

Three large, 3D green puzzle pieces are scattered across the top half of the image. They are interlocking and have a slight shadow on the white background.

LIGNE DE TRAMWAY

garonne

ENQUÊTE PUBLIQUE du 15 novembre au 17 décembre 2010

tisséo

Grand
le **TOULOUSE**
COMMUNAUTÉ URBAINE





Pierre Cohen
Président de Tisséo-SMTC
Président du Grand Toulouse

Le tramway **avance**

Avec la ligne Garonne, le tramway se rapproche du centre-ville de Toulouse.

Il est appelé, en effet, à desservir des quartiers denses, tant au plan de l'habitat que de l'emploi.

Il permettra également de se rendre vers de nombreux équipements et lieux de service, de culture et de loisirs.

La ligne Garonne constituera un nouvel outil de transport, mais aussi un moyen d'améliorer la ville.

Comme cela a été fait avec la ligne Arènes/Aéroconstellation, elle va contribuer à redessiner le paysage urbain.

Rénovation de grandes artères, réaménagement de places, création de pistes cyclables supplémentaires et de cheminements piétonniers sécurisés, tout cela va accompagner la réalisation du tramway.

La construction de la ligne Garonne est un grand projet qui nécessite d'être à l'écoute attentive des habitants de notre agglomération.

C'est pourquoi, nous avons engagé une concertation qui a eu lieu au printemps 2009, puis tenu des réunions d'information dans les différents quartiers concernés.

Est venu maintenant le temps de l'enquête publique. Les commissaires enquêteurs se tiennent à la disposition de chacun pour recueillir des avis sur le projet.

C'est un moment important qui prélude à la réalisation de la ligne Garonne.



De la concertation à l'enquête publique

Après le T1, la ligne Garonne

Avec la réalisation de la ligne T1 (Arènes/Aéroconstellation), le tramway fait son retour dans l'agglomération toulousaine, sous une forme modernisée et fonctionnelle qui en fait maintenant l'élément moteur du développement du réseau de transports collectifs.

La ligne T1 est dans l'immédiat complétée de deux projets d'extension du tramway : la ligne Garonne destinée à relier les Arènes au Grand Rond ; la ligne Envol dont la vocation est la desserte de la zone aéroportuaire de Blagnac.

La ligne Garonne a fait l'objet d'une concertation qui a eu lieu du 27 avril au 22 mai 2009. Elle a permis une large expression du public et a été complétée ces derniers mois par des réunions de quartiers qui ont permis une approche plus concrète du projet.

La procédure de réalisation de la ligne Garonne conduit maintenant à l'organisation d'une enquête publique qui se déroule du 15 novembre au 17 décembre 2010.

L'enquête publique amène à porter à la connaissance des habitants des secteurs concernés et de l'ensemble de l'agglomération les détails du projet et de son impact, tant au niveau socio-économique qu'au plan environnemental et foncier.

La présente enquête est régie par trois textes principaux : la loi du 12 juillet 1983 (Bouchardeau) relative à la démocratisation des enquêtes publiques et la protection de l'environnement ; la loi du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature ; la loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité.



Les procédures

Afin de fournir aux habitants de l'agglomération une vision d'ensemble du projet, le document d'enquête publique intègre les données relatives à toute une série de procédures qui sont menées en préalable au lancement de la réalisation.

Parmi celles-ci, on peut relever, outre le Plan de Déplacements Urbains (PDU) : la protection du patrimoine culturel ; la consultation du Conseil de gestion des biotopes ; la prise en compte du patrimoine archéologique ; la compatibilité avec les documents d'urbanisme ; la prise en compte des règles de la loi sur l'eau ; la mise en place des servitudes d'ancrages pour les caténaires ; la procédure relative à la sécurité du système de transport...

