

17.1 Projet de délibération n° DEL-23-0629

Approbation du Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et de l'Espace Public (P.A.V.E.) : Bilan 2022 et Programmation 2023

Exposé

Le Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) est un document de planification et de programmation défini par le décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006 dont l'objet est de :

- porter la démarche de projet de mise en accessibilité d'un territoire,
- définir les priorités d'action à réaliser en concertation avec l'ensemble des acteurs et des usagers de la voirie et des espaces publics,
- assurer une programmation et un suivi des actions.

Le PAVE de Toulouse Métropole est annuel et se base sur la programmation et le bilan annuel de travaux ayant un impact sur l'amélioration de l'accessibilité de la voirie et des espaces publics. A cet effet, l'objet de la présente délibération est d'approuver le bilan 2022 ainsi que la programmation 2023 du PAVE.

Concernant le bilan du PAVE 2022, il recense près de 330 opérations de travaux de mise en accessibilité (urbanisation, aménagement de quais bus, plateaux traversants, abaissés de trottoirs, ... etc) représentant un montant réalisé de dépenses de près de 60 M€.

Pour 2023, ce sont près de 300 opérations qui composent le programme de travaux comportant des mises en accessibilité de l'espace public, pour un montant estimé de 85,6 M€.

En ce qui concerne cette programmation, plusieurs critères sont pris en compte, comme le Schéma Directeur d'accessibilité de la Voirie et de l'Espace public (SDAVE), le Schéma Directeur des Transports en commun, la programmation de mise en accessibilité des espaces verts, restés de compétence communale.

Il est aussi fait état dans le PAVE des points suivants :

- Le travail de concertation de la Métropole entre les associations de personnes handicapées, de personnes âgées, d'usagers de l'espace public, de représentants du secteur économique et des techniciens de Toulouse Métropole sur les projets d'aménagement de la voirie et de l'espace public ;
- Le travail de sensibilisation et de communication pour accompagner la politique de mise en accessibilité des aménagements de voirie ;
- Le point sur les carrefours sonorisés ou avec messages vocaux ;
- Le point sur les sanisettes implantées sur la Ville de Toulouse ;
- L'évolution du nombre de places de stationnement handicapé sur la Métropole ;
- L'information sur la mise en place d'une signalétique directionnelle piétonne.

Pour rappel, le financement de l'accessibilité est réalisé, d'une part, au niveau de la Métropole, à travers les enveloppes locales, le budget des projets neufs, le budget de l'autorité organisatrice des transports pour les arrêts de bus, et, d'autre part, sur les budgets communaux pour les espaces publics relevant de la compétence communale, tels que les parcs et les jardins.

Conformément à la loi, le PAVE de Toulouse Métropole a été soumis à une concertation auprès des associations de personnes en situation de handicap et d'usagers lors du groupe de

travail accessibilité « Voirie et Espace publics », organisé par Toulouse Métropole, le 11 mai 2023.

Il doit maintenant être soumis à validation et adopté par le Conseil de Toulouse Métropole.

Décision

Le Conseil de la Métropole,

Vu la loi n°2005-102 du 2 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées,

Vu le décret n°2006-1657 du 21 décembre 2006,

Vu le transfert de compétence de l'élaboration du PAVE à Toulouse Métropole lors du Conseil de Métropole du 29 septembre 2015 avec prise d'effet au 1^{er} janvier 2016,

Vu l'avis favorable de la Commission Voirie du 21 septembre 2023,

Entendu l'exposé de Monsieur le Président, après en avoir délibéré,

Décide :

Article 1

D'approuver le bilan 2022 et la programmation 2023 du Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et de l'Espace public de Toulouse Métropole (PAVE), tel qu'annexés à la présente délibération.

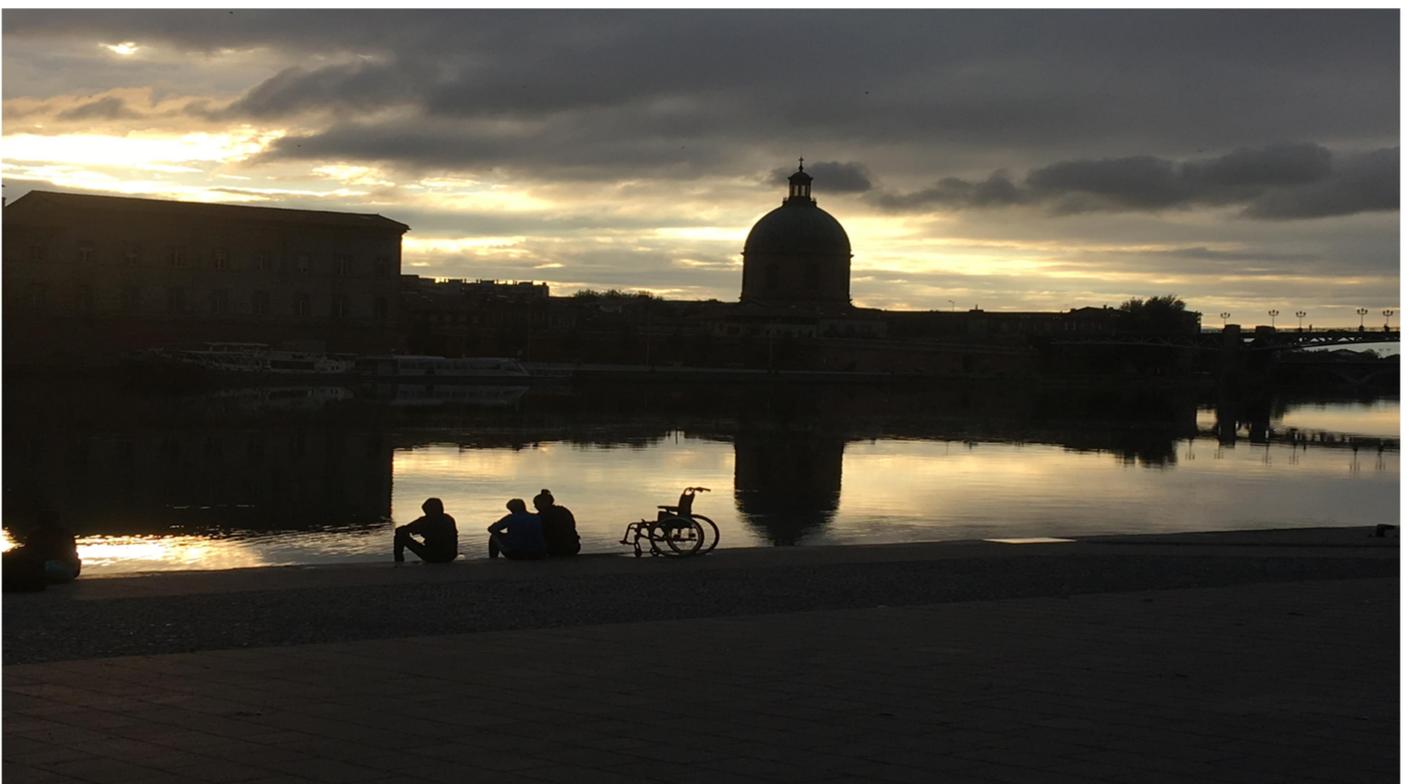
Article 2

D'autoriser Monsieur le Président à entreprendre toute démarche et à signer tous les actes nécessaires à son effet.

P.A.V.E 2023

*(Plan de mise en accessibilité de la Voirie et de
l'aménagement de l'Espace Public)*

Document en version accessible.





SOMMAIRE

P.A.V.E 2023.....	1
I. INTRODUCTION.....	4
II. PAVE METROPOLITAIN.....	4
▪ METHODE.....	4
SDAVE.....	5
DIAGNOSTIC DU SDAVE.....	5
CHARTRE ACCESSIBILITE.....	5
SENSIBILISATION.....	5
EXPERTISE ACCESSIBILITE DES FUTURS AMENAGEMENTS METROPOLITAINS.....	6
▪ EXPERTISE ACCESSIBILITE DES AMENAGEMENTS METROPOLITAINS EXISTANTS.....	6
II - CONCERTATION.....	8
▪ REPARTITION DU TYPE DE HANDICAP.....	8
▪ ATELIERS DE SENSIBILISATION D'AGENTS DE LA MAIRIE DE TOULOUSE ET TOULOUSE METROPOLE.....	9
III - 10 GROUPES DE TRAVAIL VOIRIE ET ESPACES PUBLICS EN 2022.....	10
▪ PREVISION DES SUJETS 2023.....	11
▪ 4 VISITES DE TERRAIN ET ATELIERS THEMATIQUES.....	11
▪ GT-RAVI (GROUPE DE TRAVAIL DES REFERENTS ACCESSIBILITE DES VILLES INCLUSIVES).....	12
IV - SANISETTES.....	13
V - PLACES DE STATIONNEMENTS RESERVEES.....	13
VIII - BILAN DES TRAVAUX 2022 SUR L'ESPACE PUBLIC.....	15
(TABLEAU EN ANNEXE 1).....	15
▪ ANALYSE DES RESULTATS.....	15
▪ BILAN 2022 EN NOMBRE D'OPERATIONS PAR VILLE DES 37 COMMUNES DE TOULOUSE METROPOLE.....	16
▪ BILAN DU NOMBRE D'OPERATIONS 2022 REALISE SUR L'ENSEMBLE DES 37 COMMUNES PAR LES RESPONSABLES D'OPERATION.....	16
▪ BILAN 2022 DES MONTANTS EN € PAR DIRECTIONS RESPONSABLES D'OPERATION.....	17
BILAN DU NOMBRE D'OPERATIONS 2022 REALISE SUR L'ENSEMBLE DES TERRITOIRES DE TOULOUSE METROPOLE.....	17
BILAN DES MONTANTS 2022 EN € REALISE SUR L'ENSEMBLE DES TERRITOIRES DE TOULOUSE METROPOLE.....	18
IX - PROGRAMMATION 2023 (TABLEAU EN ANNEXE 2).....	21
PROGRAMMATION DES OPERATIONS 2023 SUR L'ENSEMBLE DE TOULOUSE METROPOLE.....	22

<u>PROGRAMMATION DU NOMBRE D'OPERATIONS PREVUES EN 2023 PAR COMMUNES DE TOULOUSE METROPOLE.</u>	<u>22</u>
■ PROGRAMMATION EN NOMBRE D'OPERATIONS PREVUES EN 2023 PAR DIRECTIONS RESPONSABLES D'OPERATION DE TOULOUSE METROPOLE.	23
<u>X- ANNEXES</u>	<u>24</u>

I. INTRODUCTION

Lors du Conseil de Métropole du 29 septembre 2015, l'assemblée délibérante de Toulouse Métropole et chacune des 37 communes ont approuvé le transfert à la Métropole de la compétence PAVE à compter du 1er janvier 2016.

Ce transfert permet d'assurer une cohérence des politiques de planification et d'aménagement au niveau de l'échelon métropolitain.

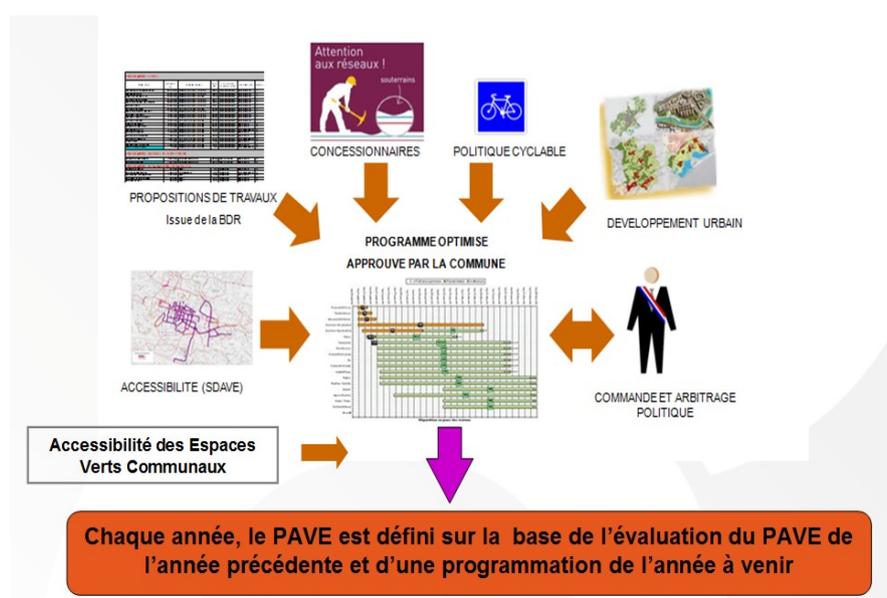
Le financement de l'accessibilité est réalisé d'une part, au niveau de la Métropole à travers les enveloppes locales, le budget des projets neufs, le budget de l'autorité organisatrice des transports pour les arrêts de bus et d'autre part, sur le budget communal pour les espaces publics relevant de la compétence communale tels que les parcs et jardins.

La Commission Intercommunale d'Accessibilité de Toulouse Métropole (CIA) se réunit chaque année. En 2022, elle a eu lieu le 14 septembre.

Toulouse Métropole intervient dans la Commission d'Accessibilité Pour Tous (CAPT) de la Ville de Toulouse pour rendre compte des actions en termes de voirie et des espaces publics sur la commune.

II. PAVE METROPOLITAIN

■ Méthode



Le choix de la Métropole est de réaliser un document pragmatique.

Le PAVE est annuel.

Le choix est basé sur la programmation annuelle de travaux du confort d'usage de la direction centrale et des pôles territoriaux. Seuls les travaux ayant un impact sur l'amélioration de l'accessibilité de la voirie et des espaces publics sont pris en compte.

Pour réaliser cette programmation, la direction Infrastructures, Travaux, Energies et les pôles se basent sur plusieurs critères dont le Schéma Directeur d'Accessibilité de la Voirie et de l'Espace public (SDAVE).

Ce document intègre aussi la mise en accessibilité des quais de transports en commun issue de l'Ad'Ap transports Tisséo ainsi que la programmation de mise en accessibilité des espaces verts restés de compétence communale. Rappel de la politique d'accessibilité de la Métropole

SDAVE	Identifier les itinéraires à mettre en accessibilité en priorité	
DIAGNOSTIC DU SDAVE	Évaluer l'accessibilité des itinéraires, cibler et évaluer les actions de mise en accessibilité Permettre de bâtir un outil d'aide au déplacement pour les	(Diagnostic des 1250 km du SDAVE en 2014 gestion des données cartographiques internes à Toulouse métropole)
CHARTE ACCESSIBILITE	Rappeler la réglementation et des prescriptions de Toulouse métropole. Outil technique pour "garantir des aménagement accessibles" et une homogénéité de traitement de l'espace public.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mise à jour (Bande d'Aides à l'Orientation (BAO) à ajouter) 2. Mise en place d'une démarche d'évaluation des aménagements réalisés
SENSIBILISATION	<ol style="list-style-type: none"> 1. Prendre conscience physiquement des difficultés auxquels les PMR sont confrontées au quotidien et ainsi mieux comprendre les exigences réglementaires et métropolitaines 2. Diffuser une culture commune de l'accessibilité 	<ul style="list-style-type: none"> • Ateliers de sensibilisation d'agents de la mairie de Toulouse et Toulouse métropole.

EXPERTISE ACCESSIBILITE DES FUTURS AMENAGEMENTS METROPOLITAINS

L'accessibilité est un des facteurs clé de la réussite d'un aménagement. Le respect de la "charte accessibilité" incluant des préconisations propres à la Métropole est le garant d'un gain de confort dans l'usage de la voirie.

La Cellule Espaces publics est reconnue pour son expertise en termes d'accessibilité sur le territoire de la métropole. Elle est régulièrement sollicitée par l'ensemble des porteurs de projets pour avis sur les aménagements de voirie. Ces avis sont donnés au stade de l'avant-projet d'un dossier et suivis jusqu'à la dernière phase de l'étude.

30 projets expertisés en 2022, soit en moyenne un peu plus de deux projets par mois. Quelques exemples :

- **Toulouse** – Projet d'aménagement rue Valade
- **Toulouse** – Allées de Bellefontaine AVP place commerciale
- **Toulouse** – Passerelle Rapas / passerelle Empalot
- **Toulouse** – ZAC Malpère
- **Toulouse** – Végétalisation piste Air France
- **Toulouse** – Projet mode doux axe Esquirol / rue de la République
- **Colomiers** – Saint val d'Aran
- **Seilh** – ZAC Loubis

EXPERTISE ACCESSIBILITE DES AMENAGEMENTS METROPOLITAINS EXISTANTS

Analyse quotidienne de points particuliers. Quelques exemples :

Continuité, dimensionnement et planéité du cheminement piéton (recherche du meilleur confort d'usage),

Positionnement des passages piétons pour garantir la sécurité des traversées,

Analyse et positionnement des dispositifs d'aide à l'orientation et de guidage pour les personnes aveugles ou malvoyantes dans les espaces larges et les liaisons multimodales,

Analyse, choix des matériaux utilisés pour répondre aux critères d'accessibilité (planéité, roulage, contraste...)

Organisation d'atelier d'expertise en associant les organismes associatifs représentant des PMR (planches d'essais, visite de terrain, évaluation des aménagements réalisés, discussions en groupe de travail accessibilité, ...)

Répond aux sollicitations quotidiennes au fur et à mesure de l'avancement des projets.



Toulouse

Planche test du futur aménagement de la rue de Metz à



Metz à Toulouse

Planche test du futur aménagement de la rue de

Atelier bordure biaise rond-point Fabre à Toulouse



II - CONCERTATION

PREAMBULE



Groupe de travail associations et techniciens (Compte-rendu des groupes de travail en Annexe 4)

Toulouse Métropole, de par sa compétence en matière d'aménagement de la voirie et des espaces publics, porte la responsabilité de rendre accessible la voirie et l'espace public de la métropole.

Depuis février 2015, la Direction Infrastructures, Travaux et Energies de Toulouse Métropole au sein de la Direction Générale des Services Urbains organise tous les mois un groupe de travail « accessibilité de la voirie - Espace Public ».

Il est composé de :

- Représentants d'associations,
- De personnes handicapées, de personnes âgées, et d'autres usagers de Toulouse Métropole,
- De représentants du secteur économique,
- De techniciens référents accessibilité et chargés d'opérations.

Le groupe de travail veille à l'accessibilité des projets d'aménagement de la Métropole. Il est animé par le service « Politiques de la Voirie » de la direction Infrastructures, Travaux, Énergies de Toulouse Métropole. Les sujets portent sur :

- Les grands projets d'aménagements de la Métropole,
- Les projets demandant un avis : accessibilité quai-bus, réfection d'une portion de voirie (abaissement trottoir, mise en place ou pas de potelets, BAO, BEV...)
- Les demandes de dérogation pour avis avant transmission aux services de l'Etat : créations de places PMR non conformes à la réglementation actuelle.
-

■ Répartition du type de handicap

En 2021-2022, une moyenne de 23 représentants d'associations et techniciens ont participé aux groupes de travail accessibilité de la voirie et des espaces publics de la métropole, essentiellement en visioconférence et présentiel. Pour les ateliers « visite de chantier » selon les différentes recommandations en vigueur sur les espaces publics, 6 à 10 personnes représentant les associations et techniciens de la Métropole, en moyenne, se sont déplacés.

Liste des associations (liste non exhaustive) :

- Accident travail : FNATH
- Accompagnement handicap : ASEI, CAM, UCRM
- Commerces : CCI
- Handicap mental : AGAPEI
- Handicap moteur : AFM31, ANPIHM, APF France Handicap 31, ASTMH Handicap Défi, GIHP/GISH, HANDI-SOCIAL
- Handicap psychique ou cognitif : AUTISME 31, France Dyspraxies, TRISOMIE 21 HG
-
- Mal voyant : AMDS, ANPEA, AVH, Chiens Guides d'Aveugles du Grand Sud-Ouest, IJA Institut des Jeunes Aveugles, UNADEV, indépendants
- Marche en ville, cyclistes : 2Pieds2Roues, rue de l'Avenir, 60 millions de piétons 31
- Séniors : BEST, AST, indépendants
-

▪ **Ateliers de sensibilisation d'agents de la mairie de Toulouse et Toulouse métropole**

En 2022, 4 sessions de sensibilisations avec la participation d'une association de PMR sous forme d'atelier et de théâtre forum et de scènes de mise en situation de handicap ont été effectuées par la cellule espace public du service politique de la voirie de Toulouse métropole :

Retour d'expérience d'une cheffe de projet :

“J'ai eu l'occasion de participer à une demi-journée de sensibilisation aux handicaps.

Une demi-journée peut paraître certes courte mais cela a été très instructif pour mieux appréhender les difficultés auxquels sont confrontées quotidiennement les personnes à mobilité réduite. La mise en situation (en fauteuil et en malvoyant) est très perturbante, fait perdre nos repères et habitudes de déplacement : les obstacles, les revêtements de sols, les pentes et dévers accentués, sont autant de frein décourageant l'accès à la mobilité et à l'autonomie.

L'accessibilité est un droit pour chacun !

Les porteurs de projets et services techniques devraient tous être sensibilisés de la sorte afin que les aménagements de l'espace public proposés n'en soient que mieux adaptés et facilitateurs !”

Retour d'expérience d'un chef de projet :

“J'ai tout particulièrement apprécié cette expérience aux vues de sa configuration, laissant une place importante à l'échange (entre services aux missions différentes, mais également du fait de la présence des associations).

Les retours et explications de ces associations (ainsi que les échanges) permettent de mesurer les situations vécues, et les attentes des personnes concernées par cet enjeu d'accessibilité. Elles apportent un retour pragmatique concernant les points de vigilance qui doivent guider les choix d'aménagement des espaces publics.

Le jeu de rôle est également intéressant pour sensibiliser sur des situations particulières.

La partie sur le handicap "invisible" a également un intérêt fort pour "ouvrir" les notions d'accessibilité et de handicap à l'ensemble des champs que ces thématiques couvrent. Je n'avais, à titre personnel, pas conscience de toutes ces situations.

Enfin, la partie immersive, sur le terrain, par une mise en pratique, permet de mesurer l'importance des choix d'aménagement, et la particularité de certaines situations. C'est un exercice qui m'a marqué par sa capacité à faire prendre conscience des "petites choses" qui impactent fortement la capacité de déplacement selon les situations.”

Retour d'expérience d'un chef de service :

“Je suis venu chercher une immersion pour être confronté aux difficultés que rencontre les personnes en situation de handicap dans l'espace public : c'est parfaitement réussi et extrêmement riche d'enseignement.

L'accessibilité est effectivement l'affaire de tous, car tout le monde sera confronté peu ou prou à des handicap temporaires ou permanents, mais, je pense que malgré la meilleure bonne volonté, on ne peut mieux identifier les difficultés que quand on les rencontre, quand on les vit, même de façon courte. Ainsi, j'ai plus appris en matière d'accessibilité en 40 mn de déambulation lors de la cession de pratique qu'en 10 ans d'aller/retour quotidien sur un trajet parfaitement connu.

Ainsi, grâce à ces sessions de sensibilisation, avec probablement des besoins de rappels réguliers, on pourra co-construire l'espace publics accessible à toutes et tous, que ce soit au niveau de l'élaboration de la doctrine nécessaire, mais également de sa traduction aux stades de sa conception, sa construction et de son exploitation / utilisation / appropriation au quotidien.”



Déambulation sur le domaine public



III - 10 GROUPES DE TRAVAIL VOIRIE ET ESPACES PUBLICS EN 2022

Date	Sujets
06 janvier 2022	Visioconférence : Présentation du nouveau chef de service politique de la voirie. Présentation de la station de métro gare Montaudran. Point sur la charte technique d'accessibilité Toulouse Métropole.
03 février 2022	Visioconférence : Fleurs sur mon mur. Parvis métro Europolia station Raynal, Bonnefoy, Matabiau et boulevard de Suisse. Bordure anti-stationnement.
07 avril 2022	Visioconférence : Information sur les cessions de sensibilisation interne des agents et partenaires de la Métropole. Présentation du futur aménagement rue Croix Baragnon et rue Boulbonne. Aménagement la rue de Metz.
08 avril 2022	Visioconférence : Passerelles Empalot et Rapas (Grand Parc Garonne). Echange sur l'atelier de travail Grand Parc Garonne du 3 mars 2022. Boulevard Montplaisir (aménagement temporaire) - Traversées pistes cyclables pour les PAM (personnes aveugles ou malvoyantes).
12 mai 2022	Visioconférence : Dérogation place PMR rue du 4 Septembre présentée par le Pôle territorial Centre. Végétalisation de la piste Air France Toulouse Montaudran. Aménagement parvis François Verdier.

12 juin 2022	Visioconférence : Projet de renouvellement urbain Bellefontaine : Allée de Bellefontaine – Parvis du métro – Place commerciale. Présentation générale de l'opération ZAC Malepère. Divers. Guidage des personnes aveugles et mal-voyantes (PAM) sur la rue de Metz au droit des plateaux traversants.
08 septembre 2022	Visioconférence et présentiel : Accessibilité - Chemin Château de l'Hers. Accessibilité cheminements - feux tricolores et mobiliers de sécurité. Présentation de 2 parvis 3ème ligne de métro - station l'Ormeau et station Fondeyre.
09 septembre 2022	Visioconférence : Piétons PMR / Piste cyclable. Stationnement à recharge électrique mobilier / Cheminement / abaque de détection
10 novembre 2022	Visioconférence et présentiel : Echanges sur les outils de la concertation avec les personnes à mobilité réduite – quels outils : maquette 3D, visioconférence attractive. Point sur les besoins en zones de rencontres – Etude en partenariat avec le CEREMA.
01 décembre 2022	Visioconférence et présentiel : Dérogation d'une place PMR - Pôle territorial Est. Projet d'aménagement d'un giratoire chemin Montrabé / route d'Albi – commune de SaintJean. Présentation du projet d'aménagement La Grave. Projet d'aménagement cyclable - rue Alsace Lorraine.

■ PREVISION DES SUJETS 2023

Dans le cadre d'une présentation ou d'un atelier :

- Organisation d'ateliers sur la thématique de l'accessibilité des espaces publics

- Groupe de travail :

- Projet d'aménagement de la rue Valade (Toulouse)
- Piétonisation du pont Saint-Pierre (Toulouse)
- Projet d'aménagement rive droite - rive gauche (Toulouse)
- Cœur de quartier de Saouzelong (Toulouse)
- Passerelle de franchissement de l'A620 (Toulouse)
- Projet de réaménagement de la grande rue Saint Michel (Toulouse)
- Projet d'aménagement du Parvis du canal de Brienne (Toulouse)
- Projet d'aménagement urbain d'Empalot (Toulouse)
- Projet d'aménagement d'une voie verte (Flourens)

-Atelier de travail :

- Test d'une bande d'interception de passage piéton (Grand Parc Garonne Toulouse)
- Etude et analyse avec le CEREMA des zones de rencontre (rue Pargaminières, place de la Daurade, rue des Lois Toulouse)
- Atelier sur le nouvel aménagement du Val d'Aran (Colomiers)

■ 4 VISITES DE TERRAIN ET ATELIERS THEMATIQUES

Selon les thèmes abordés, différents services sont sollicités.

