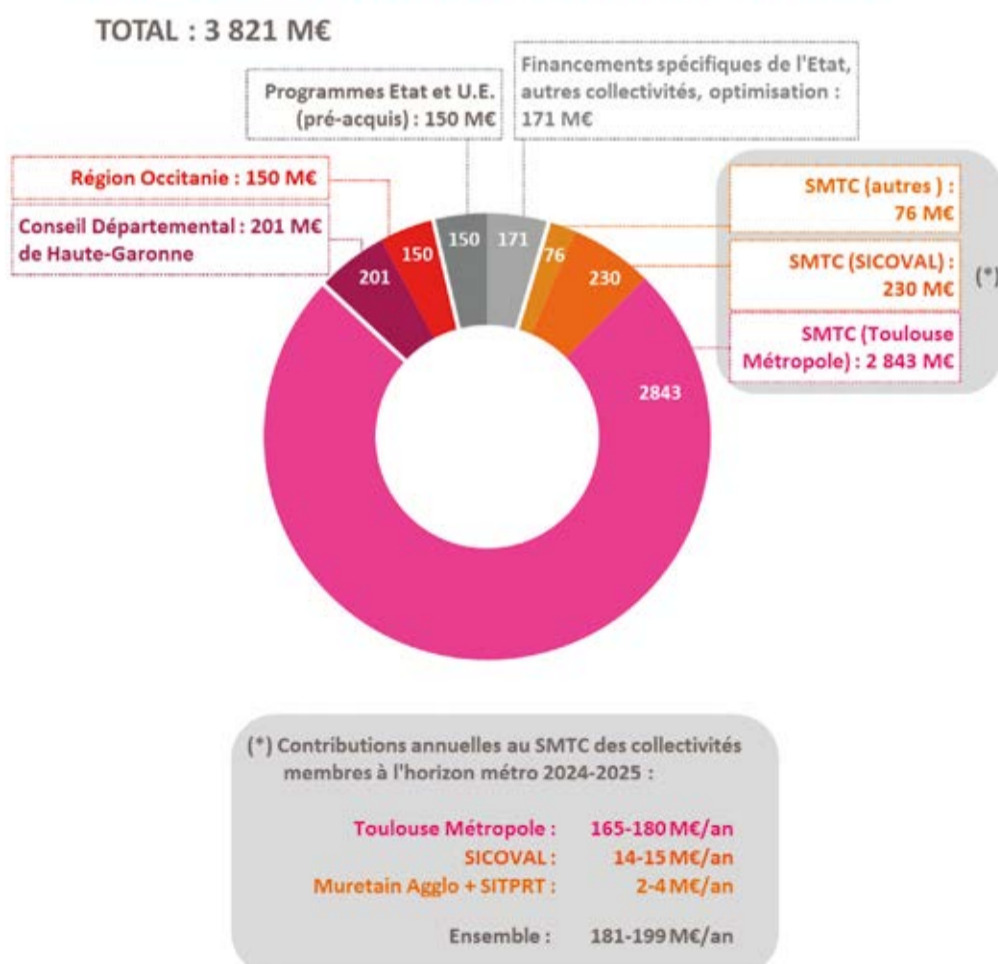
Délais, financements et gouvernance

À MI-PARCOURS DU DÉBAT PUBLIC, la question du coût du projet, de son financement, de la capacité financière du maître d'ouvrage à le mener à bien concomitamment aux autres projets demeure prégnante et suscite nombre de questionnements ou contestations.



