



Dispositif de participation du projet

« Les Ateliers Toulouse EuroSudOuest »

Compte-rendu de l'Atelier du lundi 5 mars 2018

- **Lieu** : Maison de la citoyenneté des Minimes, place du Marché aux cochons
 - **Participation** : 20 personnes
 - **Service présent** : Olivier Duvernois, Directeur du projet Toulouse EuroSudOuest, Cédric Chenot et Elodie Cluzeau, d'Europolia
 - **Intervenants** : Dominique Lécluse, Directeur de projets nationaux, SNCF Gares & Connexions, Jean-Baptiste Contant, Parvis
-

SOMMAIRE

- | | |
|---|-------|
| 1 • Bilan des remarques exprimées lors de l'Atelier du 12 février | p. 3 |
| 2 • Projet de Pôle d'Échanges Multimodal | p. 6 |
| 3 • Organismes présents | p. 12 |

Annexe :

- Présentation de l'Atelier du 5 mars 2018

Mme Cluzeau, d'Europolia, excuse l'absence de M. Lagleize, Député de la 2ème circonscription, Président de la commission Aménagement de Toulouse Métropole, Adjoint au Maire et élu référent des Ateliers, retenu par une autre réunion. Mme Cluzeau donne la parole à M. Lecluse, Directeur de projets nationaux à SNCF Gares & Connexions, et rappelle que le présent Atelier s'inscrit dans la continuité du précédent et vise à poursuivre le travail déjà engagé.

M. Lecluse revient sur le déroulement de la concertation dont cet Atelier fait partie : lancée le 30 janvier dernier et se terminant le 29 mars prochain, elle sera l'objet d'une réunion publique aux Espaces Vanel le 13 mars à 18h30. Cette concertation se mène conjointement sur le projet de Zone d'Aménagement Concerté, pour une cohérence globale au niveau du territoire. Toutes les contributions seront ensuite compilées et classées en fonction de leur domaine d'intérêt, pour orienter la poursuite des études. Le présent Atelier se situe donc à la fin de la première phase : le film, déjà projeté lors du dernier Atelier, n'expose qu'un fonctionnement global, que la prise en compte des remarques affinera. M. Lecluse termine cette introduction en annonçant ensuite l'ordre du jour de la rencontre :

1. Bilan des remarques exprimées lors de l'Atelier du 12 février ;
2. Projet de Pôle d'Echanges Multimodal.

Une participante : Les remarques du précédent Atelier ont-elles été prises en compte ?

M. Lecluse : C'est à l'issue de la concertation qu'elles le seront, via un bilan.

Une participante : Pourquoi les comptes rendus des deux derniers Ateliers ne sont-ils pas visibles sur Internet ?

Mme Cluzeau : Ils sont en cours de rédaction et vous seront très prochainement envoyés groupés.

La participante : Il aurait été préférable que nous en disposions avant l'Atelier.

M. Hoepffner, de l'Association Bien Vivre à St-Aubin : Avez-vous discuté des pistes cyclables et des accès pour les vélos ?

M. Lecluse : Oui, la demande d'accès pour les vélos est notée. Le lien avec les pistes cyclables reste encore à étudier.

Mme Denoël, de l'Association l'Îlot Lapujade, s'adressant à Europolia : Nous sommes le 5 mars et la réunion publique est prévue le 13 : sous quel délai les comptes rendus seront-ils communiqués ? Je regrette profondément ce retard, qui prive le public d'information.

Mme Cluzeau : Les comptes rendus des Ateliers du 5 et 12 février seront transmis aux participants à la fin de la semaine pour que vous puissiez faire part de vos éventuelles remarques avant qu'ils ne soient mis à disposition sur le site Internet de Toulouse EuroSudOuest dans la rubrique dédiée : <http://www.toulouse-eurosudouest.eu/les-ateliers.html>.

1 • BILAN DES REMARQUES EXPRIMÉES LORS DE L'ATELIER DU 12 FÉVRIER

M. Lecluse commente la reformulation des remarques exprimées lors de l'Atelier du 12 février et invite l'assistance à intervenir si besoin, pour corriger ou compléter.

A. Accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite

- Améliorer l'accessibilité aux PMR de manière générale : M. Lecluse rappelle l'obligation d'une accessibilité complète en 2024 et précise que le souterrain liant le parvis au métro y répondra dès l'année prochaine ;
- Soigner le caractère antidérapant et non éblouissant du sol ;
- Veiller à la robustesse de fonctionnement des ascenseurs et escalators, pour l'instant en faible nombre et souvent en panne. La décision de changer les escaliers mécaniques du grand hall dès cette année a été prise il y a 15 jours ;
- Améliorer la signalétique de manière globale ;
- Améliorer l'éclairage depuis le parvis jusque sur les quais ;
- Mettre en place des indicateurs sonores pour les malvoyants : des flèches sonores pour signaler les endroits importants de la gare existent par exemple dans certaines gares.

B. Vie de quartier

- Installer une activité culturelle (cinéma...), notamment au Raisin, et des commerces en gare ;
- Relier les quartiers situés à l'arrière de la gare au centre-ville *via* une passerelle, qui ne figure pas dans le film projeté lors du précédent Atelier ;
- Conserver les animations spontanées en gare (hip-hop) : ce souhait de l'assistance rejoint tout à fait la vision d'une vie en gare voulue par SNCF Gares & Connexions.

C. Services et commerces

- Veiller à une complémentarité des commerces ;
- Eviter les situations de concurrence frontale ;
- Assurer un service de toilettes fonctionnel, l'actuel étant critiqué ;
- Ajouter des « vélos-bornes-recharge-téléphone », déjà présentes dans certaines gares ;
- Relancer les services de porteurs de bagages ;
- Installer un espace calme pour l'attente en gare, peut-être climatisé ;
- Ajouter des services publics (kiosque de l'Office du Tourisme...), sachant que Toulouse accueille de nombreux touristes l'été.

D. Accès en voiture et stationnement

- Créer un troisième point d'accès et une possibilité de stationnement côté Marengo : M. Chenot, d'Europolia, précise les deux dispositifs complémentaires de dépose et de reprise des voyageurs : le quart d'heure gratuit et les places de dépose-minute situées sur le boulevard. L'assistance juge le délai trop court et un des participants du groupe vert souligne que l'appellation « PMR » recouvre de nombreuses situations diverses. M. Lecluse l'assure de la prise en compte de toutes ces

situations. Le participant insiste sur la nécessité de mieux positionner les dépose-minute. M. Lecluse prévoit d'examiner la possibilité de réaliser des places « famille » dans les parkings. Mme Denoël suggère une demi-heure gratuite dans ce parking et un quart d'heure dans l'autre, et insiste sur l'importance de travailler sur les habitudes de stationnement : il s'agit d'inciter à utiliser le parking Marengo au faible taux de remplissage. M. Lecluse estime qu'une étude globale sur le stationnement et le dépose-minute permettrait de renseigner sur les besoins. Il rappelle aussi que la signalétique sera amenée à évoluer ;

- Ne pas augmenter les capacités de stationnement actuelles : M. Lecluse s'interroge sur leur suffisance et juge qu'une étude s'impose pour le vérifier ;
- Créer des parkings motos ;
- Prévoir un stationnement PMR au plus près de l'entrée de la gare.

Une participante : Depuis 10 ans, une proposition de mieux signaler, sur le Canal, les retards des trains perdure et n'a jamais été concrétisée...

M. Lecluse : L'application « Gares en mouvement » donne cette information.

Un participant du groupe bleu : Le stationnement avenue de Lyon est anarchique : il envahit les trottoirs et se fait y compris devant les barrières de sortie du dépose-minute. J'ai signalé aux élus, à Europolia, à la police municipale que ce dépose-minute n'était pas fonctionnel.

M. Chenot : Il fonctionne de mieux en mieux. Nous venons de commander des potelets : le problème du stationnement illicite sera résolu.

Le participant : Aucune verbalisation n'est effectuée. De plus, il n'y a pas de panier pour les étiquettes : résultat, il y en a partout !