03 mars 2022	Projet Grand Parc Garonne – aménagement du futur poumon vert de l'île du Ramier (site de l'ancien Parc des expositions).
29 mars 2022	Projet rue de Metz – planche d'essai
4 juillet 2022	Test d'une application AYES OKO 2.3.2 pour smartphone

■ **GT-RAVI (GROUPE DE TRAVAIL DES REFERENTS ACCESSIBILITE DES VILLES INCLUSIVES)**

Depuis 2014, Toulouse Métropole participe au Groupe de travail des référents accessibilité des villes inclusives (GT-Ravi) animé par le CEREMA. Chaque année, au printemps, le comité de pilotage d'ont fait partie Toulouse Métropole se réunit dans l'une des villes membres afin d'échanger sur les sujets d'actualité et de programmer les travaux des ateliers organisés à l'automne suivant.

Les 24 et 25 novembre 2022, le 9e groupe de travail du réseau a eu lieu à Urrugne (64).



IV - FEUX SONORES – FEUX VOCAUX

Depuis le 1er mars 2016, Toulouse Métropole a élargi le périmètre d'attribution des télécommandes permettant le déclenchement à distance de ces signaux sonores. Dorénavant, toute personne en situation de handicap visuel résidant dans la Métropole pourra en bénéficier.

Pour cela, une convention est signée entre Toulouse Métropole et chaque utilisateur.

La télécommande est disponible sur demande et sur présentation des justificatifs suivants :

- Justificatif de domicile dans l'une des communes de Toulouse Métropole (facture d'électricité, taxe d'habitation...)
- Carte nationale d'identité
- Carte de reconnaissance d'invalidité

La convention et le mode d'emploi de la télécommande est disponible en version braille sur tous les points de distribution.

Liste des points de distribution des télécommandes pour feux sonores et bornes d'information voyageurs :

- Secteur central : Accueil Toulouse Métropole Marengo Boulevard



Ville de Toulouse

- Secteur 1 : Maison de la citoyenneté Centre
- Secteur 2 : Maison de la citoyenneté Rive Gauche
- Secteur 3 : Maison de la citoyenneté Nord
- Secteur 4 : Maison de la citoyenneté Est
- Secteur 5 : Maison de la citoyenneté Sud-Est
- Mairie de quartier de Lardenne - Ville de Toulouse
- Mairies de quartier de Reynerie-Bellefontaine
- **Ville de Blagnac**
- Accueil Mairie
- **Ville de Mondonville**
- Accueil Mairie

Sur l'ensemble de la Métropole il y a 491 feux équipés pour piétons.

- 323 feux sont équipés de signaux piétons sonores (bip) R12
- 168 feux équipés de signaux piétons vocaux (énoncé du nom de la voie)

Pour rappel, l'ensemble des informations est consultable sur le site de Toulouse Métropole <https://data.toulouse-metropole.fr/explore/dataset/carrefours-feux-sonores/>

IV - SANISETTES

Pour rappel, la ville de Toulouse, par l'intermédiaire d'une concession, possède un parc de sanitaires publics à entretien automatique de 62 sanisettes présentes sur le domaine public dont 50 sont accessibles à tous.

L'objectif de ce dispositif est de rendre l'accès aux WC public plus facile à l'ensemble de la population en particulier :

- Instaurant la gratuité
- Mettant en place des sanitaires accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR)

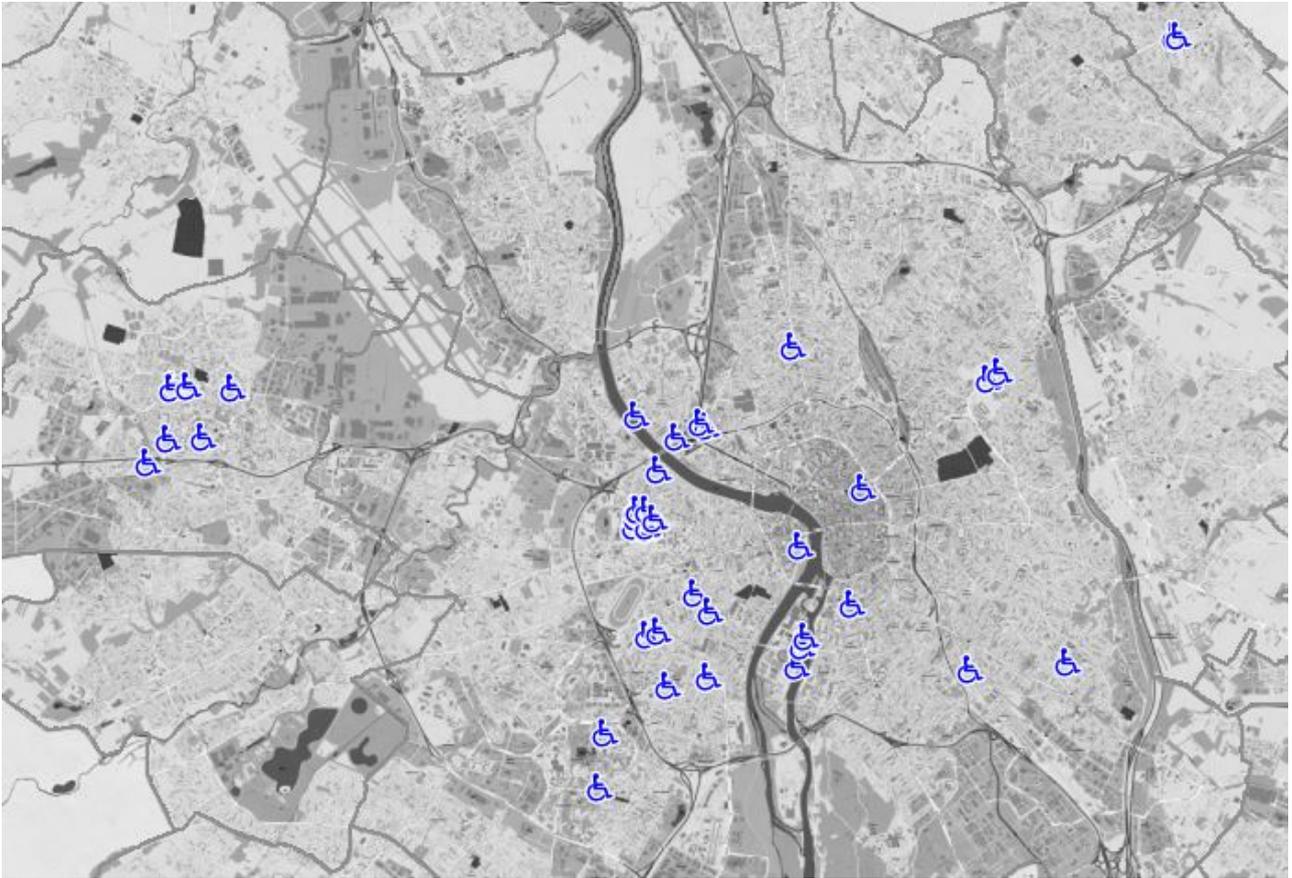
V - PLACES DE STATIONNEMENTS RESERVEES

En 2022 sur la Métropole, 53 places PMR net règlementaires supplémentaires ont été créées et 2 demandes de dérogation ayant eu un avis du groupe de travail accessibilité.

Ces données sont accessibles sur l'open data/données/filtres/ PMR à l'adresse suivante :

<https://data.toulouse-metropole.fr/explore/dataset/pmr/map/?location=12,43.63414,1.35939&basemap=jawg.streets>

ADRESSE	NUM	COMMUNE	TYPE	ANNEE CREATION	NB PLACES
HUGO (ALL VICTOR HUGO)	18	Saint-Jean	PMR	2022	1
HUGO (ALL VICTOR HUGO)	12	Saint-Jean	PMR	2022	1
MICHEL (GRANDE-RUE SAINT MICHEL)	112	Toulouse	PMR	2022	1
MINIMES (AV DES MINIMES)	126T	Toulouse	PMR	2022	1
MALE (PL EMILE MALE)	4	Toulouse	PMR	2022	2
GARD (RUE DU GARD)	8	Toulouse	PMR	2022	1
SCHRADER (IMP FRANZ SCHRADER)		Toulouse	PMR	2022	1
FAURIEL (RUE CLAUDE FAURIEL)	15	Toulouse	PMR	2022	1
PIBRAC (BD DE PIBRAC)	7	Colomiers	PMR	2022	1
PIBRAC (BD DE PIBRAC)	9	Colomiers	PMR	2022	1
LAURAGAIS (ALL DU LAURAGAIS)	5	Colomiers	PMR	2022	1
ORMEAU (CHE DE L ORMEAU)	16	Colomiers	PMR	2022	1
VIEUX (RUE DU PONT VIEUX)	1	Toulouse	PMR	2022	2
SAVES (RUE ANDRE SAVES)		Toulouse	PMR	2022	1
SAVES (RUE ANDRE SAVES)		Toulouse	PMR	2022	1
SAVES (RUE ANDRE SAVES)		Toulouse	PMR	2022	1
SICRE (RUE ROGER SICRE)		Toulouse	PMR	2022	1
GUIMERA (RUE JEAN GUIMERA)		Toulouse	PMR	2022	1
GUIMERA (RUE JEAN GUIMERA)		Toulouse	PMR	2022	1
GINESTE (RUE MARIE ROSE GINESTE)		Toulouse	PMR	2022	1
GINESTE (RUE MARIE ROSE GINESTE)		Toulouse	PMR	2022	1
MAC DONALD (RUE JEANNETTE MAC DONALD)	0	Toulouse	PMR	2022	1
HEROLD (RUE LOUIS HEROLD)	2B	Toulouse	PMR	2022	1
SUISSE (BD DE SUISSE)	36	Toulouse	PMR	2022	1
GENEVE (BD DE GENEVE)	12	Toulouse	PMR	2022	1
BROUSSE (RUE ROZES DE BROUSSE)	4	Toulouse	PMR	2022	1
BERNIES (RUE PAUL BERNIES)	15	Toulouse	PMR	2022	1
WILSON (PL DU PDT THOMAS WILSON)	15	Toulouse	PMR	2022	1
GILLES (RUE JEAN GILLES)	18	Toulouse	PMR	2022	2
BRUNAUD (AV YVES BRUNAUD)	98	Toulouse	PMR	2022	1
PARC (AV DU PARC)	1	Toulouse	PMR	2022	1
BIENES (ALL GABRIEL BIENES)	1	Toulouse	PMR	2022	3
BIENES (ALL GABRIEL BIENES)	7	Toulouse	PMR	2022	3
BIENES (ALL GABRIEL BIENES)	11	Toulouse	PMR	2022	4
SOURCE (RUE DE LA SOURCE)	19	Toulouse	PMR	2022	1
BEAUCE (RUE DE LA BEAUCE)	13	Toulouse	PMR	2022	1
TELLIER (RUE JULES TELLIER)	11	Toulouse	PMR	2022	1
SEPTEMBRE (RUE DU QUATRE SEPTEMBRE)	6	Toulouse	PMR	2022	1
BIGORRE (ALL DE BIGORRE)	16	Colomiers	PMR	2022	1
MILLASSIS (CHE DE MILLASSIS)	12B	Colomiers	PMR	2022	1
AUBISQUE (ALL DE L AUBISQUE)	6	Colomiers	PMR	2022	1
RICHARD (IMP THEODORE RICHARD)	3	Toulouse	PMR	2022	2



VIII - BILAN DES TRAVAUX 2022 SUR L'ESPACE PUBLIC

(TABLEAU EN ANNEXE 1)

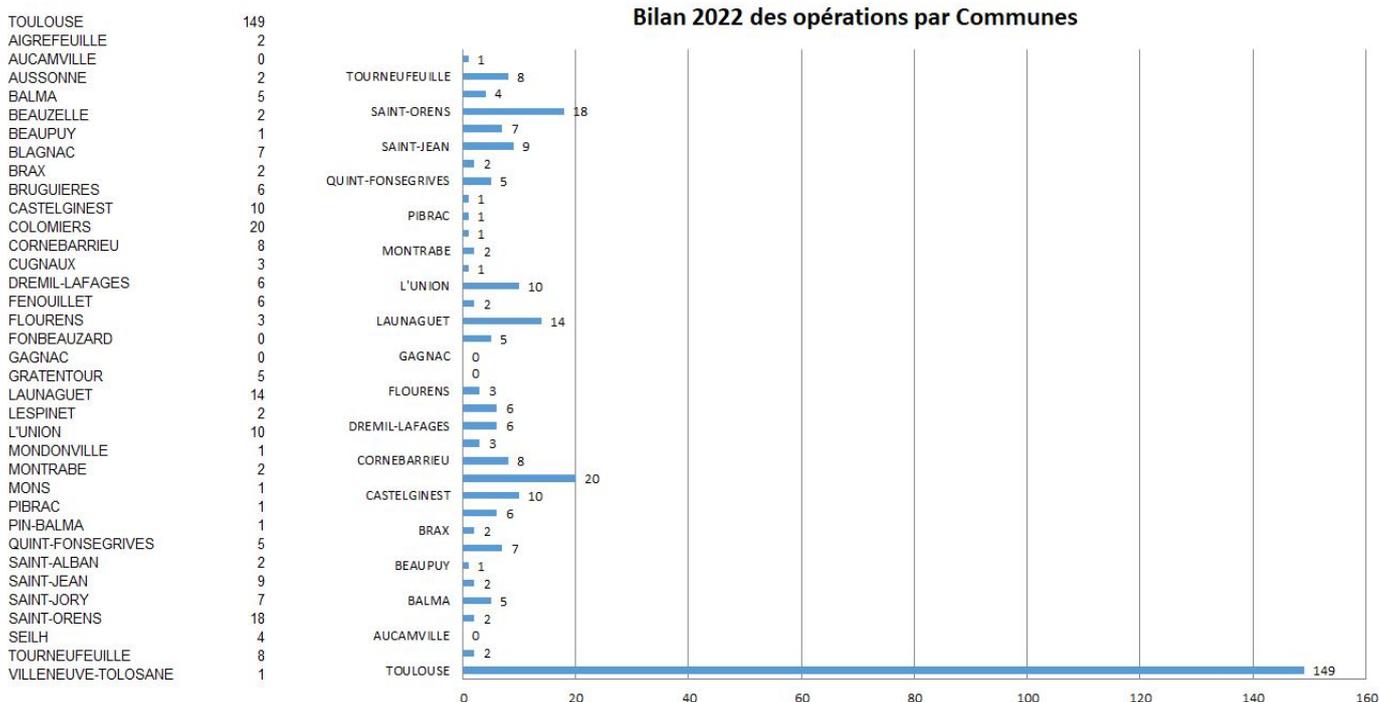
■ Analyse des résultats

Ce tableau reprend l'ensemble des opérations ayant eu un impact sur l'accessibilité de la voirie et des espaces publics. « L'estimation en 2022 était de 64,4 M€; nous avons recensé 60 M€ réalisés pour l'année 2022 » sur le bilan répertorié.

Précisions : Les montants de l'estimation prennent en compte les opérations dans leur globalité. La dépense pour les grosses opérations est ensuite répartie sur plusieurs années. Le bilan lui ne prend en compte que la dépense réelle sur l'année.

Les 37 communes membres de Toulouse Métropole ont aussi été contactées afin que soient intégrés les travaux d'accessibilité réalisés dans leurs espaces verts, dont la compétence est communale.

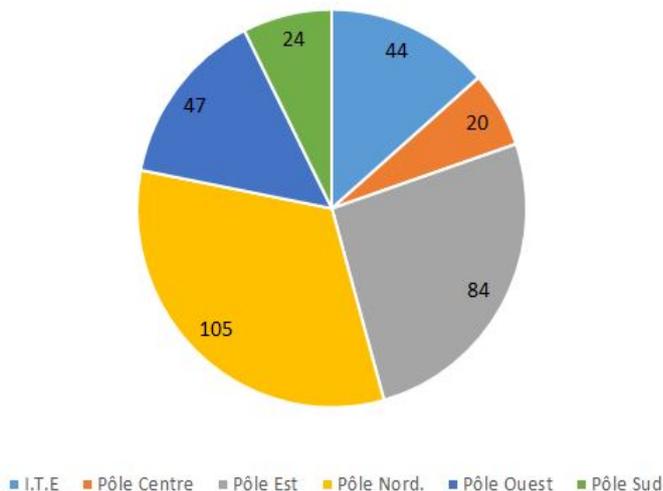
■ **Bilan 2022 en nombre d'opérations par ville des 37 communes de Toulouse métropole.**



■ **Bilan du nombre d'opérations 2022 réalisé sur l'ensemble des 37 communes par les responsables d'opération.**

Bilan 2022 par responsables d'opération

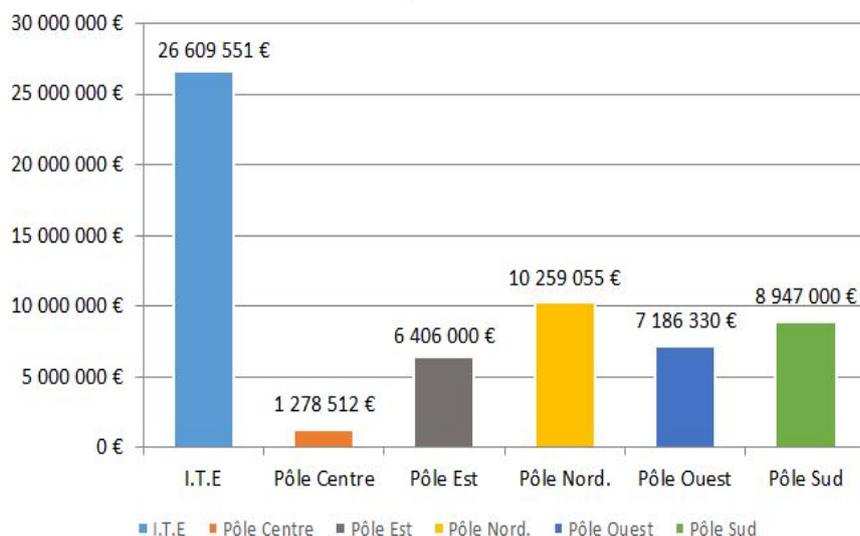
Responsable opération	Nombre d'opérations
I.T.E	44
Pôle Centre	20
Pôle Est	84
Pôle Nord.	105
Pôle Ouest	47
Pôle Sud	24
Total général	324



▪ **Bilan 2022 des montants en € par direction responsable d'opération.**

Responsable opération	
I.T.E	26 609 551 €
Pôle Centre	1 278 512 €
Pôle Est	6 406 000 €
Pôle Nord.	10 259 055 €
Pôle Ouest	7 186 330 €
Pôle Sud	8 947 000 €
Total général	60 686 449 €

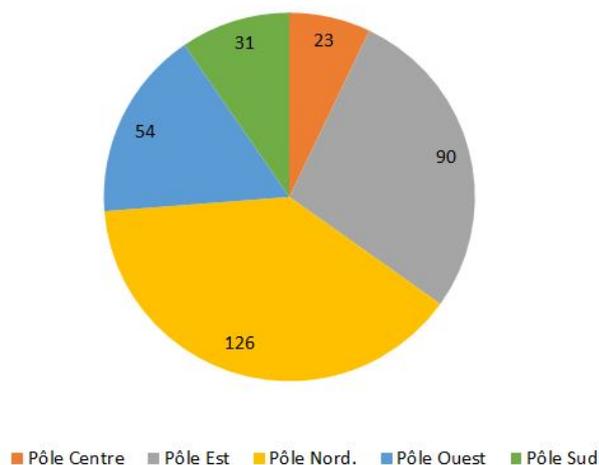
Bilan 2022 des montants en € par responsables d'opération



BILAN DU NOMBRE D'OPERATIONS 2022 REALISE SUR L'ENSEMBLE DES TERRITOIRES DE TOULOUSE METROPOLE.

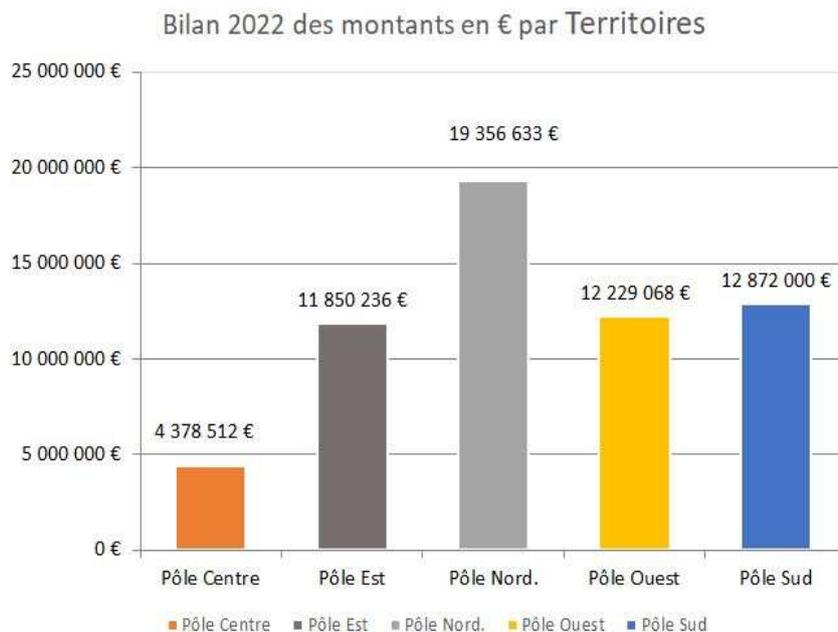
Pôle Centre	23
Pôle Est	90
Pôle Nord.	126
Pôle Ouest	54
Pôle Sud	31
Total général	324

Bilan 2022 par Territoires



Bilan des montants 2022 en € réalisé sur l'ensemble des territoires de Toulouse métropole.

Pôle Centre	4 378 512 €
Pôle Est	11 850 236 €
Pôle Nord.	19 356 633 €
Pôle Ouest	12 229 068 €
Pôle Sud	12 872 000 €
Total général	60 686 449 €



Nouveaux aménagements réalisés en 2022 sur l'ensemble de Toulouse Métropole avant et après.

Toulouse - P+R de Basso Cambo. Avant



Toulouse - P+R de Basso Cambo. Après



PUP St Simon – Eisenhower – Rue Robert Maffre. Avant



PUP St Simon – Eisenhower – Rue Robert Maffre. Après



Toulouse route de Lavour extension de la zone 30 km/h après travaux



Toulouse route de Lavaur extension de la zone 30 km/h après travaux

Toulouse- réaménagement - Pôle territorial Nord – ITE chemin d'Audibert Toulouse



Toulouse- réaménagement - Pôle territorial Nord – ITE chemin d'Audibert Toulouse





Cugnaux - réaménagement - Pôle territorial Sud



IX - PROGRAMMATION 2023 (TABLEAU EN ANNEXE 2)

Ce tableau reprend l'ensemble des opérations ayant un impact sur l'accessibilité de la voirie et des espaces publics. Il est estimé à 85,6 M€.

Précisions : Les montants de l'estimation de la Programmation prennent en compte les opérations dans leur globalité. La dépense pour les opérations importantes est ensuite répartie sur plusieurs années.

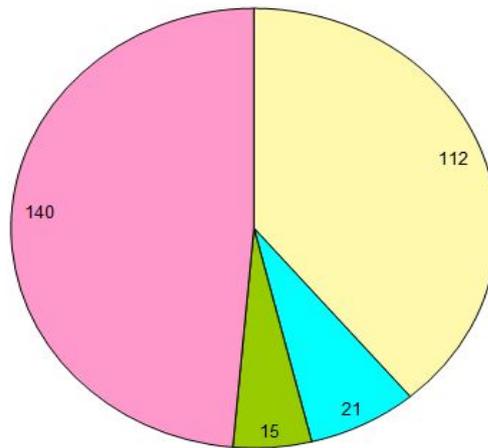
Les 37 communes membres de Toulouse Métropole ont aussi été contactées afin que soient intégrés les travaux d'accessibilité programmés dans leurs espaces verts, dont la compétence est communale.

Remarque : nous avons essayé d'être le plus exhaustif possible. Cependant le nombre d'opérations réalisées sur la Métropole étant très important, nous ne pouvons le garantir.

Programmation des opérations 2023 sur l'ensemble de Toulouse Métropole

PROGRAMMATION 2023

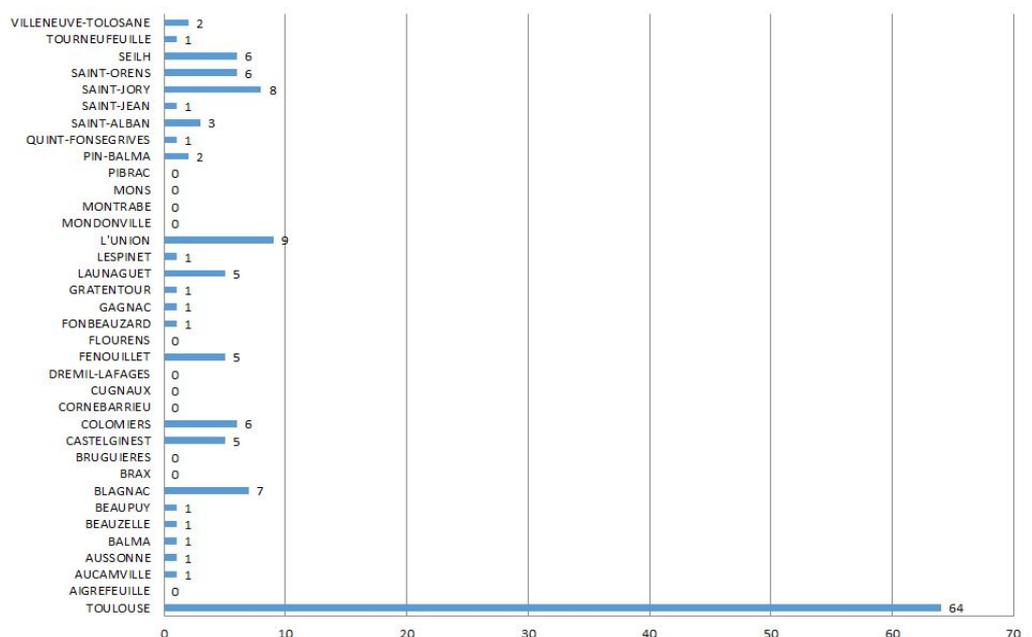
Urbanisation mise en conformité des voies existantes	Place PMR Création/mise aux normes	Aménagement de quai bus	Travaux divers de mise en accessibilité (plateaux traversants, abaissé de trottoir...)
112	21	15	140



PROGRAMMATION DU NOMBRE D'OPÉRATIONS PREVUES EN 2023 PAR COMMUNE DE TOULOUSE METROPOLE.

