



Dispositif de participation du projet

« Les Ateliers Toulouse EuroSudOuest »

Compte-rendu de l'Atelier du lundi 20 avril 2015

- **Lieu** : Maison de la Citoyenneté Nord, 4 place du Marché aux cochons à Toulouse
 - **Participation** : 41 personnes
 - **Elu présent** : Jean-Luc Lagleize, Président de la Commission Aménagement de Toulouse Métropole, Adjoint au Maire, Élu référent des Ateliers
 - **Service présent** : Olivier Duvernois, Directeur de Toulouse EuroSudOuest à Europolia
 - **Intervenants** : Joan Busquets et Pieter-Jan Versluys, de l'agence BAU-B
-

SOMMAIRE

- | | |
|--|-------|
| 1 • Présentation des hypothèses de travail en matière d'accessibilité, de mobilité et d'aménagement du Pôle d'Échanges Multimodal de Toulouse Matabiau | p. 2 |
| 2 • Temps d'échanges autour de la maquette | p. 6 |
| 3 • Travail en groupes | p. 10 |
| 4 • Temps d'échanges | p. 10 |
| 5 • Conclusion | p. 13 |
| 6 • Organismes présents | p. 14 |

Pièce jointe :

- Présentation de l'Atelier du 20 avril 2015

M. Duvernois accueille l'assistance et la remercie de sa présence à ce 4^{ème} Atelier consacré à l'accessibilité du Pôle d'Echanges Multimodal (PEM). Puis, il présente le déroulement de la rencontre :

1. Présentation des hypothèses de travail en matière d'accessibilité, de mobilité et d'aménagement du PEM de Toulouse Matabiau, par Joan Busquets
2. Temps d'échanges autour de la maquette
3. Travail en groupes
4. Temps d'échanges
5. Conclusion, par Jean-Luc Lagleize

M. Lagleize se présente, remercie les participants d'être venus nombreux à ce dernier Atelier thématique et rappelle l'organisation d'un Atelier supplémentaire.

A propos de l'avis défavorable de la Commission d'enquête sur la Ligne à Grande Vitesse (LGV), il informe que le Président de la République a indiqué, lors d'une rencontre avec le Président de la Région Midi-Pyrénées, que l'Etat prendra sa décision à l'été.

1 • PRÉSENTATION DES HYPOTHESES DE TRAVAIL EN MATIERE D'ACCESSIBILITE, DE MOBILITE, ET D'AMENAGEMENT DU POLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL DE TOULOUSE MATABIAU

A. Interprétation de l'existant

M. Busquets rappelle l'objectif de mixité du projet Toulouse EuroSudOuest, déjà évoqué lors du dernier Atelier. Puis, il présente l'idée de mobilité durable dans le système Matabiau-Raynal et dans les quartiers alentours. M. Busquets met en avant les transformations technologiques des transports et leur impact sur la manière d'aborder la mobilité. A l'échelle d'un projet comme Toulouse EuroSudOuest, il est essentiel de s'y préparer et de l'anticiper.

La mobilité du PEM de Toulouse - Matabiau concerne aujourd'hui 50 000 voyageurs / jour, chiffre amené à doubler, voire à tripler avec la LGV.

L'espace Matabiau – Raynal se présente actuellement comme une enclave, avec des obstacles à la continuité et à la perméabilité. Cet enclavement est à l'origine des difficultés rencontrées à la fois pour accéder au PEM de Toulouse Matabiau et pour circuler dans les quartiers.

M. Busquets émet l'hypothèse que le nombre de voitures diminuera à l'avenir, même s'il reste stable à moyen terme.

1. Flux vers et depuis la gare

M. Busquets commente une carte de la ville présentant le système en étoile du métro et du chemin de fer, puis la superposition de l'ensemble des transports en commun. M. Busquets souligne la capacité extraordinaire du métro (10 millions de voyageurs / an à Jean-Jaurès).

M. Busquets indique que le périmètre de projet Toulouse EuroSudOuest se trouve pour partie décentré par rapport aux lignes de tramway et de métro. A l'opposé, il constate que le système de voiries principales (autoroutes et rocade) resitue ce périmètre au centre de la métropole. Cette position constitue un atout essentiel pour le projet dans l'espace général de la ville.



