



## RÉUNION PUBLIQUE 12 JUIN 2024

### COMPTE RENDU

Le diaporama présenté lors de la réunion est joint au présent compte-rendu en fin de document. 50 personnes ont assisté à cette réunion qui s'est tenue le 12 juin 2024, à Ramonville Saint-Agne.

#### Intervenants :

- **Christophe LUBAC, Maire de Ramonville**  
Vice-président « Transports, déplacements et mobilités actives » du Sicoval
- **Bruno MOGICATO, Président de la SPL ENOVA Aménagement**  
Vice-président « Aménagement et politique foncière » du Sicoval
- **Catherine GAVEN, Vice-présidente Cohésion et innovation sociale et politique de la ville au SICOVAL**
- **Jonathan BERTRAND, chef de projet Enova Aménagement**

**Animation :** Mathieu DAVID, 2concert, Julie ESTERNELAS, Charlotte BOURDIER, Sarah VACCHER agence Hôtel République.

#### 1. ACCUEIL ET PRÉAMBULE

Après un accueil par Christophe LUBAC, maire de Ramonville, Bruno MOGICATO, le président de la SPL ENOVA Aménagement rappelle les grandes lignes du projet et recontextualise ce temps d'échanges.

Cette réunion d'information fait suite à la réunion publique de 2023. Alors que cette dernière avait pour objectif la présentation du projet, celle-ci a vocation à faire un point d'avancement sur ce projet structurant pour la commune de Ramonville et le SICOVAL. **Il s'agit là de la dernière réunion avant le lancement de l'enquête publique dédiée, prévue en fin d'année 2024.**

Le Parc du Canal est un parc historique, à la frontière entre Toulouse et Ramonville, dans un écosystème particulièrement intéressant. Des grands noms de l'industrie aéronautique et spatiale y sont implantés, comme de l'Économie Social et Solidaire (ESS). Avec sa vie économique, sa vie culturelle (présence du Bikini), ce lieu vit déjà depuis plusieurs dizaines d'années.

**Le projet présenté aujourd'hui vise à développer ce parc, en l'étendant au total de 27 hectares, soit un gros tiers du parc existant.** L'arrivée du métro (Connexion Ligne B) sur la zone, va venir décupler les potentiels de cette zone avec des atouts majeurs.

⇒ **Suite à cette brève introduction, une courte vidéo de présentation du projet est lancée :** <https://www.youtube.com/watch?v=FdpfWHI2I7M>



## 2. LA DIMENSION ATTRACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

**Bruno MOGICATO reprend ensuite la parole, afin de présenter la dimension attractivité économique du projet.**

Il souligne qu'une zone d'activité ne se pense pas aujourd'hui comme cela se pensait il y a 30 ans. L'idée n'est pas de se faire plaisir ou d'industrialiser, mais plutôt de répondre à des besoins concrets. L'arrivée du métro sur la zone est en ce sens une chance à saisir **pour les acteurs économiques.**

Ce projet, en permettant aux acteurs déjà sur site de développer leurs activités, et en attirant de nouveaux talents, va permettre la création de nouveaux emplois.

Bruno MOGICATO le souligne, nombreux ont déjà dû remarquer l'arrivée imminente de certains acteurs de renom comme le Commandement de l'Espace. Cette arrivée va évidemment attirer de nombreux acteurs, comme des sous-traitants sur la zone.

**En d'autres termes, les objectifs sont clairs :**

- **Accueillir des nouvelles entreprises du tertiaire ou de la petite fabrication,**
- **Accompagner les acteurs qui sont déjà présents sur site et dans leurs besoins de développement.**

Cet accompagnement « résidentiel économique » est un choix réfléchi.

L'idée n'est toutefois pas qu'ils se développent n'importe comment. C'est pourquoi l'accent a été mis sur la qualité d'accueil.

Premièrement, ce projet propose une certaine communion à la nature environnante, puisqu'il **bénéficie d'une proximité immédiate au Canal du Midi.** Ce parc est un lien de mobilités, comme de qualité de vie et de lien social.