TOULOUSE	64
AIGREFEUILLE	0
AUCAMVILLE	1
AUSSONNE	1
BALMA	1
BEAUZELLE	1
BEAUPUY	1
BLAGNAC	7
BRAX	0
BRUGUIERES	0
CASTELGINEST	5
COLOMIERS	6
CORNEBARRIEU	0
CUGNAUX	0
DREMIL-LAFAGES	0
FENOUILLET	5
FLOURENS	0
FONBEAUZARD	1
GAGNAC	1
GRATENTOUR	1
LAUNAGUET	5
LESPINET	1
L'UNION	9
MONDONVILLE	0
MONTRABE	0
MONS	0
PIBRAC	0
PIN-BALMA	2
QUINT-FONSEGRIVES	1
SAINT-ALBAN	3
SAINT-JEAN	1
SAINT-JORY	8
SAINT-ORENS	6
SEILH	6
TOURNEUFEUILLE	1
VILLENEUVE-TOLOSANE	2

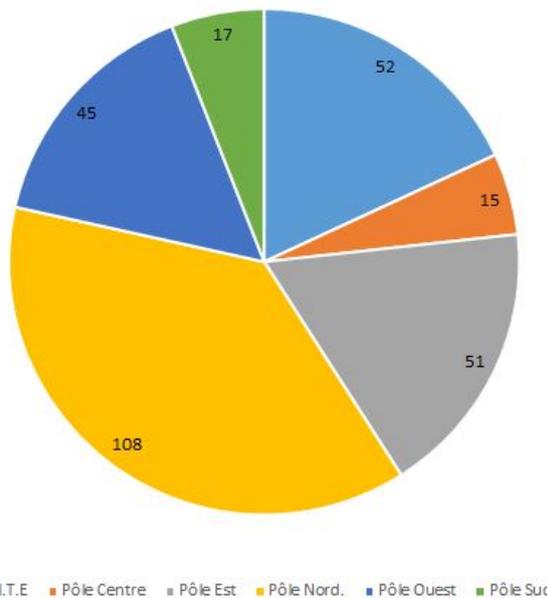
Programmation 2023 des opérations par Communes



■ **Programmation en nombre d'opérations prévues en 2023 par Direction responsable d'opérations de Toulouse métropole.**

Responsable opération	
I.T.E	52
Pôle Centre	15
Pôle Est	51
Pôle Nord	108
Pôle Ouest	45
Pôle Sud	17
Total général	288

Répartition 2023 par responsables d'opération



X- ANNEXES

ANNEXE 1 – Tableau Bilan 2022

ANNEXE 2 – Programmation 2023

ANNEXE 3 – Tableau Bilan Programmation Espaces verts

ANNEXE 4 – Comptes-rendus des groupes de travail accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics

ANNEXE 5 – COMPTES-RENDUS DES ATELIERS ACCESSIBILITE DE LA VOIRIE ET DES ESPACES PUBLICS

Pôle Territorial	Responsable opération	Commune	Libellé opération	Descriptif sommaire de mise en accessibilité	Montant global de l'opération (estimation)	Urbanisation mise en conformité des voies existantes	Place PMR Création/mise aux normes	Aménagement de quai bus	Travaux divers de mise en accessibilité (plateaux traversants, abaissés de trottoir...)	Travaux		Montant des travaux (après exécution)	Commentaires
										- Réalisés (R)	- Reportés (RP)		
NORD	I.T.E.	Toulouse	GRAND SELVE -Liaison Rue des Vignes - Allée du Grand Selve	Phase 2 : Aménagement des cheminements piétons et cyclables Reu T AVONDO en accompagnement de l'urbanisation du quartier GRAND SELVE	2 500 000,00	X			X	R	2500000,00		
Nord	I.T.E.	Toulouse	GRAND SELVE -Liaison Rue des Vignes - Allée du Grand Selve	Phase 2 : Aménagement des cheminements piétons et cyclables Reu T AVONDO en accompagnement de l'urbanisation du quartier GRAND SELVE	400 000,00	X			X	R	400000,00		
Nord	I.T.E.	Toulouse	Cœur de quartier -Trois Cocus - MS9 Périmètre bleu	Mise en accessibilité des trottoirs le long des écoles de la Rue d'Audibert, des rampes d'accès aux écoles, de la place des Trois Cocus et de son extension, des trottoirs chemin de Lanusse et du carrefour Renan/Lanusse/lzards/Audibert. Création d'une place PMR sur le chemin de Lanusse	1 800 000,00	X	X		X	R	1 800 000,00	Travaux de mise en accessibilité réalisés en 2022, réception du chantier prévu en mars 2023	
SUD	I.T.E.	Toulouse	PUP ST SIMON EISENHOWER - PHASE 2 - Aménagement des espaces publics du nouveau quartier St Simon - Eisenhower	Création d'un nouveau tronçon de la rue Robert Maffre (côté Ch de Basso Cambo)	2 180 500,00	X	X	X	X	R	1925000,00	Convention de PUP - financement 75% par VINCI IMMOBILIER - 25% TM)	
SUD	I.T.E.	Toulouse	P+R BASSO CAMBO – MODIFICATION DES ACCES AU P+R – PHASE 2	Modification de l'accès sud avec création d'un nouveau carrefour à feux sur l'avenue du Mirail + Remaniement du P+R sud + Aménagement de liaisons douces dans le pôle d'échanges	2 195 000,00	X	X		X	R	2000000,00	Convention de MOA unique entre TM et Tisséo-C	
Est	Pôle Est	Aigrefeuille	Carrefour QUINT / BELLEVUE	Création passage piéton	50 000,00				X	R	90000,00		
Est	Pôle Est	Aigrefeuille	Chemins de LAFAGE / route de LAUZERVILLE	Mise en conformité passage piéton	19 000,00				X	R	12000,00		
Est	Pôle Est	Balma	Rue René LEDUC	Réfection de la chaussée	186 000,00	X				R	186 000,00		
Est	Pôle Est	Balma	Rue Maréchal DAVOUT	Réfection totale de la voie	300 000,00	X			X	R	300000,00		
Est	Pôle Est	Balma	Avenue Jean Antoine CARREL	Réfection ponctuelle trottoir	14 000,00	X				R	14 000,00		
Est	Pôle Est	Balma	Rue Jean François LESUEUR	Réfection chaussée et trottoir	13 500,00	X				R	13 500,00		
Est	Pôle Est	Beaupuy	Route de GRAGNAGUE	Aménagement de sécurité	8 000,00				X	R	8 000,00		
Est	Pôle Est	Drémil-Lafage	Chemin de PELINQUIN	Création trottoirs	85 000,00	X			X	R	100 000,00		
Est	Pôle Est	Drémil-Lafage	Parvis MAIRIE	Réfection du revêtement	33 000,00	X				R	33 000,00		
Est	Pôle Est	Drémil-Lafage	Rue des ACACIAS	Réfection des trottoirs	60 000,00	X				R	55000,00		
Est	Pôle Est	Drémil-Lafage	Arrêt de bus « HAMEAU DE LAFAGE »	Mise au norme des quais de bus	103 000,00			X	X	R	103000,00		
Est	Pôle Est	Flourens	Impasses EDELWEISS/AIRELLES/GENTIANES	Réfection voirie	50 000,00				X	R	50000,00		
Est	Pôle Est	Flourens	Chemin de Lasserre	Arrêt de bus En Batut	47 000,00			X		R	47 000,00		
Est	Pôle Est	Flourens	Chemin de la MADELEINE	Création passage piéton	35 000,00				X	R	35 000,00		
Est	Pôle Est	Mondouzil	Voie d'accès MAIRIE	Réfection du revêtement	54 000,00	X				R	54 000,00		
Est	Pôle Est	Mons	Rue des GENETS	Création d'une traversée piétonne	14 000,00				X	R	14 000,00		
Est	Pôle Est	Montrabé	Avenue de LAVAUR	Création traversée piétonne	35000				X	R	35000,00		
Est	Pôle Est	Montrabé	Rue du 04 AOUT 1789	Réfection de la voie	80000	X				R	80000,00		
Est	Pôle Est	Pin-Balma	Place de la MAIRIE	Création d'une place de stationnement PMR	5000		X			R	36000,00	Modification de la topographie d	
Est	Pôle Est	Quint-Fonsegrives	Piétonniers	Réfection du revêtement	83000				X	R	83000,00		
Est	Pôle Est	Quint-Fonsegrives	Route de la SAUNE	Création dalle en béton pour arrêt de bus - Arrêt bus LEIRIA	15000			X		R	15 000,00		
Est	Pôle Est	Quint-Fonsegrives	Route de la SAUNE	Création d'une rampe parking TISSEO	20000				X	R	20 000,00		
Est	Pôle Est	Quint-Fonsegrives	RM 16	Sécurisation passage piéton avec îlot en dur	6 000,00				X	R	6000,00		
Est	Pôle Est	Quint-Fonsegrives	Route de Castres	Création passage piéton	15 000,00				X	R	15000,00		
Est	Pôle Est	Saint-Orens	Rues diverses	Création dalles en béton pour la direction moyen technique	50 000,00				X	R	50000,00	50 000	
Est	Pôle Est	Saint-Orens	Avenue Jean BELLIERES	Création voie verte réfections ponctuelles trottoir	500 000,00	X			X	R	500000,00	500 000	
Est	Pôle Est	Saint-Orens	Rue des EGLANTINES	Réfections ponctuelles de la voirie	240 000,00	X			X	R	240000,00	240 000	
Est	Pôle Est	Saint-Orens	Rue du TUCARD (angle Labouilhe)	Création passage piéton	45 000,00				X	R	45000,00	45000	
Est	Pôle Est	Saint-Orens	Rue des TILLEULS-FORGE	Réfections ponctuelles des trottoirs	200 000,00				X	R	200000,00		
Est	Pôle Est	Saint-Orens	Route de LAUZERVILLE	Réfection ponctuelle voirie	9 000,00				X	R	9000,00	9000	
Est	Pôle Est	Saint-Orens	Avenue de STEPHANIE	Création passage piéton	18 000,00				X	R	18000,00	18 000,00 €	
Est	Pôle Est	Saint-Orens	Allée des PINS	Réfections ponctuelles de la voirie et mise en oeuvre systement anti racinaire	35 000,00				X	R	35 000,00		
Est	Pôle Est	Saint-Orens	Rue des VESTALES	Reprise ponctuelle trottoir	4 000,00				X	R	4 000,00		
Est	Pôle Est	Saint-Orens	Coulée verte	Abaissements de bordures	17 000,00				X	R	17000,00		
Est	Pôle Est	Saint-Orens	Rue des CHANTERELLES	Création d'une place de stationnement PMR	8 500,00		X			R	8500,00		
Est	Pôle Est	Saint-Orens	Rue des LAURIERS	Réfection voirie + parking	125 000,00				X	R	125000,00		
Est	Pôle Est	Saint-Orens	Avenue Jean BELLIERES	Réfections ponctuelles trottoir	30 000,00				X	R	30000,00		
Est	Pôle Est	Saint-Orens	Avenue Augustin LABOUILHE (angle Dordac)	Création passage piéton	15 000,00				X	R	15000,00		
Est	Pôle Est	Saint-Orens	10 rue des GENEVRIERS	Réfection ponctuelle trottoir	12 000,00				X	R	12 000,00		
Est	Pôle Est	Saint-Orens	PARC MASSOT	Création cheminement piéton	17 000,00				X	R	17 000,00		
Est	Pôle Est	Toulouse	Rue VEILLON	Réaménagement total de la voie	285 000,00	X			X	R	336 000,00		
Est	Pôle Est	Toulouse	Rue SAINT LOUIS	Aménagement de sécurité	28 000,00				X	R	28000,00		
Est	Pôle Est	Toulouse	Parking JUNCASSE	Modification de l'accès sud avec création d'un nouveau carrefour à feux sur l'avenue du Mirail + Remaniement du P+R sud + Aménagement de liaisons douces dans le pôle d'échanges	23000	X			X	R	23000,00		
Est	Pôle Est	Toulouse	Chemin CASSAING	Ecluse et passage piéton	10000				X	R	10000,00		

Pôle Territorial	Responsable opération	Commune	Libellé opération	Descriptif sommaire de mise en accessibilité	Montant global de l'opération (estimation)	Urbanisation mise en conformité des voies existantes	Place PMR Création/mise aux normes	Aménagement de quai bus	Travaux divers de mise en accessibilité (plateaux traversants, abaissé de trottoir...)	Travaux - Réalisés (R) - Reportés (RP) - Annulés(A) - En Cours (EC)	Montant des travaux (après exécution)	Commentaires
Est	Pôle Est	Toulouse	Chemin de GABARDIE (section Agde – Vasseur)	Réaménagement total de la voie et création de pistes cyclables et cheminement piétons	1900000	X			X	R	2300000,00	
Est	Pôle Est	Toulouse	Avenue Georges POMPIDOU	Sécurisation du carrefour	50000	X			X	R	50000,00	
Est	Pôle Est	Toulouse	Rue Félix LAVIT	Aménagement de sécurité	30 000,00				X	R	30 000,00	
Est	Pôle Est	Toulouse	Rue TAUPIN	Aménagement de sécurité	35000				X	R	35000,00	
Est	Pôle Est	Toulouse	Rue TAILLANDIER	Réfection trottoirs et chaussée	20000	X			X	R	20000,00	
Est	Pôle Est	Toulouse	Passage BOURSEUL	Réfection piétonnier	19000	X				R	19000,00	
Est	Pôle Est	Toulouse	Rue CINQ CLOUS	Élargissement du trottoir et pose de mobilier Urbain. Pose d'un coussin lyonnais.	42 000,00				X	R	42 000,00	
Est	Pôle Est	Toulouse	Chemin NICOL (angle rue Pavots)	Création passages piétons	25000				X	R	25000,00	
Est	Pôle Est	Toulouse	Place JOLIMONT	Réfection revêtement	8000	X				R	8000,00	
Est	Pôle Est	Toulouse	Avenue Henri GUILLAUMET	Création passages piétons	15 000,00				X	R	15 000,00	
Est	Pôle Est	Toulouse	Rue RASPAIL	Création passage piétons	55000				X	R	55000,00	
Est	Pôle Est	Toulouse	Place Suzanne Buisson	Réfection générale de la place	40000				X	R	40000,00	
Est	Pôle Est	Toulouse	Avenue BALANSA	Réfection ponctuelle des trottoirs	100 000,00				X	R	100000,00	
Est	Pôle Est	Toulouse	Chemin du Château de l'HERS (carrefour Fontanelles)	Réfection voirie et sécurisation passage piéton	95 000,00				X	R	95000,00	
Est	Pôle Est	Toulouse	24 boulevard Griffoul Dorval	Sécurisation passage piéton	25 000,00				X	R	25000,00	
Est	Pôle Est	Toulouse	Rue Jean ARLAUD Prolongation trottoir	Élargissement trottoir + création passages piétons	110 000,00	X			X	R	110000,00	
Est	Pôle Est	Toulouse	4 avenue Castres	Élargissement Trottoir	20 000,00				X	R	20000,00	
Est	Pôle Est	Toulouse	2 Rue Claude Gonin	Création passage piéton	15 000,00				X	R	15000,00	
Est	Pôle Est	Toulouse	Avenue de GAMEVILLE	Arrêt de bus Jardins de la Marcaissonne	35 000,00				X	R	35000,00	
Est	Pôle Est	Toulouse	Route de REVEL	Arrêt de bus Laure Delerot	25 000,00			X		R	25000,00	
Est	Pôle Est	Toulouse	Rue des 3 FOURS	Requalification voirie	95 000,00	X			X	R	95000,00	
Est	Pôle Est	Toulouse	Impasse Frantz SCHRADER	Création places de stationnement	60 000,00				X	R	60000,00	
Est	Pôle Est	Toulouse	Chemin de POUVOURVILLE	Réfection ponctuelle trottoir	5 000,00				X	R	5000,00	
Est	Pôle Est	Toulouse	Rue Georges SEMPRUN	Création trottoir	13 000,00				X	R	13000,00	
Est	Pôle Est	Toulouse	Rue du Bon VOISIN	Création trottoir	8 000,00				X	R	8000,00	
Est	Pôle Est	Toulouse	Chemin de PECHBUSQUE	Abaissements bordures	15 000,00				X	R	15000,00	
Est	Pôle Est	Toulouse	Rue Edouard BAUDRIMONT	Modification entrée cochère et place stationnement	9 000,00				X	R	9 000,00	
Est	Pôle Est	Toulouse	Rue du Sergent RAZAT	Création zone de rencontre	10 000,00				X	R	10000,00	
Centre	Pôle Centre	Toulouse	Rue Matabiau	Carrefour à feux Matabiau Printemps	12000				X	R	51616,41	
Centre	Pôle Centre	Toulouse	Boulevard Wagner	Boulevard Wagner - Plateau traversant Décamps	75000				X	R	59540,70	
Centre	Pôle Centre	Toulouse	Rue Deville	Création d'un passage piéton au droit du N°9	13000		X			R	12686,91	
Centre	Pôle Centre	Toulouse	Rue du Béarnais	Création d'un passage piéton angle rue Saliés	19 000,00		X			R	20 308,66	
Centre	Pôle Centre	Toulouse	Boulevard de la Marquette	Reprise d'abaissement de bordures + revêtement passage piéton	15 000,00				X	R	12 395,59	
Centre	Pôle Centre	Toulouse	Rue du Pont Vieux	Aménagement pour accès MDS	50000	X				R	51758,35	
Centre	Pôle Centre	Toulouse	Rue Saint-Saens	Création d'un place de Stationnement PMR face au N°17	15000		X			R	10077,38	
Centre	Pôle Centre	Toulouse	Station des Arènes	Accessibilité piétons	150000				X	R	137624,98	
Centre	Pôle Centre	Toulouse	Rue du Pech	Création de 4 passages piétons	16000				X	R	25033,49	
Centre	Pôle Centre	Toulouse	Rue du Férétra	Reprise du trottoir face au 143 pour problème de vestige église	75000	X				R	15258,16	
Centre	Pôle Centre	Toulouse	Rue de l'Union	Reprise gargouille + revêtement ponctuel	35000				X	R	56139,40	
Centre	Pôle Centre	Toulouse	Avenue Delattre de Tassigny	Aménagement des trottoirs et chaussée	175000	X				R	216546,27	
Centre	Pôle Centre	Toulouse	Place Jeanne d'Arc	Mise en accessibilité gare bus	77234,24			X		R	77234,24	
Centre	Pôle Centre	Toulouse	Rue Rodin	Mise en conformité passage piéton	5043,53				X	R	5043,53	
Centre	Pôle Centre	Toulouse	Rue Jules Tellier	Création d'une place de stationnement PMR	6685,12		X			R	6685,12	
Centre	Pôle Centre	Toulouse	Rue Mozart	Création accès à la voie verte	4816,94				X	R	4816,94	
Centre	Pôle Centre	Toulouse	Rue des Fontaines	Création d'un passage piéton au 268	16961,07					R	16961,07	
Centre	Pôle Centre	Toulouse	Avenue Crampel	Création d'une place de stationnement PMR au 73	10816,22		X			R	10816,22	
Centre	Pôle Centre	Toulouse	Rue Montouliou Saint Jacques	Parvis CAAT	256381,89	X				R	256381,89	
Centre	Pôle Centre	Toulouse	Allée Jules Guesdes	Création rampe accès au parvis central	51587,16				X	R	51587,16	
Centre	Pôle Centre	Toulouse	Rue Déodora	Travaux suite à Urbanisation (voie, trottoirs)	180000	X				EC	180000,00	
Est	I.T.E.	Toulouse	Avenue de Lavaur - rue du Faubourg Bonnefoy	Amélioration des conditions des transits des bus et des modes actifs - Mise en accessibilité des arrêts de bus - Extension de la zone 30 Lineo 12	571448			X		R	544236,00	
Est	I.T.E.	Toulouse	Avenue de Lespinet	Aménagement de l'Avenue de Lespinet	3000000	X		X	X	R	3000000,00	
Est	I.T.E.	Toulouse	Ramier Sud	Aménagement de l'accès à la résidence Daniel Faucher du CROUS et Le Grand Ramier de CDC Habitat allée Camille Soula	900000				X	R	900000,00	
Nord	I.T.E.	Toulouse	M820 - Aménagement anticipée de sécurité Giratoire Pierre et Marie CURIE	Création d'un modes doux, piétonniers et cheminements cyclables, entre la M820 et la rue Pierre et Marie Curie	1500000			X	X	R	1500000,00	
Nord	I.T.E.	Bruguieres	PUP La Clottes	Aménagement d'un giratoire en lien avec l'arrivée de nouveaux logements, création d'une voie verte et de traversées piétons - cycles	1 700 000,00	X			X	R	1080000,00	
Nord	I.T.E.	Fenouillet	M820 - Aménagement anticipée de sécurité Giratoire Pierre et Marie CURIE	Création d'un modes doux, piétonniers et cheminements cyclables, entre la M820 et la rue gratian, rue roland garros	1 500 000,00			X	X	EC	1500000,00	
Ouest	I.T.E.	Toulouse	Giratoire de l'Espésières	Création d'un giratoire avec aménagement d'un trottoir plus confortable et d'une piste cyclable	700 000,00				X	EC	700000,00	

Pôle Territorial	Responsable opération	Commune	Libellé opération	Descriptif sommaire de mise en accessibilité	Montant global de l'opération (estimation)	Urbanisation mise en conformité des voies existantes	Place PMR Création/mise aux normes	Aménagement de quai bus	Travaux divers de mise en accessibilité (plateaux traversants, abaissé de trottoir...)	Travaux - Réalisés (R) - Reportés (RP) - Annulés(A) - En Cours (EC)	Montant des travaux (après exécution)	Commentaires
Nord	I.T.E.	Toulouse	City stade boulevard de Suisse	Création d'un espace arboré avec un city stade et aménagement d'une voie verte	180 000,00				X	R	180000,00	
Nord	I.T.E.	Toulouse	Contre sens cyclable Négrenays	Aménagement d'une bande cyclable et réaménagement des du carrefour à feux afin de sécuriser les traversée piétonnes	75 000,00				X	EC	75000,00	
Est	I.T.E.	Toulouse	Chemin de Ribaute / Avenue de la Marcaissonne	Requalification du chemin de Ribaute et création d'un TAG avenue de la Marcaissonne	1 000 000,00				X	EC	1 000 000,00	
Ouest	I.T.E.	Blagnac	PUP des Cèdres	Reprise des trottoirs - Avenue de Cornebarriou - Allées Flandres-Dunkerque 1940	2 500 000,00		X		X	R	1750000,00	Reprise d'un trottoir accessible le long de deux nouveaux bâtiments (140ml environ), création de 5 places de stationnement, dont 1 place PMR devant le nouveau Centre 2Mdico-Psychologique
Nord	I.T.E.	Toulouse	Rue Lassale	Mise en accessibilité de la voie verte / REV2 nord	12 302,34				X	EC	12 302,34	Programme global de mise en accessibilité du REV 2 Nord
Nord	I.T.E.	Toulouse	Ernest Wallon	Mise en accessibilité de la voie verte / REV2 nord	9 131,93				X	R	9131,93	Programme global de mise en accessibilité du REV 2 Nord
Nord	I.T.E.	Toulouse	Chemin de Fondeyre	Mise en accessibilité de la voie verte / REV2 nord	5 761,68				X	EC	5 761,68	Programme global de mise en accessibilité du REV 2 Nord
Nord	I.T.E.	Toulouse	Chemin de Fondeyre Nord	Mise en accessibilité de la voie verte / REV2 nord	10 541,82				X	EC	10 541,82	Programme global de mise en accessibilité du REV 2 Nord
Nord	I.T.E.	Saint-Jory	Ecluse de Saint-Jory	Mise en accessibilité de la voie verte / REV2 nord	6 399,84				X	EC	6 399,84	Programme global de mise en accessibilité du REV 2 Nord
Nord	I.T.E.	Saint-Jory	Chemin de la Pignolle	Mise en accessibilité de la voie verte / REV2 nord	18 440,00				X	EC	18 440,00	Programme global de mise en accessibilité du REV 2 Nord
Ouest	I.T.E.	Colomiers	Place du Val d'aran	Aménagement de la traversée du boulevard du Général De Gaulle	2 592 737,42	X	X	X	X	EC	2592737,42	création de plateau traversant a
Sud	Pôle Sud	Toulouse	Secteur Bordeblanche	Création d'un axe piétons cycles	400 000,00					R	400000,00	
Sud	Pôle Sud	Toulouse	Rue Mesplé	Réaménagement du Carrefour De Crouettes	275 000,00					R	275000,00	
Sud	Pôle Sud	Toulouse	Avenue Passerieu	Sécurisation des traversées piétonnes	25 000,00					R	25000,00	
Sud	Pôle Sud	Toulouse	Giratoire Fabre	Aménagement piétons et cycles	480 000,00					R	480000,00	
Sud	Pôle Sud	Toulouse	Impasse des théodore Richard	Mise aux normes des trottoirs	205 000,00					R	205000,00	
Sud	Pôle Sud	Toulouse	Impasse Foulquier	Reprise du parvis	165 000,00	X				R	165000,00	
Sud	Pôle Sud	Toulouse	Parking André Maurois	Reprise et agrandissement du parking	150 000,00	X				R	150000,00	
Sud	Pôle Sud	Toulouse	Parking Poulenc	Reprise du parking	275 000,00					R	275000,00	
Sud	Pôle Sud	Toulouse	Impasse des Bosquets	Mise en accessibilité	42 000,00				X	R	42000,00	
Sud	Pôle Sud	Toulouse	Rue Picasso	Mise en accessibilité	170 000,00				X	R	170000,00	
Sud	Pôle Sud	Toulouse	Rue Peyrolles	Création de trottoir	90 000,00	X				R	90000,00	
Sud	Pôle Sud	Toulouse	Rue Candillis	Création d'une liaison - voie verte	90 000,00	X				R	90000,00	
Sud	Pôle Sud	Toulouse	Carrefour Vendome – Trianon – Londres	Sécurisation des traversées piétonnes	35 000,00				X	R	35000,00	
Sud	Pôle Sud	Toulouse	Agora des idées – Liaison Grynfolgel – Jany	Aménagement d'une voie verte	500 000,00	X				R	500000,00	
Sud	Pôle Sud	Toulouse	Carrefour Champollion – Thibaud	Mise aux norme du carrefour – Sécurisation de la traversée piétonne	120 000,00	X				R	120000,00	
Sud	Pôle Sud	Toulouse	Boulevard Thibaud	Modification de la voie pour faciliter l'accès au nouveau centre SDis – aménagement d'une voie verte	550 000,00					R	550000,00	
Sud	Pôle Sud	Toulouse	Base de loisirs de La Ramée	Séparation des flux modes doux de la circulation générale – Aménagement d'une voie verte	370 000,00				X	R	370000,00	
Sud	Pôle Sud	Toulouse	Rue Manoukian	Aménagement d'un trottoir	11 000,00	X				R	11000,00	
Sud	Pôle Sud	Toulouse	Avenue de la Reynerie	Mise aux normes des quais bus Lineo 14	450 000,00			X		R	450000,00	
Sud	Pôle Sud	Cugnaux	Rue Pré Vicinal	Urbanisation (chaussée et trottoir)	3 600 000,00	X				R	3600000,00	
Sud	Pôle Sud	Cugnaux	Avenue Léo Lagrange	Voie verte – Tranche 2	150 000,00	X				R	150000,00	
Sud	Pôle Sud	Cugnaux	Chemin de Cassagnère	Section de trottoir	8 000,00				X	R	8000,00	
Sud	Pôle Sud	Tournefeuille	Chemin de la Peyrette – PUP Peyrette	Aménagement de l'accès à l'opération	150 000,00	X				R	150000,00	
Sud	Pôle Sud	Tournefeuille	Chemin de la Peyrette – PUP Domaine de Fages	Aménagement de l'accès à l'opération	300 000,00	X				R	300000,00	
Sud	Pôle Sud	Tournefeuille	Voie verte Jaures Ravel	Amélioration de la Voie Verte	95 000,00	X				R	95000,00	
Sud	Pôle Sud	Tournefeuille	Voie Verte Prat – Ramelet Moundi	Voie verte	70 000,00	X				R	70000,00	
Sud	Pôle Sud	Tournefeuille	Chemin du Grillou	Ecluse et Amélioration trottoir					X	R	0,00	
Sud	Pôle Sud	Tournefeuille	Liaison Auriol Mermoz	Aménagement d'un cheminement piétons	108 000,00	X				R	108000,00	
Sud	Pôle Sud	Tournefeuille	Chemin de Larramet	Continuité piétonne	30 000,00	X				R	30000,00	
Sud	Pôle Sud	Tournefeuille	Liaison Chartreuse Savoie	Aménagement d'un cheminement piétons	25 000,00	X				R	25000,00	
Sud	Pôle Sud	Villeneuve-Tolosane	Chemin du Blanquet	Délimitation stationnement cheminement piéton	8 000,00	X				R	8000,00	
Ouest	Pôle Ouest	Aussonne	Chemin de Peyrelong partie entre Vignaux et Laguassine	Création de trottoir et réfection de la couche de roulement	364 000,00				X	R	364000,00	
Ouest	Pôle Ouest	Aussonne	Chemin de Las Argilos	Création de places de stationnement	26 000,00				X	R	25091,82	