© Europolia

2. Accès à la gare

La gare Matabiau est au centre d'un système ferroviaire en étoile. Un arrêt supplémentaire en amont permettrait de le décongestionner un peu. En amont également, une connexion avec le métro permettrait aussi de gagner en efficacité, sans modification majeure. Il faudrait donc étendre le projet vers le Nord. L'hypothèse de la 3^{ème} ligne de métro offrirait alors une jonction à cet endroit avec le réseau structurant de transports en commun.

La gare routière, à côté du Canal, constitue un espace important. Une autre hypothèse, non encore finalisée, serait de la relocaliser à Marengo.

La voiture reste un mode minoritaire d'accès à la gare, 80% des usagers utilisant les transports en commun pour venir ou repartir du PEM de Toulouse Matabiau. Ce constat représente une force et une solution à développer, vu la congestion des accès routiers.

50 000 voitures circulent quotidiennement devant Matabiau, la plupart uniquement pour traverser la zone : en effet le système de rocade est très éloigné et il n'y a aucun autre passage que le Canal depuis le Sud, le Nord et l'Est.

M. Busquets détaille la situation des flux venant du Nord de la métropole : sur les 10 000 personnes se dirigeant vers l'hypercentre, seules 200 utilisent le chemin de fer. Les Aménagements Ferroviaires du Nord de Toulouse (AFNT) permettraient, en proposant une offre TER cadencée, d'augmenter l'usage des transports en commun et de réduire le flux de véhicules.

M. Busquets met en avant que la continuité des pistes cyclables n'est pour le moment pas assurée pour accéder au PEM de Toulouse Matabiau.

Le stationnement compte aujourd'hui deux parkings : Parcotrain (410 places), très utilisé et Marengo (400 places), très peu utilisé (30-40% de sa capacité). A court terme, la réorganisation des accès doit tenir compte de cette offre.

Les parcs relais sont situés sur la carte : leur position devrait être repensée pour optimiser leur utilisation et leur accès. M. Busquets indique que les conditions de fonctionnement des parcs relais sont déterminantes dans le système de mobilité : par exemple, l'utilisation des parcs relais devrait pouvoir se faire avec un ticket de train, comme c'est déjà le cas dans beaucoup de villes, par exemple à San Francisco.

La carte du stationnement « Résidents » dans les quartiers alentours montre, dans certains quartiers, un déséquilibre entre parkings privés et stationnements sur voirie.

La structure du bâti ne permet pas d'augmenter quantitativement l'offre de stationnement dans les quartiers existants. C'est pourquoi, il faut profiter des projets urbains pour proposer une offre de stationnement qui pourra être utilisée par les quartiers alentours. Le stationnement sera alors pensé et réalisé comme un système de stockage, de voitures, vélos, etc., susceptibles d'évoluer dans le temps.

3. Rapports entre quartiers et gare

Un mécanisme propre à renforcer la continuité à l'échelle du projet Toulouse EuroSudOuest reste à trouver. M. Busquets commente une carte des éléments de connexion possibles entre les quartiers s'appuyant sur les axes existants et des axes complémentaires.

B. « Conditionnants » de Toulouse

La carte des chemins et routes historiques de Toulouse montre une ville radiale. Le chemin de fer et la rocade sont venus couper certaines de ces radiales et d'autres cheminements, circulaires, se sont depuis mis en place.

Aujourd'hui, une ligne telle que Marengo-Jean-Jaurès se trouve renforcée par sa liaison avec la rocade.

Sans augmentation du nombre de voitures, la mise en relation des différentes radiales permettrait l'amélioration des liaisons inter-quartiers. M. Busquets met en avant l'axe Nord-Sud traversant Raynal qu'il situe sur la carte. Le nouveau maillage permettrait, pour les liaisons inter-quartiers, d'utiliser d'autres itinéraires que le Canal.

C. Projet de simulation

1. Transports en commun renforcés

M. Busquets désigne sur la carte les tracés des systèmes « lourds » de transports en commun : train, métro.

M. Busquets souligne que la 3^{ème} ligne de métro, à l'étude, permettrait de lier le développement des quartiers existants et nouveaux, et l'Est à l'Ouest.

Par ailleurs, le développement du TER, associé à une intermodalité en amont de la gare de Matabiau, permettrait de décentrer le cœur de l'étoile du réseau ferré. Si 10-15% de voyageurs descendaient en amont pour regagner le métro, Matabiau s'en trouverait grandement délestée.

En complément de ce système, des liaisons interquartiers peuvent s'envisager, avec des bus très urbains, légers, comme en centre-ville.

