



---

## Dispositif de participation du projet

# « Les Ateliers Toulouse EuroSudOuest »

## Compte-rendu de l'Atelier du lundi 12 février 2018

---

- **Lieu** : Salle Garonne de Toulouse Métropole, 6 rue René Leduc à Toulouse
  - **Participation** : 30 personnes
  - **Elus présents** : Jean-Luc Lagleize, Président de la commission Aménagement de Toulouse Métropole, Adjoint au Maire et élu référent des Ateliers, et Jacqueline Winnepenninckx-Kieser, Conseillère déléguée aux modes doux à Toulouse Métropole, Conseillère Départementale de Haute Garonne, Adjointe au Maire et Maire du quartier 1.3 (secteur Toulouse Centre)
  - **Service présent** : Alain Garès, Directeur général et Olivier Duvernois, Directeur du projet Toulouse EuroSudOuest à Europolia
  - **Intervenants** : Dominique Lécluse, Directeur de projets nationaux, SNCF Gares & Connexions, et Mickaël Maréchal, Directeur des gares de Toulouse Matabiau et Lourdes, SNCF Gares & Connexions
- 

## SOMMAIRE

- |   |       |
|---|-------|
| 1 • La gare de Toulouse Matabiau : atouts et point faibles  | p. 2  |
| 2 • Présentation des enjeux de l'extension du bâtiment voyageurs au sein du Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) côté Marengo | p. 9  |
| 3 • Organismes présents   | p. 13 |

### Annexe :

- Présentation de l'Atelier du 12 février 2018

M. Lagleize, Président de la commission Aménagement de Toulouse Métropole, Adjoint au Maire et élu référent des Ateliers, accueille l'assistance et ouvre ce premier des deux Ateliers PEM, consacré à la présentation des atouts et des points faibles de la gare Matabiau et aux améliorations à apporter. Lors du second Atelier, SNCF Gares & Connexions présentera les principes du futur PEM de Toulouse Matabiau.

M. Lécluse, Directeur de projets nationaux, SNCF Gares & Connexions, relève la concomitance de la concertation préalable sur le PEM Matabiau, qui se déroule du 30 janvier au 29 mars, et de celle sur la Zone d'Aménagement Concerté, ces deux projets étant liés. Le public peut ainsi appréhender l'ensemble des propositions, sur le plan urbain comme ferroviaire. M. Lécluse rappelle ensuite la date du deuxième Atelier PEM, le 5 mars prochain, avant la réunion publique du 13 mars aux Espaces Vanel, en présence du Maire de Toulouse et du Directeur général de Gares & Connexions. L'intérêt de cette concertation sur le PEM est de recueillir et comprendre les attentes du public : dans cet objectif, des registres recueilleront remarques et propositions au rez-de-chaussée de Toulouse Métropole, à l'accueil de la gare Matabiau ou sur Internet, durant ces deux mois. La concertation achevée, les deux maîtres d'ouvrages étudieront l'ensemble des contributions pour orienter la poursuite des études afin qu'elles répondent au mieux aux attentes. Le projet n'en est qu'à ses débuts et seules des études préliminaires sont réalisées : les représentations, sur le film qui sera projeté en fin d'Atelier, sont celles de principes. Le bilan sera rendu public après la fin de la concertation. Ce bilan conditionnera la poursuite des études.

M. Lécluse termine cette introduction en annonçant un déroulement du présent Atelier en deux phases :

1. Description rapide de la gare de Toulouse Matabiau : atouts et points faibles pour envisager les changements à opérer dans le cadre de l'extension côté Marengo. Les évolutions à court terme, jusqu'en 2020, seront présentées. Ces travaux, déjà en cours, ne sont pas concernés par la concertation publique ;
2. Présentation des enjeux du projet d'extension du bâtiment voyageurs au sein du PEM côté Marengo, à travers un certain nombre d'items soumis à la réflexion des Ateliers.