Un participant du groupe jaune : Pourquoi ces potelets et cette corbeille n'ont-ils pas été prévus ? Ce dépose-minute est-il pérenne ou pas ?

M. Lecluse : Il s'en trouvera toujours un de ce côté. Concernant le mobilier, *EFFIA* en est à finaliser la mise en œuvre de son projet et n'a donc pas encore tout réglé. Mais le sujet n'est pas tant le dépose-minute que la reprise des voyageurs qui entraîne souvent un stationnement beaucoup plus long...

Le participant : Qu'allez-vous faire contre ceux qui continuent à se garer devant la gare, le long du Canal ? Que sera le projet final si vous l'initiez ainsi ?

M. Lecluse : Une verbalisation s'imposera. Le réaménagement du site doit favoriser le changement des habitudes.

Le participant du groupe bleu : Je ne suis pas pour la répression mais si elle est nécessaire, comme réponse ultime, oui.

M. Chenot : Nous avons demandé des passages plus réguliers de la police municipale, particulièrement le matin.

Mme Denoël : Tout doit être en place avant que le parvis ne soit achevé et le dépose-minute côté Marengo devrait être finalisé. Sans alternative, le stationnement se fera sur trottoir. N'attendons donc pas que le parvis soit réalisé.

M. Lecluse : Des dispositifs sont en place pour éviter toute intrusion sur le parvis Matabiau.

Mme Denoël : Si vous vous contentez d'empêcher, sans offrir d'alternative, vous ne répondez pas au problème.

Un participant du groupe vert : La signalisation est indispensable. Or, pour l'instant, il n'y a aucun repère, rien pour guider. Je comprends ce stationnement. Prévoyez une alternative et, après, sanctionnez.

M. Lecluse : C'est noté.

E. Modes doux

- Faciliter l'accès aux quais avec un vélo jusqu'au train ;
- Prévoir des parkings à vélos bien dimensionnés et des vélostations proches des parvis : une nouvelle vélostation est prévue côté Marengo ;
- Prévoir des bornes de rechargement pour véhicules électriques : 20% sont prévues, à déployer au fur et à mesure ;
- Ouvrir au public le tunnel du souterrain Nord utilisé par les agents SNCF, notamment les contrôleurs. Ce souterrain donne actuellement accès à la Direction de la SNCF ;
- Améliorer l'accès à la gare à pied : le projet prévoit que les deux souterrains, Nord et Sud, soient prolongés jusqu'à la gare. Les accès à vélo seront également étudiés.

Une participante : Essayez de ne pas mixer les usages.

Un participant du groupe vert : Les parkings vélos sécurisés seront-ils limités aux usagers du train ?

M. Lecluse : Il nous faut y réfléchir, peut-être par le biais d'un abonnement à la vélostation.

Le participant : Etes-vous informé des problèmes de vols ? Les cyclistes de Borderouge n'osent plus s'en servir. Soyez vigilant à la conception.

M. Lecluse : Oui. Il faut que l'usage en soit simple et sécurisé.

Un participant du groupe jaune : Vous ne parlez jamais de l'arrière de la gare. Les arrières des gares sont toujours négligés.

M. Lecluse : La gare est orientée côté Ouest. Un nouveau bâtiment sera construit à Marengo : la gare aura donc deux façades et non plus un avant et un arrière. De plus, le projet participe à la suppression d'espaces ferroviaires peu esthétiques.

M. Hoepffner : N'est-il pas question de quatre façades ? *Quid* de Raynal et Périole ?

M. Lecluse : Il faut plutôt parler de quatre parvis et de quatre accès à la gare : Matabiau, Marengo, Périole et l'avenue de Lyon.