Il a été également intégré à l'étude de l'avant-projet : les nouvelles orientations introduites par les lois Solidarité et renouvellement urbain et Égalité des droits et des chances, ainsi que les textes portant sur la citoyenneté des personnes handicapées ; la prise en compte des recommandations émises en 2001 par la Commission d'enquête publique du PDU et le bilan des mesures mises en œuvre à ce jour ; une évaluation globale environnementale ; le bilan des Assises de la mobilité ; la constitution d'un réseau cyclable d'agglomération ; la révision du PDU sur un périmètre identique à celui du Schéma de Cohérence Territoriale de la grande agglomération toulousaine, en intégrant les hypothèses démographiques du projet de Programme d'aménagement et de développement durable.



Les orientations du Plan de Déplacements Urbains

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) constitue le document de référence et d'orientation pour l'organisation des transports dans l'agglomération. Son élaboration a été rendue obligatoire par la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996, puis la loi Solidarité et Renouvellement Urbain du 13 décembre 2000. En application de ces deux lois, ainsi que de la loi d'organisation des transports intérieurs du 30 décembre 1982, Tisséo-SMTC assure la maîtrise d'ouvrage du PDU.

Le PDU a été approuvé le 21 juin 2001, mais une délibération du SMTC en date du 29 septembre 2008 a réengagé la procédure de révision sur l'ensemble des 118 communes du Périmètre des Transports Urbains (PTU).

Les travaux menés dans le cadre de la révision du PDU ont pris pour base le développement du réseau de transports en commun à partir des trois axes lourds déjà réalisés : ligne A du métro (Basso Cambo/Balma-Gramont), ligne B (Ramonville/Bordeaux), ligne C (Arènes/Colomiers). Axes auxquels s'ajoutent les Bus en Site Propre de l'Est et du Sud-Est de l'agglomération.



La ligne de tramway T1 est venue compléter ce dispositif, orientant la révision du PDU vers un réseau maillé et performant de surface, basé sur l'adoption de ce mode de transport.

Plusieurs projets de tramway ont été ainsi dessinés, avec dans un premier temps les lignes Garonne et Envol, puis en continuité la ligne « Canal » implantée sur les quais de la voie d'eau entre les Ponts Jumeaux et le Pont des Demoiselles, avec desserte au passage de la grande opération d'urbanisme Marengo/Matabiau/Raynal qui inclut la future gare TGV.

Le PDU révisé et complété de l'agglomération toulousaine sera soumis au vote des élus en 2011.

En direction du Grand Rond, un tracé pertinent

Dans le cadre de la concertation menée sur le projet de ligne Garonne, deux variantes ont été étudiées : un tracé « Grand Rond » et un tracé « Saint-Michel ».

La première longue de 3,8 kilomètres comportait 7 stations et la seconde 5 stations jalonnant 2,9 kilomètres. L'option Saint-Michel présentait un moindre attrait quant aux perspectives de trafic, puisque desservant moins d'habitants et moins d'emplois. En outre, elle n'offrait pas la même qualité de correspondance avec la ligne B du métro, la station de tram étant alors placée à environ 250 mètres de celle du métro (Saint-Michel-Marcel Langer).

Se posait la question de la desserte ultérieure vers le pont des Demoiselles et au-delà vers Montaudran et Saint-Orens. Celle-ci sera bien évidemment prise en compte dans le cadre du développement futur du réseau de tramway.





Un tramway très urbain

Les grands objectifs du Tram Garonne

Trois grands objectifs ont été fixés au projet de Tram Garonne :

- La connexion avec la ligne B du métro.
- La liaison inter-quartiers.
- La poursuite du développement du réseau de tramway.

Le projet de tramway s'articule autour d'enjeux fondamentaux, notamment :

- Affirmer un projet urbain cohérent par le renforcement de l'accessibilité au centre-ville par les transports en commun, par le développement des équipements publics et commerciaux d'intérêt métropolitain, par la compatibilité entre activité et habitat.
- Faciliter l'usage des modes de déplacement alternatifs à la voiture en renforçant la cohérence entre l'urbanisme et les transports collectifs.

Il participe également au lien social. Cette ligne permet d'accéder à des secteurs et équipements non desservis aujourd'hui par le réseau structurant, en bénéficiant des nouvelles connexions proposées entre tramway et métro.

