



Cœur de quartier



Patte d'Oie – Barrière de Bayonne

Compte rendu de l'atelier #3



Le Cœur de Quartier En action

30 novembre 2017 à la mairie de quartier de St Cyprien

Rédigé le : 04 décembre 2017

Contexte

Toulouse Métropole a lancé l'opération « Cœurs de quartier » afin d'améliorer l'attractivité commerciale et les aménagements urbains de certains quartiers.

Le 30 novembre 2017, les acteurs locaux ont participé à l'atelier participatif « Le Cœur de Quartier en action » qui faisait suite à deux autres ateliers (« Le cœur de quartier aujourd'hui » et « Le cœur de quartier demain ») qui ont eu lieu les 3 mai et 4 juillet 2017.

Après une présentation des enjeux et des scénarios proposés par l'équipe, les participants ont pu s'exprimer librement lors d'une plénière puis ils ont été invités à réagir sur les aménagements proposés sous le format d'un atelier.

L'objectif de cet atelier était triple : présenter les scénarios proposés par l'équipe « Cœur de quartier », recueillir les remarques et avis des acteurs locaux quant aux aménagements proposés et les faire réfléchir aux actions à mettre en place afin d'animer la vie du quartier.

Le maire de quartier a introduit la soirée en rappelant les objectifs de la mission Cœur de Quartier.

L'agence COT a ensuite présenté les enjeux de l'aménagement du quartier ainsi que les scénarii d'aménagement envisagés par l'équipe (cf. diaporama joint au document).

Echanges avec la salle

Suite à la présentation, les participants ont été invités à réagir. M. Serp et les membres de l'équipe ont répondu aux questions des participants.

Question : Un membre de l'Association 2pieds2roues s'interroge sur la prise en compte des 50 cm de retrait des bandes cyclables nécessaire à l'ouverture des portières des voiture.

Réponse : La Charte Toulouse Métropole impose des pistes cyclables de 1m30 pour les bandes cyclables sans retrait et de 1m70 en prenant en compte le retrait. Les bandes cyclables du projet font 1m60, ce qui représente un compromis entre les normes de sécurité et les contraintes du site. De plus, cette solution est celle qui a permis d'obtenir l'approbation des services de la Métropole.

Question : Cette même personne reprend la parole afin de constater que le projet apporte des améliorations certaines sur le quartier, avec toutefois différents niveaux d'amélioration en fonction des zones traitées.

Sur la Patte d'Oie, le projet est très réussi de son avis, il offre suffisamment d'espace aux piétons et permettra d'impulser un changement important dans l'identité de la place. Il s'interroge toutefois sur les points suivants :

- La nécessité d'avoir 2 voies sur le rond-point.
- Les décisions en matière de réglementation de la vitesse sur le secteur ? Le PDU vise le passage de tout le centre-ville en zone 30, est-ce que ce secteur fera partie de la mesure ?
- Les traversées piétonnes se feront elles au même niveau que le trottoir (ce qui force les voitures à ralentir) ou bien les piétons seront-ils au niveau de la chaussé ?

Concernant l'avenue de Grande Bretagne, il considère que le projet n'arrive pas à changer l'aspect routier de cet axe qui devrait être plus à vocation des riverains que

des personnes de passage. Quatre voies sont toujours réservées à la voiture (2 voies de circulation et 2 bandes de stationnement) ce qui représente environ les 2/3 de l'espace. Pourquoi ne pas avoir supprimé une bande de stationnement afin d'offrir plus de place aux piétons ?

Sur la Barrière de Bayonne, la suppression du stationnement et son report sur l'espace, aujourd'hui perdu devant la MAAF, lui semble être une bonne idée. Il persiste néanmoins sur l'aspect un peu trop routier encore présent, mais les justifications de l'équipe lui semblent valables (forte zone de passage, tourne-à-gauche nécessaires afin de fluidifier le trafic). Il s'interroge tout de même sur la prise en compte des remarques de l'atelier précédant (atelier de prospective à l'horizon 2050 du 4 juillet 2017). Lors de cet atelier, il a été discuté de la possibilité d'impulser un changement fort en y amenant une composante piétonne poussée qui aurait pu se traduire par l'aménagement d'un plateau piéton au même niveau de façade à façade et en matériau plus noble afin de marquer clairement l'entrée dans un cœur de quartier.