2. Armature urbaine pour une mobilité durable

Une armature de voiries qui permette de réduire la pression des voitures sur le Canal reste à trouver.

Sur la simulation exposée, avec un nombre de voitures constant et une réduction de l'accès Canal, des axes se dessinent :

- du Nord, depuis Borderouge, le long de l'avenue Maurice Bourges-Maunoury ;
- de l'Est, par les avenues de la Gloire et de Castres, jusqu'au boulevard des Crêtes, puis le long de l'avenue Yves Brunaud.

M. Busquets propose deux autres axes longeant la voie ferrée, et qui, à ce stade relèvent d'hypothèses à long terme : un axe Nord et un axe Est. Ces nouveaux axes viendraient compléter le système de voirie existant et améliorer le maillage inter-quartiers de cette partie de Toulouse.

M. Busquets poursuit en indiquant qu'il est essentiel de donner des fonctions et des usages aux différentes rues (qu'elles existent ou qu'elles soient en projet). Une des difficultés actuelles de Toulouse est l'absence d'identité et de lisibilité des différentes rues qui composent le système de mobilité.

Il identifie 3 grandes fonctions pour les rues :

- une fonction civique, plutôt commerciale, comme le Faubourg Bonnefoy ;
- une fonction structurante, à l'instar des boulevards où passent les transports en commun ;
- une fonction de loisirs avec une priorité donnée aux modes doux.

M. Busquets indique qu'à partir de ces différentes fonctions, il est possible de développer un système hybride : certains axes disposent des 3 fonctions alors que d'autres, dans des contextes urbains différents, ne disposeront que de l'une des trois.

3. Stationnement PEM et nouvelles centralités

La disparition du Parcotrain à moyen terme doit se compenser par l'accroissement du stationnement à Marengo. La création d'une nouvelle offre de stationnement doit servir aux usagers de la gare mais aussi aux résidents des quartiers alentours. Le besoin maximal autour du PEM a été évalué à 1 500-2 000 places. Les nouvelles centralités seront dotées de parkings qui pourront bénéficier aux quartiers. 5 000 places de stationnement vélos sont prévues autour de la gare dont 2 000 pour les usagers du PEM de Toulouse Matabiau.

4. Modes doux

Le confort et la continuité de la circulation en modes doux sont à travailler. M. Busquets projette une carte des pistes cyclables, et assure par ailleurs de la continuité piétonne dans toutes les directions à partir de chacun des parvis.

D. Evolution de la culture de la mobilité

M. Busquets met en avant l'impact que les progrès technologiques et la responsabilisation individuelle vont avoir sur l'usage de la voiture personnelle :

- la révolution de la grande vitesse, et l'augmentation de l'offre TER ;
- la facilité d'accès de tous les voyageurs ;
- l'usage du vélo, qui pourra être équipé de batteries électriques ;
- le développement des véhicules électriques et de la taille des véhicules ;
- la généralisation des bus électriques sans conducteur ;
- l'offre de services associée au stationnement des vélos, comme à Delft ;
- des dispositifs de stockage réversibles.

E. Matabiau et Raynal dans la ville

M. Busquets présente l'axe Nord-Sud, situé en partie sur les emprises ferroviaires mutables de Raynal, comme l'exemple d'une continuité entre quartiers et entre espaces de rencontre, placettes, jardins, etc., en utilisant les possibilités de la structure elle-même. Le débouché de cet axe sur le parvis de la gare permettra de faire le lien avec la rue Bayard et son prochain réaménagement.

Davantage de détails seront donnés au prochain Atelier mais une simulation de la rue Bayard peut déjà être présentée : un élargissement des trottoirs autorise des arbres, des commerces et un espace de circulation moins intense.

D'autres références de projets urbains sont présentées. Les espaces verts existants doivent être structurés et reliés les uns aux autres.

M. Busquets conclut en indiquant que le développement du maillage dans le cadre du projet Toulouse EuroSudOuest permettrait de diversifier les usages viaires, de relier les quartiers et d'imaginer le Canal comme un espace vert majeur. De petites liaisons interquartiers, en vélo ou à pied, s'imposent.

Si chaque quartier a ses traditions, ses coutumes, la ville peut encore être tissée en les respectant. Ce constat est l'un des résultats très positifs du travail de réflexion engagé.