**Les entrepreneurs recherchent aujourd'hui un cadre de travail qualitatif pour leurs salariés.** Une zone d'activité ne peut l'être que si elle offre un certain nombre de services : restauration, transports en commun, espaces de loisirs... **Cette zone d'activité, chacun s'y sentira bien pour travailler, dans un environnement de verdure.**

**La volonté est de créer « des bureaux dans un jardin ». Cette idée image parfaitement ce que le parc va devenir.**

## 3. LA DIMENSION ESS

**La parole est ensuite donnée à Mme GAVEN, afin qu'elle développe l'ambition « Économie Sociale et Solidaire » (ESS).**

**L'ESS participera pleinement à créer un espace où on se sent bien.**



Sur le parc, l'ESS va apporter des réponses concrètes aux besoins sur le territoire.

### **Définition ESS**

Avant de zoomer sur le parc du Canal, il est important de rappeler ce qu'est l'ESS. Ce type d'économie a connu une vraie reconnaissance juridique avec la loi Hamon du 31 juillet 2014. Depuis, ces entreprises bénéficient d'un statut reconnu. L'ESS englobe une multitude de formes juridiques puisque nous y retrouvons notamment des coopératives, des mutuelles, des associations, des fondations, des entreprises agréées... dont le fonctionnement et les activités sont basées sur les principes de solidarité, de démocratie et d'utilité publique.

### **L'ESS à échelle du SICOVAL**

Sur le territoire du SICOVAL, nous avons un nombre considérable d'acteurs de l'ESS, de tailles variées. L'ESS va en effet du tiers-lieu associatif, comme Le Grenier de Castanet-Tolosan, au géant comme la MAIF, l'ASEI... en passant par des acteurs de l'économie circulaire, du réemploi, etc.

Pourquoi développer cette économie sur le SICOVAL ?

Parce que l'ESS revendique des valeurs portées par la politique du SICOVAL.

Aussi, ces structures répondent à des besoins identifiés en traitant des problématiques globales comme l'insertion, le respect de l'environnement... C'est une manière de créer de nouveaux métiers, de nouveaux emplois non délocalisables.

### **L'ESS est selon nous un outil transversal au déploiement des politiques publiques.**

À l'échelle du SICOVAL, une étude a récemment été menée sur le poids de l'ESS.

Le constat :

- 1 emploi sur 10 provient de l'ESS
- 40% de l'action sociale est portée par des structures de l'ESS (crèches, accompagnement des personnes âgées...)

C'est pourquoi depuis plusieurs mandatures le SICOVAL accompagne les acteurs de l'ESS en facilitant leur implantation dans des lieux dédiés, tels que le Périscope par exemple.

### **Sur le parc du Canal**

**25% de la zone sera dédiée à l'ESS.** Cette économie aura donc une place privilégiée sur le parc.

L'implantation de ces structures va permettre de diversifier la zone et de la rendre plus agréable.

### **L'ESS pourra intervenir sur différents champs :**

- Par la proximité au canal... l'ESS pourra proposer du tourisme solidaire.



- Par la demande en termes de restauration... l'ESS pourra proposer une offre de qualité.

**Le Parc du Canal va être un pôle fort pour les acteurs de l'ESS, comme le sera la ZAC du RIVEL, autre projet structurant porté par le SICOVAL.**

#### **4. LA DIMENSION ENVIRONNEMENT ET BIODIVERSITÉ**

**La parole est donnée à Bruno MOGICATO, afin qu'il développe la dimension environnementale du projet.**

Celui-ci ouvre le sujet en présentant la SPL ENOVA Aménagement, dont il est président.

##### **La SPL Enova Aménagement**

La SPL Enova a pour objectif de mettre en œuvre la politique du Sicoval et concernant le projet d'extension du Parc du canal, celui de la commune de la commune de Ramonville, qui portent chacun des engagements forts en la matière, **de la phase de conception du projet à la phase de livraison des bâtiments.**

##### **Des engagements pour les futurs acquéreurs**

En ce sens, la SPL porte l'engagement d'appliquer et faire appliquer aux futurs acquéreurs des lots qui seront en vente, des **mesures fortes d'évitement et de réduction des impacts environnementaux.** Cela passe par des règles de construction ambitieuses en terme énergétique et environnementale, et de sobriété foncière.