S'inscrivant dans la continuité et la complémentarité du réseau lourd existant, la ligne Garonne devrait, selon les estimations effectuées, transporter dès sa première année pleine (2014) près de 25 000 voyageurs par jour. En 2020 ce chiffre progresserait à environ 30 000. À ce moment, la fréquentation quotidienne du tramway (ligne T1 + Garonne + Envol) dépassera nettement les 70 000 voyageurs/jour. Avec le métro, les axes lourds du réseau Tisséo devraient donc connaître à cet horizon un trafic quotidien se situant autour de 500 000 voyageurs.



La desserte de quartiers proches du centre-ville

La ligne Garonne s'inscrit dans le prolongement de la ligne T1. À partir des Arènes, elle irrigue les faubourgs Ouest limitrophes du centre-ville de Toulouse.

Il s'agit de quartiers à forte densité, tant en matière d'habitat que d'emploi. Selon une évaluation effectuée en 2008, on recensait dans le périmètre d'attractivité de la ligne : 34 000 habitants et 16 000 emplois.

Le secteur desservi par la ligne Garonne se caractérise actuellement par un tissu urbain hétéroclite avec un contraste, héritage de l'histoire, entre la rive gauche gasconne et la rive droite languedocienne.

La rive gauche est typique des faubourgs toulousains traditionnels avec l'alternance de grands immeubles des années 60/70 et de pavillons plus anciens. Les implantations commerciales sont relativement éparées et comportent notamment des magasins de proximité. Le côté nord du boulevard Déodat de Séverac a débuté son renouvellement urbain dans les années 80 et s'est accéléré du fait de sa position proche du centre-ville.

Le secteur de la rive droite traversé par la ligne Garonne se situe aux confins de l'hypercentre.

Il est articulé sur la ceinture des boulevards qui forment un axe historique marqué par une forte circulation et de part et d'autre un habitat patrimonial, avec l'amorce d'une mixité caractérisée par les petits immeubles de construction ancienne qui constituent le début des faubourgs (en direction de Saint-Michel et du Busca).

La proximité de nombreux équipements et services

Sur son tracé, la ligne Garonne dessert des équipements et services nombreux :

- 6 lycées, 7 collèges, un Institut universitaire de formation des maîtres, la faculté des allées Jules Guesde.
- Le Stadium et les installations sportives et de service de l'île du ramier, la Prairie des Filtres où se déroulent des événements qui attirent un vaste public.
- Le Palais de Justice.
- Le Muséum d'histoire naturelle, le Jardin des Plantes, le Théâtre Sorano, le Grenier Théâtre, le Bijou...

La réalisation de la ligne Garonne vient également en soutien à deux grands projets :

- Le Quartier des Sciences, situé à l'extrémité Est de la ligne, qui comporte la création d'une cité internationale de chercheurs et d'une cité étudiante et qui inclut le Pôle de Recherche d'Enseignement Supérieur (PRES) qui fédère 16 établissements d'enseignement supérieur.
- L'Axe Garonne, projet de revalorisation du fleuve, avec dans sa partie centrale la formation de l'Arc Culturel et Patrimonial et l'aménagement du nouveau parc toulousain, lieu de détente et de loisirs qui se substituera au parc des expositions, lorsque celui-ci sera délocalisé au nord d'Aéroconstellation, terminus de la ligne T1.

La place Emile Male réaménagée





La ligne Garonne

Des Arènes au Grand Rond

La ligne Garonne prend naissance à Arènes, à l'extrémité de la ligne T1, et va jusqu'au Grand Rond. Son tracé de 3,8 kilomètres est jalonné de 7 stations, en plus de celle des Arènes.

Au sortir la place Agapito Nadal qui vient d'être réaménagée lors de la construction du tramway, la ligne Garonne emprunte le boulevard Koenigs sur une centaine de mètres avec une insertion latérale, jusqu'aux abords de la place Émile Male qu'elle traverse.

La ligne Garonne s'insère ensuite en latéral sur le côté nord du boulevard Déodat de Séverac qu'elle emprunte jusqu'à la Croix de Pierre. Elle franchit en dénivelé la ligne ferroviaire de Toulouse à Auch.