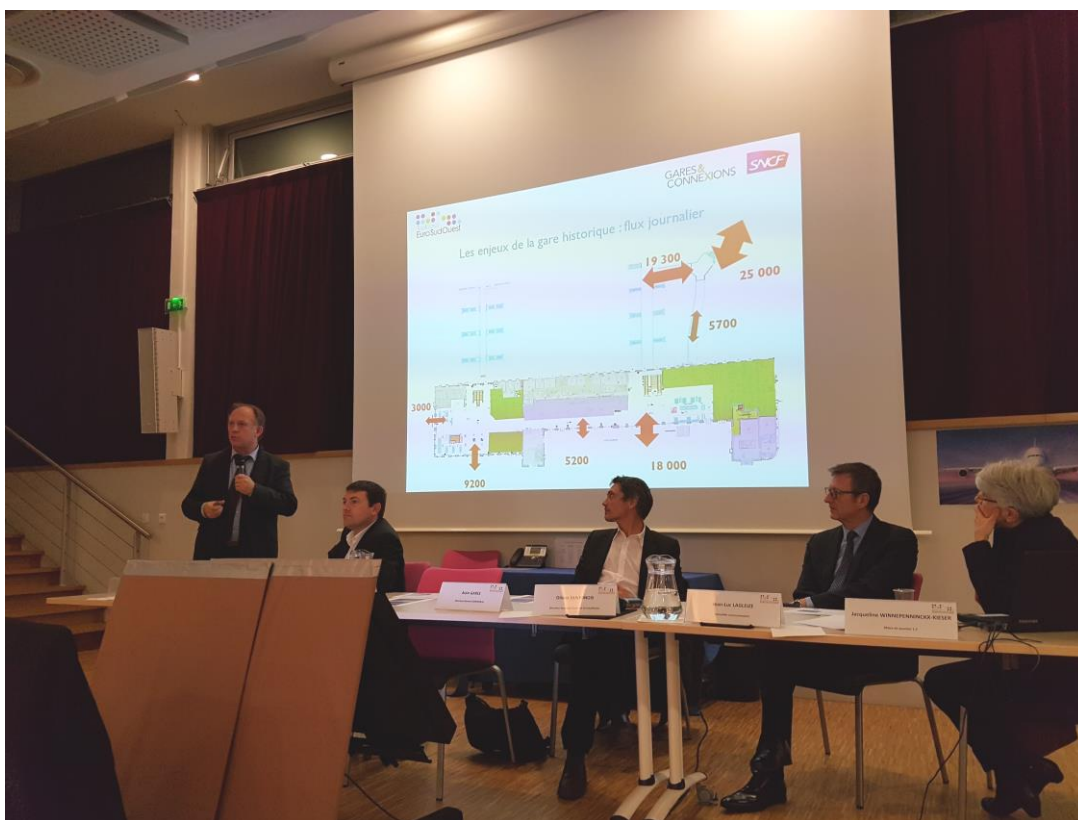
## **1 • LA GARE DE TOULOUSE MATABIAU : ATOUTS ET POINTS FAIBLES**

### **A. Les enjeux de la gare historique**

En octobre dernier, des comptages ont été effectués un jeudi et un vendredi : la gare draine 50 à 72 000 personnes/jour, dont 40 à 60 000 voyageurs SNCF. Entre 10 et 12 000, soit 20% des personnes en gare, ne prennent pas le train, et la gare va devenir de plus en plus un lieu de vie. Avec 350 agents SNCF sur le site, et 350 trains/jour, Matabiau est l'une des douze gares « hubs » de France. Ces gares, qui reçoivent les TER, TGV et Intercités, sont d'importance stratégique. Une des caractéristiques de l'étoile ferroviaire de Matabiau est que les  $\frac{3}{4}$  de ses usagers sont des voyageurs du quotidien utilisant le TER. En matière de services, Matabiau compte un espace de vente voyages et TER, des espaces d'accueil, des consignes, un local pour les objets trouvés, et cinq commerces de flux, qui offrent aux voyageurs les produits dont ils ont besoin.

## B. Le flux journalier

Le plus important flux d'arrivée en gare provient du métro, du hall 3 (pour mémoire, le hall 1 correspond à l'ancien hall « départ » et le hall 2 à l'ancien hall « arrivée »). La future ligne de métro impose donc une réflexion, étant donné le déséquilibre de plus en plus grand à prévoir du côté de Marengo, du fait de l'augmentation du nombre de voyageurs. Depuis le métro, les voyageurs peuvent atteindre directement les quais par le souterrain Sud, qui n'est doté que d'un *Relay* pour tout commerce. Depuis juillet dernier, les TGV venant de Paris en unité simple (500 personnes) arrivent sur les voies 1A et 1B situées derrière le hall 1 ce qui a grandement modifié le fonctionnement ce dernier. L'intérêt d'effectuer ces mesures de flux et d'étudier les circulations dans la gare est de pouvoir en comprendre et en analyser les évolutions dans le projet, en tenant compte de la future 3<sup>ème</sup> ligne de métro Toulouse Aerospace Express et de la création d'un hall Marengo.