Pôle Territorial	Responsable opération	Commune	Libellé opération	Descriptif sommaire de mise en accessibilité	Montant global de l'opération (estimation)	Urbanisation mise en conformité des voies existantes	Place PMR Création/mise aux normes	Aménagement de quai bus	Travaux divers de mise en accessibilité (plateaux traversants, abaissés de trottoir...)	Travaux - Réalisés (R) - Reportés (RP) - Annulés(A) - En Cours (EC)	Montant des travaux (après exécution)	Commentaires
Ouest	Pôle Ouest	Beauzelle	Rue Marquette/Republique	Aménagement carrefour, mise en accessibilité du trottoir création de places stationnements,	150 000,00				X	R	150 000,00	
Ouest	Pôle Ouest	Beauzelle	Rue Latché	Création de passage Bateau	7 000,00				X	R	7 000,00	
Ouest	Pôle Ouest	Blagnac	Avenue de Purpan	Urbanisation complète : mise aux normes des trottoirs y compris revêtement chaussée et réorganisation des stationnements	564 000,00				X	R	564 000,00	
Ouest	Pôle Ouest	Blagnac	place Verdun	Urbanisation complète : mise aux normes des trottoirs et réorganisation des stationnements	668 000,00				X	R	668 000,00	
Ouest	Pôle Ouest	Blagnac	Rue Saint Exupere	Urbanisation complète : mise aux normes des trottoirs et réorganisation des stationnements	300 000,00				X	R	300 000,00	
Ouest	Pôle Ouest	Blagnac	Allée de la Piscine	Creation d'un mini giratoire et creation d'un parking	54 000,00				X	R	54 000,00	
Ouest	Pôle Ouest	Blagnac	Rue Jean Moulin	Urbanisation complète (chaussée et trottoir)	230 000,00				X	R	230 000,00	
Ouest	Pôle Ouest	Brax	PEM	Aménagement des abords de la Gare	888 000,00	X				R	888 000,00	
Ouest	Pôle Ouest	Brax	Arret Taillades	Création d'un quai bus	15 000,00			X		R	15 000,00	
Ouest	Pôle Ouest	Colomiers	Voie Latérale Nord	Création d'un piétonnier +traversées piétonnes	110 000,00	X				R	110 000,00	
Ouest	Pôle Ouest	Colomiers	Bld de Pibrac -SOPRA	Séparation piétons Cycles	75 000,00	X				R	75 000,00	
Ouest	Pôle Ouest	Colomiers	Allée des Alpilles	Création d'une place PMR	15 000,00		X			R	15 000,00	
Ouest	Pôle Ouest	Colomiers	Allée de la Fontaine	Création d'un trottoir avec passages piétons	160 000,00	X				R	160 000,00	
Ouest	Pôle Ouest	Colomiers	Avenue Jean Monnet et avenue de Latécoère	Aménagement d'une piste cyclable et de trottoir REV 9	2 000 000,00				X	R	1459430,00	
Ouest	Pôle Ouest	Colomiers	Rue des Sports	Réparation des trottoirs et réfection de la couche de roulement	300 000,00				X	R	294576,07	
Ouest	Pôle Ouest	Colomiers	Allée du l'Iseran	Mise aux normes des piétonniers	20 000,00				X	R	19597,93	
Ouest	Pôle Ouest	Colomiers	Rond-point de l'Humanité	Déplacement piéton/cycle	180 000,00				X	R	171607,11	
Ouest	Pôle Ouest	Colomiers	Allée de l'Esterel	Création de stationnement	40 000,00				X	R	38800,44	
Ouest	Pôle Ouest	Colomiers	Chemin d'en Sigal	Aménagement d'une piste cyclable et des trottoirs	382 000,00	X			X	R	382000,00	
Ouest	Pôle Ouest	Colomiers	Allée de la Drôme	Réfection des Trottoirs	83 200,00				X	R	83200,00	
Ouest	Pôle Ouest	Colomiers	Allée de Bordeblanque	Céation cheminement piéton	39 000,00				X	R	39000,00	
Ouest	Pôle Ouest	Colomiers	Allée du Lavandou	Réfection Trottoirs	43 000,00				X	R	43000,00	
Ouest	Pôle Ouest	Colomiers	Chemin de la Salvetat	Création Trottoirs	13 000,00				X	R	13000,00	
Ouest	Pôle Ouest	Colomiers	Allée du Lauragais	Réfection du trottoir	16 000,00				X	R	16000,00	
Ouest	Pôle Ouest	Cornebarrieu	Rue Gascogne	Réfection des trottoirs et création de places de stationnement	57 000,00				X	R	57000,00	
Ouest	Pôle Ouest	Cornebarrieu	Rue des Chênes	Réfection des trottoirs	6 500,00				X	R	6500,00	
Ouest	Pôle Ouest	Cornebarrieu	Route de Toulouse	Réfection du trottoir	80 000,00				X	R	72765,74	
Ouest	Pôle Ouest	Cornebarrieu	Route de Seilh	Réfection des trottoirs et des entrées	135 000,00				X	R	132880,44	
Ouest	Pôle Ouest	Cornebarrieu	Rue des Très Brihan	Réfection du trottoir	5 000,00				X	R	3657,60	
Ouest	Pôle Ouest	Cornebarrieu	Avenue de Versailles	Création d'un passage piéton	8 000,00				X	R	7381,80	
Ouest	Pôle Ouest	Cornebarrieu	Rue de Bel Soleih	Création d'un cheminement piéton	13 000,00				X	R	12598,65	
Ouest	Pôle Ouest	Cornebarrieu	Route de Pibrac	Création d'un cheminement piéton	90 000,00				X	R	82175,97	
Ouest	Pôle Ouest	Mondonville	Allée des Pins	Abaissement de bordures	15 000,00				X	R	15000,00	
Ouest	Pôle Ouest	Pibrac	Rue des Frères/Ancien Chemin de Brax	Reprise des trottoirs +passages piétons	62 000,00	X				R	62000,00	
Ouest	Pôle Ouest	Seilh	Rue Peters	Réfection du piétonnier	13 000,00				X	R	12842,04	
Ouest	Pôle Ouest	Seilh	Rond-point de l'Aussonnelle	Réfection du plateau ralentisseur	6 000,00				X	R	5814,12	
Ouest	Pôle Ouest	Seilh	Rue Cazergues	Réfection du piétonnier	5 000,00				X	R	4304,59	
Ouest	Pôle Ouest	Seilh	Route de Toulouse	Réfection du trottoir	10 000,00				X	R	9306,12	
Ouest	Pôle Ouest	Toulouse	Rue Georges Vedel	Aménagement d'une piste cyclable et des trottoirs	318 500,00	X		X	X	R	318500,00	
Ouest	Pôle Ouest	Toulouse	Avenue Saint Granier	Aménagement d'une piste cyclable et traversée piétonne	180 000,00	X			X	R	180000,00	
Ouest	Pôle Ouest	Toulouse	68 Route de Bayonne	Réfection Trottoir	18 300,00				X	R	18300,00	
Nord	Pôle Nord	Bruguieres	RUE BEL AIR	Création emplacement PMR + accessibilité trottoir	5 553,63		X			R	5 553,63	
Nord	Pôle Nord	Bruguieres	RUE DES MESANGES	Aménagement continuité et traversées piétonnes + réorganisation stationnement (place PMR)	78 000,00	X	X		X	R	77990,00	
Nord	Pôle Nord	Castelginest	RUE PASTEUR	Réfection totale de la rue	250 000,00	X			X	R	238000,00	
Nord	Pôle Nord	Castelginest	RUE ST PIERRE	Réfection totale parking enherbés, trottoirs et abaissements + éléments ralentisseurs	295 000,00	X			X	R	294700,00	
Nord	Pôle Nord	Castelginest	RUE DES COQUELICOTS	Reprise de voirie suite travaux pluvial	85 000,00	X			X	R	114500,00	
Nord	Pôle Nord	Castelginest	CARREFOUR BUFFEBIAU / H MARTIN	Mise en accessibilité	70 000,00	X			X	R	74300,00	
Nord	Pôle Nord	Castelginest	RUE DE L'AUBEPINE	Aménagement de sécurité	30 000,00	X			X	R	27000,00	
Nord	Pôle Nord	Fenouillet	RUE DU 8 MAI	Aménagement ponctuel	25 000,00	X			X	R	23800,00	
Nord	Pôle Nord	Fenouillet	RUE DE LA LAQUE	Mise aux normes passage piéton	25 000,00	X			X	R	21000,00	
Nord	Pôle Nord	Gratentour	RUE DU BARRY	Réfection chaussée et aménagements de sécurité	100 000,00	X			X	R	93200,00	
Nord	Pôle Nord	Gratentour	PARKING DU CIMETIERE + ACCES CENTRE VILLE	Création parking + accès centre ville	130 000,00	X	X		X	R	140350,00	
Nord	Pôle Nord	Launaguet	PLACE VINCENT AURIOL	Réfection placette + création places de stationnement	65 000,00		X		X	R	60000,00	
Nord	Pôle Nord	Launaguet	6, RUE DIDEROT	Marquage place PMR	500,00		X			R	500,00	Réalisé en régie
Nord	Pôle Nord	Launaguet	CHEMIN DE LA PALANQUE – STADE MUNICIPAL	Marquage place PMR	500,00		X			R	500,00	Réalisé en régie

Pôle Territorial	Responsable opération	Commune	Libellé opération	Descriptif sommaire de mise en accessibilité	Montant global de l'opération (estimation)	Urbanisation mise en conformité des voies existantes	Place PMR Création/mise aux normes	Aménagement de quai bus	Travaux divers de mise en accessibilité (plateaux traversants, abaissés de trottoir...)	Travaux - Réalisés (R) - Reportés (RP) - Annulés(A) - En Cours (EC)	Montant des travaux (après exécution)	Commentaires
Nord	Pôle Nord	Launaguet	CHEMIN BOUDOU – parking Ecole élémentaire les Sables	Abaissement bordures pour traversée piétonne	2 500,00				X	R	2 500,00	Réalisé en régie
Nord	Pôle Nord	Launaguet	COURS VOLTAIRE	Création place PMR et abaissement de bordures pour continuité piétonne	3 000,00		X		X	R	3 000,00	Réalisé en régie
Nord	Pôle Nord	Launaguet	42, BOULEVARD FLEURESPINE	Aménagement traversée piétonne	5 000,00				X	R	5 000,00	Réalisé en régie
Nord	Pôle Nord	Launaguet	CHEMIN BOUDOU / RUE LAZARE CARNOT	Mise en place passage piéton sécurisé	55 000,00				X	R	50000,00	
Nord	Pôle Nord	Launaguet	RTE DE BESSIERE – IMPASSE DU PONT	Mise en place passage piéton sécurisé	57 000,00				X	R	67000,00	
Nord	Pôle Nord	Launaguet	M59 – RTE DE FONBEAUZARD SECTION AYGUEVIVES / PALISSY	Aménagement voie verte	410 000,00	X			X	EC	410 000,00	
Nord	Pôle Nord	Launaguet	LIGNE 26	Aménagements de quai bus	44 000,00			X	X	R	41000,00	
Nord	Pôle Nord	Lespinasse	GIRATOIRE BELDOU	déplacement giratoire + abaissements bordures	90 000,00	X			X	R	75500,00	
Nord	Pôle Nord	L'Union	ROUTE DE LAVAUR	Complément continuité piétonne	90 000,00				X	EC	90 000,00	
Nord	Pôle Nord	L'Union	RUE DU SABLET	Mise en accessibilité trottoir côté impair + effacement télécom	158 000,00				X	R	158000,00	
Nord	Pôle Nord	L'Union	CARREFOUR MONT-LOUIS / PIC DU GER / BIDART	Aménagement plateau	130 000,00				X	R	132000,00	
Nord	Pôle Nord	L'Union	AVENUE DE TOULOUSE – CENTRE COMMERCIAL SAINT CAPRAIS	Mise en place passage piéton sécurisé	60 000,00				X	R	57000,00	
Nord	Pôle Nord	L'Union	RUE DU PIC DU MIDI	Ralentisseur dos d'âne + traversée piétonne + couche de roulement	22 000,00				X	R	22000,00	
Nord	Pôle Nord	L'Union	RUE DEU LAVANDOU	Aménagement arrêt de bus navette scolaire	5 000,00			X	X	R	5000,00	
Nord	Pôle Nord	L'Union	AVENUE DE BAYONNE SECTION MONT LOUIS / PORT VENDRES	Réfection contre-allée	222 000,00				X	R	222000,00	
Nord	Pôle Nord	L'Union	ROUTE DE BESSIERES SECTION ACACIAS / VIOLETTES	Mise aux normes aménagement cyclable et création trottoir	150 000,00				X	R	157000,00	
Nord	Pôle Nord	L'Union	RUE DE VENCE	Création emplacement PMR + accessibilité trottoir	5 261,39		X			R	5 261,39	
Nord	Pôle Nord	Saint-Alban	AVENUE DU 8 MAI 1945	Aménagement terminus bus	38 000,00			X	X	R	38000,00	
Nord	Pôle Nord	Saint-Jean	CHEMIN BELBEZE – PARVIS COLLEGE	Accompagnement d'urbanisation	12 000,00				X	R	12000,00	
Nord	Pôle Nord	Saint-Jean	ALLEES VICTOR HUGO	Réfection complète chaussée et trottoir	625 000,00	X	X		X	R	625000,00	
Nord	Pôle Nord	Saint-Jean	1, RUE DU MONT BLANC	Abaissement de bordures pour continuité piétonne	2 500,00				X	R	2 500,00	Réalisé en régie
Nord	Pôle Nord	Saint-Jean	1, RUE DU VALLON	Création passage piéton	5 000,00				X	R	5 000,00	Réalisé en régie
Nord	Pôle Nord	Saint-Jean	13, ALLEE ANNE FRANK	Abaissement de bordures pour continuité piétonne	2 500,00				X	R	2 500,00	Réalisé en régie
Nord	Pôle Nord	Saint-Jean	7, AVENUE DU BOIS – PARKING TENNIS/BOULODROME	Marquage place PMR	500,00		X			R	500,00	Réalisé en régie
Nord	Pôle Nord	Saint-Jean	CHEMIN DE MONTRABE – Parking Ecole Marcel Langer	Reprise de bordures pour améliorer l'accessibilité place PMR	3 000,00				X	R	3 000,00	Réalisé en régie
Nord	Pôle Nord	Saint-Jory	AMENAGEMENT LIGNE 59	Aménagement quais bus, terminus, reprise giratoires	165 000,00	X		X	X	R	165000,00	
Nord	Pôle Nord	Saint-Jory	RUE JACQUES BREL	Création places de stationnement parking collège	26 000,00				X	R	26000,00	
Nord	Pôle Nord	Saint-Jory	RUE FABAS	Aménagement de deux plateaux + continuité piétonne	72 000,00				X	R	72000,00	
Nord	Pôle Nord	Toulouse	IMPASSE BERNE	Aménagement du parking et des abords	150 000,00	X				R	150 000,00	
Nord	Pôle Nord	Toulouse	RUE JULES VERNE	Mise aux normes des trottoirs, organisation du stationnement, aménagements modérateurs de vitesse, végétalisation	1 150 000,00	X	X	X	X	R	1 150 000,00	
Nord	Pôle Nord	Toulouse	RUE DE FENOUILLET / RUE GLEYSSES	Réalisation d'un plateau traversant et pour 2023, enfouissement, et pour 2024-2025 réaménagement complet rues Gleyses, Sapins, Bouleaux	180 000,00	X			X	R	180 000,00	
Nord	Pôle Nord	Toulouse	RUE FILHOL SECTION 4 AV DES MINIMES	Piétonisation entre le n° 4 et avenue des minimes, création d'une aire piétonne	1 400,00	X				R	1 400,00	
Nord	Pôle Nord	Toulouse	RUE CAZENEUVE	Réfection totale + reprise pluvial	650 000,00	X	X	X	X	R	650 000,00	
Nord	Pôle Nord	Toulouse	CHEMIN LAUDIE	réfection de l'impasse	60 000,00	X			X	R	60 000,00	
Nord	Pôle Nord	Toulouse	CHEMIN DU SEMINAIRE	Accompagnement rénovation groupe scolaire	120 000,00	X	X		X	R	120 000,00	
Nord	Pôle Nord	Toulouse	ROUTE DE BLAGNAC	Sécurisation partie Nord	250 000,00	X			X	R	250 000,00	
Nord	Pôle Nord	Toulouse	CHEMIN LAPPAROU	Mise aux normes des trottoirs, réfection complète, création de places stationnement, plateau ralentisseur, végétalisation	400 000,00	X	X		X	R	400 000,00	
Nord	Pôle Nord	Toulouse	PARKING HEROLD	Réfection Parking + création place PMR	90 000,00	X	X		X	R	90 000,00	
Nord	Pôle Nord	Toulouse	AVENUE GAUSSEN	Voie verte	2 200 000,00	X			X	R	2 200 000,00	
Nord	Pôle Nord	Toulouse	RUE BONIN SECTION GIRATOIRE DEGON - EGALITE	Cheminement piétons et cycles	230 000,00	X		X	X	R	230 000,00	
Nord	Pôle Nord	Toulouse	RUE DES VIGNES – Fénelon / Grand Selve	Réfection complète	240 000,00				X	R	255000,00	
Nord	Pôle Nord	Toulouse	RUE AUSONE	Réfection complète	130 000,00				X	R	172000,00	
Nord	Pôle Nord	Toulouse	10, RUE OLYMPE DE GOUGES	Marquage place PMR	500,00		X		X	R	500,00	Réalisé en régie
Nord	Pôle Nord	Toulouse	CHEMIN NIBOUL – 2EME TRANCHE	Urbanisation du chemin (viabilité et chaussée)	350 000,00	X			X	EC	350 000,00	
Nord	Pôle Nord	Toulouse	CHEMIN BOUDOU – RUE FABIAN	Accompagnement d'urbanisation	130 000,00				X	R	177000,00	
Nord	Pôle Nord	Toulouse	RUE VAN DYCK	Aménagement plateau ralentisseur + couche de roulement	148 000,00				X	R	148000,00	

Pôle Territorial	Responsable opération	Commune	Libellé opération	Descriptif sommaire de mise en accessibilité	Montant global de l'opération (estimation)	Urbanisation mise en conformité des voies existantes	Place PMR Création/mise aux normes	Aménagement de quai bus	Travaux divers de mise en accessibilité (plateaux traversants, abaissé de trottoir...)	Travaux - Réalisés (R) - Reportés (RP) - Annulés(A) - En Cours (EC)	Montant des travaux (après exécution)	Commentaires
Nord	Pôle Nord	Toulouse	CHEMIN DES IZARDS	Aménagement terminus bus	50 000,00			X	X	R	50000,00	
Centre	I.T.E.	Toulouse	Rue du BACHAGA BOUALAM	Création d'une voie nouvelle apaisée reliant l'impasse du Bachaga Boualam à la rue du cher, aménagement de l'espace public (parvis école et stade de foot) en continuité du petit bois et création d'une forêt urbaine	4 500 000,00	X	X		X	R	3100000,00	
TOTAUX					60 686 448,96	86	30	22	186		122 800 953,19	

BILAN_EV_2022

	A	B	C	D	E	F	G
1	Pôle Territorial Dont vous dépendez	Responsable opération	Commune	Localisation de l'opération	Descriptif sommaire de mise en accessibilité	Montant global de l'opération	Commentaires (Si nécessaire)
2	Pôle OUEST	Mairie/Ville	Toulouse	Parc Fleurance (Saint Martin du Touch)	Aire de jeu + Sol amortissant	250000 €	
3	Pole Nord - Ouest	Mairie/DJEV	Toulouse	Base de loisirs des Ponts Jumeaux	Reprise des cheminements	100000 €	
4	Pole Nord - Ouest	Mairie/DJEV	Toulouse	Sente Alphand Meitner	Création d'une liaison piétonne	90000 €	
5	Pôle NORD	Mairie/DJEV	Toulouse	Sente borderouge (Imp. Borderouge à la Rue Antoine Pastier	reprise du cheminement	30000 €	
6	Pôle CENTRE	Mairie/DJEV	Toulouse	Les merlettes	Aire de jeu + Sol amortissant	57000 €	
7	Pôle CENTRE	Mairie/DJEV	Toulouse	Parvis de l'église Sainte Germaine	Misse en accessibilité du parvis de l'église (Cheminement, bancs accessibles)	75400 €	
8	Pôle CENTRE	Mairie/DJEV	Toulouse	Raymond VI	Aire de jeu + Sol amortissant	428000 €	
9	Pôle CENTRE	Mairie/DJEV	Toulouse	Jardin Japonais	reprise des allées	187800 €	
10	Pôle EST	TM	Toulouse	CimetièreSlonique	reprise de l'allée principal	156000 €	
11	Pôle EST	Mairie/DJEV	Toulouse	Sarabelle	Aire de jeu + Sol amortissant	45000 €	
12	Pôle EST	Mairie/DJEV	Toulouse	Polygone Bonheure	Création d'un jardin avec Allées en stabilisé et Aire de jeux sur sol souple	254000 €	
13	Pôle EST	Mairie/DJEV	Toulouse	Parc Grande plaine	Aire de jeu + Sol amortissant	462000 €	
14	Pôle EST	Mairie/DJEV	Toulouse	Parc Grande plaine	Cheminement enrobé végétal	120000 €	
15	Pôle EST	Mairie/DJEV	Toulouse	Saouzelong	Aire de jeu + Sol amortissant	26500 €	
16		Mairie/DJEV	Toulouse	Maraicher	Aire de jeu + Sol amortissant ADJ petit et grand accessible	24000 €	
17		Mairie/DJEV	Toulouse	Micoulaud	Aire de jeu + Sol amortissant	32000 €	
18		Mairie/DJEV	Toulouse	Chardonnet	Aire de jeu + Sol amortissant	55700 €	
19	Pôle Sud	Mairie/Ville	Cugnaux	Réalisation d'un cheminement piétons/cycles dans l'extension du parc du Manoir	Cheminement en grave émulsion calcaire à l'identique des autres cheminements du parc	20100 €	Travaux terminés
20	Pôle Sud	Mairie/Ville	Cugnaux	cheminements des cimetières Vimona et Notre Dame	Végétalisation des allées tout en préservant l'accessibilité PMR	15166 €	Travaux terminés
21	Pôle Sud	Mairie/Ville	Cugnaux	Création d'un piétonnier groupe scolaire Haigneré	Création d'un cheminement eco-végétal accessible PMR	4246 €	Travaux terminés
22	Pôle Est	Mairie/Ville	Saint-Orens de Gameville	Rue du Cammas - Avenue des Iles - rue des Bolets	Abaissement des bordures, création d'une traversée piétonne - enrobé - béton balayé	30 117 €	Grace à ces aménagements ponctuels la coulée verte sur tout son linéaire et désormais accessible.
23					TOTAUX	2463029 €	