2 • TEMPS D'ÉCHANGES AUTOUR DE LA MAQUETTE

M. Duvernois invite l'assemblée à échanger autour de la maquette.

Un représentant de l'association 7 Notre quartier : « Vous avez parlé de deux parkings existants autour de la gare, l'un très utilisé, l'autre non. Allez-vous augmenter le nombre de places ? Car, si le nombre de voitures n'augmente pas, il ne me semble pas nécessaire d'augmenter celui des places de stationnement. »



© Europolia

M. Busquets : « L'AREP (ex Agence des Gares), qui est membre de notre groupement, souhaite doubler la capacité de stationnement sur quatre parkings pour tenir compte des évolutions des comportements des voyageurs liées à la grande vitesse ferroviaire. Notre hypothèse est de les mutualiser pour d'autres usages. Si le nombre de voitures n'augmente pas globalement, on observera des évolutions dans les usages. Si Matabiau-Raynal devient une gare métropolitaine avec un triplement de sa fréquentation, la demande de stationnement ne concernera pas seulement les parcs relais mais aussi le stationnement en gare. Les quatre côtés du PEM ne seront pas réalisés ensemble : il est donc nécessaire de trouver un système qui évolue au fil du temps en lien avec les besoins de mobilités. »

Une représentante de l'association L'Étoile de Belfort : « Il me semble contradictoire d'augmenter le nombre de places de parkings si l'on veut éviter le phénomène d'aspirateur à voitures... »

M. Busquets : « La nouvelle offre de voyage, avec la LGV, attirera des personnes qui aujourd'hui n'utilisent pas le chemin de fer et qui demanderont des places de parking. Cette hypothèse découle de statistiques réalisées sur d'autres gares. Dans tous les cas, les parkings s'inscriront dans une logique de mutualisation. »

M. Duvernois : « Aujourd'hui, les deux ouvrages de stationnement abritent environ 500 voitures. La fréquentation de la gare devant tripler, l'hypothèse a été prise de faire évoluer l'offre de stationnement dans les mêmes proportions. Il s'agit d'une première approche quantitative qui peut être complétée par une approche plus qualitative comme le positionnement du stationnement, la politique tarifaire ou la mutualisation. »

Un représentant de l'association Cheminots Saint-Laurent : « Vous avez évoqué la présence d'axes déjà très contraints et étroits. Le pont en bas du Faubourg Bonnefoy est, très encombré : pourquoi y amener des voitures qui couperont ce flux ? »

M Busquets : « L'avenue de Lyon doit être une rue plutôt civique : il faut la pacifier tout en permettant d'accueillir la même circulation qu'aujourd'hui. »

Une représentante de l'association Ilot Lapujade : « J'ai le même ressenti qu'en 2013, quand le schéma directeur présentait un côté pile magnifique et un côté face désastreux pour les quartiers... Pour aménager le Canal, les voitures passeront dans des quartiers déjà saturés, aux rues étroites et aux problèmes inextricables de transports en commun. Par ailleurs, je regrette qu'une desserte par la 3^{ème} ligne de métro du quartier Bonnefoy, enclavé et à la population croissante, ne soit pas envisagée. Nous avons demandé des liaisons inter-quartiers en modes doux et ce sont des voies automobiles qui nous sont présentées... Enfin, je voudrais des précisions sur les tracés l'axe Est rejoignant la gare. »

Un représentant de l'association Michel Ange : « Je suis surpris que l'axe Est traversant la gare de Raynal devienne un axe routier alors qu'il a été précédemment présenté comme un axe pour les modes doux. »

Un représentant du Comité de quartier Minimes Barrière de Paris : « Qu'en est-il exactement de l'axe qui depuis Raynal, rejoindrait la rocade à l'Ouest? »

Un membre du bureau du Conseil de développement de Toulouse Métropole : « Je relève des contradictions entre AREP et vous-même et je préfère votre approche à la leur. La question de la capacité des parkings, qui passe de 800 places à 1 500-2 000, détermine celle du nombre de voitures que l'on amène. Vous n'avez pas inclus l'extension du stationnement de Jean-Jaurès. La question n'est pas de garder le même nombre de voitures et de les faire passer ailleurs, mais d'en faire venir moins vers le centre. Il faut donc considérer la question des parkings relais en amont. Ce n'est qu'ensuite que pourra se discuter la répartition des flux de circulation. »

M. Busquets : « Le projet, qui s'intéresse aux quartiers existants, n'est pas figé. Les impasses actuelles empêchent la continuité des lignes de vélos et de bus, or il faut proposer une armature urbaine, composée d'éléments d'espaces publics qui permettent les liaisons inter-quartiers. Les éléments de continuité les plus intéressants, ou les moins coûteux, seront privilégiés. Les éléments de liaison recherchés concernent en priorité les piétons et les vélos, les transports en commun et les voitures.