Puis elle traverse la place de la Croix de Pierre à l'extérieur du carrefour, sans modification profonde de celui-ci. Elle s'engage après sur l'avenue de Muret où la plate-forme de voies est située au centre. La partie nord de cette artère, plus étroite, est en site partagé tram/voiture.

La ligne Garonne gagne ensuite le pont Saint-Michel en traversant la place du Fer à Cheval en site latéral sud. Le tram longe le



pont Saint-Michel côté sud et demeure sur un positionnement identique allées Paul Feuga et Jules Guesde jusqu'au terminus fixé à hauteur de l'entrée du Jardin des Plantes et de la rue Ozenne.

Afin de permettre une bonne correspondance avec le métro, la station Palais de Justice est implantée juste au-dessus de celle de la ligne B.

Des voies insérées en position axiale ou latérale

Lors des études d'avant-projet, de nombreuses possibilités d'insertion de la plate-forme de voies ont été étudiées. Les choix proposés privilégient la fonctionnalité de la ligne et la qualité de son environnement futur. Ces options permettent, par exemple, de restructurer avantageusement des places, comme le Fer à Cheval ou la place Émile Male et de créer des espaces protégés pour les modes de déplacement doux (vélo, marche à pied).

Boulevard Koenigs, les voies de tram sont ainsi fixées en position latérale Ouest, ce qui amène à avoir deux voies de circulation pour les automobiles, une voie pour les bus, ainsi qu'une piste cyclable et deux trottoirs. La piste cyclable est matérialisée entre la plate-forme du tram et le trottoir, côté opposé aux voitures et aux bus.

Le choix de l'insertion latérale est confirmé boulevard Déodat de Séverac côté nord, en prolongement du boulevard Koenigs. Cette solution a été guidée par la dissymétrie de cette artère dont les immeubles riverains sont construits en recul de ce côté et non de l'autre.

Cette implantation des voies côté nord favorise le passage place de la Croix de Pierre, en conservant deux voies de circulation automobile sur le boulevard.

Avenue de Muret, le parti pris d'insertion axiale (centrale) de la plate-forme a été orienté par l'existence de nombreux accès riverains et de rues adjacentes, par la présence de commerce et les nécessités liées au stationnement. En outre, l'avenue de Muret a une dimension variable. Elle est plus large dans sa partie sud et plus étroite sur les deux cents mètres de sa partie nord. En conséquence, le projet présente les caractéristiques suivantes : plate-forme axiale dans la partie sud avec une voie de circulation de part et d'autre ; plate-forme mixte au nord, avec voie partagée tram/auto dans le sens nord/sud (Fer à Cheval vers Croix de Pierre) et voie automobile seule dans l'autre sens (côté Garonne).

Après avoir traversé le Fer à Cheval réaménagé (voir ci-après), la ligne Garonne aborde le pont Saint-Michel latéralement, avec implantation des voies côté Île du Ramier. Cela permet de préserver deux files de circulation automobile de l'autre côté du pont, d'aménager une piste cyclable côté Ramier et de garantir de bons cheminements piétonniers.

La dernière section de ligne est implantée allées Paul Feuga et Jules Guesde. La largeur de celles-ci, soixante mètres, permet d'insérer la plate-forme, de maintenir la circulation automobile et le stationnement côté centre-ville et de créer une véritable esplanade de promenade.

Les ouvrages d'art

Trois ouvrages d'art figurent sur le tracé de la ligne Garonne : la trémie du carrefour Peul Feuga/Jules Guesde/Lafourcade ; le pont Saint-Michel ; le passage à niveau du boulevard Déodat de Séverac.

Les travaux d'aménagement de surface accompagnant la ligne Garonne au droit de la place Lafourcade vont nécessiter la démolition et le comblement de la trémie routière actuelle dont le rôle n'est plus aussi déterminant à partir du moment où la circulation est réorganisée et le trafic automobile réduit par le transfert modal vers le tramway et les transports en commun.