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
	Pôle Territorial	Responsable opération	Commune	Libellé opération	Descriptif sommaire de mise en accessibilité	Montant global de l'opération (estimation)	Urbanisation mise en conformité des voies existantes	Place PMR Création/mise aux normes	Aménagement de quai bus	Travaux divers de mise en accessibilité (plateaux traversants, abaissé de trottoir...)	Travaux - Réalisés(R) - Reportés (RP) - Annulés(A) - En Cours (EC)	Montant des travaux (après exécution)	Commentaires
62													
65	OUEST	I.T.E.	Toulouse	PU BELLEFONTAINE :Aménagement ALLEES de BELLEFONTAINE PLACE COMMERCIALE PARVIS DU METRO	Réaménagement complet des Allées de Bellefontaine - Parvis du métro -Place commerciale	14500000		X	X	X			
66	OUEST	I.T.E.	Toulouse	PUP ST SIMON EISENHOWER - PHASE 3 - Aménagement des espaces publics du nouveau quartier St Simon - Eisenhower	Création du dernier tronçon manquant de la rue Robert Maffre	586 500,00	X			X	EC		Convention de PUP - financement 75% par VINCI IMMOBILIER - 25% TM)
67	CENTRE	I.T.E.	Toulouse	Continuités cyclables Saint Cyprien - Esquirol	Aménagement d'une piste bi directionnelle entre la place Esquirol et la place Saint cyprien, végétalisation de la rue de la république	3 000 000,00		X	X	X	EC		Travaux 2023 - places PMR restituées
68	CENTRE	I.T.E.	Toulouse	Piste cyclable quai de Tounis	Aménagement de la continuité cyclable quai de tounis	2 630 000,00			X	X	EC		Travaux 2023
69	CENTRE	I.T.E.	Toulouse	Piste cyclable rue du pont Saint Pierre	Aménagement d'une piste cyclable rue du pont Saint Pierre et reprise des trottoirs nord et végétalisation	620 000,00				X	EC		Travaux 2023
70	CENTRE	I.T.E.	Toulouse	Rue Valade	Aménagement d'un contre sens cyclable et d'un plateau piétonnier, végétalisation	1 000 000,00		X		X	EC		Travaux en 2023 - place PMR repositionnées
71	NORD	I.T.E.	Toulouse	Opération DORTIS	Réaménagement global du quartier - création de trottoirs - mise aux normes de trottoirs	3 200 000,00	X	X			EC		
72	CENTRE	Pôle Centre	Toulouse	Rue Henri Desbals	Création d'un passage piéton au n° 205	15000				X			
73	CENTRE	Pôle Centre	Toulouse	Rue Jules Amilhou	création d'un passage piéton au n°18	10000				X			
74	CENTRE	Pôle Centre	Toulouse	Rue de Grenade	Création passage piéton au niveau Foyer Toulousain	25000				X			
75	CENTRE	Pôle Centre	Toulouse	Rue Leo Lagrange	Mise en conformité passage piéton	10000				X			
76	CENTRE	Pôle Centre	Toulouse	Rue de la Tannerie	Création passage piéton	15000				X			
77	CENTRE	Pôle Centre	Toulouse	Rue Saint Luc	Reprise passage piéton angle Leo Lagrange	5000				X			
78	CENTRE	Pôle Centre	Toulouse	Boulevard Lascrosses	Création d'une place de stationnementPMR au 34	20000		X					
79	CENTRE	Pôle Centre	Toulouse	Rue Vincent Scotto	Création du place de stationnement PMR face au 10	10000		X					
80	CENTRE	Pôle Centre	Toulouse	Place Laganne	Aménagement de la place	250000	X						
81	CENTRE	Pôle Centre	Toulouse	Rue Pasteur	Aménagement rue Pasteur	200000	X						
82	CENTRE	Pôle Centre	Toulouse	Allée Serge Ravanel - Rond Point F Libres	Réaménagement complet	350000	X						
83	CENTRE	Pôle Centre	Toulouse	Place de l'Europe	Aménagement de la place	2000000	X						
84	CENTRE	Pôle Centre	Toulouse	Rue Arlette	Création d'une voie de liaison entre gde Bretagne et Roquemaurel	1600000	X						
85	CENTRE	Pôle Centre	Toulouse	Rue de la Dalbade	Elargissement du trottoir	30000				X			
86	CENTRE	Pôle Centre	Toulouse	Rue Fontaine Lestang	Reprise carrefour et mise en Zone 30	800000	X						
87	Est	Pôle Est	Toulouse	Rue Frédéric PETIT	Réfection ponctuelle trottoir	20 000,00	X						
88	Est	Pôle Est	Toulouse	Rue SAINT-LAURENT	Aménagement de sécurité	10 000,00				X			
89	Est	Pôle Est	Toulouse	Rue HOMERE	Modification trottoir	25 000,00	X						
90	Est	Pôle Est	Toulouse	Rue Jacques OFFENBACH / rue Treich	Aménagement complet de la voie	885 000,00	X			X			
91	Est	Pôle Est	Toulouse	Avenue Raymond Naves (angle Nonorgues)	Création écluse	65 000,00				X			
92	Est	Pôle Est	Toulouse	Rue des Marguerites (angle Fontanelles)	Création passage piéton	40 000,00				X			
93	Est	Pôle Est	Toulouse	Impasse Liliane Desgraves	Requalification de la voirie	400 000,00	X			X			
94	Est	Pôle Est	Toulouse	Rue Maxime Juret	Réfection trottoirs et chaussée	226 000,00	X			X			
95	Est	Pôle Est	Toulouse	Rue Mireille	Réfection complète de la voie	180 000,00	X			X			
96	Est	Pôle Est	Toulouse	Avenue des Tilleuls	Réfections ponctuelles trottoir et chaussée	130 000,00				X			
97	Est	Pôle Est	Toulouse	Rue Saint Gervais	Réfection complète	180 000,00	X			X			
98	Est	Pôle Est	Toulouse	Rue des Iris	Réfection complète	240 000,00				X			
99	Est	Pôle Est	Toulouse	Rue Lafaurie	Requalification de la voirie (participation fond concours 400000 €)	630 000,00	X			X			
100	Est	Pôle Est	Toulouse	Rue des Chardons	Réfection complète	160 000,00	X			X			
101	Est	Pôle Est	Toulouse	Carrefour Labège / Carnes	Création carrefour à feux	200 000,00	X			X			
102	Est	Pôle Est	Toulouse	Chemin de Firmis	Création cheminement piéton	130 000,00	X			X			
103	Est	Pôle Est	Toulouse	60 avenue Aristide Briand	Création place PMR	12 000,00		X					
104	Est	Pôle Est	Toulouse	Rue Lucien Mirouse	Requalification voirie	400 000,00	X			X			
105	Est	Pôle Est	Toulouse	Chemin de la Bourdette	Création zone de rencontre	600 000,00	X			X			
106	Est	Pôle Est	Toulouse	Rue de la Charbonnière	Réfection de la voirie	250 000,00				X			
107	Est	Pôle Est	Toulouse	Chemin des CLOTASSES	cheminement piéton sécurisées par des balises routières souples, aménagement expérimental	65 000,00				X	R		
108	Est	Pôle Est	Balma	Avenue de la PLAINE	Aménagement d'un parking	190 000,00	X						
109	Est	Pôle Est	Balma	Rue Tony GARNIER	Modification de la voie	215 000,00	X						

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
	Pôle Territorial	Responsable opération	Commune	Libellé opération	Descriptif sommaire de mise en accessibilité	Montant global de l'opération (estimation)	Urbanisation mise en conformité des voies existantes	Place PMR Création/mise aux normes	Aménagement de quai bus	Travaux divers de mise en accessibilité (plateaux traversants, abaissé de trottoir...)	Travaux - Réalisés (R) - Reportés (RP) - Annulés(A) - En Cours (EC)	Montant des travaux (après exécution)	Commentaires
62													
110	Est	Pôle Est	Balma	Avenue Georges CLEMENCEAU	Sécurisation cheminement piéton	500 000,00	X			X			
111	Est	Pôle Est	Beaupuy	Rue des ROSIERS	Réfection des trottoirs	90 000,00	X			X			
112	Est	Pôle Est	Mons	Rue du CHATEAU	Réfection des trottoirs	45 000,00							
113	Est	Pôle Est	Montrabé	Allée du TERLON	Aménagement complet de la voie	120 000,00	x						
114	Est	Pôle Est	Pin-Balma	Route de TOULOUSE	Création d'un cheminement piéton	160 000,00	x			X			
115	Est	Pôle Est	Quint-Fonsegrives	Avenue du Stade/rue Le Mail	Création passage piéton	15 000,00				X			
116	Est	Pôle Est	Quint-Fonsegrives	Rue des Constellations	Création passage piéton	15 000,00				X			
117	Est	Pôle Est	Quint-Fonsegrives	Liaison Castres / Mont Vallier	Création piétonnier	50 000,00	X			X			
118	Est	Pôle Est	SAINT-ORENS	Rue de Firmis	Réfection voirie	250 000,00				X			
119	Est	Pôle Est	SAINT-ORENS	8 rue des Aubépines	Réfection ponctuelle trottoir	9 000,00				X			
120	Est	Pôle Est	SAINT-ORENS	Avenue Augustin Labouilhe (section Mûriers/S.Lambert)	Création trottoir	50 000,00				X			
121	Est	Pôle Est	SAINT-ORENS	Rue des Myrtilles	Réfections ponctuelles voirie (n°6-8-28-30)	40 000,00				X			
122	Est	Pôle Est	SAINT-ORENS	Avenue Louis Couder (angle Florales)	Mise en conformité passage piéton	8 000,00				X			
123	Est	Pôle Est	SAINT-ORENS	Rue du Cammas	Abaissement bordures	8 000,00				X			
124	Nord	I.T.E.	L'Union	Requalification du Chemin de la Violette	Aménagement du Chemin de la Violette avec création d'une piste cyclable et d'un trottoir de chaque côté de la voie	2 450 000,00	X		X	X	EC	-	Démarrage des travaux prévisible Automne 2023 jusqu'à fin 2024
125	NORD	I.T.E.	Saint-Jean	Aménagement d'un carrefour giratoire et cheminements modes actifs entre la route d'Albi (M888) et le chemin de Montrabé (M70) à SAINT-JEAN	Création continuité piétons/cycles (REV) sur axes M888 et M70 + rampe PMR depuis trottoir M888 vers zone commerciale Place F. Mitterrand + Quais bus sur M70	1 310 000,00	X		X	X			
126	Est	I.T.E.	Toulouse	Aménagement de la liaison multimodale entre l'Avenue des Herbettes et la rue Jacqueline Auriol	Avenue des Herbettes/Jacqueline Auriol	2 500 000,00	X		X	X			Début des travaux : septembre 2023
127	Est	I.T.E.	Toulouse	Ramier Nord - MS7 Camille Soula	aménagement de l'entrée du futur parc urbain	7 333 000,00				X	EC		démarrage travaux septembre 2023
128	Nord	I.T.E.	Fenouillet	M820 - Aménagement anticipée de sécurité Giratoire Gratian	Création d'un modes doux, piétonniers et cheminements cyclables, entre la M820 et la rue gratian, rue roland garros	1 500 000,00			X	X	EC		
129	Nord	I.T.E.	Fenouillet	M820 - Aménagement anticipée de sécurité Giratoire Nord de Fenouillet	Création d'un modes doux, piétonniers et cheminements cyclables, entre la M820 et la rue des battants et rue des usines	1 500 000,00			X	X	RP		
130	Nord	I.T.E.	Toulouse	Accès base de Loisirs	Mise en accessibilité de l'accès au REV 2 Nord	35 987,05				X			Programme global de mise en accessibilité du REV 2 Nord
131	Nord	I.T.E.	Saint-Jean	M 59 -M112	Réalisation de deux voies Bus Vélo sur la M59 - Tronçon Giratoire de l'échangeur autoroutier/Giratoire de l'avenue des Pyrénées - Réalisation d'une voie verte, dans le prolongement de Caliceo-Parallèle à la M59 - Réalisation d'une voie verte de connection entre la M59 et le Giratoire de la route de Lavaur M112	1 651 124,00			X	X	EC		Etude de faisabilité
132	Est	I.T.E.	Toulouse	Avenue Yves Brunaud	Raccordement de la Zac Guillaumet en deux points- Mise en conformité des traversées piétonnes - Création d'un carrefour-Mise en place de traversées vélo-Mise en accessibilité des trottoirs au niveaux des connexions	420 000,00	X		X	X	EC		Réalisation en mars 2023
133	Est	I.T.E.	Toulouse	Chemin de Ribaute / Avenue de la Marcaissonne	Requalification du chemin de Ribaute et création d'un TAG avenue de la Marcaissonne	1 000 000,00				X	EC		
134	Ouest	I.T.E.	Blagnac	PUP des Cèdres	Reprise des trottoirs - Avenue de Cornebarrieu - Allées Flandres-Dunkerque 1940 - Avenue des Pins Reprise des trottoirs, à maintenir ou rendre accessibles. Création d'une portion de piste cycable sur l'avenue des Pins. Travaux en fonction de l'avancement des chantiers immobiliers privés et des travaux publics annexes.	2 500 000,00	X			X			
135	Ouest	I.T.E.	Colomiers	Route de Cornebarrieu	Aménagement d'un tourne à gauche pour sécuriser les mouvements tournants + intégration des modes piétons-cycles	200 000,00				X			
136	Ouest	I.T.E.	Colomiers	Place du Val d'aran	Aménagement de la traversée du boulevard du Général De Gaulle création de plateau traversant au droit de la futur traversée piétonne, création de rampes PMR, réaménagement du parking Béarn existant	2 592 737,42	X	X	X	X	EC		fin des travaux prévu

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
	Pôle Territorial	Responsable opération	Commune	Libellé opération	Descriptif sommaire de mise en accessibilité	Montant global de l'opération (estimation)	Urbanisation mise en conformité des voies existantes	Place PMR Création/mise aux normes	Aménagement de quai bus	Travaux divers de mise en accessibilité (plateaux traversants, abaissé de trottoir...)	Travaux - Réalisés (R) - Reportés (RP) - Annulés(A) - En Cours (EC)	Montant des travaux (après exécution)	Commentaires
62													
137	Ouest	I.T.E.	Colomiers	Avenue des pyrénées Est-Ouest	aménagement de l'avenue des pyrénées (secteur 2) l'allée des Pyrénées est reconfigurée de façon importante, en préservant au maximum les arbres existants. D'une part, sa largeur est réduite à 5,5 m. D'autre part, les trottoirs sont mis aux normes PMR, et une piste cyclable double sens est créée, ainsi que 3 passages piétons sur plateaux traversants	1 229 852,64	X	X		X			demarrage prévu SEPTEMBRE 2023
138	Sud	Pôle Sud	Toulouse	Chemin des Capelles	Mise au normes d'un quai bus	25 000,00			X				A Programmer
139	Sud	Pôle Sud	Toulouse	Rue Maxwell	Urbanisation d'accompagnement d'une nouvelle école	850 000,00	X			X			45047
140	Sud	Pôle Sud	Toulouse	Chemin de Ramelet Moundi	Aménagement d'un plateau avec la rue de la Sardane	70 000,00				X			45017
141	Sud	Pôle Sud	Toulouse	Rue Mazellier	Traversée piétonne	50 000,00				X			A programmer
142	Sud	Pôle Sud	Toulouse	Chemin Monlong	création d'un trottoir	40 000,00	X						A programmer
143	Sud	Pôle Sud	Toulouse	Chemin Tucaut	Aménagement d'un plateau au carrefour avec le chemin de Canto Laouzetto	40 000,00				X			45017
144	Sud	Pôle Sud	Toulouse	Chein de Canto Laouzetto	Urbanisation	400 000,00	X						45047
145	Sud	Pôle Sud	Cugnaux	Chemin du chioulet	Aménagements modes doux	300 000,00	X				EC		
146	Sud	Pôle Sud	Cugnaux	Avenue Léo Lagrange	Urbanisation	650 000,00	X						A programmer
147	Sud	Pôle Sud	Tournefeuille	Rue Panegand	Aménagement d'un plateau	90 000,00				X			A programmer
148	Sud	Pôle Sud	Tournefeuille	Avenue de Gascogne	Aménagement d'un plateau	100 000,00				X			A programmer
149	Sud	Pôle Sud	Tournefeuille	Chemin de Ramelet Moundi	Création de trottoirs	80 000,00	X						A programmer
150	Sud	Pôle Sud	Tournefeuille	Rue du Médoc	Urbanisation	1 750 000,00	X				EC		
151	Sud	Pôle Sud	Villeneuve-Tolosane	Boulevard des Pyrénées	Urbanisation	520 000,00	X						A programmer
152	Sud	Pôle Sud	Villeneuve-Tolosane	Rue Victor Hugo	Urbanisation	250 000,00	X						45017
153	Sud	Pôle Sud	Villeneuve-Tolosane	Chemin du Lac	Urbanisation	650 000,00	X						A programmer
154	Nord	Pôle Nord	Aucamville	RUE DE LA CHATAIGNERAIE	Réfection complète des trottoirs et de la chaussée	200 000,00				X			
155	Nord	Pôle Nord	Bruguières	RUE DES Tournesols + IMPASSE	Continuité piétonne	30 000,00	X						
156	Nord	Pôle Nord	Bruguières	RUE DU PETIT PARADIS	Aménagement de sécurité	110 000,00	X						
157	Nord	Pôle Nord	Bruguières	RUE DE LA BRIQUETERIE ET DU CANET	Création de trottoirs en accompagnement du groupe scolaire	310 000,00	X						
158	Nord	Pôle Nord	Bruguières	IMPASSE DE GRATENTOUR	Réfection voirie et bas coté désimperméabilisés	52 000,00	X						
159	Nord	Pôle Nord	Castelginest	RUE DE LA TEULARIE	Aménagement ponctuel	100 000,00	X			X			
160	Nord	Pôle Nord	Castelginest	RUE DE L'AUBEPINE	Traversée piétonne sur M14	A chiffrer	X			X			
161	Nord	Pôle Nord	Castelginest	ROUE DE FONBEAUZARD / CARREFOUR MERMOZ	Continuité cyclable + sécurisation du carrefour	350 000,00	X			X			
162	Nord	Pôle Nord	Castelginest	IMP DOUZILLOU	Aménagement sécurité + confortement berges	61 000,00	X			X			
163	Nord	Pôle Nord	Castelginest	RUE DE LA FENAISSON	Aménagement stationnement	49 000,00	X						
164	Nord	Pôle Nord	Castelginest	51 CH DE BUFFEBIAU	Aménagement traversée piétonne	A chiffrer	X			X			
165	Nord	Pôle Nord	Fenouillet	ALLEE DE GUYENNE	Mise en accessibilité trottoir	8 258,09				X			
166	Nord	Pôle Nord	Fenouillet	RUE DE LA LAQUE	Réaménagement complet	325 000,00	X			X			
167	Nord	Pôle Nord	Fenouillet	RUE JAURES	Réaménagement complet	950 000,00	X			X			
168	Nord	Pôle Nord	Fonbeauzard	CH RAUDELAUZETTE SECTIONCEDRES / SAULES	Aménagement complet	150 000,00	X			X			
169	Nord	Pôle Nord	Gagnac	RUE DU CHENE VERT	Aménagement plateau traversant devant le groupe scolaire	110 000,00	X			X			
170	Nord	Pôle Nord	Gratentour	RUE DU COUSTELA	Aménagement continuité piétonne et stationnement	148 000,00	X	X		X			
171	Nord	Pôle Nord	Launaguet	CHEMIN DE CAZALBARBIER 2ème tranche	Urbanisation du chemin (création trottoirs et recalibrage chaussée)	310 000,00	X			X			
172	Nord	Pôle Nord	Launaguet	IMPASS RENEE ASPE	Réfection complète des trottoirs et de la chaussée	250 000,00				X			
173	Nord	I.T.E.	Launaguet	CHEMIN DES IZARDS	Réaménagement complet (Réfection complète des trottoirs)	620 000,00	X			X			
174	Nord	Pôle Nord	Launaguet	M59 - RTE DE FONBEAUZARD SECTION AYGUEVIVES / PALISSY	Aménagement voie verte	410 000,00	X			X			
175	Nord	Pôle Nord	Launaguet	QUARTIER DES MIRABELLES	Entretien des piétons	-				X			
176	Nord	Pôle Nord	Lespinasse	CHEMIN BELDOU	Création trottoirs et abaissement traversées	284 000,00	X	X		X			
177	Nord	Pôle Nord	L'Union	ROUTE DE LAVAUR	Complément continuité piétonne	90 000,00				X			
178	Nord	Pôle Nord	L'Union	AVENUE DE GAVARNIE SECTION ARBIZON/BEAUSOLEIL	Réfection complète des trottoirs et de la chaussée	320 000,00				X			
179	Nord	Pôle Nord	L'Union	CAMINOT DINDOULETTO	Création voie nouvelle	260 000,00				X			
180	Nord	Pôle Nord	L'Union	COTE DE CORNAUDRIC	Aménagement traversées piétonnes + coussins berlinois	32 000,00				X			
181	Nord	Pôle Nord	L'Union	CHEMIN SAINT JEAN	Mise en accessibilité trottoir côté pair	-				X			

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
	Pôle Territorial	Responsable opération	Commune	Libellé opération	Descriptif sommaire de mise en accessibilité	Montant global de l'opération (estimation)	Urbanisation mise en conformité des voies existantes	Place PMR Création/mise aux normes	Aménagement de quai bus	Travaux divers de mise en accessibilité (plateaux traversants, abaissé de trottoir...)	Travaux - Réalisés(R) - Reportés (RP) - Annulés(A) - En Cours (EC)	Montant des travaux (après exécution)	Commentaires
62													
182	Nord	Pôle Nord	L'Union	AVENUE DE BAYONNE SECTION PORT VENDRES / TARBES	Réfection contre-allée	168 000,00				X			
183	Nord	Pôle Nord	L'Union	ROUTE DE BESSIERES SECTION VIOLETTES / CORNAUDRIC	Aménagement voie verte	450 000,00				X			
184	Nord	Pôle Nord	L'Union	AVENUE DE TOULOUSE	Mise en accessibilité traversée piétonne	19 314,62				X			
185	Nord	Pôle Nord	Saint-Alban	RUE DU REMPART – ARRET REMPART	Mise aux normes quai bus	-			X	X			
186	Nord	Pôle Nord	Saint-Alban	IMPASSE RENOIR	Réfection de l'impasse	43 000,00							
187	Nord	Pôle Nord	Saint-Jean	AVENUE LAPEYRIERE	Amélioration continuité piétonne	-				X			
188	Nord	Pôle Nord	Saint-Jean	CHEMIN LAPEYRIERE – TRANCHE 2	Urbanisation côté impair	430 000,00				X			
189	Nord	Pôle Nord	Saint-Jean	RUE DES ARBOUSIERS	accessibilité autour de l'école	-				X			
190	Nord	I.T.E.	Saint-Jean	CH DE MONTRABE - RTE D'ALBI	Création giratoire	240 000,00				X	RP		
191	Nord	I.T.E.	Saint-Jean	RTE D'ALBI - Section RD70 - Limite commune (vers Leclerc)	Piétonnier et vélos	300 000,00	X			X	RP		
192	Nord	I.T.E.	Saint-Jean	RTE D'ALBI - Section RD70 – mairie	Accessibilité piétonne et aménagements vélos	300 000,00				X	RP		
193	Nord	Pôle Nord	Saint-Jory	CHEMIN DE LA PLAINE SECTION LYS PUP	Urbanisation du chemin (création trottoirs et recalibrage chaussée)	500 000,00	X			X			
194	Nord	Pôle Nord	Saint-Jory	RM 820 – ENTREE DE VILLE	Sécurisation cheminement piéton accès Lycée Saint Geneviève	-				X			
195	Nord	Pôle Nord	Saint-Jory	RUE DE MONTSEGUR	Réfection des trottoirs	32 000,00				X			
196	Nord	Pôle Nord	Saint-Jory	RUE DU 19 MARS 1962 – ACCES SDIS	Création voie d'accès	200 000,00				X			
197	Nord	Pôle Nord	Saint-Jory	RUE JACQUES BREL	Aménagement terminus bus	50 000,00				X			
198	Nord	Pôle Nord	Saint-Jory	CHEMIN LADOUX SECTION RM20 / MEUNIER	Urbanisation du chemin	1 200 000,00	X			X			
199	Nord	Pôle Nord	Toulouse	CHEMIN DU PRAT LONG – CARREFOUR A FEUX	Aménagement de sécurité - feu SDIS	220 000,00	X			X			
200	Nord	Pôle Nord	Toulouse	RUE DU GNL BOURBAKI Section Caillou Gris - Eglise	Mise aux normes trottoirs et traversées	étude	X	X		X			
201	Nord	Pôle Nord	Toulouse	RUE BESSEMER	Réaménagement complet - mise en accessibilité	300 000,00	X	X		X			
202	Nord	Pôle Nord	Toulouse	RUE DOMREMY	Réaménagement complet - zone 20	100 000,00	X	X		X			
203	Nord	Pôle Nord	Toulouse	RUE DE LA SAINTE FAMILLE - section Minimes / Dunkerque	Réaménagement complet - zone 20	200 000,00	X	X		X			
204	Nord	Pôle Nord	Toulouse	RUE C CAZELLES	Réaménagement complet - trottoirs et chaussée	300 000,00	X	X		X			
205	Nord	Pôle Nord	Toulouse	ROUTE DE LAUNAGUET Section Curie - Rimbaud	Aménagement de sécurité	120 000,00	X			X			
206	Nord	Pôle Nord	Toulouse	RUE DU CAILLOU GRIS	Aménagement ponctuel de sécurité - création de 2 plateaux	170 000,00	X			X			
207	Nord	Pôle Nord	Toulouse	P et M CURIE - Abords école	Aménagement de sécurité piétons cycles	22 000,00	X						
208	Nord	Pôle Nord	Toulouse	RUE MARCEL CLOUET	Aménagement de sécurité	17 000,00				X			
209	Nord	Pôle Nord	Toulouse	CHEMIN DE FENOUILLET section Laurencin - Lorca	Couche de roulement + cheminement piéton	à chiffrer	X						
210	Nord	Pôle Nord	Toulouse	IMPASSE MARIE LAURENCIN	Création trottoir	20 000,00	X			X			
211	Nord	Pôle Nord	Toulouse	RUE IBOS	Aménagement de sécurité	22 000,00	X			X			
212	Nord	Pôle Nord	Toulouse	Liaison voie verte SENDLER - IZARDS	création d'une voie verte	à chiffrer	X			X			
213	Nord	Pôle Nord	Toulouse	Angle WOOLF LAUNAGUET	mise en sécurité traversée piétonne	70 000,00	X			X			
214	Nord	Pôle Nord	Toulouse	Voie verte liaison DEGAS WOOLF	voie de liaison piétons cycles	80 000,00	X			X			
215	Nord	Pôle Nord	Toulouse	RUE DES TROENES	plateau intersection GAYRAL	200 000,00	X			X			
216	Nord	Pôle Nord	Toulouse	Rond point PIERRE MOUNICQ	Réaménagement complet - Liaison cyclable	350 000,00	X			X			
217	Nord	Pôle Nord	Toulouse	RUE FENELON	Réfection complète des trottoirs et de la chaussée	250 000,00				X			
218	Nord	Pôle Nord	Toulouse	ALLEE DU GRAND SELVE PARTIE IMPASSE	Réfection complète des trottoirs et de la chaussée	150 000,00				X			
219	Nord	Pôle Nord	Toulouse	CHEMIN NIBOUL – 2EME TRANCHE	Urbanisation complète (chaussée + trottoir)	350 000,00	X			X			
220	Nord	Pôle Nord	Toulouse	CARREFOUR ATLANTA / OHNET	Réaménagement complet du carrefour avec mise aux normes des traversées piétonnes	630 000,00	X			X			
221	Nord	Pôle Nord	Toulouse	RUE ETCHEVERLEPO	Aménagement de sécurité + végétalisation	200 000,00				X			
222	Nord	Pôle Nord	Toulouse	CHEMIN LAPUJADE	Réfection complète des trottoirs et de la chaussée	1 700 000,00				X			
223	Nord	Pôle Nord	Toulouse	PARKING CIMETIERE CROIX DAURADE	Débutimisation végétalisation + stationnement PMR	200 000,00		X		X			
224	Nord	Pôle Nord	Toulouse	RUE PISAN	Aménagement plateau ralentisseur	50 000,00			X	X			
225	Ouest	Pôle Ouest	Aussonne	Lotissement Le Village	Réfection trottoir	50 000,00							
226	Ouest	Pôle Ouest	Aussonne	Allée Jules VEDRINES	Aménagement place stationnement PMR + Réfection trottoir	12 100,00		X		x			
227	Ouest	Pôle Ouest	Aussonne	Chemin de Peyrelong	Aménagement piéton	27 498,47	X						
228	Ouest	Pôle Ouest	Beauzelle	Avenue Garossos	Amélioration du piétonnier	10 000,00	X						
229	Ouest	Pôle Ouest	Beauzelle	Rue Latche	Création passage piéton	6 732,37	X						
230	Ouest	Pôle Ouest	Beauzelle	Rue des Violettes	Création passage piéton	10 000,00	X			x			

