

## Aménagement Cœur de Quartier : Faubourg Bonnefoy

Réunion d'information du 09 / 03 / 2018

18h30 – 20h

Espace Bonnefoy – Toulouse

### Représentants de la Ville de Toulouse, de Toulouse Métropole et de ses partenaires

Étaient présents :

COSTES-DANDURAND Hélène	Mairie de Toulouse	Adjointe au Maire – Lutte contre la pollution sonore Maire de Quartier 4.1
DE SCORRAILLE Jean-Baptiste	Mairie de Toulouse	Conseiller Municipal Délégué aux projets « Cœurs de Quartier – commerce de proximité »
BOLZAN Jean-Jacques	Mairie de Toulouse	Adjoint au Maire - Coordination des politiques commerciale et artisanale
VAYSSE Alain	Tisséo Collectivités	Représentant de M. Jean-Michel LATTES
BOUVIER Etienne	Toulouse Métropole	Directeur délégué aux services urbains
ALDEBERT Camille	Ville de Toulouse	Chargée du secteur 4 de démocratie locale
EHOUMAN Jean-Baptiste	Ville de Toulouse	Référent du quartier 4.1
COUDERC Patrick	Toulouse Métropole	Directeur Mission Cœurs de quartier
MEYER Estelle	Toulouse Métropole	Mobilité Gestion Réseaux – responsable de domaine
JULIEN François	Toulouse Métropole	Mobilité Gestion Réseaux
MILHAU Luc	Toulouse Métropole	Pôle Est
RENAUD Chantal	Ville de Toulouse	Service Commerce - Centralités
RADOVITCH Clémence	Toulouse Métropole	MPST
BLAQUIERE Alexandre	Tisséo Collectivités	Directeur Général Adjoint / Patrimoine Investissements
BARBIER François	Tisséo Collectivités	Directeur des Projets Territorialisés
MATHIEU Sylvain	Tisséo Collectivités	Chargé d'études
DUVERNOIS Olivier	Europolia	Directeur de projet
CHENOT Cédric	Europolia	Chargé d'opérations
CANIZARES Louis	DDV	Dessein de Ville
DUHAMEL Arthur	DDV	Dessein de Ville

Excusés

TIZI Emma	Cabinet du Maire	
FAUGERE Marie	Toulouse Métropole	Directrice du Pôle Est
PRINTEMPS Julia	Toulouse Métropole	ITE – responsable du domaine des projets structurants
VERNIN Jean-Yves	Toulouse Métropole	ITE – conducteur d'opérations
ALBINET Sabine	Toulouse Métropole	Direction des Jardins et Espaces Verts
CARUHEL David	Ville de Toulouse	Chef du service Commerce - Centralités
FERRE Daniel	TM Habitat	Directeur Général Adjoint

### **Introduction par Mme Hélène COSTES-DANDURAND**

Rappel du but de la réunion d'information : dans la continuité du dernier atelier de concertation du 5 juillet dernier cette réunion d'information a pour objectifs de présenter l'état d'avancement des différentes réflexions en cours sur le secteur du faubourg Bonnefoy et d'engager une discussion avec les représentants des différentes associations du secteur.

Présentation des différents représentants d'associations.

### **Introduction par M. Jean-Baptiste DE SCORRAILLE**

En tant que nouvel élu délégué aux projets « Coeurs de quartier – commerce de proximité » (remplacement de Jean-Luc LAGLEIZE), M. de SCORRAILLE insiste sur l'importance accordée par la municipalité aux projets « Coeurs de quartier ».

Il rappelle que le projet « Cœur de quartier Bonnefoy » est concerné par plusieurs autres projets majeurs (TESO, TAE, Linéo 9). En cela, il se veut un projet global et intégrateur.

M. de SCORRAILLE explique le déroulé de la présentation qui sera faite et les « règles » qu'il convient de respecter lors du débat qui aura lieu à la fin de l'exposé.

### **Présentation par EUROPOLIA**

*Phasage global des travaux : Centre-ville / TESO / Linéo 9 / TAE / Cœur de Quartier*

Olivier DUVERNOIS exprime l'importance que revêt cette réunion d'information. Le but de cette présentation d'Europolia consiste à faire en sorte que chaque participant ait en tête une vision globale des différents projets sur le secteur et l'avancement progressif de ces différents projets dans le temps.

Cédric CHENOT présente semestre par semestre le scénario de progression des travaux et des livraisons sur la séquence place Jeanne d'Arc / avenue de Lavour. Sur cette séquence, les travaux et livraisons se dérouleront entre 2019 et 2024.