Le pont Saint-Michel supporte six voies de circulation et deux larges trottoirs. La surcharge liée au tramway ne génère pas de contraintes supplémentaires sur cet ouvrage où passent déjà des convois exceptionnels et des convois militaires lourds (chars).

Le point le plus complexe concerne le franchissement de la voie ferrée boulevard Déodat de Séverac. Le passage à niveau voit passer quotidiennement 46 TER et un train de marchandises. Le croisement à niveau du tramway et des trains a été étudié.



Cette solution qui présente de l'intérêt dans l'optique éventuelle de la mise en œuvre d'un tram/train a été abandonnée du fait de sa complexité au plan technique et au niveau de l'exploitation.

La seule option possible est donc celle d'un franchissement dénivelé, avec passage inférieur, soit pour le train, soit pour le tram. Les riverains ayant, lors de la concertation, déclaré leur opposition à la construction d'un pont ferroviaire modifiant le paysage urbain, c'est l'hypothèse d'un souterrain pour le tramway qui a été retenue, du fait aussi du montant modéré de l'investissement.

Deux solutions ont été examinées dans ce cadre :

- La dénivellation de la totalité de la circulation (voitures, deux roues, piétons, tramways).
- La dénivellation uniquement des voies de tramway.

C'est cette dernière option qui a été choisie, en s'appuyant également sur le fait qu'elle évite une coupure urbaine trop forte entre les quartiers nord et sud du boulevard Déodat de Séverac.

Le boulevard Déodat de Séverac avec la trémie sous les voies SNCF



Le profil des stations

En plus de la station Arènes déjà existante, la ligne Garonne compte 7 stations. Un profil type a été défini pour celles-ci. Seuls les équipements et le mobilier urbain sont adaptés à leur contexte et au trafic prévisible.

Les quais ont une longueur de 32 mètres pouvant être portée à 42 mètres. La largeur des quais est de 3 mètres et leur hauteur de 30 centimètres. Les rampes d'accès sont prévues pour faciliter l'accès au tram des personnes à mobilité réduite.

Les options suivantes sont proposées pour l'implantation des quais :

- Arènes, Déodat de Séverac, Croix de Pierre, Fer à Cheval, Pont Saint-Michel, Jardin des Plantes, stations à quais séparés.
- Rapas, station à quai central.

Les stations Déodat de Séverac, Palais de Justice et Jardin des Plantes ont un quai trottoir côté promenade piétons/cycles.

Les correspondances métro/tram/train

C'est dans une logique globale de réseau que s'inscrivent les options retenues pour redessiner l'itinéraire de la ligne Garonne. Le choix effectué a donc privilégié la recherche des meilleures correspondances métro/tram/train.

Les futures connexions de la ligne Garonne se feront dans deux stations principales :

- Arènes avec la ligne A du métro (Basso Cambo/Balma-Gramont), la ligne T1 (vers Purpan/Blagnac/Aéroconstellation), la ligne C (vers Colomiers), la ligne TER (en direction de Auch).
- Palais de Justice avec la ligne B du métro (Ramonville/Borderouge).