Réponse :

M. Serp : la suppression du stationnement n'est pas envisageable sur un axe commerçant tel que l'avenue de grande Bretagne qui est en plus une des pénétrantes de Toulouse avec un trafic de 9000 véhicules par jour. De plus, la suppression des stationnements sur la Patte d'Oie est en partie compensée par le report d'une partie du stationnement sur l'avenue de Grande Bretagne.

Agence COT : M. Marin partage la vision du quartier piéton, mais il pense qu'il y a une question de temporalité à ne pas négliger. Le projet va se faire à l'horizon 2020, soit dans 2 ans et il est peu probable que la circulation ait fortement évolué (il y a d'ailleurs malheureusement plus de chance qu'elle augmente). Il y a en effet seulement une quinzaine d'axes structurants de cette ampleur sur Toulouse qui n'a pas bénéficié de grand plan d'aménagement créant de grandes percées vers le centre-ville. Ce qui représente à la fois une force et un atout pour Toulouse. Un fois que les voitures ne seront plus d'actualité, dans une temporalité beaucoup plus longue, le projet pourra prendre en compte ce changement et il a été pensé de manière à pouvoir s'adapter facilement à ce type d'évolution (en supprimant les places, l'espace est redonné au piéton et le quartier reste fonctionnel).

Concernant la Barrière de Bayonne, l'aspect routier est très difficile à éviter. L'écoulement fluide des voitures est nécessaire à la bonne santé de la ville (afin qu'elle puisse remplir la fonction de transport de biens et de personnes indispensable à son bon fonctionnement).

Question : Qu'en est-il de la problématique de la qualité de l'air et de la pollution ?

Réponse : Le projet améliorera de fait la qualité de l'air en réduisant la place de la voiture et en augmentant la place des espaces verts. Il y a en effet certains endroits où l'on peut se permettre d'être plus ambitieux mais il faut garder à l'esprit les contraintes du site et, notamment la présence de l'hôpital Purpan au bout de l'avenue et le passage quotidien d'une cinquantaine d'ambulances. Cela explique en partie pourquoi cet espace n'a pas vocation dans un futur proche à devenir un espace piéton.

Question : Et qu'en est-il de la suppression d'une seule bande de stationnement ?

Réponse : La démocratie locale fait remarquer que cela rendrait impossible le positionnement de terrasses sur la moitié de l'avenue.

Question : Est-ce que l'équipe considère alors qu'il y a un rapport entre le trafic routier et le nombre de stationnement à aménager ?

Réponse : L'agence COT considère qu'il n'y en a pas et qu'il ne faut pas qu'il y en ait. Bien qu'aujourd'hui, le commerce du quartier fonctionne beaucoup avec des clients de passage (qui sont donc très utilisateurs du stationnement minutes), la vision pour le futur du quartier qu'a l'agence intègre une transition progressive vers une diminution de la demande en stationnement. Mais cette suppression est très problématique à réaliser en une seule fois, les commerces en souffrent fortement comme on a pu le voir sur l'avenue de Muret, par exemple. Une fois que le changement est amorcé dans le mauvaise direction, il devient compliqué d'inverser la tendance. Tandis que si ce changement se fait de manière progressive, le résultat obtenu pourra être plus ambitieux, mieux vécu et assimilé aussi bien par les commerçants que par les usagers.

Question : Le même discours était tenu sur la rue Alsace Lorraine il y a 10 ans et finalement la piétonisation est une réussite.

Réponse : Les enjeux ne sont pas les mêmes, la rue Alsace Lorraine se trouve dans l'hyper-centre de Toulouse et son potentiel commercial est indéniable contrairement à celui de l'avenue de Grande Bretagne qui demande plutôt à être révélé.

M. Serp précise que la politique de la ville concernant ce sujet vise à conserver une offre en stationnement fonctionnelle tout en gardant une place le plus large possible aux piétons et aux cyclistes.

M. Couderc ajoute qu'une enquête menée auprès des commerçants du secteur a fait remonter qu'actuellement encore 50 % de leur clientèle en moyenne sont des personnes de passage.

