

CŒUR DE QUARTIER : SECTEUR BONNEFOY – ATELIER DEDIE DU 05 JUILLET 2017

CR CONCERTATION AVEC UN GROUPE D'ASSOCIATION

**FORMAT DE L'ATELIER**

**Déroulement de la concertation en 3 temps :**

1. Information (20')
2. Appropriation et échanges autour des scénarios (60')
3. Mutualisation et Synthèse (30')

**1<sup>er</sup> temps (20'). Rappel des ambitions et enjeux du secteur Bonnefoy et présentation des points clefs des hypothèses d'aménagement.**

- |   |           |
|---|-----------|
| → Rappel du cadre et des objectifs de la réunion publique                                       | TM /ITE*  |
| → Présentation du déroulé de l'atelier  | Grpt. DDV |
| → Rappel des points clefs du diagnostic et des enjeux du secteur                                | Grpt. DDV |
| → Présentation synthétique des hypothèses d'aménagement et de leurs enjeux.                     | Grpt. DDV |
| → Temps d'échange avec les participants et répartition des participants en groupes thématiques. | Grpt. DDV |

\*TM/ITE (Toulouse Métropole / Infrastructure Travaux Energie)

**2<sup>ème</sup> temps (60'). Travail sous forme de trois groupes thématiques : appropriations des hypothèses d'aménagement et échanges approfondis.**

Groupes de travail thématiques :

1. « *commerces et animation* » : vacances et diversité commerciale, développement des commerces sur l'extérieur, temporalité d'usage, marchés, fêtes et événements extérieurs, occupation de l'espace publics, accessibilité, visibilité, fréquentation, accessibilité PMR.
2. « *Végétalisation et environnement* » : insertion d'un profil végétal rue du faubourg Bonnefoy, emplacement, quantité et qualité du mobilier urbain, aménagement et usages des nouveaux espaces : parvis commercial et place Bories.
3. « *Transports collectifs et modes actifs* » : flux de circulation, liaisons et modes de déplacements, évolution de la desserte TC, accessibilité piétons, traitement des voies, bande cyclable, dynamique du quartier.

*A noter* : la thématique du stationnement étant connexe à tous, elle sera abordée de manière transversale autour de chaque table.

Support de travail :

- Tirage papier A1 de la vue aérienne du quartier aujourd'hui
- Tirage papier A1 des plans des deux hypothèses d'aménagement
- Support papier pour prise de note continue.

Déroulé pour chaque atelier :

- |   |                         |
|---|-------------------------|
| → Reprise des hypothèses d'aménagements   | grpt. DDV               |
| → Animation des échanges et relance sur les points non abordés                                    | grpt. DDV+TM/ITE        |
| → Prise de note continue, synthèse partagée devant servir de base à la mutualisation et synthèse. | grpt. DDV+1 participant |

**3<sup>ème</sup> temps (30'). Partage en plénière des apports des travaux des trois groupes thématiques.**

⇒ A l'exception des représentant du groupement TM/ITE et DDV, **15 personnes ont participé à cet atelier. (cf fiches de présence)**

## SYNTHESE DE LA PRESENTATION

Suite au 1er Atelier dédié du 2 mai > diagnostics et enjeux de cœur de quartier

Suite à la réunion publique du 20 juin 2017 > premières hypothèses et principe de circulation du bus

Le second atelier dédié mené le 5 juillet 2017 doit permettre d'aborder les différents enjeux et points clés des deux hypothèses qui y seront présentées afin de recueillir les opinions, suggestions et préoccupations des participants.