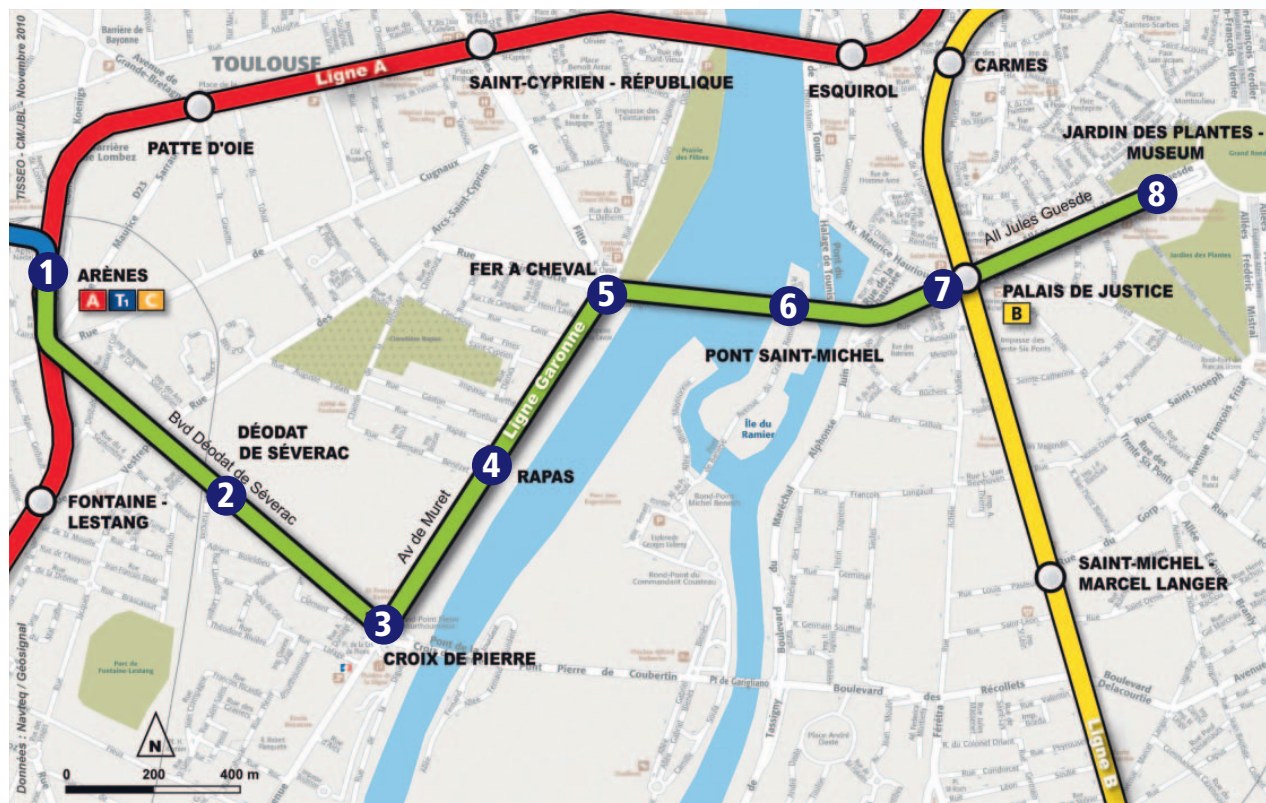
Le réseau de bus sera optimisé lors de la mise en service de la ligne Garonne, afin d'assurer de bonnes correspondances avec le tram.





L'emplacement des stations

- ❶ Arènes : arrêt commun à la ligne T1.
- ❷ Déodat de Séverac : la station est située à hauteur de la rue des Arcs Saint-Cyprien.
- ❸ Croix de Pierre : l'arrêt est situé juste avant le carrefour éponyme.
- ❹ Rapas : l'arrêt est prévu à hauteur de la rue Rapas et de la rue Gaston Phoebus.
- ❺ Fer à Cheval : la station est positionnée à l'entrée du pont Saint-Michel.
- ❻ Pont Saint-Michel : l'arrêt se trouve entre l'avenue du Grand Ramier et le pont du halage de Tounis.
- ❼ Palais de Justice : le tram s'arrête juste au-dessus de la station de métro, afin de faciliter la correspondance.
- ❽ Jardin des Plantes : le terminus nord de la ligne est fixé à hauteur du Muséum et de l'entrée du Jardin des Plantes.



Le tram agrmente et redessine la ville

Un mode de transport non polluant et peu bruyant

Le choix du tramway s'inscrit dans une démarche très concrète de développement durable. Que ce soit pour l'infrastructure ou pour le matériel roulant, le tramway génère un minimum de pollution.

Fonctionnant à traction électrique, le tramway ne rejette aucun gaz d'échappement. Il contribue à réduire la circulation automobile, donc à réduire les émanations de CO₂. La conception des rames qui circulent déjà sur la ligne T1 intègre des dispositifs particulièrement favorables à l'environnement. La consommation énergétique est économe. Les inconvénients liés au bruit et aux vibrations sont réduits.