© Europolia

## C. Les atouts

- Un très beau bâtiment classé monument historique, mais qui impose le dépôt d'un permis de construire à chaque intervention ;
- Un bâtiment perméable, avec de nombreuses entrées ;
- Le canal du Midi, classé à l'Unesco, devant la gare ;
- Une ouverture sur le centre-ville historique ;
- Une desserte ferroviaire de l'ensemble de Midi-Pyrénées.

## D. Les points faibles

- Les difficultés d'accès pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) ;
- Les difficultés d'accès pour les voitures ; l'ouverture du parvis du côté de l'avenue de Lyon a initié une amélioration de l'accessibilité aux parkings comme au stationnement de courte durée et au dépose-minute ;
- Des problèmes de sûreté : la gare est un lieu attractif pour les personnes en errance et pour les actes de délinquance. Modifier cet environnement et cette ambiance est souhaitable, sans attendre le projet Marengo de 2024-26 ;
- Une organisation du stationnement voitures, vélos, motos, est à réussir, avec une vélostation ;
- L'insuffisance de l'offre de commerces par rapport à d'autres gares du même type : développer cette offre est donc souhaitable ;
- La faible superficie du bâtiment voyageurs pose des problèmes de gestion des flux et complexifie la répartition des voyageurs. Dans le hall 2 par exemple, le positionnement du tableau des départs, au-dessus des escaliers mécaniques qui mènent au souterrain Sud, impose aux voyageurs de stationner devant en attendant l'affichage et ils gênent donc la circulation, d'autant plus en cas de retard de train. Déplacer ce tableau ou transmettre l'information sur des écrans répartis dans la gare est donc nécessaire.

**Une participante de l'association *2 pieds 2 roues*** : Ces grands tableaux ont déjà été remplacés Gare du Nord à Paris. Outre le fait que nous regrettons les panneaux à palettes, nous déplorons leur remplacement par des panneaux publicitaires géants à la lumière agressive.

**M. Lécluse** : L'idée était de répartir l'information afin que les voyageurs soient également répartis dans les différents espaces à Toulouse. Nous avons eu des remarques sur la petite taille des tableaux d'information du hall 1 mais leur positionnement oblige les voyageurs à s'écartier des flux. Certes, la publicité n'est pas esthétique mais elle représente le plus important apport financier au m<sup>2</sup> et évite une hausse du prix du billet.

**La représentante du *Groupement pour l'Insertion des Personnes Handicapées Physiques Midi-Pyrénées* et du *Collectif Inter Associatif du Handicap 31*** : Evoquer l'accessibilité PMR serait trop long, je me limiterai donc à deux points essentiels. D'abord, le seul sanitaire adapté est insuffisant et difficile d'accès : il faut prendre une file d'attente, passer des chicanes, contourner des barrières, et, après les lavabos, reprendre une file. Quel est l'échéancier de sa rénovation ? Ensuite, le bureau recevant les PMR est inapproprié : exigu, - avec mon respirateur, je l'occupe entièrement - la banquette qui le meuble est instable, non fixée au sol, et l'usage de sa prise électrique empêche le personnel de circuler. Il faut être vigilant à l'avenir.

**M. Maréchal, Directeur des Gares de Toulouse Matabiau et Lourdes, SNCF Gares & Connexions** : Les toilettes devaient être multipliées et totalement rénovées cette année mais ces missions ont été concédées à une entreprise spécialisée qui a pris beaucoup de retard, et ce au niveau national. A Toulouse, le programme est arrêté et reporté : je ne peux donc vous donner d'échéancier. Concernant les tableaux de départ, l'imaginaire collectif semble avoir besoin de ces panneaux à palettes, pourtant obsolètes. Aucune pièce de réparation n'est plus disponible et ils ne sont plus compatibles avec les systèmes numériques et digitaux. Pour avoir des installations fiables, il nous faut donc les supprimer.

**M. Lécluse** : Si vous jugez ce grand tableau important, il faut le préciser : nous pouvons en tenir compte et prévoir dans le projet un grand tableau moderne dont le positionnement ne gênera pas les flux.