Les voitures sont là et utilisent toujours les mêmes lignes et nous partageons bien sûr la volonté d'éducation à la moindre utilisation de la voiture. La voiture sera réduite mais il faut bien gérer les 50 000 véhicules longeant Matabiau, ce qui ne peut se faire qu'avec un système « de robinets ».

Notre proposition est de stabiliser le nombre de voitures, dans une ville qui a besoin de quelques éléments tels que les boulevards, où circulent des bus, des voitures électriques, des vélos et des piétons. »

Un représentant de l'association des copropriétaires de Pacherenc et Raisins : « Répartir la circulation sur toute la cité est prioritaire. Avez-vous étudié la remise dans le bon sens de la circulation du Canal pour désengorger le centre-ville ? »

M. Busquets : « L'inversion du sens de circulation est faisable et nous y sommes favorables. Une simulation devra être faite : le nombre de véhicules privés baissera mais il y en aura encore... »

Un représentant de l'association Bayard Avenir : « J'apprécie le projet pour la rue Bayard. Le bus 22 en a été dévié au profit des ramassages scolaires. Je souhaite un élargissement des trottoirs mais, si les bus sont maintenus, ce ne sera pas viable. »

M. Busquets : « Les usages de la rue Bayard ne sont pas encore tranchés mais l'hypothèse d'une double voie est étudiée. Jean-Jaurès, axe majeur, pourrait supporter le transport en commun jusqu'à Marengo ce qui éviterait le parvis historique. »

Une représentante du Conseil de développement de Toulouse Métropole : « Vous proposez une augmentation des capacités des parcs relais, pour l'instant mal utilisés, et je m'interroge au sujet des habitants qui se trouvent autour : est-ce qu'une vraie réflexion est prévue sur le dimensionnement idéal de ces parcs qui perturbent les secteurs alentours ? »

M. Busquets : « Un parc relais n'est pas un terrain vague abandonné et chacun doit avoir son projet, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. »

Une représentante de l'association Handicap Défi : « Vous avez parlé d'intégrer l'accessibilité au projet et elle n'a pour le moment pas été évoquée... »

M. Busquets : « Nous sommes tenus de rendre le projet accessible à tous et nous étudions nos aménagements en respectant cet objectif. »

Un représentant de l'association 7 Notre quartier : « J'ai beaucoup apprécié le projet et son ambition mais j'ai noté que l'une des artères censées délester la circulation du Canal était l'avenue de Lavour, totalement saturée : y ajouter du trafic me semble difficile... »

M. Busquets : « Dans tous les quartiers, la grande difficulté est de trouver un mécanisme de perméabilité. La géographie de Toulouse, très marquée, fait obstacle. En dehors de l'octogone des boulevards, les rues ont une faible capacité. D'où mon évocation de 3 fonctions car c'est une armature que l'on propose. Malheureusement, Toulouse, ces 40 dernières années, ne s'est pas dotée de voiries intermédiaires et a fonctionné par fragments, sans continuité et stratégie d'ensemble. Nous avons une réelle difficulté à tisser la ville car nous travaillons avec un habitat et de l'activité déjà en place. Nous sommes là pour débattre de ce type de questions et nous trouverons des solutions. »

Un représentant du Quartier Marengo : « Quelle est la stratégie d'acheminement des flux inhérents aux travaux : gravats, engins de chantier, etc. ? Et, avez-vous une estimation du nombre de personnes qui vont travailler ou vivre dans le nouveau secteur, ce qui permettrait de connaître l'augmentation du nombre de voitures ? »

M. Duvernois : « Des retours d'expérience de Bordeaux, où le rail a été utilisé pour acheminer déchets et matériaux, sont très positifs. L'utilisation du Canal est plus complexe à cause des écluses. Dans les projets de réaménagement du Nord de Toulouse, moins contraints par les écluses, l'utilisation de barges sur le Canal a été étudiée pour les travaux de la voie ferrée. »