Plusieurs mesures ont été prises pour rendre les rames Citadis 302 très silencieuses. Elles sont dotées de capots placés sur la toiture et devant les roues, ce qui limite fortement le bruit émis par le véhicule propulsé par un moteur électrique.

Quant aux voies, elles sont équipées d'un dispositif anti-vibrations qui équivaut à des amortisseurs.

Un itinéraire très vert

Comme cela a déjà été le cas avec la ligne T1, la ligne Garonne privilégiera la qualité de l'environnement. Les espaces verts et naturels seront préservés et augmentés. La plate-forme de voies sera engazonnée. Plusieurs centaines d'arbres seront plantées.

La plate-forme qui sera végétalisée représente une superficie de 18 000 m². Pour les plantations, il sera fait appel notamment aux essences et espèces suivantes : tilleuls, micocouliers, milifères favorisant la venue de papillons, trèfles...

Ce programme sera accompagné de mesures qui optimisent la gestion de l'eau, en limitant la consommation et en favorisant la récupération.

Les plantations d'arbres contribueront à requalifier les espaces publics avec, par exemple : le prolongement des alignements existants sur les allées Jules Guesde et Paul Feuga ; l'ornement de l'avenue de Muret, grâce à l'apport de nouveaux tilleuls argentés ; l'arrivée de micocouliers d'Europe et de pins parasols boulevard Déodat de Séverac ; l'apport de micocouliers d'Europe place du Fer à Cheval.

Espace et sécurité pour les cyclistes et les piétons

Le parti pris général d'aménagement de la ligne Garonne a été guidé par la volonté de redonner de l'espace aux modes doux et aux piétons.

En cohérence avec l'environnement urbain traversé, il a été privilégié, chaque fois que possible, l'insertion latérale de la plate-forme de voies.

Cela permet de favoriser les modes doux, en adossant la plate-forme à des trottoirs ou des pistes cyclables. Il est également assuré ainsi une meilleure sécurité, facilitant les promenades et les déplacements piétons et cycles.



Cette réorganisation de l'espace public dans les quartiers irrigués par la ligne Garonne permet de développer le domaine cyclable. Voici ce qui est prévu selon les différents profils de parcours :

- Boulevard Koenigs, piste cyclable de 2,50 mètres de largeur accolée à la plate-forme du tramway, côté centre-ville.
- Boulevard Déodat de Séverac, piste cyclable bi-directionnelle de 2,50 mètres créée en parallèle du tram côté lycée.
- Près de la Croix de Pierre : piste cyclable bi-directionnelle de 2,50 mètres de largeur accolée à la plate-forme du tramway au droit du passage de la station.
- Avenue de Muret : cette artère sera réglementée en Zone 30 et offrira une facilité de circulation partagée. L'accessibilité à la piste cyclable de la digue sera améliorée par la création d'une liaison entre la station Rapas et la digue.
- Pont Saint-Michel : piste cyclable bi-directionnelle de 2,50 mètres de largeur accolée à la plate-forme du tramway côté sud.
- Allées Paul Feuga et Jules Guesde : l'espace cyclable sera aménagé dans la continuité du pont Saint-Michel sur le parvis, côté façade sud des allées.

Le pont Saint-Michel





Une voirie rénovée, des places réaménagées

Avec la réalisation de la ligne T1, il a été possible d'observer la transformation spectaculaire de voies particulièrement dégradées, comme la route de Grenade à Blagnac ou l'avenue de Grande Bretagne à Toulouse.

La ligne Garonne, selon le même principe, va contribuer à redessiner le paysage urbain. Cela se concrétisera notamment allées Jules Guesde et Paul Feuga avec l'aménagement d'une vaste esplanade et avenue de Muret.

Deux sites vont plus spécialement subir une transformation qualitative en profondeur : la place Émile Male et la place du Fer à Cheval.

Aujourd'hui carrefour routier sans lien avec la vie locale, la place Émile Male deviendra une véritable place urbaine ouverte sur les commerces et offrant un large espace pour les activités locales, un marché et des animations.

La place du Fer à Cheval sera entièrement restructurée pour laisser une large part à l'aménagement paysager et assurer la continuité des pistes cyclables et des cheminements piétonniers entre la Prairie des Filtres et les berges de la Garonne. Cette place retrouvera sa forme originelle de Fer à Cheval.