### **Présentation par Toulouse Métropole / MGR**

*Aspects circulation et stationnement du faubourg Bonnefoy*

Volet circulation :

Estelle MEYER rappelle les conclusions de l'atelier du 5 juillet 2017 : ce qui fait consensus et ce qui fait débat, conclusions qui ont rendu nécessaire la reprise des études circulation / stationnement pour trouver un équilibre entre la volonté d'améliorer la performance des bus et le maintien d'une offre de stationnement sur voirie.

Une simulation dynamique des déplacements a été réalisée. Celle-ci intègre les évolutions potentielles du trafic sur le secteur.

L'étude dynamique a révélé la possibilité d'insérer le bus dans la circulation générale entre les rues Kléber et Pujos – donc de n'avoir un couloir bus qu'entre l'avenue de Lavour et la rue Kléber au nord et entre la rue Pujos et le pont ferroviaire au sud. Elle a également révélé la possibilité de supprimer les voies dédiées de tourne-à-gauche (pas les mouvements) sauf au niveau de la rue des Cheminots et du carrefour av Lavour / rue Bouvier.

### Volet stationnement :

François JULIEN présente l'état actuel du stationnement de la rue du faubourg Bonnefoy qui est devenu payant depuis le 26 juin 2017. Une évaluation de cette mesure est prévue pour le 2<sup>nd</sup> semestre 2018. Toutefois, peuvent être d'ores et déjà signalées : plus de disponibilité, peu de contestations et des nouvelles pratiques de stationnement qui se mettent en place.

Il explique les perspectives de déploiement du stationnement « résidant », les dates de concertation prévues ainsi que les effets attendus.

François JULIEN explique ensuite les nouvelles modalités des barèmes tarifaires adaptés à la réforme nationale du stationnement et sa déclinaison sur la rue du Faubourg Bonnefoy (application de la réglementation « Faubourg Commerçant » - rue rouge) et hors axe Bonnefoy (réglementation « Faubourg » - rue jaune).

## **Présentation par Dessin de Ville des intentions d'aménagement sur la rue du Faubourg Bonnefoy**

### ***Présentation du cœur de quartier à l'horizon 2018 – 2019***

#### **1. Secteur sud**

Le projet d'aménagement temporaire sur ce secteur permet d'envisager une préfiguration de l'aménagement définitif en touchant le moins possible à la structure existante de la chaussée. Il améliore les conditions de circulation des cyclistes et des bus. Ce profil intègre :

- dans le sens pont Sernam -> rue Pujos : une bande cyclable et une voie VL
- dans le sens rue Pujos -> pont Sernam : une voie VL et un couloir bus/vélo

L'objectif de toucher le moins possible à la structure de la chaussée pour des raisons économiques se traduit au niveau de ce projet temporaire par un fort impact sur le nombre de places de stationnement (passage de 16 à 6 places VL).

#### Traversée devant l'école Bonnefoy :

2 scénarios sont proposés pour le traitement de la traversée piétonne devant l'école

- Sc1 : scénario qui consiste à proposer un traitement spécifique s'inscrivant dans une logique d'aménagement urbain intégré au projet global.
- Sc2 : scénario qui consiste à implanter un îlot refuge.

Pour chacun des deux scénarios, une analyse des avantages / inconvénients au regard de chaque mode de déplacement est proposée.

#### **2. Secteur central**

Le projet d'aménagement temporaire sur ce secteur propose un aménagement économique cherchant notamment à améliorer les conditions de déplacements des cyclistes :

- dans le sens rue Pujos -> rue Kléber : une bande cyclable et une voie VL

- dans le sens rue Kléber-> rue Pujos : une voie VL plus large pour faire cohabiter VL, bus et cycles

Le projet consiste uniquement à effacer le marquage existant et marquer les nouvelles voies de circulation. Le stationnement existant est donc reconduit sur cette période, à l'exception de 4 places du fait du déplacement d'un arrêt de bus.

### 3. Secteur nord

Sur ce secteur, l'aménagement sera définitif à horizon 2019 et intègre :

- dans le sens rue Kléber -> avenue de Lavour : une bande cyclable et une voie VL
- dans le sens avenue de Lavour -> rue Kléber : une voie VL et un couloir bus/vélo

Le stationnement est alterné de part et d'autre de la chaussée. Le nombre de places de stationnement varie selon le choix de planter ou non cette section.