Pour faire respecter ces engagements, les porteurs de projet sont accompagnés par le SICOVAL (service développement économique) et la SPL Enova Aménagement.

Il s'agit d'un nouveau paradigme permettant de travailler ensemble à la conception et à la réalisation des futurs bâtiments.

**Pour garantir l'application de ces engagements environnementaux, des outils légaux et réglementaires sont mis en place par la SPL Enova Aménagement.**

##### **Un projet qui se bâtit avec l'existant**

À toutes les échelles du parc, **le projet intègre la dimension environnementale.**

Exemples de mesures :

- **Les futurs bâtiments seront alimentés par le réseau de chaleur et de froid Plaine Campus** (étendu jusqu'au parc). Les porteurs de projet auront l'obligation de s'y raccorder.



- **La biodiversité sera préservée, c'est un enjeu majeur** : le bois entre le Canal et la zone d'activités a été sanctuarisé, les espaces naturels ont été protégés (alignement d'arbres et fossés), et une charte d'aménagement durable sera mise en place.

**Une équipe d'écologues est présente depuis la phase de conception du projet jusqu'à la réalisation des aménagements.**

- **Une démarche bilan carbone est engagée.** Le Parc du Canal se positionne en opération pilote pour l'élaboration d'un référentiel des bilans carbone des opérations d'aménagement.

**Engagement à souligner : au total, il est prévu que 60,5 ha de terrains soient dédiés à la revalorisation environnementale d'espaces dégradés.**

#### **ZOOM : Le PLU de Ramonville**

**Christophe Lubac, maire de Ramonville, prend la parole afin de donner quelques éléments complémentaires concernant le PLU de Ramonville.**

**Dans ce projet, le lien entre la SPL Enova Aménagement, le SICOVAL et la commune de Ramonville est essentiel.**

Une des exigences était d'intégrer les engagements et les innovations que portait la mairie de Ramonville à son échelle. Il n'était pas possible d'aménager cette zone sans respecter les engagements demandés ailleurs sur le territoire.

Le Plan Local d'Urbanisme de Ramonville (plan qui permet d'aménager le territoire avec un certain nombre de normes), qui est depuis 2019 un des plus ambitieux de France, a inspiré le projet d'aménagement du Parc puisqu'il en a repris tous les principes.

Aussi ce PLU a été modifié pour aller encore plus loin. Il est imposé sur Ramonville, pas la réglementation environnementale 2020 (en vigueur depuis 2023), mais la **réglementation environnementale 2025. Ce sera ensuite celle de 2028 qui sera demandée.**

**Autre élément important : le coefficient biotope de surface.**

En 2019, il s'agit d'une simple anticipation de la loi ZAN, c'est-à-dire que l'artificialisation d'un sol entraîne une obligation de restitution voire plus.

**L'idée sur ce parc est d'aller encore plus loin par ces deux outils : l'énergie bas carbone, et le coefficient de biotope de surface. De cette façon, la biodiversité sur le parc est cristallisée.**

## **5. LA DIMENSION MOBILITÉS**



## **Christophe Lubac, maire de Ramonville, poursuit sur la question des mobilités.**

La mobilité, et plus précisément la question de l'arrivée du métro, est un enjeu clé du projet. C'est aussi pourquoi le projet Parc du Canal a pris un certain temps à sortir.

### **Enjeu 1 : Arrivée du métro**

La place de la voiture est aujourd'hui toute autre. À partir du moment où un moyen de transport lourd comme le métro fait son arrivée, la place de la voiture est d'autant plus questionnée.

Le métro va venir répondre à des besoins d'usagers divers, mais plus particulièrement aux besoins des usagers-salariés sur la zone d'activités.