2 • PROJET DE PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL

A. Le contexte

M. Lecluse présente le déroulé de l'Atelier pour les quatre groupes : tandis que le film est diffusé en boucle, les participants sont invités à consigner leurs remarques, plutôt d'un point de vue fonctionnel qu'architectural. Sur le plan, M. Lecluse situe la médiathèque, Toulouse Métropole, le futur parvis de 35m de large, la nouvelle gare, la future vélostation. M. Lecluse commente également le plan en coupe du projet de PEM, avec le parvis Canal en cours de réalisation et l'extension du bâtiment voyageurs, à créer sur trois niveaux, la salle d'échanges se situant au niveau des souterrains et la salle des billets permettant de rejoindre le métro (lignes A et Toulouse Aerospace Express), ainsi que trois étages de parking. M. Lecluse assure à ce sujet avoir bien pris note de la nécessité d'une étude complète des besoins de stationnement suite aux échanges avec l'assistance. La dénivellation naturelle du terrain positionne le parvis au troisième niveau.



© Europolia

Un participant du groupe bleu : Quel genre d'escalator permettra de remonter les 30m de profondeur de la TAE pour accéder à la gare ?

M. Lecluse : Je ne peux vous répondre à la place de Tisséo qui en est au lancement des études. La TAE passera sous le nouveau bâtiment et sous la ligne A.

Un participant du groupe rouge : Dédiez-vous Matabiau à certains trains ?

M. Lecluse : Aujourd'hui, il n'y a pas de préférence, le PEM est réfléchi avec ces deux faces. C'est plutôt la répartition des espaces dédiés aux commerces et aux services qui nous interroge.

Un participant du groupe rouge : Qui porte le projet de parking ? La SNCF ?

M. Lecluse : Le futur parking Jean-Jaurès et le parking Marengo, peu utilisé, suffiront peut-être mais nous ne sommes qu'au début des études. De plus, d'ici 2024-26, les habitudes évolueront sans doute : les voitures électriques sont de plus en plus nombreuses par exemple.

Une participante du groupe jaune : Je pensais qu'il était acquis qu'il n'y aurait pas de nouvelles places ! Ce « nouveau » projet a tout de même 2 ans maintenant !

M. Lecluse : Pour décider de ne pas en créer, il nous faut étudier la question de manière complète.

Un participant du groupe jaune : L'hôtel n'aura pas de parking...

M. Lecluse : Pour connaître précisément les pratiques et besoins, il faut une étude de stationnement. Le but est aussi d'optimiser l'offre. Les documents d'urbanisme peuvent préconiser de créer très peu de places de parking près des PEM, justement grâce à l'intermodalité : c'est le cas à Nice par exemple. Mais il nous faut cette étude complète, exhaustive, pour prendre une décision.

La participante du groupe jaune : Mais je pensais qu'elle était faite !

M. Lecluse : Nous ne sommes qu'au début de la concertation et du projet...

M. Lecluse commente la projection du film : le grand parvis Marengo, la station vélo, l'accès au métro, le parvis avec la station de taxis et les arrêts de bus, le stationnement libre pour les vélos, puis, à l'intérieur de la gare, au fond, les accès au métro, le prolongement du souterrain Nord, l'accessibilité PMR à chaque quai, puis la redescente par le souterrain Sud débouchant dans le hall principal. La marquise transparente de la façade est montrée de l'extérieur : en la longeant, l'entrée du métro est accessible mais écartée de 5m de l'actuelle, pour la détacher de la gare et en faire un lieu plus agréable. Cette entrée accueillera deux ascenseurs et un escalier mécanique, et permettra d'atteindre les lignes A et TAE, comme de revenir dans la salle d'échanges. M. Lecluse conclut cette projection en relevant que le projet de PEM porte bien à la fois sur l'ensemble de la gare Matabiau, de la future gare et des souterrains.

Une participante du groupe jaune : Les accès aux quais, aujourd'hui inopérants, restent inchangés... Comment peut-on concevoir une gare aussi moderne sans escalier mécanique sur les quais ? C'est aberrant !

M. Lecluse : Le film n'est pas parfait. SNCF Réseau réfléchit à des rampes, des ascenseurs.

Un participant du groupe bleu : L'étroitesse des quais est un problème... Ne serait-il pas judicieux de commencer par élargir les quais 3 et 4, et les autres ensuite ? Et de garder de l'espace côté Périole pour agrandir si besoin ? Lors du dernier Atelier, vous évoquiez la possibilité d'élargir ces quais à l'avenir.