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
	Pôle Territorial	Responsable opération	Commune	Libellé opération	Descriptif sommaire de mise en accessibilité	Montant global de l'opération (estimation)	Urbanisation mise en conformité des voies existantes	Place PMR Création/mise aux normes	Aménagement de quai bus	Travaux divers de mise en accessibilité (plateaux traversants, abaissé de trottoir...)	Travaux - Réalisés (R) - Reportés (RP) - Annulés(A) - En Cours (EC)	Montant des travaux (après exécution)	Commentaires
62													
231	Ouest	Pôle Ouest	Blagnac	Plan du Port	Réfection trottoir	12 500,00	X						
232	Ouest	Pôle Ouest	Blagnac	Avenue George Brassens	Réfection trottoir	29 000,00	X						
233	Ouest	Pôle Ouest	Blagnac	Place de la Révolution	Réfection trottoir suite à des dégats racinaires	4 485,08	X						
234	Ouest	Pôle Ouest	Blagnac	Allée des Bartavelles	Réfection trottoir suite à des dégats racinaires	4 240,00	X						
235	Ouest	Pôle Ouest	Blagnac	Rue François Canteyre	Réfection trottoir suite à des dégats racinaires	5 900,00	X						
236	Ouest	Pôle Ouest	Blagnac	Plan du Port	Réfection trottoir + place de stationnement PMR	65 000,00	X	x					
237	Ouest	Pôle Ouest	Blagnac	Rue Franz Josef Strauss	Réfection trottoir + Passage piéton	25 800,00	X			x			
238	Ouest	Pôle Ouest	Blagnac	Rue Camille Corot	Création trottoir + passage piéton	9 200,00	X			x			
239	Ouest	Pôle Ouest	Blagnac	Chemin des Ramiers	Création trottoir + réfection suites aux dégats racinaires + passage piéton	26 147,52	X			x			
240	Ouest	Pôle Ouest	Blagnac	Place de Verdun	Aménagement piéton	27 780,33	X			x			
241	Ouest	Pôle Ouest	Blagnac	Rue Saint Exupere	Aménagement piéton	91 243,52	X			x			
242	Ouest	Pôle Ouest	Blagnac	Rue Jean Moulin	Aménagement piéton	124 706,57	X			x			
243	Ouest	Pôle Ouest	Colomiers	Chemin des Sevennes	Reprise des trottoirs	10 200,00	X						
244	Ouest	Pôle Ouest	Colomiers	Place des Marots	Réfection trottoir	8 300,00	X						
245	Ouest	Pôle Ouest	Colomiers	Allée du Doubs	Réfection trottoir	4 240,00	X						
246	Ouest	Pôle Ouest	Colomiers	Allée de Briere	Amélioration de l'accessibilité des places de stationnement PMR avec réfection du parvis et la création d'une zone de rencontre	1 200,00	X	x		x			
247	Ouest	Pôle Ouest	Colomiers	Chemin de Millassis	Création stationnement PMR	5 520,00		x		x			
248	Ouest	Pôle Ouest	Colomiers	Allée du Gers	Aménagement piéton	44 000,00	X						
249	Ouest	Pôle Ouest	Colomiers	Allée du Maçonnais	Mise en conformité du passage piéton	27 350,00	X			x			
250	Ouest	Pôle Ouest	Colomiers	Boulevard Salvador Allende	Sécurisation passage piéton	31 790,00	X		x				
251	Ouest	Pôle Ouest	Pibrac	Avenue François Verdier	Réalisation d'un passage Piéton	10 000,00	X			x			
252	Ouest	Pôle Ouest	Pibrac	Route de Cornebarrieu	Aménagement trottoir	209 695,35	X			x			
253	Ouest	Pôle Ouest	Seilh	Impasse Chatain	Refecton trottoir	24 000,00	X			x			
254	Ouest	Pôle Ouest	Seilh	Avenue Léon Bourrieau	Création passage piéton	19 500,00	X						
255					TOTAUX	85 697 903,03	113	21	15	140			

	A	B	C	D	E	F	G
1	Pôle Territorial Dont vous dépendez	Responsable opération	Commune	Localisation de l'opération	Descriptif sommaire de mise en accessibilité	Montant global de l'opération	Commentaires (Si nécessaire)
2	Pôle OUEST	Mairie/Ville	Toulouse	Aparc Ramassiers	Aire de jeu + sol amortissant	50000 €	
3	Pôle NORD	Mairie/Ville	Toulouse	Parc Sept denier	Création d'un parc (chinements, mobilier et Aire de jeu)	400000 €	
4	Pôle CENTRE	Mairie/Ville	Toulouse	Fontaine lestang	reprise des allées	250000 €	
5		Mairie/Ville	Toulouse	Jardin heizenhower	cheminement	500000 €	
6	Pôle CENTRE	Mairie/Ville	Toulouse	ADJ des Cèdres	Aire de jeu + sol amortissant	15300 €	
7	Pôle CENTRE	Mairie/Ville	Toulouse	Jardin du Barry	Aire de jeu + sol amortissant	400000 €	
8	Pôle CENTRE	Mairie/Ville	Toulouse	Jardin du Barry	reprise des allées en stabilisé et en enrobé clair, mise en accessibilité du mobilier	600000 €	
9	Pôle CENTRE	Mairie/Ville	Toulouse	Jardin du Barry	Mobilier	75000 €	
10	Pôle SUD	Mairie/Ville	Toulouse	Parc Gironis	reprise des allées, création d'une rampe PMR, mise en accessibilité du mobilier	293000 €	
11		Mairie/Ville	Toulouse	Port Garo	Aire de jeu + sol amortissant	93000 €	
12	Pôle Nord	Mairie/Ville	L'Union	Ouverture au public du Parc de la Cornaudric (projet 2022 reporté)	Aménagement de cheminements PMR, création d'une aire de jeux, aménagement de sanitaires publics, positionnement de mobilier urbain	400000 €	
13	Pôle Sud	Mairie/Ville	Cugnaux	Réalisation d'un cheminement piétons/cycles dans le bois de Rachety	Cheminement en 0/20 calcaire accessible tout en gardant le côté champêtre du bois.	23600 €	Travaux en cours
14	Pôle Sud	Mairie/Ville	Cugnaux	Réalisation d'un cheminement piétons/cycles dans le parc du château de Maurens	Cheminement en 0/20 calcaire accessible tout en gardant le côté champêtre du parc	96000 €	Projet
15	Pôle Sud	Mairie/Ville	Cugnaux	Realisation d'une passerelle PMR dans le parc de la Françoy	Remplacement d'une passerelle non PMR par une accessible	9500 €	Travaux réalisés 2023
16	Pôle Est	Mairie/Ville	Saint-Orens de Gameville	Rue du Cammas - Avenue des Iles - rue des Bolets	Abaissement de bordures enrobé	27 304 €	Grace à ces aménagements ponctuels la coulée verte sur tout son linéaire et désormais accessible.
17					TOTAUX	3232704 €	

Objet : **Groupe de Travail « Accessibilité Voirie – Espaces Publics »**

Date : **Jeudi 3 février 2022**

Lieu : **visioconférence**

Rédacteur : Alexandre Faure

Relecture : David Pignaud et Laurent Lascroux

alexandre.faure@toulouse-metropole.fr

Ordre du jour :

1. Fleurs sur mon mur

2. Parvis métro Europolia station Raynal, Bonnefoy, Matabiau et boulevard de Suisse

3. Bordure anti-stationnement

Pièces Jointes :

Présentation fleur sur mon mur

Présentation Station de métro Europolia, et présentation station de métro boulevard de Suisse

Intervenants :

Toulouse Métropole

Infrastructure, Travaux, Energies..... David Pignaud
 Chef de service.....Laurent Lascroux
 SEMO..... Nathalie Calvo
 Pôle territorial Nord – Directeur..... Michel Rabinovitch
 Direction projet Toulouse Aerospace Express
 Adjointe au Directeur de projet TAE..... Céline Cohen
Conseiller Municipal Délégué
 Espaces Verts – Biodiversité – Jardins Partagés
 Conseiller Métropolitain..... Clément Riquet

Intervenant extérieur

Europolia
 Directeur des études et du développement.....Cédric Chenot

Présents :

Toulouse Métropole

Infrastructure, Travaux, Energies..... Alexandre Faure
 Pole Territorial centre - Chef de serviceAlexia Ballion-Puccini
Cyrille Causse
 Pole Territorial NordFrédéric Castells
Roman Degousee

Tisseo COLLECTIVITES

Chargé de mission accessibilité.....Marie-Régine Barrau

Associations :

ANPIHM..... Eric Nourisson
 APF France Handicap 31..... Claire Richard
 Sophie Frilley-Michel
 HANDI-SOCIAL Odile Maurin
 GIHP..... Catherine Cousergue
 Marie-Josée Cabal
 CIVAL LESTRADE (instructrice)
 2Pieds 2 roues Lysa Mathieu
 UNADEV François Poret
 Florianne Peries
 Manuel Arias
 AFM Téléthon Jean-Louis Durbas
 Chiens guide d'aveugles Marie Crespel
 AVH Bernard Solvet
 TRISOMIE 21 HAUTE GARONNE..... Renée Michel.....
 Brigitte Bouland
 Amine Goumidi
 Pierre BARADAT
 Marc Seguéla





David Pignaud remercie la participation toujours nombreuse des associations représentantes des personnes à mobilité réduite, des séniors, des piétons, des cyclistes et des services des Pôles territoriaux Centre et Nord de la Métropole.

Brigitte Bouland informe que le prochain groupe de travail métropolitain prévu le 3 mars 2022 a été programmé lors des prochaines vacances scolaires.

David Pignaud précisera à l'ensemble des associations si le groupe de travail du mois de mars est maintenu.

POINT 1 – Fleurs sur mon mur

Michel Rabinovitch précise l'objectif de cette opération, ainsi que les conditions d'acceptabilité des demandes. Monsieur Riquet, élu métropolitain, répondra, si besoin, aux problématiques rencontrées.

Objectif de l'opération (présentée il y a quelques années) : Encourager les fleurs sur mon mur et la végétalisation des rues – objectif PCAET (plan climat-air-énergie territorial)

Sur cette opération, les instructions sont effectuées par les pôles territoriaux. Ce sont des fosses de plantation le long des murs d'une largeur maximum de 40 centimètres, mais celles-ci peuvent être également bien moins larges. Pour toute demande d'autorisation, il est vérifié qu'aucun réseau souterrain ne gêne à l'ensemble des réalisations. L'accessibilité des trottoirs concernés est également examinée pour s'assurer de maintenir la largeur minimale des 1.40 mètres.

Pour réaliser une fosse de 40 cm, il faut qu'au minimum la largeur du trottoir soit de 1.80 mètre (cf. plan de coupe présenté). Avant toutes demandes d'études, il est rappelé qu'un flyer précisant la réglementation avant mise en œuvre est disponible.

Trois cas pratiques sont présentés ici où des avis défavorables émis ne conviennent pas aux administrés et relancent les services. Il s'agit d'un cas en zone 30, d'un cas en zone de rencontre, puis d'un cas en aire piétonne.

1^{er} cas d'école : Rue de Dunkerque

Caractéristiques :

- Zone 30
- 1 trottoir accessible et 1 non accessible
- La demande de création de fosse se situe dans le prolongement des marches et dans le prolongement du candélabre



Opération « Des fleurs sur mon mur »
Groupe de travail
Accessibilité - Voirie - Espaces Publics
3 Février 2022 - Pôle territorial Nord / MR

toulouse
métropole

Plusieurs demandes de création de fosse ont été refusées le long du mur et les demandeurs ne comprennent pas le refus ; le trottoir étant, à ce jour, non accessible. Les demandeurs considèrent que cet aménagement ne vient pas davantage entraver le cheminement des piétons ou des personnes à mobilité réduite ; le trottoir étant déjà non accessible. A ce stade, l'avis de l'ensemble des associations serait bienvenu.



2^{ème} cas d'école : Rue Pagès et rue d'Eylau

Caractéristiques :

- Zone de rencontre
- Trottoir non accessible
- La demande de création de fosse se situe aux pieds des façades



Opération « Des fleurs sur mon mur »
Groupe de travail
Accessibilité - Voirie - Espaces Publics
3 Février 2022 - Pôle territorial Nord / MR

toulouse
métropole

Ici, en zone de rencontre, il est constaté que les deux trottoirs ne sont pas accessibles. Un aménagement a été réalisé il y a quelques années. La circulation reste très modérée afin que les piétons puissent cheminer sur la chaussée avec la possibilité de se reporter ponctuellement sur les trottoirs. Contrairement au premier cas présenté, il y a deux trottoirs non-accessibles. Ainsi, les riverains ne comprennent pas que leurs demandes soient refusées alors qu'il n'y a pas d'accessibilité trottoir.

3^{ème} cas d'école : Rue Fihol

Caractéristiques :

- Aire piétonne
- Trottoir non accessible
- La demande de création de fosse se situe aux pieds des façades



Opération « Des fleurs sur mon mur »
Groupe de travail
Accessibilité - Voirie - Espaces Publics
3 Février 2022 - Pôle territorial Nord / MR

toulouse
métropole

Ici, il s'agit d'une voie qui va être transformée prochainement en aire piétonne. Une partie de la voie va être neutralisée uniquement pour les piétons et cycles. Une autre partie restera en impasse. Les piétons sont uniquement sur la chaussée et la demande de création de fosse se situe comme à chaque fois aux pieds des façades.

La première option serait de dire que le groupe de travail pourrait se prononcer pour une dérogation générale à ces cas-là. La seconde option serait de faire comme pour les stationnements de place PMR ne répondant pas aux normes et présenter au groupe de travail. Enfin, la troisième option serait de se prononcer en disant la position est claire, une dérogation n'est pas recevable pour ces situations-là. Ces trottoirs même s'ils sont hors normes peuvent servir de refuge, c'est un argument de réponse porté auprès des administrés.

David Pignaud précise que sur la zone piétonne, la totalité de l'espace est logiquement accessible. Dans cet exemple, le petit trottoir n'est pas considéré comme un cheminement principal. Pour la zone 20 réglementairement, la priorité est donnée au plus vulnérable par ordre, le piéton, le cycle et le véhicule à 4 roues. Le trottoir peut permettre de se mettre en sécurité pour une personne valide mais pour une personne PMR en fauteuil, elle ne peut se reporter nulle part hormis entre les stationnements si cela reste possible.

François Poret formule une remarque de bon sens pour bien comprendre ce qui est proposé, sur les photos, de la zone 30 et de la zone 20. Dans les 2 cas, il semble qu'il y ait des trottoirs très étroits qui sont plutôt utilisés par des personnes valides et qui peuvent constituer un refuge. Du moment où se trouve un stationnement de véhicule à côté d'un aménagement de « fleurs sur mon mur », cela peut constituer une gêne pour les portières véhicules sur ces trottoirs. Il serait bien de préciser que lorsqu'il y



a un stationnement voiture, il n'est pas alors possible de positionner de plantation.

Bernard Solvet souligne qu'une personne aveugle, par définition, ne verra pas où se trouve un emplacement de parking sur lequel il pourra se stationner, en attendant que la voiture passe. Il est important de le considérer.

David Pignaud fait un rappel de l'application de la réglementation des zones de rencontre et zones piétonnes pour les personnes aveugles ou malvoyantes et de la problématique rencontrée pour appréhender ces espaces correctement et tactilement. Normalement, le piéton est prioritaire tant qu'il ne s'arrête pas sur la chaussée. Par rapport au principe de refuge, une problématique pour les personnes en fauteuils ou mal-marchantes sur des rues anciennes va se poser pour l'accès à des sas de sécurité.

Marc Séguela répond qu'il ne peut pas y avoir de dérogation générale. Certes, les trottoirs ne sont pas accessibles, ils servent néanmoins de refuges, surtout pour les valides. Mais ils ne peuvent pas servir de refuges pour les personnes en fauteuil par exemple. Il faudrait regarder ce type d'aménagement au cas par cas comme l'a proposé Michel Rabinovitch et le soumettre au groupe de travail. En regardant où l'on peut faire ces petites fosses et les limiter à 20 centimètres le long des façades par exemple de part et d'autre des marches qui sont déjà présentes sur le trottoir. Peu importe la zone, par pragmatisme et bon sens, il pourrait y avoir quelques fosses très limitées sur des endroits précis, et qui ne remettraient pas en cause la fonction de refuge.

David Pignaud précise que vis-à-vis des marches, celles-ci ne bougeront pas puisqu'elles servent à l'accès de bâtiments généralement anciens. C'est la mutation de l'habitation qui pourra permettre de retrouver l'espace accessible sur le domaine public.

Claire Richard souligne que les personnes âgées préfèrent marcher sur un trottoir.

Jean-Louis Durbas confirme qu'il s'agit d'appréhender le cas par cas que pour répondre à la problématique. Pour sa part, il marche avec un déambulateur et sa difficulté est de monter et descendre les trottoirs. Mais dans les cas où les trottoirs sont très étroits, il est en grande difficulté. Il met une alerte pour les mal marchants qui pourraient être encore plus en difficultés que lui. Cependant, il y a des endroits où il sera très difficile de trouver une solution. Sur la ville de Bordeaux, ce genre d'équipement existe déjà, mais le trou au sol est beaucoup plus restreint, environ 20 cm de diamètre. Quand il entend la dimension proposée, c'est bien plus large et émet un point d'interrogation. Sur les cas présentés aujourd'hui, il lui paraît difficile de donner un avis favorable.

David Pignaud préconise que pour le cas pratique des marches ou des problématiques évoquées ce jour, il conviendrait qu'une règle soit définie pour les demandes de dérogation.

Michel Rabinovitch confirme qu'il est essentiel d'affiner la doctrine en la matière voire d'ouvrir des possibilités de dérogation. Il y a une largeur maximum qui peut dans certains cas-là être limitée au lieu de 40 cm maximum. Je retiens ce que disait Jean-Louis Durbas par rapport à Bordeaux peut être aussi limité la longueur. Une dérogation, oui, au cas par cas, tout en l'encadrant pour en éviter la multiplication.

Sophie Frilley-Michel, mal marchante, dit être ennuyée considérablement par tout ce qui encombre les trottoirs en général. Il y a des trottoirs qui sont inaccessibles, est-ce que ça veut dire pour autant qu'ils ne servent à rien ? Non. Tout trottoir a son utilité. Le cas par cas doit être considéré.

Marie Crespel émet une grande vigilance sur l'entretien des plantations. Certaines peuvent provoquer des obstacles en hauteur, avec des branches qui dépassent au niveau du visage et pour une personne déficiente visuelle, ce n'est pas agréable.

Marc Séguela propose de faire l'exercice jusqu'au bout en fonction des demandes de végétalisation et ainsi, la situer sur un plan afin de voir les conséquences. Cela peut permettre de voir si la fonction de refuge sur un trottoir peut être perturbée ou empêchée.

Michel Rabinovitch retient qu'il faut travailler au cas par cas. La possibilité de dérogation pourrait faire l'objet d'une présentation en groupe de travail.



Brigitte Bouland indique qu'après vérification, il est bien précisé sur le flyer de fleurs sur mon mur que les demandes sont sous réserve des faisabilités et également, dans certains lieux, à l'avis des Bâtiments de France. Il est également précisé qu'un cheminement piéton et PMR doit être respecté.

Clément Riquet remercie l'ensemble des participants pour cet échange. En tant qu'un des promoteurs de « fleur sur mon mur », il souhaite trouver des solutions et non pas pénaliser l'un ou l'autre par l'action de végétalisation. Par ailleurs, il reste à l'écoute de remarques concernant la gêne des branches, si jamais, ne pas hésitez à lui faire remonter les problématiques, car il est en lien avec les usagers de l'opération. Tous les usagers de « fleur sur mon mur » doivent aussi être en connaissance des contraintes motivant le refus d'une demande.

Odile Maurin est plus que favorable, sur le principe, à la végétalisation. En revanche, elle voudrait attirer l'attention du groupe de travail sur le fait que la ville de Paris qui avait initié ce type de système de végétalisation par les habitants, est en train de revenir en arrière parce que ça a été très mal suivi et accompagné.

David Pignaud propose pour conclure le premier sujet de fleurs sur mon mur de travailler avec la même méthode que pour les places PMR, avec une présentation et discussion en amont entre les services de Toulouse Métropole concernés et par la suite faire une présentation en groupe de travail, si besoin d'une validation.

POINT 2 – Futures stations de métro Boulevard de Suisse, Marengo, Bonnefoy et Raynal

Présenté par Nathalie CALVO, Céline Cohen, Station boulevard de Suisse

Céline Cohen présente la station boulevard de Suisse qui est étudiée par Toulouse Métropole et ensuite les stations de Marengo, Bonnefoy, et chemin Raynal réalisés par EUROPOLIA.

Nathalie Calvo La station, boulevard de Suisse, est une des stations de la ligne 3 qui est étudiée en interne par Toulouse Métropole. Elle se situe entre les 7 Deniers et Fondeyre. Plus précisément, cette station va se trouver au niveau de la Maison de la peinture et entre le boulevard de Suisse et le chemin du Sang de Serp. Ce secteur va être en pleine mutation. Il y a un gros potentiel d'urbanisation juste pour re-situé un petit peu le contexte avec un tissu pavillonnaire qui évolue. L'idée est d'implanter cette station de façon à accompagner la future urbanisation du quartier.

À ce jour, c'est un quartier qui est mal desservi par les transports en commun. L'objectif, est de permettre de requalifier l'espace public en lien avec toute la mutation du quartier et notamment au niveau du quartier Ponts-Jumeaux et Saint-Eloi. Le but, c'est vraiment d'avoir une station de proximité qui va alimenter les quartiers au niveau local notamment ainsi que la zone économique. On est sur une station souterraine, avec des émergences de type escaliers mécaniques et classiques, il y aura également deux ascenseurs mutualisés ainsi qu'une sortie de secours non accessible au public sauf en cas d'urgence. Concernant l'aménagement, un parvis viendra structurer le site avec des alignements d'arbres de hautes tiges afin d'amener un maximum de nature sur le domaine public. Il y aura un espace arboré. Aux pieds des arbres, des arbustes assez bas viendront amener encore une fois de la verdure et lutter contre les îlots de chaleur. Une future voie verte permettra la connexion entre la station de métro et le canal si le futur projet est validé. Egalement, une partie de 10 mètres de large pourra être empruntée temporairement par les véhicules de Tisséo. Au niveau des revêtements, des matériaux classiques seront employés et, au centre, un stabilisé renforcé. Egalement, des matériaux un peu plus innovants seront utilisés, plutôt des bétons drainants, car il s'agira de lutter contre les îlots de chaleur et de trouver de nouvelles techniques de façon à ce que l'eau s'infiltré dans le sol de manière naturelle. Il est aussi prévu un dépose-minute sur le chemin du Sang de Serp et une place de stationnement PMR, les pentes transversales et longitudinales seront d'environ 1 % maximum. Sur le parvis, il y aura environs 50 racks vélos ainsi qu'un local pouvant contenir jusqu'à 50 cycles. Concernant le mobilier urbain, l'idée sera de faire avec le cahier de prescription de Toulouse qui préconise des modèles.

Odile Maurin considère que mélanger les flux piétons cycles en ville est très accidentogène, c'est un endroit qui va générer beaucoup de flux de population.



David Pignaud ajoute qu'une voie verte est une zone apaisée entre les piétons et les cycles et les deux doivent vivre en bonne cohabitation.

Nathalie Calvo complète qu'au sujet de la voie verte, celle-ci a été calquée sur le premier projet urbain où celle-ci avait été identifiée. Il s'agit toutefois d'une phase d'esquisse qui peut encore évoluer.

Odile Maurin considère qu'il y a une nécessité de séparer les flux. Il peut y avoir des contraintes spécifiques sur des endroits précis à discuter, mais là en tout cas, il n'y a aucune raison d'avoir une voie verte.

Manuel Arias informe qu'il serait bien que les nouveaux mats d'éclairage public soient munis de QRcode de façon à obtenir des informations d'ordre général pour les aveugles et les malvoyants.

Eric Nourisson demande des précisions sur les aménagements vélos.

Céline Cohen répond qu'il s'agit d'aménagements pour les vélos des particuliers. En effet, c'est pour venir stationner un vélo soit sur un arceau, soit dans un garage à vélos sécurisé.

Amine Goumidi demande s'il n'y a pas un autre moyen d'éclairage public autre que la LED, car cela peut avoir un impact sur les contrastes visuel.