**Un participant** : J'appuie les propos tenus sur les difficultés des chicanes. Par ailleurs, rien n'est préparé au niveau des guichets d'achat des billets, ni pour les clients, ni pour le personnel, qui aimerait être sollicité pour apporter des solutions à l'accueil et à la gestion de l'attente. La gare présente un grand défaut de repérage. Numérotter les halls ne suffit pas : accueillir des voyageurs ressemble depuis des années à un jeu de cache-cache et arriver à Matabiau à une course de désorientation.

**M. Lécluse** : Quand un TGV arrive de Paris en unité simple, le rendez-vous peut être pris au hall 1. Quand il est en unités multiples, sur toute la longueur du quai, l'un ou l'autre souterrain est utilisé selon l'emplacement de la voiture. Il faudrait peut-être un point rencontre. Je vais vous présenter les éléments d'évolution dans les deux ou trois prochaines années : vous verrez que nous réfléchissons à la réorganisation complète du rez-de-chaussée. Vos remarques nous intéressent donc.

**Un représentant de l'association 2 pieds 2 roues** : Les TER accueillent les vélos, ce qui est pratique, mais l'accès aux quais, hors le quai du fond, est très difficile. Depuis des années, des goulottes sont demandées mais toujours refusées et une a même été supprimée du côté des arrivées. Des pentes douces sont-elles possibles ?

**M. Lecluse** : Un engagement ferme pour une accessibilité à tous les quais par ascenseur avant 2024 a été pris. Je suis responsable de la partie du bâtiment voyageurs et nous envisageons d'élargir le souterrain nord sur toute sa longueur, d'y installer des ascenseurs supplémentaires. Le projet de SNCF Réseau envisage aussi la mise en place de rampes. Pour l'espace de vente, le concept de SNCF Voyages évolue : des points de vente debout et assis seront organisés d'ici 2020-21.

**M. Duvernois, Directeur du projet Toulouse EuroSudOuest, à Europolia** : Le réaménagement des quais est lié à leur largeur. Dès qu'elle est suffisante, une rampe est prévue. Mais ces rampes ne sont pas possibles partout car elles peuvent poser des soucis de sécurité sur les quais étroits.

**Une participante** : Quels sont vos attentes et les moyens envisagés en termes de sécurité ? Une pression dans la gare pourrait déplacer les actes de délinquance dans un autre secteur, à moins que des mesures plus abouties au niveau de la Ville permettent de gérer ces difficultés... Concernant les commerces, s'adresseraient-ils uniquement aux voyageurs ou également aux habitants du quartier ? Aujourd'hui, les deux accès, sur l'avenue de Lyon et le Canal, sont situés du même côté de la gare, avec des embouteillages et des reports de circulation. Un troisième accès est-il envisageable, du côté de la médiathèque par exemple ?

**M. Duvernois** : M. Busquets est missionné pour un aménagement provisoire du côté de Marengo dès le printemps, afin de soulager le Canal et de préfigurer le bâtiment voyageurs. Cet aménagement repose sur un dépose-minute provisoire dans l'épaisseur du trottoir, et une franchise tarifaire au quart d'heure négociée avec *Indigo*. La signalétique d'entrée au parking va être revue et ceci à plusieurs échelles : depuis l'Est de la rocade et à proximité,

pour l'accès au parking et au nouveau dépose-minute. L'objectif est d'alléger les tensions du parvis historique et de préfigurer les évolutions structurelles.

**M. Lécluse** : Nous souhaitons multiplier les commerces de flux et de destination car l'idée est de créer un espace de vie. Tout type de commerce sera donc possible.

**M. Duvernois** : Errance et délinquance sont à dissocier, la seconde relevant de la sécurité publique. Lors de la délocalisation du Secours Catholique, nous avons eu des échanges sur la question de l'errance avec le service municipal de médiation qui cherche un contact avec ces jeunes pour trouver des solutions et les orienter vers des dispositifs plus adaptés. Les modalités d'action sur l'errance et sur la délinquance diffèrent.

**M. L'écluse** : Une fois ouvert, cet espace induira de nouvelles règles de vie : les coins sombres, favorisant le trafic, seront supprimés et l'espace sera plus lumineux.