Dessein de Ville insiste sur l'importance de planter sur ce secteur afin de ne pas perdre la cohérence d'ensemble du projet en dotant toutes les séquences d'une ambiance plus agréable.

### 4. Bilan stationnement à horizon 2019

A l'échelle du projet (de l'avenue de Lavour au pont Sernam), près de 70 % des places de stationnement sont reconduites.

## ***Présentation du cœur de quartier à l'horizon 2023 – 2024***

### 1. Secteur sud

L'intention d'aménagement définitif intègre :

- dans le sens pont Sernam -> rue Pujos : une bande cyclable et une voie VL
- dans le sens rue Pujos -> pont Sernam : une voie VL et un couloir bus/vélo

Le choix de privilégier un trottoir plus large du côté est (côté école Bonnefoy) permet de planter l'espace public et de positionner quelques places de stationnement.

La traversée devant l'école serait traitée en plateau afin de donner à cet espace une ambiance résolument urbaine.

L'intersection avec la rue Saint-Laurent est à étudier plus précisément en fonction des études définitives concernant la restructuration de l'îlot Cheminots /Saint-Laurent.

### 2. Secteur central

L'intention d'aménagement définitif intègre :

- dans les 2 sens : une bande cyclable et une voie VL
- des trottoirs d'une largeur quasi équivalente pour chaque côté qui permet de positionner des poches de stationnement ainsi que des plantations.

Le traitement proposé au niveau de la place Bories consiste à implanter un plateau traversant afin de donner une ambiance urbaine à cette place et à optimiser la cohabitation entre les différents usagers.

### **Principes d'aménagement de la place Boriès**

L'objectif principal de l'aménagement de cet espace est de lui donner des qualités spatiales afin de constituer une véritable place publique qui matérialisera l'ambition de constituer un Cœur de quartier. Au-delà de l'aménagement des espaces publics, cela implique de structurer la place par des nouvelles constructions.

Dans tous les cas, il semble impossible de réaliser une opération immobilière sur la seule emprise de la place Bories (la « boîte » du métro empêchant la création de stationnement enterré). Une solution consiste à réaliser une opération d'ensemble afin que le stationnement soit enterré sous un bâtiment.

## Éléments de la discussion avec les associations

### **Association**

Est-ce qu'une simulation dynamique a été réalisée au nord de l'avenue de Lavour ? La nouvelle dynamique créée avec la construction du nouvel échangeur sur Borderouge serait intéressante à étudier.

**Réponse conjointe MGR / Tisséo :** Le secteur étudié dans le cadre de la simulation dynamique est celui qui concerne l'étude sur le faubourg Bonnefoy. Le territoire étudié dans le cadre de cette étude est déjà grand et c'est vraiment sur cette séquence qu'il y a le plus de problèmes.

### **Association 2 pieds / 2 roues**

Est-ce envisageable de passer la totalité du faubourg à 30km/h ? Ou sur des portions précises (traversée vers l'église et vers le collège Marengo / traversée devant La Poste, etc...) ?

Il y a également peu de places de stationnement pour les vélos et les 2 roues motorisés, du coup, à l'heure actuelle, on les retrouve sur les trottoirs ce qui contraint les piétons.

**Réponse Dessein de Ville :** Le passage ponctuel à 30 km/h peut se faire sur une portion sans que cela soit trop répété sur tout le long de cet axe structurant. La traversée devant l'école Bonnefoy est un endroit qui se prête à une réduction ponctuelle de vitesse.

Concernant le stationnement des 2 roues, ces éléments ne sont pris en compte à ce niveau de l'étude et seront à affiner lors des études techniques. Leurs répartitions seront à équilibrer avec les besoins des différents usagers.

### **Association Cheminots Saint-Laurent**

Concernant le recalibrage de la rue Saint-Laurent, il est affiché horizon 2030 dans la présentation faite par Europolia. En attendant, est-ce que ce sera une friche ou ce sera construit ?

Concernant les aménagements pour les bus, l'objectif général de diminuer l'impact de la circulation automobile et de prioriser les bus aux intersections est une bonne chose. Il faut toutefois prévoir des Parking-Relais en bout de ligne. Par contre, sur ce qui est proposé, les couloirs de bus sont trop proches des trottoirs, ce qui est inconfortable pour les piétons. Devant l'école Bonnefoy, est-il possible de faire un plateau ?

**Réponse Europolia :** Sur la rue Saint-Laurent et les îlots adjacents, les études sont en cours et Europolia n'est pas en mesure de détailler précisément l'aménagement urbain à terme.