Nathalie Calvo indique qu'à ce jour, la LED pour l'éclairage public est utilisée, mais les lux peuvent être adaptés au besoin et pour sécuriser les passages.

Brigitte Bouland demande si le REV (réseau express vélo) va passer à proximité.

François Poret demande s'il serait possible d'avoir une présentation de l'accès de la nouvelle voie verte qui ira directement au canal. Notamment les pentes et cheminements piétons et cycliste qui seront mis en place, le bord du canal étant plus haut que celui des terrains au niveau station métro. La circulation sur le bord du canal est du type voie verte. Compte tenu du flux important de piétons qui sera généré par la station de métro, il serait néanmoins utile de différencier les cheminements piétons et cyclistes pour accéder au canal.

Nathalie Calvo répond que Le REV (réseau express vélo) est un autre projet. A ce jour, il n'a pas été identifié à proximité.

Odile Maurin ajoute que la dépose-minute doit être bien distincte de la place de stationnement PMR et doit respecter la longueur de la charte accessibilité, car bien souvent EUROPOLIA et OPPIDEA ont la très mauvaise habitude de ne pas toujours respecter la charte. Des personnes feront des relevés pour veiller au respect de la charte accessibilité, et il en va de même pour les potelets qui doivent respecter une certaine hauteur et avoir un contraste visuel sur les cheminements piétons et les traversées piétonnes. Des contentieux seront engagés si cela n'est pas conforme. Les poteaux d'éclairage devront également être contrastés.

Nathalie Calvo répond que la place de stationnement PMR sur le plan fait plus de 7 mètres de mémoire.

Présenté par Cédric Chenot - Station Raynal, Bonnefoy, Marengo.

Cédric Chenot travaille pour EUROPOLIA qui est en charge du projet de réaménagement du quartier de la gare Matabiau. EUROPOLIA a été choisi pour le réaménagement de l'espace public sur les 3 stations de métro dont la station Raynal, Jean Boriers, et Marengo. Ce travail consiste à transformer les abords de la gare Matabiau avec l'arrivée de la troisième ligne de métro et aussi de développer le logement et des locaux d'activité et équipements publics. L'opération mobilise un certain nombre de partenaires dont Tisséo, maître d'ouvrage du métro et aussi la SNCF qui intervient pour la gare ferroviaire, la Région et le Département pour la gare routière Pierre Semard. Pour la ville et la métropole, EUROPOLIA réalise les aménagements urbains. La transformation du quartier va amener de nouveaux habitants avec 450 000 m² de nouveaux bâtiments qui vont être construits relativement équilibrés entre de l'habitat et de l'économie ainsi que des bâtiments publics comme une école, un gymnase, des espaces verts, et un



centre social.

La station Raynal se situe non loin du Canal du Midi et de l'avenue François Collignon. A ce jour, ce quartier n'accueille pas de logement. Ce sont des ateliers municipaux et voies ferrées qui vont être totalement transformés. Il va y avoir la création d'une nouvelle centralité de quartier qui va permettre d'installer quelques commerces de proximité en lien avec cette nouvelle station de métro. Il y aura également le REV (réseau express vélo). Ce sera une place relativement large, avec des émergences voyageurs, escaliers, escalators et ascenseurs au plus près de la station de métro. Il y aura également de la végétalisation avec un double alignement d'arbres. Le but est aussi de réduire l'usage de la voiture dans ce secteur avec une piste cyclable unidirectionnelle de chaque côté de l'avenue François Collignon. Des trottoirs larges entre 3 et 4 mètres borderont l'avenue. Au niveau du stationnement, les emplacements PMR et livraisons ont été identifiés pour les commerces de proximité. En ce qui concerne les matériaux, une réflexion est menée sur l'usage de pierre naturelle pour les façades des bâtiments et du granit du Sidobre, avec des joints très fins, afin d'optimiser la qualité de déplacement. Au niveau de la place, un stabilisé renforcé serait privilégié afin de limiter les points de chaleur. Au niveau des grilles d'extraction, celles-ci seront arasées au niveau du sol de l'espace public. Une attention particulière a été portée sur les grilles afin qu'elles ne soient pas sur les principaux cheminements. Les pentes seront d'environ 2 et 2,5% sur l'ensemble de la place.

La station Bonnefoy est située sur un axe structurant à l'échelle du quartier, elle se situe sur la place Jean Boriès. A ce jour, celle-ci accueille du stationnement et un marché de plein vent.

Afin d'avoir une place plus large, Tisseo s'est porté acquéreur de certaines maisons et celles-ci seront détruites. La topographie du secteur fait que les pentes seront relativement importantes à certains endroits. Le parvis de métro est dans la continuité du trottoir de l'avenue du Faubourg Bonnefoy. Les aménagements de type escalators, escaliers, ascenseurs seront regroupés afin qu'ils soient accessibles rapidement avec des pentes relativement modérées à 2 % en devers. Cette place sera largement végétalisée pour garantir un confort. Le long de la rue Jean Aicard, la pente est de 4 % et malheureusement, il sera impossible de la reprendre. Le cheminement accessible pour se rendre vers le sud de la place passe au centre de l'espace où la pente pourra être lissée à 3 %. Un espace planté continue sera réalisé avec un banc linéaire. Le mobilier sera classique, mais il n'est pas encore positionné sur le plan.

La station Marengo vient s'insérer dans un pôle d'échange multimodal qui comprend une ligne de métro que l'on appelle Marengo SNCF et qui va comprendre demain une station vélos qui pourra atteindre 1000 places, et une halle de transports (bus, taxis). Cet aménagement vient s'implanter au pied de la médiathèque, de l'autre côté des voies ferrées. Le pôle d'échange sera construit là où se trouvent actuellement les bâtiments de la SNCF. Le parvis va intégrer des fonctions complémentaires ou seront positionnés un bon nombre de quais bus, station de taxi, et mobibus. Des aménagements avec des escaliers fixes, escalators, ascenseurs aux deux extrémités du parvis ont été projetés afin de proposer 2 accès au métro.

Ce parvis sera traversé par un REV (réseau express vélo), en l'occurrence une piste cyclable bidirectionnelle qui descendra de l'avenue Georges Pompidou pour rejoindre les allées Jean Jaurès. Pour sécuriser au maximum les usagers, nous avons proposé que le REV (réseau express vélo) soit positionné entre deux talus végétalisés. Les piétons ne pourront pas traverser les talus, qui représenteront un obstacle. Deux traversées piétonnes aux extrémités du parvis de métro seront implantées afin de limiter les conflits d'usage. Concernant le mobilier urbain, l'ensemble du parvis sera équipé de potelets anti-béliers.

David Pignaud indique que dans la charte accessibilité de la Métropole, les assises doivent comporter des accoudoirs et dossiers pour 30% minimum du mobilier. Les potelets doivent avoir un contraste visuel au niveau des traversées piétonnes et les cheminements (voir réglementation).

Lisa Mathieu Sur la **station Raynal**, il y a un espace central végétalisé très vaste pour une personne avec une déficience visuelle. La traversée pourra être une difficulté. Rajouter des cheminements comme dans le parc du Raisin pour avoir un espace défini pour traverser d'un endroit à un autre pourrait être une solution, étant sur des longueurs d'environ 60 mètres.

Sur la **station Marengo**, elle s'interroge sur la piste cyclable avec les talus, car une personne à déficience visuelle n'entend pas forcément un vélo qui arrive un peu vite. Se sentant en sécurité, une personne aveugle ne le voit pas. Il conviendrait de réfléchir à la visibilité du piéton qui arrive sur cette piste cyclable afin que le vélo puisse s'arrêter.



David Pignaud indique qu'il serait utile de laisser 5 mètres de visibilité avant les passages piéton comme la réglementation le stipule dorénavant sur les passages piétons sur chaussée.

Cédric Chenot précise que les plantations d'arbres sont à ce jour illustratives. Elles peuvent être repositionnées pour les éloigner des traversées piétonnes. Des fleuraisons basses pourront aussi être plantées au niveau des passages piéton.

Claire Richard Sur la **place Bonnefoy**, peut-on mettre un cheminement en diagonale à l'intérieur de la place afin de ne pas être parallèle à l'avenue du faubourg Bonnefoy ?

Cédric Chenot Sur la **place Bonnefoy**, le cheminement réglementaire se fait sur une diagonale.

Claire Richard demande à ce que celle-ci soit tracée. Et sur la **station Matabiau**, y a-t-il des stationnements PMR proches des entrées du métro ?

Cédric Chenot Sur la **station Marengo**, il n'y a pas de stationnement usager, mais sur l'avenue de Périole juste à côté il y a la possibilité d'identifier une place PMR. Concernant le reste du stationnement, ce dernier est privilégié en ouvrage, car il y a le parking Marengo sous la médiathèque qui donne directement accès à ce pôle multimodal ferroviaire et métro. Dans la gare Matabiau à ce jour, il y a des travaux jusqu'à fin 2023 afin de rendre tous les quais accessibles pour tous.

Claire Richard indique que l'association de l'APF est contre le manque de place de stationnement PMR sur le parvis **métro Marengo**.

Odile Maurin Sur la **station Raynal**, il a été fait référence à un bâtiment en granit du Sidobre et si elle se souvient bien, celui-ci est assez sombre et il peut être problématique avec les îlots de chaleur.

Cédric Chenot indique que c'est le sol et non le bâtiment qui est en granit du Sidobre et celui-ci est clair.

Odile Maurin a le sentiment que sur Toulouse des places encore très minérales sont aménagées et avec le réchauffement climatique cela l'inquiète. Elle demande à David Pignaud de faire remonter la nécessité d'avoir des essais fréquents de nouveaux revêtements perméabilisants, roulants, et qui permettent également de lutter contre la production des îlots de chaleur. Au niveau des bancs ou autre assises, est-il possible d'éviter le béton et le métal, à cause du froid et de la chaleur. Il faut au moins une place PMR et une dépose-minute bien distinctes comme déjà évoqué. Elle s'inquiète qu'il n'y est pas a minima une place PMR.

David Pignaud répond, que l'inconvénient, c'est qu'il n'y a pas de stationnement du tout et il se peut que celle-ci soit prise par des véhicules. Et, il n'y a aucun stationnement de prévu sur le secteur.

Odile Maurin Sur la **station Marengo**, elle rejoint Claire Richard au sujet des places PMR, car sur les parkings en ouvrage, il n'y a pas de droit à des réductions, et s'il y a des places pour les taxis, il peut y avoir une dépose-minute ou une place PMR.

Bernard Solvet Sur la **station Marengo**, il s'interroge sur la piste cyclable qu'il trouve très dangereuse quel que soit le type de population qui va traverser. Y a-t-il pas la possibilité que la piste cyclable puisse faire le tour du parvis au ras des façades vue la taille de celui-ci ? Même pour une personne voyante, cela restera très dangereux surtout pour les vélos qui auront pris la descente venant de l'avenue Georges Pompidou.

Cédric Chenot acquiesce et ajoute qu'il a quelques difficultés de conception car le REV (réseau express vélo) pourrait générer des flux importants. La largeur du REV (réseau express vélo) a une largeur qui n'est prévue que pour les vélos. La question des conflits d'usage est très difficile à gérer et c'est pour cela que des talus végétalisés ont été retenus.

Odile Maurin propose de décaler le REV (réseau express vélo) sur la gauche du plan.

Cédric Chenot répond que si la piste cyclable est trop écartée, le stationnement vélo sur le parvis sera alors complexe. La crainte est que les cyclistes, voulant se rendre au parcage vélo dédié, ne le fassent pas convenablement.



Catherine Cousergue Sur la **station Bonnefoy**, il y a la résidence cape diem rue Jean Aicard et il y a une vingtaine de personnes en situation de handicap, donc même si la rue Jean Aicard est très pentue, ils vont beaucoup marcher dans le secteur et alentour et prendre le métro.

François Poret Concernant la charte accessibilité Monsieur Pignaud comment allez vous procéder pour consolider les remarques faites et avez-vous une échéance finale ?

David Pignaud répond que ce point a été évoqué en réunion interne avec Laurent Lascroux et effectivement, ce travail sur la charte a été programmé au mois de juin 2022.

Laurent Lascroux confirme que la charte est un document très important et attendu par tous. Les retours et remarques de tout le monde sont attendus pour les compiler, les étudier, et éventuellement se donner un petit temps d'échange incontournable sur certains sujets lors d'un groupe de travail spécifique si besoin. Le but de cette charte est qu'elle soit partagée le plus largement possible et qu'elle soit durable. Une présentation en conseil métropolitain de juin 2022 était envisagée, mais, à l'appui d'un rétro-planning, les documents seraient à remettre à la mi-mars 2022 ; ce qui n'est pas tenable si un travail serein doit être conduit sur ce sujet.

David Pignaud indique que le but est de ne pas se précipiter et que la charte représente un document sérieux et une référence en termes de préconisation et de réglementation.

Il y a par exemple le sujet des bordures anti-stationnement qu'il souhaitait aborder en troisième point aujourd'hui. Ce sujet sera intégré à la charte accessibilité et fera l'objet d'un échange lors d'autre groupe de travail, par manque de temps ce jour.

Odile Maurin rappelle que sur le dernier compte-rendu, il était indiqué que les services devaient être interrogés sur l'opposabilité de la charte. Il y a-t-il eu des retours, car il ne faudrait pas qu'elle soit juste annexée à certains documents. Une possibilité de sanction doit être ouverte.

Marc Séguela pense que la charte accessibilité peut être intégrée au règlement de voirie sans être dans l'obligation de le reprendre. Il faudrait s'en assurer auprès du service juridique. Lorsque qu'un travail a été mené sur le règlement de voirie, cela avait été imaginé en ce sens de façon à ce que les différentes chartes mises en annexe, puissent être mises à jour. Ce qui interpelle, c'est qu'une charte n'est pas un document opposable. Néanmoins, les aménagements doivent répondre à la charte et à toutes les contraintes d'accessibilité.

Laurent Lascroux précise que l'objectif de la charte accessibilité est de définir un cadre à partager. Les chargés de projet ou d'opération sont là pour traduire au mieux la charte accessibilité dans le cadre des marchés de maîtrise d'œuvre et dans la construction du projet. Évidemment, sur la partie travaux, les entreprises doivent respecter le projet qui en théorie correspond a la charte accessibilité.

Marc Séguela Les projets relativement importants sont présentés en groupe de travail accessibilité, en plus des études et des contrôles. De son avis, il ne voit pas très bien ce que pourrait apporter des pénalités et comment alors les faire appliquer.

Odile Maurin pose cette interrogation car c'est la réalité et la réalité que l'on vit. Va-t-il falloir aller au contentieux pour refaire faire les travaux ? Comme elle a eu à le faire pour le conseil régional récemment. Temps qu'il n'y aura pas de pénalité pour les entreprises, elles ne comprendront pas. Ce qui pose vraiment un problème, c'est qu'il n'y ait pas de documents qui objectivent au-delà de la réglementation et puissent permettre de sanctionner financièrement.

Marc Séguela pense qu'ils pourraient très bien être mentionnés, non pas en rendant la charte accessibilité opposable, mais lorsque un marché est contracté avec un maître d'œuvre dans le cadre de marché public. Des pénalités peuvent être fixées ou bien des contraintes dans les contrats qui sont passés avec les entreprises, ou même simplement en demandant la reprise des travaux qui ne correspondrait pas au projet initialement prévu.

Odile Maurin considère évident que les entreprises devaient refaire, mais aussi qu'elles avaient des pénalités. Le problème, c'est quel moyen de contrôle la collectivité a. Et, la collectivité se donne t'elle réellement les moyens d'aller contrôler la conformité des travaux.



Marc Séguela répond que dans les pôles territoriaux ou ITE (infrastructure, travaux, énergie), il y a des chargés d'opérations ou des conducteurs d'opération qui ont toutes les compétences de pouvoir contrôler et de faire respecter les contrats initialement prévus.

Odile Maurin ne remet pas en cause les intentions de certains, mais s'interroge sur des manques de conformités au droit de chantiers.

Laurent Lascroux corrobore les propos de Marc Séguela. Toulouse Métropole veille à la bonne conduite des opérations réalisées sans être à l'abri d'un dérapage ou d'un oubli. David Pignaud mène un travail important de sensibilisation et tous les projets sont censés être expertisés du point de vue accessibilité. Tout n'est peut être pas parfait mais il y a quand même un travail consciencieux mené par les maîtres d'œuvre dans leurs missions de surveillance des entreprises lors de la réalisation des travaux. Il est clair que c'est un vrai sujet pour lequel il faut rester vigilant.

Odile Maurin fait référence à la charte chantier où il peut régulièrement être constaté du non-respect.

François Poret appuie les remarques de Madame Maurin, il y a souvent de graves manquements à la charte accessibilité sur les chantiers et c'est le sujet le plus urgent. Des actions avec les comités de quartier, avec les mairies de quartier sont déployées pour inspecter certaines configurations qui ne sont pas correctes. Il y a encore beaucoup de mal à faire corriger les erreurs parfois énormes qui sont mises en place. Il y a des lacunes sur les aménagements. Récemment, il y a eu le constat d'aménagements d'intersections de passage piéton qui ne respectent pas du tout la charte accessibilité. Il y a un travail énorme de sensibilisation de toutes les équipes à mener. Et il faudrait arriver à une opposabilité de la charte accessibilité.

Laurent Lascroux conclue qu'il s'agit de déboucher sur un document qui va venir préciser un certain nombre de points. Un travail a été entrepris et la maîtrise d'ouvrage Toulouse métropole est particulièrement engagée sur ce sujet. Il peut y avoir des contraintes d'exploitation pendant la réalisation de chantier où, notamment dans les phases de transition et de bascule de circulations des flux, il y a parfois temporairement de grandes difficultés techniques au niveau du terrain à pouvoir respecter les circulations et le respect de la charte.

La séance de ce groupe de travail se termine et des discussions se poursuivent sur le sujet du respect de la charte sur certains chantiers de moindre importance entre participants et représentants du service « Politiques de la voirie ».

Un groupe de travail interne à la Métropole va être relancé afin d'apporter des éléments de réponses tangibles sur l'espace public.



Objet : **Groupe de Travail « Accessibilité Voirie – Espaces Publics »**

Date : **Jeudi 7 avril 2022 – 14h30**

Lieu : **visioconférence**

Rédacteur : Françoise Dausseing / Alexandre Faure

Relecture : David Pignaud et Laurent Lascroux

francoise.dausseing@toulouse-metropole / alexandre.faure@toulouse-metropole.fr

Ordre du jour :

1. Information sur les cessions de sensibilisation interne des agents et partenaires de la Métropole

2. Présentation du futur aménagement rue Croix Baragnon et rue Boulbonne

3. Aménagement la rue de Metz

Pièces Jointes :

Projet rues Croix Baragnon / Boulbonne

Projet rue de Metz

Réorganisation Réseau bus TISSEO rue de Metz

Intervenants :

Toulouse Métropole

Infrastructures, Travaux, Energies

Cellule Espaces publics – Accessibilité : David Pignaud

Chargé d'opération : Alain Viguier

Direction générale de l'aménagement :

Teddie Lorin - Chef de projet Toulouse Centre

Intervenant extérieur

Estelle Gautier - EGIS

Présents :

Toulouse Métropole :

Infrastructures, Travaux, Energies

Alexandre Faure

Françoise Dausseing

Marc Escudier

Pôle territorial Sud

Thibault Ballion

Tisseo Collectivités

Marie-Régine Barrau - Chargé de mission accessibilité

Direction générale de l'aménagement :

Roxanne Leclerc – Grands Projets

Associations :

Marc Séguéla - indépendant

Amine Goumini - indépendant

Alain Denoyes - AGAPEI

Brigitte Bouland - indépendant

Eric Nourisson - ANPIHM

Catherine Coussergue - GIHP

François Poret - 2 pieds 2 roues

Marie Crespel - Chiens guide d'aveugles du grand sud-ouest

Jean-Louis Durbas – AFM Téléthon

Odile Maurin - HANDI-SOCIAL

Guillaume Cabanis - UNADEV

Anna Bartolucci - Iocomotricienne Psychomotricienne

Véronique Blanchot – UNADEV

Emmanuel ARIAS – UNADEV

Florianne Peries - UNADEV

Alain Demange - DFD31

Sophie Frilley-Michel - APF France Handicap



David PIGNAUD remercie la participation de Françoise Dausseing, assistante du Responsable du Domaine Infrastructures, qui vient apporter appui à la réalisation des comptes-rendus du groupe de travail.

David PIGNAUD présente l'ordre du jour. Il complète par l'information sur l'organisation prochaine de formation sur la sensibilisation sur l'accessibilité des espaces publics (4 demi-journées en mai et juin 2022) à destination des agents et partenaires de Toulouse Métropole, accompagné par l'APF. La sensibilisation sera complétée par des illustrations de la nouvelle charte Accessibilité de Toulouse Métropole en cours de mise à jour. Le groupe de travail qui devait se réunir le 7 juillet pour parler exclusivement de la charte Accessibilité de Toulouse Métropole est reporté au 8 septembre 2022 compte tenu de l'importance des remarques formulées par certains membres du GT Accessibilités.

POINT 1 – Aménagement rue Croix-Baragnon et rue Boulbonne



Teddie LORIN

L'aménagement de la rue Boulbonne et de la rue Croix Baragnon sera engagé d'ici 2025, en lien avec la rue de Metz. Les interlocuteurs présents sont notamment Alain VIGUIER, en charge des travaux du projet et Estelle Gautier du groupe EGIS qui fait partie du groupement de l'architecte urbaniste Joan BUSQUETS.

Il s'agit ici de la phase avant-projet de la rue Croix Baragnon et Boulbonne.

Il s'agit du quartier Saint-Etienne très ancien qui a connu des évolutions au XIXème siècle, notamment avec les percées des rues de Metz et Alsace Lorraine.

La rue Croix Baragnon est une rue avec un aspect assez routier, comportant du stationnement.

La rue Boulbonne, assez étroite, est bordée de trottoirs peu accessibles, protégés par des barrières de mobilier urbain.



Le site est constitué de façades et monuments remarquables et le travail du projet va consister également à mettre ces édifices majestueux en valeur.

L'objectif fixé par les élus est d'embellir les rues avec des matériaux nobles, limiter la circulation, dégager les espaces publics au profit des piétons tout en mettant en avant l'architecture en présence. Il s'agit également de traiter les espaces en cohérence avec la place Saint-Etienne et la future réhabilitation de la rue de Metz.

Les premières intentions sont de rénover l'espace public avec du porphyre, pierre naturelle, de planter des arbres, de préserver deux aires de livraison au plus proche des besoins, d'agrémenter l'espace public avec du mobilier urbain pour guider la circulation (chaises, corbeilles, accroches vélos, notamment), de positionner une place PMR (en option selon le statut de la voie : aire piétonne ou zone de rencontre), d'implanter une borne d'accès au début de la rue Boulbonne afin de limiter l'accès vers la rue de Metz.

Il est à noter que les riverains et commerçants ont été sollicités lors de la consultation citoyenne pour la piétonisation de la rue Croix Baragnon.

En matière d'aménagement, les rues perpendiculaires à la place Victor Hugo sont prises en référence pour Croix Baragnon et Boulbonne : trottoir plat dégagé d'obstacles pour améliorer l'accessibilité, avec des bordures biaisées pour délimiter la chaussée et faciliter les traversées piétonnes, chaussée avec un calepinage différent.

Le plan de circulation de la rue Croix Baragnon prévoit notamment d'inverser le sens de circulation de la rue Fermat et de la rue Ninau. L'objectif est d'apaiser la place Saint-Etienne en dirigeant la circulation vers la rue Fermat et la rue Ninau.

A l'automne 2022, le projet finalisé sera présenté en réunion publique.

Alain VIGUIER

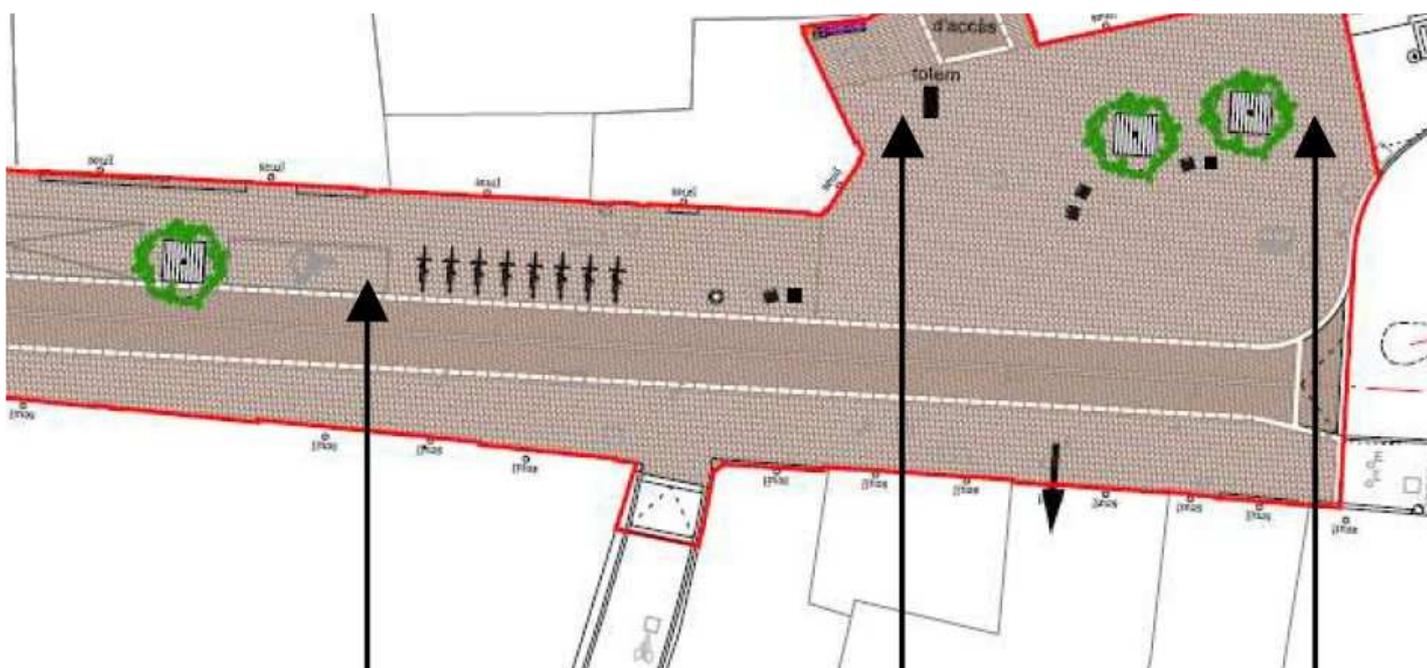
Dans un premier temps, les travaux vont consister à effectuer beaucoup de déviations de réseaux en vue de la création d'un réseau pluvial, inexistant actuellement, et d'alignement d'arbres. Un planning des travaux sera établi (rues Boulbonne, Croix Baragnon et Metz).