© Europolia

## E. Les évolutions à court terme

- La mise en accessibilité du souterrain du métro : la nouvelle entrée de la station de métro, décalée de 5m de la gare, sera plus lumineuse et comptera deux ascenseurs, des escaliers mécaniques et fixes. Les travaux débuteront juste après l'été, par le remplacement des volées d'escalier par des rampes;
- La rénovation de la marquise et le remplacement des bacs acier par du verre. Elle fournira ainsi plus de luminosité. Les menuiseries des portes de 10,5m de haut seront changées : deux sont déjà en place, les dix-sept autres le seront d'ici deux ans ;
- Le réaménagement du hall Marengo, pour anticiper le PEM et :

- Désengorger : trop proches des portes d'accès au métro, les quatre écrans de départ seront décalés pour dégager le flux du métro au train ;
- Donner une image de hall, en « remodelant » les distributeurs de billets et en créant quelques espaces assis pour une attente confortable. Le parquet, dont les danseurs de hip-hop se servent, sera supprimé ;
- La rénovation complète du parvis Canal, entièrement piétonnier et arboré ;
- L'application de mesures Vigipirate : une réflexion est en cours sur l'accessibilité et la gestion du contrôle des billets au rez-de-chaussée. Des portiques sont envisagés pour les contrôles ;
- La mise en place des dessertes Ouigo, à l'horizon 2019-20, est réfléchi sur un principe de contrôle en gare, puis d'une attente dans un lieu dédié pour éviter la fraude ;
- La réfection de la boutique voyages, l'ajout de commerces et la prise en compte des contraintes à venir sont inclus dans la réflexion globale sur le rez-de-chaussée.

**Le représentant du collectif *NON au Gratte-Ciel de Toulouse*** : La gare historique étant à taille humaine, pourquoi SNCF Immobilier a-t-elle vendu le terrain du tri postal pour y ériger un gratte-ciel de 150m de haut ?

**M. Lécluse** : Nous ne sommes pas concernés par cette opération mais par la coordination des travaux dont nous venons de parler, en 2018-19.

**Un participant** : En bas des escaliers, des goulottes permettaient l'accès, d'autant que les ascenseurs sont souvent en panne. Seront-elles réinstallées si la place le permet ? Et, étant donné que les emprises sont rediscutées dans le projet, qu'est-ce qui empêche la réalisation de quais assez larges pour mettre des rampes ? Enfin, la disparition des escaliers au niveau du hall 3 sera-t-elle compensée par des rampes ?

**M. Maréchal** : Quelques goulottes avaient été mises en place sur certains escaliers. Elles ont été ôtées sur les plus étroits car elles présentaient un risque de chute pour les voyageurs. Celle du quai 1 par contre pourra sans doute être repositionnée. Mais, connaissant ces problématiques de capacité, les voyageurs peuvent depuis plusieurs années laisser leur vélo à la vélostation, de plus de 600 places, et rentrer en train.

**M. Lecluse** : Toucher aux voies pour modifier des quais est long et très coûteux mais SNCF Réseau étudie l'élargissement de certains quais et la création d'autres du côté de Marengo.

**M. Duvernois** : Nous soutenons un élargissement des quais mais les marges de manœuvre restent limitées compte tenu des contraintes de géométrie ferroviaires. Elles seront néanmoins exploitées au maximum, y compris pour insérer des ascenseurs.

**M. Lécluse** : La rampe qui remplacera l'escalier du côté de Matabiau sera conforme à la réglementation PMR et occupera tout l'espace. Pour l'autre escalier, l'idée est de garder l'ascenseur et des marches sur 1 ou 1,50m, et de poser une rampe qui, bien que non conforme à la réglementation PMR, permettra l'accès à la plupart des personnes avec des bagages. Le dispositif, conçu en accord avec les associations de personnes handicapées, est provisoire : à terme, le projet Marengo s'accompagnera d'une mise aux normes PMR complète. Aujourd'hui, l'ascenseur est souvent en panne et cette solution intermédiaire permettrait donc d'améliorer la vie du plus grand nombre, sans pour autant résoudre le

problème. SNCF Réseau nous a confié cette étude, à l'enjeu simple : l'escalier sera opérationnel en 2019 s'il est coulé en place mais pourrait être posé dès 2018 s'il est préfabriqué, avec un revêtement.

**Un participant :** Dans le cadre du réaménagement du hall 3, ouvrirez-vous l'accès à Tisséo et au parking plus tard le soir ? Par ailleurs, qu'en est-il de la passerelle ?

**M. Maréchal :** Les travaux d'accessibilité du parvis fermeront les accès directs au métro et obligeront à rouvrir ceux des quais vers le métro, sur les horaires de la gare. La sûreté d'accès aux trains de nuit à réservation obligatoire expliquait ces filtrages. Nous testerons ce dispositif avant de le rendre définitif. Des équipements pourraient permettre d'autres systèmes de filtrage si nécessaire.