Schématisation de l'équilibre budgétaire du SMTC
(Budget Primitif 2016)

Le financement du programme d'investissement



Extrait du dossier de presse du 25 juillet 2016 :
le financement du programme d'investissement

À ce stade des études, l'estimation du coût réel d'un projet est nécessairement approximative et tient compte d'une marge d'incertitude. Le maître d'ouvrage a pu apporter des éléments explicatifs quant au chiffrage, lequel va s'affiner au fur et à mesure des études, notamment techniques. Cependant, afin de crédibiliser ce montant, des réponses devront être apportées quant au coût du matériel roulant, de l'équipement, de l'aménagement des stations et de leur insertion dans le tissu urbain, notamment pour la résorption des effets de coupures urbaines pour les tronçons prévus en surface. Le montant élevé du projet conduit certains intervenants, dans un souci d'éco-

« Le montant élevé du projet conduit certains intervenants, dans un souci d'économie, à proposer, l'étude d'un tracé plus direct (évitant la Côte pavée ou l'Ormeau par exemple) voire pour certains un retour au PLB sur une partie du tracé. »

nomie, à proposer l'étude d'un tracé plus direct (évitant la Côte pavée ou l'Ormeau par exemple), voire pour certains un retour au prolongement de la ligne B. Le deuxième sujet majeur porte sur le financement du projet et plus largement sur les investissements à réaliser dans le cadre du PDU, faisant état de l'urgence de certains d'entre eux.

Aux yeux du public, la capacité à mener de front ces différents projets ne paraît pas établie et la crainte d'un impact lourd sur la fiscalité ou la tarification (ne serait-ce que pour équilibrer les charges d'exploitation) demeure.

La participation des collectivités locales a été évoquée lors de la réunion de Labège, sans qu'une décision formalisée n'ait encore été affichée, suscitant des interrogations quant à la capacité contributive de ces collectivités. Par ailleurs, le financement de la desserte éventuelle de l'aéroport n'étant toujours pas finalisé, il laisse dans l'incertitude le tracé et les fonctionnalités mêmes de la 3^{ème} ligne.

Pour couvrir l'ensemble des investissements jugés indispensables au fonctionnement d'une métropole, plusieurs intervenants ont fait référence aux dis-



positions particulières adoptées pour le Grand Paris et l'on peut légitimement s'interroger sur la transposition de ces dispositions législatives à d'autres métropoles, dont celle de Toulouse.

La réussite d'un projet lourd de transport en commun repose sur de nombreux facteurs : quartiers desservis, qualité des interconnexions avec les réseaux existants (SNCF notamment), modification des réseaux viars, insertion dans le tissu urbain, planification et aménagement de nouvelles zones d'habitat et d'activités autour des gares, etc.

Tout autant d'éléments dont la mise en œuvre relève de différentes autorités.

La cohérence de l'ensemble pose nécessairement la question de la gouvernance, tant des transports (AOT) que de l'aménagement relevant des collectivités locales notamment.



Les impacts environnementaux

IL N'EST PAS POSSIBLE À MI-DÉBAT de dire avec certitude la façon dont le maître d'ouvrage pourra éviter, réduire et le cas échéant compenser ces impacts qui ne seront précisés qu'au stade de la finalisation éventuelle du projet.

Un certain nombre d'effets positifs ou négatifs attribuables à ce projet dépendent aussi de l'efficacité d'autres mesures envisagées par le plan de déplacement urbain pour favoriser le report modal.

Les risques technologiques sont identifiés à proximité des 2 établissements SEVESO 2 de Fondeyre (ESSO et STCM) qui font l'objet d'un PPRT en cours de finalisation. Toutefois, la réalisation d'opérations d'urbanisme à proximité des stations de métro nouvelles devra prendre en considération non seulement les installations existantes mais également les sites sur lesquels des établissements polluants ont pu laisser des traces nécessitant parfois une intervention publique (38 sites

identifiés à Toulouse dans BASOL, dont 3 à Fondeyre, 2942 dans BASIAS).

« Un certain nombre d'effets positifs ou négatifs attribuables à ce projet dépendent aussi de l'efficacité d'autres mesures envisagées par le plan de déplacement urbain pour favoriser le report modal. »

Le risque inondation pour ce qui concerne le libre écoulement des eaux

superficielles, notamment en zone inondable, ou des eaux souterraines est identifié. Cela semble moins évident pour les conséquences de la construction d'une station en zone inondable particulièrement sensible du PPRI (délais et coûts). Le risque de mouvement différentiel du sol, lié à la nature argileuse des terrains, a aussi été évoqué.