C'est ce qu'on appelle la cohérence urbanisme-transport. C'est-à-dire que là où on met de l'habitat, là où on met de l'emploi, il faut des structures de transports en commun efficaces qui répondent aux besoins pendulaires mais pas seulement.

**C'est par cette logique, que la part modale de la voiture se réduit.**

**Ainsi, l'enquête mobilité de l'agglomération toulousaine montre une** réduction de la part de la voiture importante, mais **encore plus importante sur le territoire du SICOVAL**. Avec un basculement concret vers la marche à pied et le vélo.

### **Enjeu 2 : Développement des mobilités douces**

Le projet interroge aussi la façon de mailler les cheminements piétons et cycles sur l'extension parc du Canal. Il propose un maillage efficace à l'intérieur, directement connecté à l'extérieur du parc.

- Une connexion qui se fait au Canal du Midi, soit à la V80 (itinéraire Canal des deux mers) qui est aussi la route des « vélo-taffeurs ».
- Des jonctions entre le parc du Canal actuel et sa desserte en mobilités douces qui sont en train d'être repensées.
- Des connexions aux autres schémas cycles comme les Réseaux Express Vélo : REV2

### **Enjeu 3 : Réduction de la voiture**

Tout le Sud du parc, et notamment le parc de la ferme des 50, sera préservé de la voiture. De ce côté du parc ; les piétons et les cycles seront totalement libres dans leurs déplacements.

### **Enjeu 4 : Les services associés**



Parce que le développement des mobilités douces sur le parc va entraîner un certain nombre de nouveaux besoins, certains services associés devraient voir le jour :

- Réparation Vélo
- Location Vélo
- Stationnements Vélo

Cette question a été travaillée récemment à l'occasion d'un marché avec Tisséo et Toulouse Métropole, pour le développement de vélos en libre-service sur le territoire du SICOVAL conjointement à l'arrivée du métro.

## 6. CALENDRIER DU PROJET

**La parole est donnée à Jonathan BERTRAND, chef de projet Enova Aménagement, afin qu'il partage le calendrier prévisionnel de l'opération.**

Le projet a commencé il y a de nombreuses années, la SPL Enova Aménagement l'a repris en 2019 pour mettre en œuvre les différentes ambitions qui viennent d'être présentées.

Début 2023, une phase de concertation a débuté (réunion publique et plusieurs ateliers). Cette démarche a permis de faire évoluer les ambitions.

**Le projet aujourd'hui arrive à sa fin en ce qui concerne sa conception.**

**Fin d'année 2024**, se déroulera l'enquête publique, qui est le dernier temps permettant aux parties prenantes de donner leur avis.

**À l'issue de l'enquête**, le préfet déclarera d'utilité publique le projet et remettra l'autorisation environnementale qui permettra de démarrer les travaux dès 2025.

Ces travaux concernent pour la SPL Enova Aménagement, l'aménagement de l'espace public et des voiries, la viabilisation des futurs lots, et l'extension du réseau de chaleur.

**Objectif : 36 lots viabilisés et prêts à être commercialisés à partir 2026.**

La commercialisation des premiers terrains interviendra en 2026 et s'étalera sur toute la durée de l'opération **jusqu'en 2036**.

**Ce calendrier permettra aux premiers salariés/ usagers de la zone d'intégrer le Parc du Canal à partir de 2027, ce qui est concomitant à l'arrivée du métro sur la zone.**

## 7. QUESTIONS/ RÉPONSES

- Une personne de l'association DIRE, dont le siège social est au collectif La maison, expose son projet d'association et souligne l'importance de la préservation de la biodiversité. [Problème enregistrement micro]

### > Réponse C. LUBAC

« Toute la difficulté qu'on a dans le débat, y compris au SICOVAL, c'est de savoir comment aménager le territoire pour permettre d'accueillir. De fait le SICOVAL a fait le choix de continuer à accueillir de l'emploi et de l'habitat. La question est de savoir comment on le fait compte tenu des contraintes que nous avons en matière de bifurcation écologique. En sachant que le réchauffement climatique implique qu'à l'échéance 2050 on soit décarboné. C'est ça que nous devons arriver à prendre en compte dans les process d'aménagement que nous avons.