Un représentant de l'Union des Comités de quartier : « Vous ambitionnez une nouvelle répartition des flux de voitures. J'aimerais des précisions sur les parkings, qui ne sont pas utilisés par les usagers de la gare, sur le statut de l'axe Nord-Sud qui déboucherait sur le parvis de la gare et sur ce que vous entendez par « fermer le robinet » du Canal. Par ailleurs, je souhaiterais avoir des précisions sur le statut du nouvel axe Est. »

M. Busquets : « Il est question d'établir une armature générale, un maillage de rues aux fonctions différentes, certaines vertes, d'autres plus urbaines, avec des bus. Les rues sont des espaces de qualité qui participent au maillage fin de la ville pas les routes, qui se trouvent habituellement à l'extérieur de la ville. Or, aujourd'hui, le Canal est une route. L'axe Nord-Sud serait un petit boulevard doté de tous les éléments qui apportent de la qualité urbaine. Les bâtiments qui donnent sur la rue, avec des activités en rez-de-chaussée, doivent donc être aussi dessinés. Nous voulons de la qualité. »

3 • TRAVAIL EN GROUPES

M. Duvernois invite les participants à se répartir dans les différents groupes de travail. Une demi-heure plus tard, une restitution par groupe est faite.



© Europolia

4 • TEMPS D'ÉCHANGES

Le rapporteur du groupe violet :

Nous sommes unanimes sur :

- la nécessité de baisser le flux de voitures qui entrent en ville ;
- le besoin de visualiser l'évolution des flux mode par mode avec des hypothèses très volontaristes : 9 000 vélos et 25 000 véhicules / jour devant la gare ;

- le souhait d'une étude sur la corrélation entre l'arrivée du TGV et l'afflux de voitures près de la gare ;
- la disparition du phénomène de shunt par le Canal, de rocade à rocade ;
- la nécessaire augmentation de la capacité des parkings relais, avec des systèmes verrouillés pour ceux qui prennent le métro et le train ;
- l'éloignement et la multiplication des parkings de la gare : 7-8 parkings seraient utiles, à mutualiser avec les riverains ;
- le besoin d'étendre le stationnement « Résidents » autour de la gare et en centre-ville ;
- la proposition d'un système d'expérimentation rue par rue, avec une possibilité de retour en arrière, qui permettrait de tester très rapidement la circulation d'un seul côté de Marengo ;
- l'acheminement des matériaux par le chemin de fer ou le Canal ;
- la prise en compte de la 3^{ème} ligne de métro comme simple hypothèse, vu la question de son financement.

Le rapporteur du groupe rouge :

Nous redoutons l'engorgement du faubourg Bonnefoy et l'augmentation du nombre de voitures. Nous insistons sur l'importance des parkings relais et du maillage interquartiers, ainsi que de la signalisation des itinéraires alternatifs aux grands axes.

Le rapporteur du groupe rose :

Les avis sont partagés sur le nombre de parkings nécessaires mais leur mutualisation et mutabilité dans le temps sont réclamées. Le nombre de places PMR doit répondre à l'ensemble des demandes. Le croisement nouvel axe Raynal/avenue de Lyon interroge.

Le rapporteur du groupe bleu :

- La réduction des voitures côté gare est redoutée si elle conduit à une augmentation dans les quartiers, notamment à cause d'une saturation de la rocade.
- Le développement des parkings-relais et une bonne articulation des liaisons avec la gare sont souhaités.
- Les statuts de certaines voies entre la rocade et la gare et le traitement des actuels boulevards ne sont pas clairs. N'y a-t-il pas quelque chose à faire sur l'existant, dans le phasage, sous forme d'expérimentation ?
- Le calcul des places de stationnement n'est pas compris : sont-elles réservées aux voyageurs et, dans ce cas, ne pourraient-elles être prévues sur les parkings relais ? Et si elles sont réservées aux résidents, d'autres solutions existent, dans les constructions neuves par exemple. La question mérite un travail plus fin, qui distingue les usages.
- L'annonce d'un axe Nord-Sud, qui accroîtra les possibilités du PEM aussi vers le Nord, est appréciée favorablement.
- Sur le Canal, des précisions sur ce que pourrait impliquer « fermer le robinet » sont demandées. Où se situerait exactement la double voie ?