**Intitulé de la concertation :** HYPOTHESES D'AMENAGEMENT DU CŒUR DE QUARTIER DU FAUBOURG BONNEFOY

### Hypothèses présentées servant de support de travail :

1. Avec couloir bus et interruption entre Kleber et Pujos
2. Sans couloir bus entre Lavaur et Lapujade

### Synthèse des retours ayant été fait lors de la présentation :

- *Pourquoi la place Bories ne fait-elle pas partie du périmètre présenté ce jour ?*  
Préoccupation habitante vis-à-vis du futur aménagement de la place Bories : stationnement, usages, et commercialité de la place.  
L'aménagement de la place Bories ne fera pas parti des sujets principaux abordés lors de cet atelier car les documents techniques indispensables à la réflexion pour l'aménagement futur de la place n'ont pas encore été remis au maître d'œuvre.
- *Comment le projet d'aménagement de l'agence DDV et la proposition TAE de l'agence BAU s'accordent-ils ?*  
Le périmètre d'étude « cœur de quartier » diffère de celui déterminé par l'agence BAU dans le cadre de l'étude menée pour l'arrivée de la future station de métro: l'agence Desein De Ville prend contact avec l'agence de BAU pour en débattre. Une réunion technique est en cours de montage à ce sujet.
- *Pourquoi la concentration d'aménagement piéton est-elle plus forte entre la rue Kléber et la rue du Dr Paul Pujos ? (ref. hypothèse 2)*  
Sujet abordé lors de la réunion publique du 20 juin 2017  
La forme urbaine particulière entre Kleber et Pujos (élargissement du domaine public, bâtiment en R+1) permet le développement d'un centre fort et donne lieu à une nouvelle centralité. Il n'implique en aucun cas l'abandon d'un traitement qualitatif des espaces publics au-delà de ce périmètre. Au contraire, la dilatation ponctuelle de l'espace public participant à la création d'un nouvel aménagement notable permet d'accroître l'attractivité sur l'ensemble du linéaire de la rue du faubourg Bonnefoy.
- *La suppression importante des places de stationnement va générer la mort de nouveaux commerces*  
Une étude menée par la ville montre que malgré le nombre de stationnements reportés, la nouvelle réglementation (30 premières minutes gratuites, puis passé ce délai stationnement payant) génère un flux aussi, voir plus, conséquent sur tout le linéaire concerné.
- *Quelle forme la bande cyclable proposée dans ce projet va-t-elle prendre ? Insertion sur les espaces piétons ou sur la voirie ? (expression utilisée pour mentionner une insertion de la bande cyclable sur la voirie : « couloir de la mort »)*  
Les propositions faites dans les deux hypothèses présentées sont des bandes cyclables sur voies, insérées le long de l'espace piéton et du stationnement. Dans l'hypothèse 2, et dans le sens descendant, la bande cyclable est insérée dans le couloir bus.

La dimension de ces bandes est d'1,50m, cette largeur confortable permet d'atténuer l'effet « *couloir de la mort* » redouté par les cyclistes.

- *La présence du couloir bus Linéo 9 est-elle vraiment nécessaire dans ce périmètre? Une étude menée montre que sur cette portion (Lavaur/Raynal) le bus ne gagne que 2minutes de temps de trajet*  
Cette problématique est à l'origine des deux hypothèses d'aménagement.  
La restitution de l'étude dynamique menée sur ce secteur est prévue le 06/07/2017. Concernant l'estimation prévisionnelle du trafic sur l'axe Bonnefoy, elle devra permettre d'apporter de nouveaux enseignements à ce sujet.

## SYNTHESE DES GROUPES THEMATIQUES

### COMMERCES ET ANIMATION

#### 1. Déséquilibre des espaces

- La seconde hypothèse (avec couloir bus) ne propose pas de stationnement en sens montant à l'Est, sur la partie haute de la voirie. Les utilisateurs des commerces se trouvant sur cette portion de la voie devront se garer sur la place Bories ou dans la rue qui mène à l'église. C'est trop loin par rapport à l'usage quotidien des clients des commerces.
- La dimension des trottoirs de la seconde hypothèse rend difficile l'extension extérieure des commerces se trouvant sur tout le linéaire de la partie Est du secteur. Même si leur largeur ne descend pas en dessous d'1,70m, le fleuriste, l'épicier et le café ne pourront même pas mettre une table sur l'extérieur.
- La poste qui se trouve sur la partie haute de la rue à l'Est est difficilement accessible pour les personnes à mobilité réduite qui devront se garer de l'autre côté de la rue (stationnement le plus proche) pour s'y rendre et dans la traverser.
- La dissymétrie du projet fait perdre à beaucoup de commerces (à l'Est majoritairement) le droit de terrasse.

#### 2. Le stationnement nécessaire à une bonne dynamique commerciale.

- La nouvelle réglementation permet un turn-over plus rapide de l'offre de places. Il y a plus de stationnement pour se garer en journée. La réglementation devrait s'étendre à la rue qui mène vers l'église afin de gagner quelques places supplémentaires.
- Les deux hypothèses ne font pas mention des places de livraison pour les commerces. La circulation ne permettant pas aux camions de stationner dans la rue temporairement surtout aux heures de passage intenses le matin et en fin de journée, il faut prévoir des emplacements spécifiques à cet effet pour ne pas encombrer le trafic.

#### 3. Temporalité de l'utilisation de l'espace public.

- Le quartier est agréable pour le nombre et la diversité des commerces qu'il propose, cependant quelques enseignes manquent à l'appel (restaurant, restauration rapide, café...) pour le faire vivre une fois les rideaux des commerces tombés,
- Le redimensionnement des espaces piétons le long de la rue et sur la place Bories devra permettre une occupation temporaire de ces derniers pour des activités ponctuelles telles que : une braderie, la fête de la musique, des manifestations sociales... Ces événements sont attendus par les commerçants mais aussi les habitants pour apporter une vraie vie de quartier, qui souffre aujourd'hui de la proximité avec le centre-ville attirant davantage de gens.
- L'aménagement de la place Bories devra absolument permettre au marché de plein vent qui existe aujourd'hui de continuer à venir.
- Le choix du mobilier urbain devra prendre en compte l'utilisation du domaine public par de petits groupes d'individus le soir, qui rendent le quartier peu agréable à traverser, et bruyant pour les logements qui donnent sur la rue.