Le stationnement

L'insertion d'un tramway en site propre, lorsque l'on reste dans les emprises d'origine (la voirie) se traduit par une réduction de la place dédiée à la voiture et le plus souvent à une réduction du nombre de places de stationnement initialement implantées en bord de chaussée. Le projet veut essayer, dans la mesure du possible, de conserver des places de stationnement, soit en longitudinal dans certains cas entre les arbres, soit sous forme de poches de parking.

L'offre de stationnement devrait se trouver réduite sur une partie de l'itinéraire de la ligne Garonne. Mais un effort particulier sera fait pour proposer des solutions alternatives, comme, par exemple, le stationnement résidant qui donne satisfaction aux habitants des quartiers déjà concernés par cette formule.



Pratique

La ligne Garonne en chiffres

- Matériel roulant : Citadis 302 d'Alstom, identique à celui de la ligne T1
- Rames : 32 mètres de longueur transportant 208 voyageurs
- Vitesse commerciale : 20 kilomètres à l'heure
- Interstation moyenne : 550 mètres environ
- Même service que le métro : 5 heures 30 à 0 heure 30, 1 heure 30 les nuits du vendredi et du samedi
- Trafic estimé : 24 000 voyageurs par jour en première année pleine (2014), 30 000 voyageurs par jour à l'horizon 2020
- Gain de temps moyen par trajet : 5 mn
- Investissement : 115 millions d'euros
- Mise en service : 4^e trimestre 2013

Le déroulement de l'enquête publique

Durant l'enquête publique qui se déroule du 15 novembre au 17 décembre 2010, les habitants des quartiers concernés, mais aussi de l'ensemble de l'agglomération toulousaine pourront obtenir toute information sur le projet et s'exprimer à ce propos.

Dans ce cadre sont prévus des lieux de permanences et de dépôt de registres où il est possible de rencontrer les membres de la commission d'enquête désignés par le Président du Tribunal Administratif de Toulouse.

Mais vous pouvez également dialoguer

- par courrier postal adressé
à Monsieur le Président de la Commission d'Enquête,
BP 30703, 31007 Toulouse cedex 6
- par courrier électronique adressé
à enquete.tramgaronne@yahoo.fr



Permanences de la commission d'enquête

Mairie annexe Croix de Pierre

Salle Dortignac,
4 bd Déodat de Séverac

- Lundi 15 novembre de 14 h à 17 h
- Mardi 23 novembre de 14 h à 17 h
- Lundi 29 novembre de 9 h à 12 h
- Vendredi 10 décembre de 9 h à 12 h
- Vendredi 17 décembre de 14 h à 17 h

Mairie de Toulouse,

1 place du Capitole
Métro station Capitole

- Mercredi 17 novembre de 9 h à 12 h,
salle des Commissions, 1er étage
- Samedi 4 décembre de 9 h à 12 h,
salle de réunion de la cour Henri IV

Direction du patrimoine

Salle Saint-Michel, 95 Grand-rue
Saint-Michel, 31400 Toulouse
Métro stations Palais de Justice et
Saint-Michel - Marcel Langer

- Jeudi 25 novembre de 15 h 30 à 18 h 30
- Mercredi 8 décembre de 14 h à 17 h
- Mardi 14 décembre de 15 h 30 à 18 h 30

Lieu de dépôt des registres

• Tisséo-SMTC :

7 Esplanade Compans Caffarelli, à Toulouse
Métro station Compans-Caffarelli

• Grand Toulouse :

6 rue René Leduc, place Marengo à Toulouse
Métro station Marengo.

• Mairie de Toulouse :

Service Accueil,
1 place du Capitole à Toulouse

• Mairie annexe Croix de Pierre :

123 bis av de Muret à Toulouse



Imprimerie Delort norme iso 14001

tisséo

ENQUÊTE PUBLIQUE LIGNE GARONNE

le **Grand**
TOULOUSE
COMMUNAUTÉ URBAINE