**M. Duvernois :** Un accès au quai depuis la future passerelle nous semble naturel. Mais le débat avec les acteurs du ferroviaire se fonde aussi sur des questions de sécurité : loin de la gare ouverte que nous envisagions, les événements dramatiques que nous avons connus provoquent la fermeture des espaces. Mais la possibilité d'un tel accès doit être préservée.

**M. Lécluse :** Nous sommes très attentifs aux accès et filtrer nécessite du personnel. La mise en place de portiques de contrôle ouvre des perspectives car permettre un accès trop aisé aux quais ne peut s'imaginer aujourd'hui.

**Le représentant de l'association *Handicap Défi – ASMTH* :** J'attire votre attention sur le sol du métro et de la gare : j'en ai fait l'expérience, le sol est très glissant après avoir été nettoyé. Nous avons besoin d'antidérapant. De plus, quand il brille ainsi, la lumière qui se reflète gêne les malvoyants. Pensez-y.

**M. Lécluse :** Vous trouvez le revêtement trop glissant dans la gare même, malgré la marquise qui joue le rôle de zone de transition entre l'extérieur et l'intérieur ?

**Le représentant :** Oui. Entre le métro et la gare, c'est un scandale. Et, au-delà, l'ascenseur est toujours en panne en plus.

**Un participant :** Vous avez parlé de la réflexion de SNCF Réseau sur l'élargissement des quais à un prix raisonnable : j'espère que vous vendrez la Tour Occitanie à un très bon prix pour les élargir dès 2020. C'est une question essentielle pour nous tous et pour les PMR en premier lieu.

**M. Lécluse :** Nous relaierons cette proposition.

**Un participant :** L'absence de SNCF Réseau ce soir est un handicap.

**M. Duvernois :** Vous avez un échange direct avec les représentants de SNCF Réseau l'an dernier.



## 2 • PRESENTATION DES ENJEUX DE L'EXTENSION DU BÂTIMENT VOYAGEURS AU SEIN DU PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL CÔTÉ MARENGO

### A. Le contexte

M. Lecluse souhaite que la réflexion de l'Atelier porte sur la partie Marengo en tenant compte du contexte suivant :

- Un projet de développement urbain, objet de la concertation publique sur la ZAC menée par Europolia et Toulouse Métropole ;
- L'arrivée en 2024 de la 3<sup>ème</sup> ligne de métro Toulouse Aerospace Express, qui amènera de nombreux voyageurs ;
- L'évolution du trafic TER et TGV avec l'arrivée ultérieure d'une ligne nouvelle en provenance de Bordeaux.

M. Duvernois liste les thèmes de réflexion. Les avis permettront un lien avec l'Atelier suivant, qui portera sur les éléments du projet.



© Europolia

### B. Les restitutions

**Le rapporteur du 1<sup>er</sup> groupe :**

Au préalable, nous vous remercions d'avoir cherché à répondre correctement à nos questions. Nous aimerions maintenant entendre votre vision d'avenir : quel serait votre rêve, à vous SNCF, pour cette gare ? Celle de Bordeaux, très claire, est une référence : vous jouez finalement très mal la concurrence entre Bordeaux et Toulouse. Pourquoi

n'aurions-nous pas une gare au moins équivalente ? Concernant les points soumis à notre réflexion :

- Les difficultés d'accès pour les PMR ont déjà été évoquées ;
- Comment se fait-il que les dysfonctionnements des toilettes, actuellement bouchées, ne soient pas gérés ? C'est un scandale. Et, avec 30 000 voyageurs/jour à l'avenir, les croyez-vous suffisantes ?
- Les habitants du quartier du Raisin ne voient pas comment la gare pourrait améliorer leur vie de quartier, sinon en proposant des activités culturelles, un cinéma par exemple, et des commerces ;
- Pour améliorer la vie des habitants du boulevard Riquet, il est prévu d'apaiser la circulation : les six ou sept parkings autour de la gare nous semblent donc suffisants et nous désapprouvons la prévision d'en ajouter. Un effort est à fournir par contre sur les parkings de motos, pour lesquels rien n'est fait au niveau de la ville, comme sur ceux de vélos ;
- Nous espérons que la future ligne de métro améliorera l'accès à la gare comme aux quartiers extérieurs ;
- Vous allez vous intéresser à la sécurité, mais je n'ai pas entendu parler de problèmes très graves... Le problème des commerces illicites est sans doute à régler à un autre niveau.