M. Lecluse : Certains quais sont étudiés mais tous ne pourront l'être sans toucher au faisceau de voies. De nouveaux quais sont prévus par SNCF Réseau.

Le participant : Le troisième est le plus étroit et le plus saturé le week-end et lors des grands départs : c'est le point noir de la gare. Des escalators d'accès aux quais sont nécessaires.

M. Lecluse : Votre demande de mécanisation est forte, et je la note. J'en ferai part à SNCF Réseau. Nous sommes tous très sensibles aux besoins des voyageurs.

M. Hoepffner : Bordeaux a opté pour une solution intéressante : les plans inclinés.

M. Lecluse : On ne peut construire sans escalier fixe. Les rampes ont l'avantage de ne pas tomber en panne mais elles prennent beaucoup de place et constituent donc un espace long, de plus de 10m, sur le quai. Or, notre réglementation fixe des limites à un tel encombrement. Mais SNCF Réseau travaille sur la question.

Une participante du groupe jaune : L'accès aux quais est une base essentielle, sur laquelle il est impossible d'économiser.

M. Hoepffner : Notre discussion avec SNCF Réseau a été terrible : pas d'argent, pas de projet...

Un participant du groupe vert : Dès qu'on est dans la gare, on est en mode doux : avez-vous mesuré la dépense énergétique d'un trajet depuis un dépose-minute ?

M. Lecluse : 100m entre le parvis et le souterrain d'accès aux quais.

B. Les restitutions



© Europolia

Le rapporteur du groupe jaune – sur la base du minutage du film présentée par SNCF Gars & Connexions :

- 0'57" : la circulation est difficile depuis l'entrée piétonne située à gauche du bâtiment ;
- 1'00" : il n'y a ni escalator pour descendre, ni visibilité sur des ascenseurs ;
- 1'34" : les souterrains sont très fermés et bas de plafond ;
- 1'38" : les ascenseurs du couloir Nord, trop petits, ne pourront absorber les flux de voyageurs ; ils sont inexistant dans les couloirs Sud ;
- 1'57" : aucun escalator n'est visible ;
- 2'51" : il y a trop de poteaux partout, du gymkhana s'impose... alors, avec des valises... ;
- 3'11" : la présence des deux tours est trop forte, elles écrasent la verrière. Il faudrait peut-être la remonter ?
- De manière générale :
 - Les circulations de l'ensemble des modes sont insuffisamment représentées, trop peu lisibles ;
 - Les commerces seront-ils suffisants ? Et en lien avec ceux des quartiers autour ?

Le rapporteur du groupe rouge :

- Il faut systématiser les rampes et escaliers mécaniques d'accès aux quais ;
- Nous n'avons pas vu de passerelle traversant la gare... ;
- L'espace intérieur est insuffisamment végétalisé : l'exemple de Madrid montre que c'est pourtant possible, peut-être pas dans les souterrains mais au moins dans les halls ;
- Nous n'avons vu ni espace d'attente, de repos, avec un espace de jeux pour enfants et du mobilier, ni consigne....

Le rapporteur du groupe bleu : Nous n'avons que peu à ajouter. Quelle est cette « Maison du vélo » visible à 0'26" ? Et, les parvis seront-ils des zones de rencontre ? L'imbrication des flux n'est pas claire.

M. Lecluse : Il s'agit de la station vélo et du service associé.

M. Duvernois : Le parvis Marengo fait 40m de large : les voies des véhicules seront clairement séparées et les vélos auront des pistes pour assurer une continuité des cheminements.

Le rapporteur : Y aura-t-il des voitures en libre-service ?

M. Duvernois : Elle existe déjà à Marengo. Il n'y a aucune raison de dégrader ce service dans le cadre du projet.

Un participant du groupe rouge : Passera-t-on par la gauche pour aller en ville depuis Jolimont ?

M. Duvernois : Non, le projet confirme que la circulation depuis Jolimont vers le centre-ville continuera de passer à droite de l'anneau Marengo. Par contre, le projet vise à réduire le nombre de voies de circulation au droit du parvis (2 voies contre 3 actuellement) comme pour le parvis Canal.