#### 4. Esthétique et image du quartier

- La constitution d'une charte esthétique permettrait d'encadrer et d'harmoniser les différentes enseignes, qui bénéficieraient d'une meilleure visibilité, et d'atténuer l'aspect désordonné qui existe aujourd'hui.
- La vacance de certains commerces est un phénomène inquiétant qui touche l'ensemble du linéaire et qui devrait normalement faire l'objet prochainement de politiques publiques par la ville. Les devantures vides ne participent pas à la création d'une image dynamique et vivante du quartier => des fresques pour les recouvrir pourraient être la solution pour palier à ce problème.
- L'enclavement du quartier coincé entre 2 voies ferrées, et sa forme urbaine (traversé par un axe très emprunté), ne donnent pas aux utilisateurs de cette voie passante une bonne image. Il est nécessaire de créer un élément fort pour les marquer et les inciter à revenir et, pour la prochaine fois, s'arrêter. (changement du matériau au sol, grande place public avec plein d'usages...)

## VEGETALISATION ET ENVIRONNEMENT

### 1. Insertion d'un profil végétal dans la rue du faubourg Bonnefoy

- L'absence de couloir bus est favorable à des aménagements piétons importants et diversifiés, avec des largeurs de trottoir suffisantes pour accueillir du végétal, en particulier au droit des commerces situés côté Ouest entre la place Bories et le Casino (ex : fleuriste, coiffeur Diloy's).
- Les alignements ne sont peut-être pas pertinents, leur importante présence dans le paysage ne justifie pas un nombre important. Cependant l'aspect qualitatif des usages des espaces publics autour devront répondre à des critères de convivialité, tant sur le linéaire de la rue que sur le futur agencement de la place Bories. Un traitement particulier est attendu devant les bâtiments en R+1 entre la rue Kleber et la rue du Dr Paul Pujos et les autres micro-polarités de la rue.  
L'emplacement des espaces arborés doit concorder avec les points d'arrêt et de pause, ils seront marqués par la présence du mobilier urbain (banc/corbeille papier), des terrasses de café ou les extensions extérieures des commerces.
- Concernant les arbres, une houppe haute serait appréciée afin d'éviter la gêne des branches à hauteur d'homme, et conserver la visibilité des enseignes commerciales en RDC.

### 2. Proposition du traitement des espaces publics et piétons

- La gêne du mobilier d'éclairage sur la voie piétonne peut-être solutionnée par l'utilisation d'applique en façade afin de résoudre la trop grande présence de mats sur les trottoirs.
- Un embellissement des façades pourrait être envisagé conjointement avec la valorisation de l'axe Bonnefoy. Même si cela ne fait pas partie de l'étude menée sur le secteur. (Possibilité d'obtenir des aides ?)  
Les travaux de réaménagement de la rue principale vont inciter à rénover les façades du domaine privé.
- L'installation de mobiliers urbains de type bancs, emplacements vélos (avec arceaux) contribuera à offrir un cadre agréable et convivial le long de l'axe Bonnefoy et aux polarités comme la place Bories à proximité de la future sortie de métro.

### 3. Dimensionnement et usages des espaces

- La place Borie et son marché sont perçue comme étant des éléments centraux du « village » et doivent être préservés en tant que tels. Cette vision fait consensus car elle est partagée à la fois par les urbanistes et les habitants.
- La largeur des trottoirs proposée dans l'hypothèse 2 (insertion du couloir bus) soulève le questionnement de la place du végétal. Sont-ils assez larges ? Auquel cas l'hypothèse 1, sans couloir bus, est plus favorable aux aménagements arborés des trottoirs.
- La dissymétrie du profil végétal ne pose pas de problème, au contraire il permet de positionner de grands sujets dans la rue, mais son implantation pose question. N'est-il pas plus pertinent d'opter pour alignement côté Est ? Cela permettrait d'avoir de l'ombre sur tous les trottoirs en fin de journée en été.
- Aménagement d'un espace suffisamment large près de l'école pour sécuriser la sortie des élèves.