J'insiste sur le fait que nous n'avons pas aujourd'hui de référentiel bilan carbone. On va l'expérimenter sur le parc et ainsi participer à la construction d'un référentiel à échelle nationale, de façon à l'objectiver au commencement puis tout au long du développement de la zone.

**De fait la question de la biodiversité est un enjeu que nous prenons en compte dès le départ, et puisque c'est déjà intégré à notre PLU, nous sommes relativement tranquilles. »**

- Une personne s'interroge sur la date de mise en service des voiries cycles. 2027 pour le métro, 2027 pour l'arrivée des salariés, est-ce qu'il sera également possible à cette date de prendre son vélo ?

### > Réponse C. LUBAC

« Oui, sur l'extension du parc du Canal les pistes cyclables seront prêtes. Les pistes cyclables et les trottoirs seront même présents avant le métro ou les salariés. On pourra déjà se balader en vélo ou à pied sur la zone.

Il y a un deuxième sujet ce sont les aménagements qui sont liés à l'arrivée du métro sur le parc actuel. Il y a là des pistes cyclables qui sont prévues, en tout cas sur le tracé du métro.

Autre sujet que nous sommes en train de travailler, d'où l'expérimentation déjà lancée depuis deux ans maintenant sur la vélorue : des aménagements vélos sur le parc actuel. »

- Une personne s'interroge sur la trop grande place donnée à « Airbus Defense & Space » dans ce projet. Est-ce vraiment compatible avec l'ambition ESS ?

### > Réponse B. MOGICATO

« Il n'y en a pas que pour Airbus. Si mes propos le laissent entrevoir c'est vraiment une maladresse de ma part. D'ailleurs Airbus n'est pas côté Ramonville, mais côté ville de Toulouse.



On est sur une ambition d'accueillir plus de 2700 nouveaux emplois. En aucun cas notre volonté est de faire une zone dédiée au spatial. Nous allons faire vivre ensemble les acteurs de l'ESS et les entreprises de l'économie classique. C'est ce que nous faisons déjà, il n'y a pas de raison que ça ne fonctionne pas.

Il y aura des acteurs du tourisme, de l'hôtellerie, de la restauration, de la high tech... **c'est une mixité fonctionnelle et économique que nous voulons accueillir. Il y a un vrai souhait d'équilibre et de mixité sur cette future extension. »**

- Une personne souhaite plus de détails concernant la question de la compensation.

#### **> Réponse J. BERTRAND**

« Sur la question de la compensation, c'est un de nos gros sujets des dernières années. Il faut savoir que c'est régi par l'État, et que c'est une notion intégrée dès la conception même du projet. Sur la première version du projet, on a échangé avec les services de l'État et on s'inscrit donc dans la mesure **éviter/ réduire/ compenser**.

On a donc commencé par éviter les impacts environnementaux, puis ceux qui ne pouvaient pas être évités devaient être réduits au maximum, et enfin les impacts résiduels doivent être compensés. **Ça c'est la démarche que tout projet d'aménagement doit suivre.**

*Pour illustrer les aspects éviter/ réduire : une partie du bois au bord du canal devait être défrichée et urbanisée pour la constitution des lots. On a réduit l'emprise afin de sauvegarder la partie boisée.*

*Au même titre, la voirie sur le schéma initial passait sur des fossés et des alignements d'arbres qui se sont avérés être à enjeu écologique important, nous avons donc décalé l'emprise des voiries.*

Par contre, pour desservir l'ensemble de la ZAC, il fallait à un moment traverser une haie d'arbres qui était présente. **Ça c'est ce qu'on appelle un impact résiduel.** Donc on l'a réduit mais il est résiduel, à un moment on a dû couper un alignement d'arbres. À ce titre-là, on doit le compenser. Au même titre qu'urbaniser des parcelles agricoles où des oiseaux viennent nicher ou se reproduire font partie des impacts qu'on ne peut plus éviter une fois que le terrain sera urbanisé.