Le rapporteur du groupe jaune :

- La capacité de stationnement de quartiers déjà envahis inquiète ;
- Le principe du système de rues hybrides, à expérimenter, est accepté. Cette mise en place suppose néanmoins une bonne intégration dans la circulation globale de la ville, pour l'instant mal appréhendée par le groupe.
- Quels traitements du point de jonction du nouvel accès urbain le long de la voie ferrée vers Amouroux avec les axes existants ?
- Quel projet pour l'accès Sud ?

Le rapporteur du groupe vert :

- L'engorgement du faubourg Bonnefoy et l'augmentation du nombre de voitures sont redoutés.
- L'absolue nécessité de revoir le tracé de la 3^{ème} ligne de métro fait l'unanimité, car aucune autre hypothèse ne permettra de désengorger le faubourg. Pour se débarrasser des voitures, des choix économiques et politiques sont à faire.
- La voie ferrée et le Canal doivent être franchissables par les piétons. La voie ferrée pourrait accueillir des passerelles en de nombreux points.
- L'utilité d'un nouvel axe routier interroge, puisque la volonté politique porte sur les transports en commun et que la 3^{ème} ligne de métro permettrait de désengorger le quartier.
- Les hypothèses sont basées sur un effectif constant de voitures dans la ville, alors que 6 000 nouveaux habitants/an sont accueillis...
- Le développement des transports en commun doit absolument aller de pair avec le travail sur les conditions de circulation, lors de la création de rues, de l'évolution des tracés ou du fonctionnement du Canal.
- Le débouché du nouvel axe en bas de l'avenue de Lyon interroge : comment se fera la traversée de cette avenue ?

M. Busquets : « Nous partageons l'idée d'une révision du nombre de places de stationnement au PEM : elle sera étudiée avec l'expertise d'AREP à partir d'un retour d'expérience d'autres gares françaises et européennes. Les différents phasages seront à prendre en compte dans ce chiffrage.

Les voitures de l'axe Nord-Sud ne déboucheront pas sur le parvis historique mais avenue de Lyon, où le relais sera pris par les modes doux. Dans l'hypothèse de ce système hybride, l'avenue de Lyon serait plus apaisée car l'ensemble de circulation ne sera plus concentrée sur un même point. La création de nouvelles continuités obligera à « fermer les robinets » de certaines rues et à en ouvrir d'autres mais plus généralement, il faudra rendre les transports en commun prioritaires. Des expérimentations comme au centre-ville, sur 2-3 rues, seront nécessaires : une correction sera possible en cas d'échec. »

M. Duvernois annonce l'Atelier du 19 mai : les questions de phasage y seront traitées, entre autres, et un travail de synthèse à l'échelle du projet s'y fera, ainsi qu'une présentation des actions à court terme, entre 2016 et 2020. M. Duvernois remercie l'ensemble des participants pour la qualité de leur travail.

5 • CONCLUSION

M. Lagleize remercie chaleureusement l'assistance pour la qualité des contributions et engage chaque représentant à se tourner vers son association pour apporter des contributions écrites, qui seront étudiées avant le dernier Atelier du mois de mai. Un Comité de pilotage avec les partenaires du projet se réunira à l'été. D'autres réunions pourront se tenir ensuite.

Fin de la réunion à 21h.

6 • ORGANISMES PRÉSENTS

- Association 7 notre quartier
- Association Bayard Avenir
- Association Bien Vivre à Saint Aubin
- Association Cheminots Saint Laurent
- Association des copropriétaires de Pacherenc et Raisins
- Association des Professionnels de l'Urbanisme de Midi-Pyrénées (APUMP)
- Association du quartier Chalets Roquelaine
- Association Ensemble à tout âge
- Association Etoile de Belfort
- Association Ilot Lapujade
- Association Marengo Bonnefoy
- Association Marengo Jolimont La Colonne
- Association Michel Ange
- Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse (CCIT)
- Collectif Barthe – La Salade
- Comité de quartier de Lalande
- Comité de quartier Minimes Barrière de Paris
- Comité de quartier des Ponts Jumeaux
- Comité de quartier Ginestous Sesquières
- Conseil de Développement Toulouse Métropole (CoDev)
- Conseil Économique, Social et Environnemental (CESER) Midi-Pyrénées
- Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Toulouse (ENSAT)
- 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
- Observatoire Toulousain de l'Immobilier d'Entreprise (OTIE)
- Union des comités de quartier et associations de défense et d'action pour le cadre vie dans l'agglomération toulousaine (UCQ)