Question : Selon une expérience personnelle, les commerçants sont très favorables à la suppression des places sur le rond-point de la Patte d'Oie.

Une personne de l'assistance se questionne sur la manière dont le projet a pris en compte le risque de stationnements minute sur les portes cochères.

Réponse : L'agence COT fait remarquer que pour l'instant, le projet mise sur la réglementation du stationnement pour augmenter le taux de verbalisation sur le quartier et faire changer les pratiques inciviques (dont fait partie le stationnement minute sur des emplacements non réservés comme les portes cochères). Il existe cependant un risque que la pratique demeure et, pour l'instant, il n'a pas été étudié de moyens pour l'empêcher. Il existe cependant la possibilité pour les riverains de demander la pose d'un plot avec cadenas devant leur porte cochère.

Question : Une participante se demande ce que deviendront les stationnements minutes sur le rond-point de la Patte d'Oie.

Réponse : Ils ne sont plus permis aujourd'hui. Les services interrogés à ce sujet ont d'ailleurs été très surpris qu'ils aient été autorisés à un moment donné. Ces stationnements minute sont donc amenés à disparaître avec la modification du quartier.

Question : Un autre participant se demande pourquoi le projet n'a pas incorporé des pistes cyclables à la place des bandes cyclables qui sont, à son avis, moins sécuritaires et moins confortables.

Réponse : Sur ce point, c'est le membre de l'Association 2pieds2roues qui répond. L'association œuvre depuis quelques temps sur le choix préférentiel des bandes plutôt que des pistes cyclables pour des raisons de dangerosité mais envers les piétons qui n'identifient pas bien la zone dédiée aux cyclistes ce qui entraîne une forte accidentologie. De plus, la piste fait un effet d'emprisonnement des cyclistes en

réduisant la flexibilité pour pouvoir naviguer confortablement (par exemple, prendre les rues adjacentes facilement notamment).

L'agence COT précise que sur ce point, l'un des scénarios proposés intégrait une piste cyclable, mais qu'il n'a pas été retenu pour les raisons évoquées plus haut et pour des raisons techniques qui ne permettaient pas de faire consensus entre les services.

L'Association 2pieds2roues remercie d'ailleurs l'agence COT d'avoir pris en compte sa recommandation concernant ce point.

Question : La même personne se demande comment a été envisagé la gestion du stationnement devant la Poste et notamment les problématiques de livraison et de stationnement en double file.

Réponse : L'agence COT répond que pour l'instant le projet n'est pas encore assez avancé pour prendre en compte ces problématiques. Les solutions seront envisagées par la suite.

Question : Une participante se demande comment le projet gère le passage piéton situé à la sortie de la rue de la Gravette. Il est aujourd'hui en effet très dangereux pour les piétons qui sont très nombreux à ce niveau du fait de la présence de plusieurs établissements scolaires dans le secteur et de la proximité d'une bouche de métro. De plus, un report du trafic depuis l'allée Maurice Sarraut pour rattraper les avenues Etienne Billières ou de Grande Bretagne vient augmenter cette dangerosité. L'allée Maurice Sarraut est en double sens mais cela est difficilement lisible depuis l'arrivée du tramway qui a modifié son entrée depuis la route de Saint Simon.

Réponse : L'agence COT précise que pour l'instant le projet prend cette problématique en compte en intégrant un changement de matériau au niveau du passage piéton qui est traité comme une continuité du trottoir pour signifier le changement de type de voirie aux automobilistes. Le sujet est d'autant plus sensible que la rue de la Gravette fait partie des rares pénétrantes à desservir un îlot d'une taille conséquente. Le passage en sens unique entraînerait un report vers la rue du Tchad qui est encore moins souhaitable (présence d'une école et rue encore plus étroite). Le sujet est donc très problématique et devra faire l'objet d'une attention particulière dans la suite du projet. Les solutions techniques envisageables (seuil, ralentisseur...) le seront au niveau d'étude suivant. La phase en cours du projet mettra en avant cette problématique dans les Cahiers de Recommandations qui serviront de base de projet pour les équipes qui seront en charge de continuer le projet.