### 4. L'importance du stationnement

- Les résidents redoutent une augmentation de la demande du stationnement automobile avec l'arrivée de la future ligne de métro, et la nouvelle sortie sur la place Bories. Est-il envisageable d'insérer dans le projet un parking silo ?
- La réglementation du stationnement dans les rues engendre un coût financier important pour les résidents, ce qui est difficile à gérer à court terme : le parking résident est déjà plein, il y a beaucoup de personnes qui ne peuvent pas payer pour stationner dans les rues. A long terme si les transports collectifs le permettent les déplacements seront plus aisés, on pourra se passer du transport individuel, mais ce n'est pas encore le cas aujourd'hui.

## **.TRANSPORTS COLLECTIFS ET MODES ACTIFS**

### **1. Positionnement critique par rapport à l'hypothèse avec couloir bus**

#### Report modal LINEO favorable à une décongestion des flux de circulation

- La haute fréquence de la future ligne de bus Linéo avec ses plages horaires (environ toutes les 7 min.) entraînera une baisse importante de la circulation. Celle-ci sera d'autant plus importante si cette offre est couplée avec un développement des modes actifs de déplacement et une offre des liaisons avec d'autres axes transversaux, (comme la nouvelle station de métro à hauteur des arrêts de bus).
- La mise en place du stationnement réglementaire a d'ores et déjà donné des résultats positifs en termes de fluidité du trafic. C'est un élément nouveau, favorable au déplacement du bus.
- Au regard de ces remarques, il n'y a pas de nécessité absolue à la mise en place d'un couloir bus si le service peut être assuré régulièrement et garantit un report modal conséquent. Il faut toutefois noter que la création d'un couloir bus participe de l'amélioration du service Linéo, notamment de sa régularité. Le report modal mentionné plus haut est aussi conditionné par cet aspect.

#### Utilité réelle d'un couloir bus à débattre face à une dynamique de cœur de quartier

- La configuration trop étroite de l'axe Bonnefoy ne permet pas l'ajout d'un couloir bus sans qu'il affecte la sécurisation des modes actifs de déplacement (emprise des trottoirs réduite par ex.). Notons que l'hypothèse de travail proposée sur cette séquence réduit les emprises de trottoir existantes côté Est, mais que, au plus étroit (au droit des places de stationnement), elle n'est jamais inférieure à 1.7 m.
- La longueur du couloir bus qui sera finalement créé (environ 200m) reste limitée et on peut se questionner sur son efficacité. Sur ce point, un intervenant souligne alors l'intérêt de revenir sur un projet de couloir bus continu depuis l'avenue de Lavour jusqu'au pont Raynal.

#### Mise en péril des commerces avec la suppression importante des stationnements

- La suppression avec l'ajout d'un couloir bus de +50 % de stationnement par rapport au parc existant (14 places au nord de Kleber) risque d'entraîner une perte importante de revenus pour les commerçants, dont une grande part de leur clientèle privilégie le stationnement de courte durée.
- Il y a la possibilité d'un conflit avec le bus dans le cas des poches de stationnement situées au nord de Kléber côté ouest de la voirie contre le couloir bus.
- Une réflexion sur la desserte des rues latérales à l'axe Bonnefoy est à envisager pour limiter les effets possibles de congestion du parc de stationnement.

### **2. Affirmation des modes piétons et cyclistes le long du linéaire**

#### Piétonisation à sécuriser

- Une largeur de trottoir suffisante est à prévoir au-delà des normes PMR et difficilement compatible avec l'ajout d'un couloir bus, la voie piétonne est en effet peu sécurisante au nord de Kleber côté Est, à cela s'ajoute la perception d'une largeur plus réduite de trottoir au droit des poches de stationnement.
- La prise en considération des groupes scolaires autour de l'axe Bonnefoy est importante et l'aspect sécuritaire doit être particulièrement pris en compte.

#### Bande cyclable clairement définie

- La proposition d'un trajet alternatif pour les cyclistes a été proposée pour offrir une plus grande piétonisation et davantage de stationnements mais ne paraît pas envisageable, l'axe Bonnefoy constitue déjà un trajet fortement emprunté à vélo, plus direct et moins pénible en comparaison avec d'autres trajets.

## MUTUALISATION ET SYNTHESE

En complément des échanges en groupes thématiques les participants ont souhaité mettre l'accent sur les points suivants :

- **L'importance de places de stationnement** à proximité des commerces ainsi qu'une réglementation équitable pour les habitants du quartier (stationnement gratuit le soir).
- La nécessité **d'améliorer le flux de circulation** sur toute la rue du faubourg Bonnefoy.
- L'implantation du **végétal** dans la rue pour **améliorer le cadre de vie**.
- Le tracé du **couloir bus** déterminera **l'avenir des commerces** de la rue du faubourg Bonnefoy.
- La nécessité d'insérer dans le linéaire des modes de **déplacement vélo et piéton**.
- **L'aménagement de la place Bories** devra faire l'objet d'une future **concertation**, la question des mobilités sur ce secteur suscite également une forte attente.