#### **Le rapporteur du 2<sup>ème</sup> groupe :**

Nous n'avons eu que le temps de traiter les points suivants :

- L'accessibilité pour les PMR : tout est à faire, qu'il s'agisse de rampes, d'escaliers, d'espaces dédiés, de toilettes, de revêtement. Si 2024 est l'échéance réglementaire, elle est trop lointaine : il faut accélérer, d'autant que les limites risquent d'être repoussées ;
- Pour les personnes malvoyantes, des indicateurs sonores pourraient être judicieux ;
- La mise en place de la passerelle à court terme est primordiale pour la vie de quartier. Gare et parvis doivent être ouverts sur le quartier, avec des espaces de vie correctement aménagés ;
- Des commerces pour les habitants du quartier ne sont pas forcément très judicieux : des commerces de flux nous semblent plus pertinents ;
- Mutualiser les parkings existants semble nécessaire mais en ajouter est inutile. Un dépose-minute efficace doit être prévu sur le parvis Marengo et il faut penser aux bornes électriques. Les parkings vélos sécurisés doivent être positionnés sur tous les parvis en complément de la vélostation existante et si possible d'une supplémentaire du côté de Marengo ;
- Un éclairage naturel de la gare est souhaitable, ainsi qu'une végétalisation de ses murs si possible.

#### **Le rapporteur du 3<sup>ème</sup> groupe :**

- Nous sommes tous des PMR dès lors que nous transportons une valise, une poussette ou que nous portons un enfant ;
- Une signalétique plus claire, des escalators opérationnels et de vastes ascenseurs sont attendus. Entre la gare et la médiathèque, les distributions et accès sont peu lisibles, les éclairages défaillants et les espaces mal ventilés, l'ambiance est « glauque » ;

- Concernant la vie de quartier, nous allons aussi dans le sens d'une ouverture, avec une signalétique efficace indiquant commerces et médiathèque, signalisation qui pourrait être utile aux voyageurs en transit. Un système de consignes serait donc à prévoir. Il serait utile de consulter ces voyageurs et de recueillir leurs points de vue sur les problèmes rencontrés à leur arrivée ;
- Le cheminement le long de la voie est peu clair et n'est pas pratique ;
- Il serait bon de conserver les animations spontanées se déroulant dans la gare, du type hip-hop ou performance ;
- Concernant l'accès, les deux lignes de métro ne semblent pas déboucher au même endroit. Et le problème des ascenseurs demeure. Par ailleurs, le tunnel au Nord, ouvert au personnel SNCF, permettrait d'aller plus vite que l'actuel ;
- Concernant la sécurité, nous avons pensé au risque technologique présenté par les trains de marchandises bruyants, rapides et constants et, à l'intérieur de la gare, par la signalétique défaillante ;
- La gare étant un lieu assez stressant, la conception d'un espace très apaisé à tous les niveaux s'impose ;
- Le « fantôme » du dépose-minute devant le parvis historique est encore actif : les automobilistes ne savent probablement pas comment arriver à la gare, même si le dépose-minute est indiqué. Concernant le stationnement : un accès direct du parking Jean-Jaurès à la gare est-il prévu ? Enfin, nous appuyons la demande de bandes cyclables aux abords de tous les parvis pour assurer la continuité et nous avons également relevé la taille minuscule des ascenseurs.

#### **Le rapporteur du 4<sup>ème</sup> groupe :**

- Nous avons abondé dans le sens d'une fiabilité des ascenseurs et de sols antidérapants et non réfléchissants. S'agissant des toilettes, nous nous questionnons sur cette délégation privée dont nous aimerions connaître le nom. Nous soulignons les difficultés d'appuyer avec le doigt pour les personnes handicapées, celles touchées par la polyarthrite par exemple : existe-t-il d'autres systèmes ? C'est important. Nous sommes revenus sur la signalétique spécifique pour les PMR et nous vous posons la question du pourcentage et de la longueur des rampes ;
- Quels sont les aménagements prévus pour l'accès des PMR avec leur propre véhicule et pour déposer les PMR ?
- Concernant la sécurité, je reviens sur le transit des matières dangereuses à la gare Matabiau, transit qui va se poursuivre. Vous seuls avez la réponse. Les flux de voyageurs augmenteront, les alentours seront densifiés et la Tour Occitanie s'installera... Or, des alertes à la bombe, voire des évacuations de la gare, se produisent régulièrement ;
- J'ai un regret personnel concernant la mise en place de portiques ;
- Pour les services, nous avons évoqué ceux des porteurs : un renouveau de cette pratique pourrait s'envisager avec le chômage actuel ;
- Concernant les commerces, la presse s'est fait l'écho des difficultés des commerçants de la zone depuis le début des travaux en 2016, travaux qui ne se termineront qu'en 2022-23 si la Tour Occitanie est construite : nous espérons que les commerçants locaux ne seront pas concurrencés par des commerces de chaîne installés à la gare, comme la boulangerie *Paul*. Par ailleurs, des commerçants de la