Question : Une participante se demande si les feux mis en place pour les travaux du métro au niveau du rond-point de la Patte d'Oie resteront dans le projet final.

Réponse : Pour l'agence COT, le rond-point a été dimensionné de manière à pouvoir se passer de feux.

Concernant le sujet du rond-point et la question posée plus tôt sur les doubles voies conservées dans le projet, elles le sont pour permettre le passage des bus Linéo et des convois exceptionnels. Pour rebondir sur la limitation de la vitesse à 30 km, cela semble aller dans le sens du projet pour l'agence COT.

M. Serp précise que bien que cela soit en dehors du périmètre du cœur de quartier, il a été demandé à l'équipe du projet de préfigurer les modifications à venir sur l'avenue Etienne Billières. Ces modifications vont dans le sens d'une diminution de la place de la voiture en supprimant les contre-allées [au bénéfice de très larges trottoirs](#) pour les rendre aux piétons, tout en conservant les arbres existants et en passant les

cheminements cyclistes sur la chaussée **ou sur les très larges trottoirs**. Ces modifications devraient prendre place à l'horizon 2020.

M. Couderc précise que ces changements vont dans le sens d'un passage du secteur en zone 30 mais plutôt à l'horizon 2020-2025 au vu du trafic actuel (9000 véhicules par jour) qui est incompatible avec les critères de la direction Mobilités Gestion Réseaux qui étudie le passage en zone 30 seulement à partir d'un trafic de 5000 véhicules par jour.

Question : La même personne fait remarquer qu'un certain nombre de personnes coupent directement depuis l'avenue Etienne Billières pour prendre la rue du Tchad (pour éviter de faire le tour du rond-point). Ce type de comportement est extrêmement dangereux (présence d'une école, sortie de métro...). Est-ce qu'il est possible d'envisager des solutions pour les empêcher ?

Réponse : L'agence COT précise qu'il est possible de matérialiser un îlot de petite taille afin de rendre le franchissement impossible. Cette solution sera étudiée dans le cadre du projet.

Atelier

L'échange s'est clos sur ces questions et les participants se sont rassemblés autour d'une table afin de participer à un atelier sur des actions à mettre en place pour accompagner l'aménagement. Le tableau suivant rassemble les actions proposées ainsi que les personnes à mobiliser dans le but de les mettre en place.

Action	Portée par	Participants
Organiser des représentations artistiques (théâtre de rue, spectacles vivant)	Associations artistiques Ville de Toulouse	Habitants de la métropole
Organiser des expositions en lien avec les musées	Musée des abattoirs	Artistes Habitants du quartier ou de la ville
Faire participer les enfants en organisant des événements à leur destination : Carnaval des enfants...	Ecole du quartier	Ecole du quartier, parents d'élèves
Faire de l'événementiel autour de l'alimentation : Pique-nique blanc...	Habitants du quartier épaulés par des associations spécialisées (lefooding...)	Tout public
Organiser des bals occitans les dimanches après-midi.	Association de quartier ou de danses traditionnelles	Public familial
Profiter de la piétonisation pour faire venir des marchés sur le quartier (marché nocturne et/ou hebdomadaire)	Mairie de Toulouse	Habitant du quartier principalement
Organiser des brocantes ou des	Association de quartier avec	Tout public

vides greniers sur le quartier.	la mairie de Toulouse	
Organiser des animations musicales de manière hebdomadaire (le dimanche préférentiellement) en favorisant les formations musicales amateurs et la musique non-amplifiée pour créer une ambiance plus familiale que festive.	Association de quartier Autorisation nécessaire de la part de la mairie.	Public familial
Soirée dégustation avec les producteurs	Association de commerçants	Tout public
Profiter de l'aménagement pour relancer le repas des voisins	Association de quartier	Habitant du quartier
Mettre en place des rencontres d'échec ou de dames sur l'espace publique.	Association de jeu d'échec ou de dame et association de quartier.	Tout public.
Fleurir les pieds d'immeubles.	Habitants du quartier	Habitants du quartier

Certaines de ces animations pourraient se dérouler sur la section de l'avenue de Grande Bretagne comprise entre la place Patte d'Oie et la Barrière de Bayonne rendu piétonne le temps d'un week-end ou de façon plus régulière.