Les effets modélisés du projet sur la qualité de l'air sont connus. Le report modal espéré permet de compenser l'accroissement de la population; la baisse très significative d'ici 2030 en matière de pollution aux oxydes d'azote ou aux particules fines sera essentiellement due au renouvellement du parc automobile (et aussi à celui des chaudières pour les particules).

D'autres points sont perçus comme essentiels par le grand public: il en va notamment ainsi des nuisances de proximité dues aux chantiers (bruits, vibrations, etc.) et de la localisation des dépôts de matériaux extraits et éventuellement des emprunts pour remblais. C'est aussi le cas de « l'effet aérien » du métro sur 40 % de son tracé avec des incertitudes sur l'effet de coupure, le traitement paysager et les nuisances sonores, ces dernières étant surtout considérées par le maître d'ouvrage comme réduites par le report modal.

La préservation de la biodiversité remarquable, comme de la nature ordinaire en ville, et celle du patrimoine bâti et paysager, n'ont pas fait l'objet encore de développements approfondis.

Enfin, si l'effet carbone est identifié au titre de la réduction des gaz à effets de serre induite par le report modal, d'ailleurs insuffisante pour compenser l'accroissement de la population, la question de l'empreinte écologique globale du projet (études, construction, exploitation, maintenance, renouvellement des matériels) reste à débattre. Il conviendrait de l'analyser au regard des alternatives suggérées par des collectifs de citoyens, à condition toutefois que celles soient évaluées de manière tout aussi exigeante que le projet du maître d'ouvrage.



Les PROCHAINS RENDEZ-VOUS du débat

NOVEMBRE

Mardi 15.11	Audition d'expert - Joan Busquets	Boutique du débat	13 h 30
Mercredi 16.11	Rencontre en entreprise	Oncopole	13 h > 15 h
Mercredi 16.11	Auditions d'experts	Boutique du débat	Journée
Jeudi 17.11	Rencontre en entreprise	Airbus SAS	12 h > 14 h
Jeudi 17.11	Auditions d'experts	Boutique du débat	Journée
Jeudi 17.11	Entretien filmé - SMTC	Boutique du débat	17 h 30
Lundi 21.11	Focus groupe culture	Metronum - Toulouse	19 h > 21 h
Jeudi 24.11	Emission France Bleu Toulouse	Fréquence 90.5	18 h > 19 h
Vendredi 25.11	Rencontre à l'Université	Université Jean-Jaurès	12 h > 14 h
Mardi 29.11	Rencontre en entreprise	Orange - Blagnac	12 h > 16 h
Mercredi 30.11	Rencontre à l'Université	INP	12 h > 14 h

DÉCEMBRE

Semaine du 5.12	Focus groupe Chambre des métiers	Chambre des Métiers et de l'Artisanat	À préciser
Samedi 10.12	Dialogue 3D	À préciser	Journée entière
Jeudi 15.12	Réunion publique	Toulouse - centre de congrès Pierre Baudis	20 h
Samedi 17.12	Clôture du débat public		



PARTICIPEZ
au débat en
répondant au
questionnaire!

metroligne3toulouse.debatpublic.fr/questionnaire

VOUS SOUHAITEZ VOUS EXPRIMER?

Les cahiers d'acteurs sont publiés sur le site Internet, imprimés et diffusés lors des réunions publiques.
Toutes les infos sur notre site Internet metroligne3toulouse.debatpublic.fr

Directeur de publication: Jacques Archimbaud

Rédaction: Jacques Archimbaud, Anne-Marie Charvet, François Gillard, Jérôme Laurent, Jean-Claude Ruyschaert, Barbara Serrano.

Conception: Delphine Foyard - Ogham / Impression: imprimerie Delort / Photographie: Copyright © Schneider/Saada sauf mention spéciale