**C'est là que rentre la dernière phase de compensation. Là, c'est fixé par l'État et c'est l'état qui nous donne les règles à suivre.**

Ils analysent le niveau d'impact qui est posé (de faible à fort), prennent les superficies, et nous donnent une superficie à compenser.

Sur le parc du canal on urbanise 15 hectares, on nous demande d'en compenser 60 hectares. C'est à dire qu'il nous faut acheter 60 hectares de terrain équivalents à ceux impactés d'un point de vue environnemental, faire travailler des organismes spécialisés comme le Conservatoire des Espaces Naturels pour ce sujet-là, qui vont élaborer des plans de gestion sur les terrains qui vont être achetés, de sorte à mettre en œuvre des mesures environnementales. **Ça peut être replanter des arbres, recréer des zones humides... ça peut être tout un tas de choses pour restituer les habitats impactés et qui seront gérés sur une durée de 50 ans.**

Concernant les secteurs concernés, c'est majoritairement du milieu ouvert donc des parcelles agricoles. De mémoire sur les 60 hectares 40 sont compensés pour les milieux ouverts. Les terrains qu'on flèche sont ceux au plus proche du site impacté, donc déjà à Ramonville. Ensuite on a cherché sur Pechbusque, Espanès et Venerque.

3 ou 4 hectares seront ensuite dédiés à la création de zones humides, ainsi que 8 au milieu boisé. »

- Une personne s'interroge sur la saturation possible de la ligne de métro avec l'arrivée de 2700 emplois. Est-ce qu'on ne va pas encore plus saturer la ligne ? Est-ce que des études sont réalisées ?

#### > Réponse C.LUBAC

« C'est étudié et c'est modélisé sinon on ne ferait pas une ligne de métro. MAIS il peut y avoir des éléments exogènes à ces éléments-là. Des études avaient été réalisées en 2013, mais le COVID est passé par là. On a eu une explosion du report modal. Aujourd'hui on a presque dépassé les attentes que nous nous étions imposées pour 2030.

Ce que je veux dire par là, c'est qu'on peut modéliser tant qu'on veut, ce qu'il faut c'est se donner la volonté de faire changer les comportements.

Vous avez d'autres éléments exogènes : la technologie, comme le développement des véhicules électriques, dont vous ne pouvez jamais être sûr de l'impact. D'autant plus que l'électrique n'est pas forcément la meilleure solution.

Avec les nouveaux éléments en notre possession, nous avons lancé une nouvelle étude sur le nord du SICOVAL permettant de modéliser une fois de plus.

Malgré le développement du télétravail à partir de 2020, on n'évite pas les pics de saturation du mardi et du jeudi.

**Il y a de nombreux impacts exogènes qu'on ne maîtrise pas mais ce qu'on peut garantir c'est de donner les moyens aux gens de faire autrement. »**

- Autre question : la piste cyclable du canal (v80 est très sombre), beaucoup ne peuvent pas la prendre le soir. Est-ce qu'il serait possible de faire quelque chose ?

**> Réponse C. LUBAC**

« Non ce n'est pas du tout à l'ordre du jour car l'éclairage du bord du canal a justement été retravaillé dans un souci de respect de la biodiversité environnante. Il y a des endroits à ne surtout pas illuminer, puisque je vous le rappelle il s'agit d'un patrimoine classé au patrimoine de l'humanité.

Le sujet c'est le Réseau Express Vélo 2 (REV2) qui au lieu de passer à proximité du canal, viendra à côté ou en parallèle de la RD 813. L'idée c'est que le réseau express vélo soit plutôt en zone urbaine car la V80 restera en l'état pour des raisons environnementales. »

- Une personne se questionne sur ce qui va être mis en place pour faciliter l'implantation des acteurs de l'ESS sur le parc.