M. Hoepffner, rapporteur du groupe vert : Seules des personnes entre 20 et 40 ans sont visibles dans le film... élargissez la cible. De plus, le parvis manque de panneaux d'indication et de sièges. Il faut faire un effort.

M. Lecluse : Ces éléments n'ont pas encore été étudiés.

M. Hoepffner : Un nombre suffisant d'ascenseurs est également indispensable.

Le rapporteur du groupe bleu :

- Nous rejoignons toutes les demandes concernant les souterrains, escalators et ascenseurs ;
- Le souterrain Nord sera-t-il élargi ? Et quelles dimensions auront les ascenseurs ? Ceux en place sont trop étroits ;
- Les voitures circuleront-elles en sens inverse ?

M. Lecluse : Pour le souterrain nord, il sera élargi. Pour le sens de circulation, ce n'est pas acté.

M. Duvernois : Tous les aménagements le long du parvis Canal sont réversibles : en cas d'inversion de sens, seuls les arrêts de bus seraient à déplacer.

Le rapporteur : Dans le PEM, les accès au métro seront-ils séparés ?

M. Chenot : Tisséo étudie un hall commun, comparable à celui de Jean-Jaurès.

Le rapporteur : Ce « barrage » constitue un nouvel obstacle aux flux de voyageurs...

M. Chenot : Ce volet est porté par les études de la TAE. Mais nous sommes vigilants à ne pas entraver les flux, bien sûr.

M. Lecluse : La station TAE n'est pas encore conçue...

Le rapporteur : Nous regrettons que les parvis des dépose-minute ne soient pas mieux détaillés. Quel est le délai pour celui de Périole ?

Une participante du groupe bleu : Le film est incomplet : seuls deux parvis y sont montrés. Ce « petit bout » est insatisfaisant.

M. Lecluse : Le film est surtout axé sur le nouveau bâtiment...

Le rapporteur du groupe bleu : La passerelle est-elle maintenue ?

M. Duvernois : Selon la logique portée par M. Busquets, cette passerelle doit avoir 2 fonctions : urbaine, pour aller au centre-ville, et multimodale pour accéder aux quais. La SNCF ne souhaite pas toutefois multiplier les points d'accès aux quais pour des raisons de sécurité qui sont compréhensibles. La réponse sera sans doute évolutive, et non binaire, et surviendra quand nous aménagerons le site de Périole.

Le rapporteur : Nous regrettons également de ne pas savoir ce que deviennent les halls 1 et 2 du bâtiment historique.

M. Lecluse : Le but du film est de visualiser l'extension côté Marengo : Matabiau n'est visible que pour montrer le lien entre les deux bâtiments. Mais la volonté de refaçonner ce rez-de-chaussée, en fonction de l'évolution des habitudes, est à l'œuvre. L'idée générale est d'apporter davantage de services aux voyageurs.

Le rapporteur : Nous n'avons pas vu d'ascenseur dans le souterrain Sud.

M. Lecluse : En effet, SNCF Réseau concentre ses efforts sur celui du Nord. C'est sa décision aujourd'hui.

M. Lecluse remercie l'assistance et l'assure de la prise en notes de tous ses propos pour la suite des études. Rappelant qu'il reste encore un mois de concertation, il l'invite à poursuivre ses contributions : tous les retours sont importants et seront pris en compte.

Fin de la réunion à 20h25.

3 • ORGANISMES PRÉSENTS

- Association 2 Pieds 2 Roues
- Association 7 notre quartier
- Association Bien Vivre à Saint Aubin
- Association Cheminots Saint Laurent
- Association des commerçants et des artisans du Faubourg Bonnefoy Toulouse (ACAFB)
- Association des Professionnels de l'Urbanisme de Midi-Pyrénées (APUMP)
- Association l'Étoile de Belfort
- Association Ilot Lapujade
- Association Marengo Jolimont La Colonne
- Comité de quartier Lalande
- Comité de quartier Minimes Raisin
- Comité de quartier Minimes Barrière de Paris
- Conseil de Développement Toulouse Métropole (CoDev)