**Intervention Mme Hélène Costes-Dandurand :** Concernant la traversée piétonne devant l'école, il semble opportun d'étudier la faisabilité d'un plateau même sur la période temporaire (2019-2023).

### **Association**

Sur la place Bories, il est étonnant de voir dans la présentation que qualité spatiale se traduit par « projet immobilier ». Un équipement de quartier serait plus approprié.

Il y a un manque évident d'offre en transports en commun sur le secteur, d'autant plus au regard de la densification qui s'annonce. D'ailleurs, la densification se fait sans création d'une offre de stationnement suffisante : il risque d'y avoir des problèmes.

Enfin, il est également étonnant de voir que là où il y a de la congestion sur la rue du faubourg Bonnefoy, c'est là où il n'y a pas de couloir bus proposé.

**Réponse Dessein de Ville :** Pour ce qui est de la place Bories, la programmation n'étant pas définie, il serait en effet plus opportun de parler de « front bâti » qui permettrait de mieux structurer la place afin de lui donner des qualités urbaines. Toutefois, au vu des emprises disponibles, l'option la plus envisageable est une combinaison entre logements et commerces de proximité.

Concernant l'hypothèse de ne pas mettre de couloir bus sur la partie centrale de la rue du faubourg Bonnefoy (entre la rue Kléber et la rue Pujos), elle est issue d'une réflexion sur un partage équitable de l'espace entre tous les usagers qui vise à répondre à un double objectif : optimiser le bus sur l'ensemble de l'axe dans la cadre du projet de Linéo 9 et répondre aux objectifs de centralité que sous-tend le projet Cœur de Quartier. L'atteinte de cet objectif sur cette séquence se traduit plus précisément par : une séquence centrale aux larges trottoirs plantés ; l'instauration d'un carrefour à feux (à priorité bus) au niveau de la rue Kléber qui permet de retenir le flux de véhicule en amont, le temps que le trafic s'écoule en aval.

### **Association des commerçants**

Les commerçants sont là pour animer le quartier mais aussi pour gagner leur vie. Le problème de ces projets au long cours c'est que tout sera bloqué pendant plusieurs années et que des commerces disparaîtront. L'impact du projet autour de la gare se fait déjà sentir depuis plusieurs années sur le bas du faubourg. La position de l'association est claire : le couloir de bus n'est pas nécessaire à cet endroit car il supprime trop de places de stationnement, notamment de livraison.

**Intervention de M. Jean-Jacques Bolzan :** Concernant les places de livraison, la première chose c'est qu'il est possible, pour n'importe quel usager, de faire un arrêt minute sur une place de livraison quand on a une course rapide à faire (bureau de tabac, La Poste, etc...). La deuxième chose c'est que dans ce qui a été présenté, elles ont été mises aux normes par rapport à l'existant. Donc en réalité, le nombre ne diminue presque pas : quand on avait 7 petites places avant, on n'en a plus que 2 mais qui équivalent à 3 petites places chacune. Enfin, la troisième chose, c'est que quand un commerçant a une livraison à faire et qu'il n'y a pas de place dédiée disponible, il faut fonctionner en bonne intelligence et s'adapter en restant quelques minutes dans le couloir bus : sur la rue Bayard c'est ce qui se passe tous les jours et des commerces s'y installent continuellement.

**Réponse de Etienne Bouvier :** Pour ce qui est de la pertinence du couloir bus, l'étude dynamique confirme la nécessité d'un couloir en se basant notamment sur des projections dans l'avenir

(contexte de densification qui amènera plus d'usagers). De plus, à ce jour, il est constaté entre 7h et 9h une grande irrégularité du parcours du bus entre l'avenue de Lavour et le pont ferroviaire variant de 7 à 22 min pour parcourir les 800m.

**Intervention M. Jean-Baptiste De Scorraille :** Les projets Cœurs de quartier, et particulièrement celui-ci, sont l'occasion de faire émerger des projets qui prennent en compte l'intérêt collectif. Il y a bien sûr des besoins particuliers ponctuellement, mais il faut réussir, par l'aménagement, à trouver des compromis et équilibrer au mieux le partage de l'espace public.

#### **Association Les Hauts de Bonnefoy**

L'association qui était à l'origine contre le couloir bus revoit sa position et est plutôt satisfaite de ce qui est proposé en termes d'aménagement. Un bon équilibre semble avoir été trouvé entre tous les usagers bien qu'à certains endroits les trottoirs semblent être contraints.