**> Réponse C. LUBAC**

« Oui un effort est fait. On sait bien que les structures de l'ESS sont parfois moins solides financièrement, et que pour l'implantation de ces acteurs il est nécessaire que la puissance publique aide. Elle aide de manière directe et indirecte.

De manière indirecte avec du côté du SICOVAL un effort sur la vente de terrain.

De manière directe par la SPL qui va produire des coûts de sortie en direction de l'ESS moins élevés de 20/ 25%, ça dépend du cas de figure, du prix de sortie du secteur dit classique. C'est-à-dire qu'on va vendre moins cher pour attirer ces acteurs. Entendons-nous bien, hors grand compte. »

**> Réponse B. MOGICATO**

« Nous avons effectivement des coûts différents selon les porteurs de projet. J'oserais parler en quelque sorte de « grille de tarification ». Et ce fonctionnement est vrai sur les autres zones d'activités : Labège c'est la même chose. »

- Une personne se questionne sur la manière dont il sera possible d'accéder à la ferme de 50.

**> Réponse C. LUBAC**

« Si c'est à vélo ou à pied vous pourrez toujours y accéder. Si c'est en voiture non. C'est-à-dire que nous avons souhaité profiter du projet pour permettre au chemin de Mange Pommes de redevenir un chemin riverain et pas un chemin d'accès vers un endroit très fréquenté, bien au-delà même du public ramonvillois.

On va réglementer par rapport aux riverains évidemment, mais 90% du flux sera supprimé. Le flux qui voudra venir à la ferme des 50 devra passer par le Parc du Canal, mais cela ne devrait pas poser de problème puisqu'on sera sur du flux inversé (puisque la ferme des 50 est plutôt visitée hors horaires de travail).

On renverra les personnes qui veulent absolument aller à la ferme de 50 en voiture sur un parking sur le Parc du Canal dimensionné pour cette fréquentation.

**Il n'y aura pas de traversée possible en véhicule léger, hors urgence ou riverains. »**

- Une personne mentionne le bus 82 qui arrive quasiment sur la ferme des 50. Est-ce qu'on peut imaginer qu'il devienne plus fréquent si cela devient impossible de s'y rendre en voiture ?

**> Réponse C. LUBAC**

« Nous sommes en train de travailler avec Tisséo, à un nouveau circuit bus prenant en compte l'arrivée du métro. L'idée c'est qu'en 2028 on ait un nouveau schéma / nouvelle cartographie des bus avec des nouveaux cadencements. »

- Une personne mentionne la question du réseau de chaleur, en prenant l'exemple de la géothermie utilisée sur Labège. Pourquoi ne pas avoir utilisé cette énergie sur le parc du canal également ?

**> Réponse B. MOGICATO**

« La combustion reste tout de même une énergie de récupération. En ce sens, elle peut être considérée comme une énergie plus vertueuse que les énergies classiques.

La géothermie sur Labège est un autre projet qu'on porte à échelle du SICOVAL. Il était plus complexe, au vu des besoins identifiés, de le réaliser sur le parc du Canal : pour des questions de surface notamment. Il nous a semblé plus pertinent ici de rallonger le réseau de chaleur de Plaine Campus, depuis son antenne de Montaudran.

Il n'y a pas de solution parfaite, mais nous pensons que sur l'extension du parc, cette énergie issue du réseau de chaleur, regroupée avec l'énergie



créée par les porteurs de projet (exemple : photovoltaïque) était la solution la plus appropriée.

**Chaque cas est particulier. »**

- Une personne s'interroge sur ce qui a dirigé les choix après les études : des choix techniques ou des choix financiers ?

**> Réponse B. MOGICATO**

« Quand on fait un choix on ne le fait jamais avec un seul critère. C'est un choix technologique, environnemental, financier, efficacité/ rendement... Nous ne sommes pas monocritère. Jamais une décision n'est prise seulement sous le prisme financier. »

**La fin de la séance est annoncée.**

Christophe LUBAC remercie les participants et invite les acteurs intéressés par des lots (notamment de l'ESS) à se rapprocher du service Développement et Animation Économique.