rue Bayard doivent changer d'enseigne en vue du classement Unesco : il faut les associer à la réflexion et préserver l'identité locale ;

- Concernant le stationnement, y a-t-il un emplacement pour les PMR près de l'entrée ?
- Nous abondons dans le sens de l'accès aux différents quais avec son vélo sans devoir le porter. La vélostation en rez-de-chaussée du parking est, paraît-il, bien conçue et nous vous en félicitons. Nous nourrissons l'espoir déjà évoqué d'une autre vélostation du côté de Marengo.

**M. Lecluse** : Le service de portage est à nouveau d'actualité à Nice. Au sujet du transit des matières dangereuses : le risque est plus grand par la route.

### **Le rapporteur du 5<sup>ème</sup> groupe :**

Beaucoup a déjà été dit, nous serons donc brefs :

- L'accessibilité pour les PMR a déjà été évoquée ;
- Concernant la vie de quartier, nous jugeons nous aussi la passerelle comme incontournable pour relier les quartiers entre le Canal et Périole ;
- Concernant les accès, le dépose-minute avenue de Lyon est trop éloigné pour les PMR. Trouver une solution pour un accès plus proche est indispensable. L'accès au métro doit lui aussi être éclairci, moins « glauque » ;
- Concernant la sécurité, les restrictions d'accès aux quais par les portiques devront être compensées par des services performants, fiables et identifiés ;
- Concernant les services et commerces, nous aimerions aussi compter la présence de services publics : un kiosque de l'Office de Tourisme serait utile par exemple. Outre les pianos en libre accès, qui sont appréciés, il existe un babyfoot à Lille Europe. Les vélos pour recharger le téléphone sont aussi intéressants. Placés sans gêner les flux, ces équipements peuvent amener de la convivialité à cet espace de vie ;
- Nous appuyons la suggestion d'un accès en voiture du côté de la médiathèque ;
- La capacité globale du stationnement pour les vélos est à augmenter et les stations sécurisées à décentrer. L'intermodalité doit être facilitée ;
- Nous avons prévu un point spécifique sur la signalétique à destination des non Toulousains, pour identifier les services et les directions.

En vue de la poursuite des échanges le 5 mars prochain, M. Lecluse commente une vidéo du projet d'extension du bâtiment voyageurs côté Marengo.

M. Lagleize salue la qualité du film qui soutiendra l'exposé du projet de réaménagement. Le prochain Atelier permettra d'envisager l'intégration des éléments relevés ce soir au projet. M. Lagleize remercie l'assistance pour sa réflexion, rappelle la tenue du prochain Atelier aux Minimes, de 18h à 21h, et clôt la rencontre.

*Fin de la réunion à 20h20.*

### **3 • ORGANISMES PRÉSENTS**

- Association 2 Pieds 2 Roues
- Association 7 notre quartier
- Association Bien Vivre à Saint Aubin
- Association Cheminots Saint Laurent
- Association des copropriétaires de Pacherenc et Raisins
- Association des commerçants et des artisans du Faubourg Bonnefoy Toulouse (ACAFB)
- Association l'Étoile de Belfort
- Association Ilot Lapujade
- Association Marengo Jolimont La Colonne
- Association Michel Ange
- Association Non au gratte-ciel de Toulouse - Collectif pour un urbanisme citoyen
- Comité de quartier Minimes Raisin
- Conseil de Développement Toulouse Métropole (CoDev)
- EuroSud Transport
- Fédération régionale des Promoteurs Immobiliers (FPI)
- Groupement pour l'Insertion des Personnes Handicapées Physiques (GIHP) Midi-Pyrénées
- Handicap Défi – Association sportive midi toulousain (ASMTH)
- Union des Comités de quartier et associations de défense et d'action pour le cadre de vie dans l'agglomération toulousaine (UCQ)