Les travaux de déviation de réseaux débuteront à compter de septembre 2022 rue de Metz, au moment du retrait des bus de la circulation. Les travaux d'aménagement rue de Metz, rue Croix Baragnon et rue Boulbonne débuteront au 1^{er} semestre 2023.

Odile MAURIN

Alerte sur la concentration d'accroches vélos vers la place St-Etienne seulement ; ce qui pourrait générer des désordres par ailleurs.

Elle est favorable aux rues piétonnes mais exprime des inquiétudes au sujet des places PMR : si des places ne sont pas implantées tous les 100m, les utilisateurs PMR seront obligés de se déplacer différemment.



David PIGNAUD

Le positionnement de la place PMR devra très précisément être étudié.

Odile MAURIN

Le secteur risque de devenir inaccessible aux PMR. Ce n'est pas acceptable.

Teddie LORIN

Si la piétonnisation de la rue Croix Baragnon est confirmée dans le cadre des études, il sera difficile de conserver une place de stationnement PMR selon la réglementation en vigueur (aire piétonne). En cas de suppression de la place PMR, les services tacheront d'identifier des solutions de report dans les rues adjacentes. Une volonté de maintenir la place PMR est privilégiée à ce jour et le service de la Circulation (MGR) va de nouveau être sollicité sur cet aspect.

Odile MAURIN

Ajoute que légalement, il n'y a rien qui oblige à ne pas restituer la place PMR si l'on supprime le stationnement sur une rue piétonne.

Catherine COUSERGUE

Demande le texte qui indique la suppression des places PMR s'il y a une suppression des places de stationnement classique.

David PIGNAUD

Les éléments réglementaires seront transmis.

Emmanuel ARIAS

La rue Croix Baragnon étant étroite, elle va être difficilement circulaire. La volonté de planter des arbres sur le domaine public risque de créer des obstacles pour les personnes aveugles ou malvoyantes).

Teddie LORIN

Les arbres ne menaceront pas l'accessibilité piétonne : ils sont prévus à distance des façades, de façon à garantir un cheminement piétonnier confortable et réglementaire.

Jean-Louis DURBAS

S'il n'y a pas la possibilité de circuler en voiture sur la rue Croix Baragnon, une solution devra être trouvée pour stationner les vélos. S'il n'existe pas de stationnement PMR et vélos, l'accès de certaines personnes à cette rue sera condamné. Les mal-marchants sont à considérer dans l'aménagement qui sera retenu.

David PIGNAUD

L'éco-mobilité des nouveaux projets ne doit pas oublier une réflexion sur les mal-marchants. Il faut prévoir du mobilier urbain d'assise et identifier les emplacements stratégiques aux stationnements des nouveaux moyens de locomotion.

Teddie LORIN

Dans la philosophie du projet, il est prévu de démultiplier les points d'accroche vélos et motos en les ponctuant sur l'espace public, par petits lots, de façon à répondre aux besoins, sans nuire à l'accessibilité piétonne.

Amine GOUMINI

La rue pourrait à terme devenir impraticable et notamment s'il y avait une complexité des superpositions d'aménagement. Pour les personnes en difficulté de marche, ne pourrait-on pas réfléchir à des aménagements en atelier sur site, en tenant compte de la réglementation ?

David PIGNAUD

L'organisation d'un atelier est envisageable en amont du projet, nous en reparlerons à la rentrée.

Teddie LORIN

Le projet a pour enjeu de rénover et apaiser l'espace public. Une grande attention est portée à l'accessibilité des piétons (déambulation, zone de repos, faible trafic routier, etc).



Marie CRESPEL

Comment seront organisées les intersections autour de la rue des Arts, rue Boulbonne, rue de Metz et rue Croix Baragnon ? Serait-il possible que les plans soient transmis afin de définir les plateaux d'orientation ?

Teddie LORIN

Les réflexions sont en cours d'étude et les remarques des associations seront recueillies. Les plans ont été diffusés.

David PIGNAUD

Des BEV (bandes d'éveil à la vigilance) et des BAO (bandes d'aide à l'orientation) seront ajoutées pour guider sur les espaces, lors des phases d'étude internes des projets.

Brigitte BOULAND

Le site étant placé en site historique (présence de vestiges antiques), comment s'envisage l'implantation des réseaux enterrés notamment rue Croix Baragnon ?

Alain VIGUIER

Le service Archéologique a été interrogé et une réponse de fouilles nécessaires est attendue.

François PORET

Le site pourrait être optimisé avec l'implantation de supports vélo rue du Languedoc. L'aspect très positif est de constater que le projet de réaménagement de la rue Croix Baragnon offre un espace public ouvert aux piétons.

Eric NOURISSON

Quelle gestion est envisagée pour les noues d'écoulement des eaux pluviales, rue Croix Baragnon ? Par ailleurs, une attention particulière doit être portée sur le choix des supports vélo qui sera retenu.

Alain VIGUIER

Le réseau de recueillement des eaux pluviales sera créé.

Catherine COUSERGUE

Sur tout le long de la rue Croix Baragnon, il y aura seulement cinq arbres ce qui ne peut pas venir empêcher le cheminement piétons.

Teddie LORIN

Les arbres plantés répondront aux normes d'accessibilité même au delà: ils seront implantés à 3,50 m de la façade, les trottoirs seront de 2,70 m de large. Le modèle de grilles en pieds d'arbres est en cours d'étude.

Odile MAURIN

La présence d'arbres est très utile pour créer de l'ombre sur l'espace public pour les personnes âgées et les personnes fatigables.

L'aménagement PMR doit être absolument considéré et recevoir un avis favorable car il n'est pas possible d'exclure une partie de la population.

Les supports vélos et motos doivent être implantés sur la chaussée en veillant qu'il n'y ait pas de débordement sur le cheminement piéton.

Véronique BLANCHOT

La rue Croix Baragnon est une zone relativement ombragée de par la hauteur des bâtiments. La croissance des arbres pourrait en subir les effets.

Pour les accroches vélos, des systèmes d'accroche aux façades existent peut-être ?

Odile MAURIN

Dans ce cas, le vélo pourrait régulièrement devenir un obstacle sur le cheminement piéton.

Teddie LORIN

Il peut également être privilégié, en complément, de prévoir avec Indigo du stationnement vélo en sous-sol.



Emmanuel ARIAS

Il serait intéressant d'aller faire un atelier de travail, rue Croix Baragnon, pour constater notamment son étroitesse.

David PIGNAUD

Pour information, les groupes de travail actuellement en visio-conférence reprendront en présentiel, en salle de réunion, à compter du mois de septembre 2022 selon les consignes en vigueur du moment.

POINT 2 – Aménagement rue de Metz

Teddie LORIN

Les premières orientations du projet de la rue de Metz ont été présentées en octobre dernier lors du groupe de travail du 7 novembre 2021. En décembre dernier, les élus ont retenu les grands principes du projet de réhabilitation de la rue de Metz.

Aujourd'hui, la rue est très circulée (trois voies de circulation), sans piste cyclable avec des trottoirs très étroits.

L'objectif du projet est de contribuer à apaiser drastiquement la circulation sur les 3 voies circulées en supprimant le trafic de transit et en coupant le flux depuis le boulevard Carnot, par des bornes d'accès. La création d'une piste cyclable bi-directionnelle de 3 mètres de largeur est prévue (porphyre rouge/rosé). Il s'agira de dépasser la couture urbaine en reliant mieux le quartier Saint-Etienne au quartier Saint-Georges pour en dynamiser le secteur commerçant notamment.

La mise en valeur du patrimoine (présence du Musée des Augustins) est également un enjeu, comme les rues Croix Baragnon et Boulbonne. La végétalisation du site a reçu un large consensus lors de la phase de consultation citoyenne. L'espace public entre le boulevard Carnot et la rue Alsace Lorraine sera traité par des pavés et des dalles en porphyre (voie, trottoirs et piste cyclable). Des arbres seront plantés côté nord (côté musée des Augustins) pour créer un espace ombragé aux piétons durant les périodes estivales notamment.

Quelques aires de livraison seront mises à disposition pour les livreurs/commerces. Des supports vélos, corbeilles, chaises, bancs, et éclairage public seront implantés, sur la bande fonctionnelle, côté nord. Des chaises et corbeilles seront également positionnées sur le trottoir côté sud, pour répondre aux besoins. Des joints enherbés seront ponctuellement positionnés dans le prolongement des zones végétalisées.

Les intersections Boulbonne, Arts et Rempart Saint-Etienne seront traitées en plateau pour ralentir les cyclistes et les automobilistes, garantir l'accessibilité piétonne, et donner la priorité absolue aux piétons.

Pour séparer le trottoir de la piste cyclable et de la chaussée, une bordure biaisée (en porphyre comme l'aménagement de la rue des Lois) est prévue. L'objectif est d'offrir des trottoirs de 3 mètres de large.

Des végétaux bas (avec une essence résistante au plein ensoleillement) seront également plantés en pieds d'arbres.

Le projet sera mené en parallèle avec la réhabilitation du musée et du parvis des Augustins.





Alain VIGUIER

Sur la planche d'essai, lors de l'atelier organisé avec vous le 29 mars 2022 au dépôt du Pôle territorial Centre à Gabardie, l'option de créer des joints enherbés de 3cm jusqu'aux façades a été soulevé, afin d'éviter la pratique du roulage des trottinettes, et est à l'étude. Toutefois, il est possible que cette option ne soit pas retenue.

Marc SEGUOLA

L'option de bandes rugueuses ou joints en résine serait plus appropriée à ce type d'usage.

Brigitte BOULAND

Demande des précisions sur la future organisation des transports en commun sur la rue de Metz.

Teddie LORIN

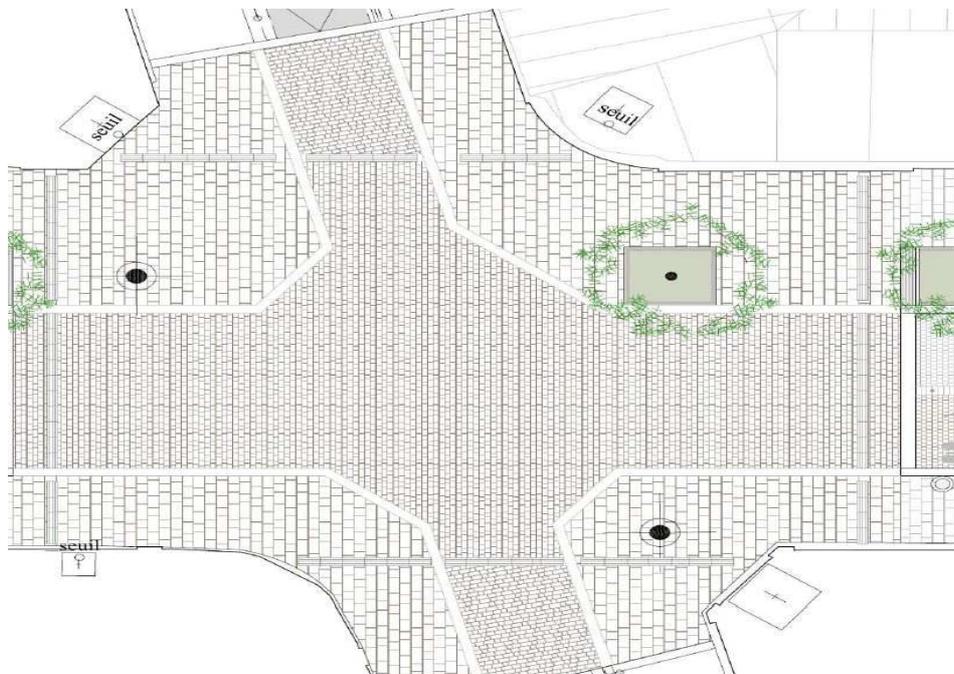
TISSEO a prévu l'arrêt de circulation des bus en septembre 2022. Les lignes LINEO 7 et 9 vont être fusionnées.

La ligne de substitution 14 passera rue de Metz en cas de dysfonctionnement du métro seulement.

Marie CREPEL

S'agissant de la délimitation de la traversée piétonne, une BAO (bande d'aide à l'orientation) n'a pas de fonction d'aide à la traversée pour sécuriser la traversée piétonne sur les plateaux traversants. Des bandes de délimitation, de part et d'autre de la traversée, pourraient être envisagées.





Marc SEQUELA

L'idée du plateau pour amener le piéton prioritaire sur l'espace reste intéressante.

La BAO (bande d'aide à l'orientation) donnerait une fausse sécurité aux aveugles ou aux mals-voyants et ce n'est pas l'objectif.

Un aménagement sur un espace circulé même apaisé pourrait juridiquement poser question en terme juridique en cas de problème.

Catherine COUSERGUE

La BAO (bande d'aide à l'orientation) n'est pas faite pour traverser et souligne également le risque juridique mis en avant par Marc SEQUELA

Jean-Louis DURBAS

Pour éviter les chutes des mals marchants, les joints évoqués sont-ils creux ?

David PIGNAUD

Pour les BAO (bande d'aide à l'orientation), il faut qu'il y ait un contraste visuel et tactile et un relief positif.

Guillaume CABANIS

En tant que mal-voyant, la difficulté est de trouver le bon compromis entre l'esthétique et la sécurité. Le contraste visuel entre le trottoir et la chaussée n'est pas suffisant. Il conviendrait de se rapprocher de la réglementation (norme, charte accessibilité de Toulouse Métropole) car un problème de sécurité se pose.

Emmanuel ARIAS

Il faut que le contraste visuel soit de 70 % et il faut s'y conformer.

Pour la traversée, la BAO (bande d'aide à l'orientation) n'est pas utile. Seule la BEV (bande d'éveil à la vigilance) l'est.

La traversée piétonne doit être marquée en blanc et noir (cf. personne chien guide d'aveugle).

Teddie LORIN

Sur les plateaux piétonniers, les propositions des associations sont attendues. En parallèle, l'équipe de Joan Busquets est mobilisée. Les remarques formulées ce jour sur les BAO (bande d'aide à l'orientation) sont entendues : le plan sera modifié, avec l'implantation de BAO et de BEV réglementaires.

Alain VIGUIER

Pour le contraste visuel, la règle des 70 % est exacte. Or, vu avec le type de matériau choisi, ce n'est pas envisageable. Le pavé pour la piste cyclable rouge/rosé présenté sur la planche test ne pourra pas être davantage contrasté. Il en est de même pour les bordures biaisées.



Marc SEGUELA

L'objectif est d'avoir un contraste très marqué pour la piste cyclable afin de canaliser les cyclistes. Les bordures biaisées sont également prévues pour délimiter les espaces piétons.

Alain DEMANGE

TISSEO doit prévoir la mise en place d'une navette électrique sur la rue de Metz. Il serait bon également que les trottinettes ne puissent pas accéder aux trottoirs.

David PIGNAUD

La requête vers TISSEO sera relayée.

Il rappelle qu'il n'y a pas de réglementation déterminée (code de la Route) pour les trottoirs. Cependant, nous sommes sur une zone de rencontre et nous ne pouvons pas interdire à un vélo de rouler sur « le trottoir ».

Teddie LORIN

L'aménagement doit aider à guider les usagers sur chacun des espaces (piétons, cyclistes, automobilistes, trottinettes, etc). Toutefois, le contrôle des usages doit également être mis en œuvre au quotidien pour faire respecter la réglementation et les bonnes pratiques. Les élus sont attentifs à cela et des moyens seront mis en œuvre pour accompagner cette transition, rue de Metz.

Odile MAURIN

Les bancs avec des accoudoirs au centre constituent un dispositif anti-SDF. La colère d'un certain nombre d'organisations va s'élever.

Teddie LORIN

Un travail complémentaire sur le mobilier urbain visant aussi l'esthétique a été demandé à l'équipe BAU. Une proposition sur le mobilier sera rendue à l'été 2022.

Odile MAURIN

Pour les joints enherbés sur la bande fonctionnelle en résine ou creux sur la chaussée, le choix retenu ne doit pas occasionner de secousses.

Qu'est-il prévu pour les emplacements poubelles (containers à roulette), précisant qu'il conviendrait de définir des emplacements à cet effet.

Marc SEGUELA

La Direction des Déchets et Moyens Techniques (DMT) qui organise et gère la collecte veille à ce que les conteneurs soient placés au plus près du circuit de la benne de ramassage à ordures.

Si les conteneurs sont mal organisés sur l'espace, il appartient à la DMT d'intervenir auprès des riverains concernés.

Odile MAURIN

Sur les navettes bus, il est important que les navettes soient accessibles pour rapprocher les usagers au plus près des commerçants.

Manuel ARIAS

Le flammé est difficilement détectable à la canne.

Marc SEGUELA

Le flammé est efficace sur le granit pour conférer à la surface du matériau une rugosité complémentaire.

David PIGNAUD

Clôture le groupe de travail en précisant qu'une nouvelle session se tient le lendemain vendredi 8 avril 2022 pour la présentation de deux passerelles donnant accès au futur Grand Parc Garonne de l'île du Ramier.

Merci à tous.



Direction Infrastructures, Travaux et Energies
Domaine des Infrastructures
Service Politique de la Voirie

Objet : **Groupe de Travail « Accessibilité Voirie – Espaces Publics »**

Date : **Vendredi 8 avril 2022 – 14h30**

Lieu : **visioconférence**

Rédacteur : Françoise Dausseing / Alexandre Faure

Relecture : David Pignaud et Laurent Lascroux

francoise.dausseing@toulouse-metropole / alexandre.faure@toulouse-metropole.fr

Ordre du jour :

- 1. Passerelles Empalot et Rapas (Grand Parc Garonne)**
- 2. Echange sur l'atelier de travail Grand Parc Garonne du 3 mars 2022**
- 3. Boulevard Montplaisir (aménagement temporaire) - Traversées pistes cyclables pour les PAM (personnes aveugles ou malvoyantes)**

Pièces Jointes :

Intervenants :

Toulouse Métropole

Infrastructures, Travaux, Energies
David Pignaud

Direction de la Construction des Bâtiments Publics
Sandrine Castet

Direction Générale Aménagement – Grand Projet
Guillaume Cantagrel

Direction de la Construction des Bâtiments Publics
Marine Barelli

Intervenants extérieurs

Florian Bichet – Grimcho (bureau d'études)
Fabien Vigneron - Entreprise GTM pour la passerelle Empalot
Thomas Lavigne – Architecte en ouvrage d'art pour la passerelle Emplalot
Anna Bartolucci - Locomotricienne Psychomotricienne

Présents :

Toulouse Métropole :

Infrastructures, Travaux, Energies
Alexandre Faure

Pôle territorial Centre
Cyrille Causse
Vincent Hascoet

Direction Générale Aménagement – Grand Projet
Gaelle Guitard

Tisseo Collectivités
Marie-Régine Barrau - Chargé de mission accessibilité

Associations

Marc Séguéla - indépendant
Amine Goumini - indépendant
Alain Denoyes - AGAPEI
Brigitte Bouland - indépendant
Eric Nourisson – ANPIHM
Bernard Solvet - AVH
Catherine Coussergue – GIHP
Claude Rieu - APH France Handicap
François Poret - 2 pieds 2 roues
Odile Maurin - HANDI-SOCIAL
Laurence Hanot - UNADEV
Alain Demange - DFD31





POINT 1 – Passerelle Empalot (Grand Parc Garonne)

L'escalier sur l'île

Largeur 3m



Image non contractuelle

Sandrine CASTET

S'occupe de la Maîtrise d'ouvrage de la construction de la passerelle Empalot, avec les concepteurs M. VIGNERON, entreprise GTM et Thomas LAVIGNE, architecte.

La passerelle Empalot se situe au sud du Stadium de Toulouse, à l'intersection de l'avenue Delattre de Tassigny et rue Mombiola (axe Empalot). La passerelle assurera des liens transversaux piétons et cycles entre les quartiers ouest, permettant en particulier aux habitants d'aller s'aérer vers le nouveau poumon vert de Toulouse (Grand Parc Garonne).

La passerelle d'Empalot haubanée a une portée de 145 mètres entre les deux mats, sans appui sur la Garonne, avec des flux séparés piétons-cycles. L'ouvrage s'accompagne de deux autres rampes ; celle sur digue côté Empalot est traitée en voie verte, où les piétons et les cycles se partageront les espaces.

Un escalier d'une largeur de 3 mètres permettra aux piétons d'accéder directement au chemin des berges basses. Côté île, il y a un aiguillage avec un escalier qui permettra de rejoindre un cheminement créé dans le cadre de l'aménagement Grand Parc Garonne (liaison est-ouest). L'ouvrage se compose d'un mat de 36 mètres de haut côté rue de Lattre de Tassigny et d'un mat de 21 mètres de haut, à hauteur du végétal, marquant une entrée plus discrète coté Grand Parc Garonne.

Sur l'entrée côté Empalot, la passerelle débouche sur un trottoir, rue de Lattre de Tassigny. L'ouvrage s'évase sur une placette pour éviter un engorgement des flux sur un axe très passant et améliorer le confort et la convivialité de tous. Cette zone d'arrivée est positionnée non loin d'un passage piéton existant, avec la présence d'un feu tricolore à l'entrée et d'un carrefour avec un passage piétons-cycles.

Un mur viendra soutenir de façon constructive la digue pour la réalisation d'une rampe d'accès. L'idée retenue est de surélever la tête du mur pour permettre une zone d'assise pour les usagers au niveau de la placette Empalot. Un garde corps d'une hauteur de 1,20 mètres avec éclairage intégré en mains courantes, des caméras de surveillance viendront assurer la sécurité du site. Des massifs de retenue seront présents avec une lisse basse contrastée par rapport à la couleur du sol pour permettre aux personnes malvoyantes de mieux se déplacer. La couleur du sol est en résine beige clair et anti-dérapante. Une pente longitudinale en son point haut ne sera pas supérieure à 4 % (en référence à la charge Accessibilité de Toulouse Métropole).

Les pentes en travers nécessaires à l'évacuation des eaux ne seront pas supérieures à 2 %.



Sur la passerelle, la largeur utile totale est de 5 mètres avec 2.50 mètres dédiés aux piétons et 2.50 mètres pour les cycles. Le garde-corps dispose d'une lisse à une hauteur de 1.20 mètres puis une lisse basse à 0.90 centimètres, complété d'un éclairage fonctionnel, associé à un système de détection. L'ouvrage étant situé en zone inondable, le choix d'une main courante épurée sur toute la longueur a été privilégié.

La rampe d'accès (côté rue de Lattre de Tassigny) est une voie verte d'une largeur de 3 mètres avec une pente maximale de 4 %, en béton balayé et dotée de paliers de repos.

Les escaliers en béton seront composés de nez de marches contrastés et de BEV (bandes d'éveil à la vigilance) sur le palier haut ainsi que sur le palier intermédiaire. Pour conforter l'aménagement de la passerelle Empalot, le projet Grand Parc Garonne viendra créer des liaisons d'aménagement avec la rue Camille Soula, avec des éclairages, du mobilier urbain et de la vidéo surveillance.

Une porte d'entrée vers l'île, un point de rencontre



Brigitte BOULAND

Demande en quel type de matériau seront les mains courantes ainsi que les rampes ?

La piste cyclable sera-t-elle séparée de la voie piétonne seulement par une bande matérialisée au sol ?

La piste cyclable s'inscrit-elle dans le futur projet de REV (Réseau Express Vélo) ?

Sandrine CASTET

Les mains courantes et les rampes de l'ouvrage sont en métal acier galvanisé, gris clair ; le bois ayant été proscrit pour sa maintenance et sa durabilité dans le temps.

Les flux piétons-cycles seront définis par une signalétique au sol contrastée et qui pourra être complétée de petits pictogrammes.

Guillaume CANTAGREL

La piste cyclable n'est pas dans le tracé actuel du REV (Réseau Express Vélo) qui est plus au sud en doublement de la rocade.

Celle-ci vient créer une relation inter-quartiers en agglomération pour rejoindre l'île du Ramier. L'île du Ramier sera un lieu de promenade. Les espaces vélos peuvent être des itinéraires en lien avec des espaces de nature.

Laurence HANOT

Lors de très grands froids, il n'y aura pas de possibilité de se retenir à la rampe avec le risque de chute. De quelle façon sera positionné l'éclairage ?



Sandrine CASTET

Des paliers de repos intermédiaires ont été aménagés à espaces réguliers sur les rampes afin de permettre aux PMR de se reposer. Un garde-corps de chaque côté permettra de se maintenir, le sol en résine anti-dérapante permettra d'éviter les chutes.

L'éclairage de la rampe sera intégré dans la lisse haute, sans effleurement.

Fabien VIGNERON

La résine étanche retenue pour ce projet a une durée de vie de 15 ans environs.

Odile MAURIN

Exprime son inquiétude sur la présence d'une voie verte depuis la berge. Quelles sont les contraintes pour que la largeur ne soit que de 3 mètres car il y a un risque d'accidentologie si les flux ne sont pas séparés. Concernant la main courante de l'escalier de la berge, celle-ci ne dépasse pas la première marche ce qui n'est pas conforme. Il n'est également pas possible que la main courante ne soit pas en matériau de type « tout temps » ce qui permettrait un usage répondant aux intempéries et aux fortes chaleurs.

Sandrine CASTET

Lors des études préliminaires, le prolongement de la main courante a été signalé par la cellule « espaces publics – Accessibilité » et sera pris en compte.

Thomas LAVIGNE

L'éclairage sera blanc chaud de façon à ne pas éblouir les usagers.

La lisse métallique haute sera creuse pour recueillir le système de lumière de type led. Si la main courante était en bois l'insertion lumineuse ne serait pas possible.

Anna BARTOLUCCI

La bande contrastée sur la passerelle Empalot devant séparer les flux piétons-cycles ne suffira pas pour optimiser la sécurité.

Amine GOUMINI

Il conviendrait concernant la zone d'assise de pouvoir la compléter par des accoudoirs.

David PIGNAUD

La Charte Accessibilité rappelle aux aménageurs les préconisations de Toulouse Métropole en terme d'assises.

Amine GOUMINI

Des zones apaisées pourront-elles être aménagées pour permettre le déplacement PMR sereinement ?

David PIGNAUD

L'incivilité ne peut pas être prévisible mais des paliers de repos ainsi qu'une séparation des flux seront organisés sur l'aménagement.

David Pignaud remercie Sandrine Castet de la Direction de la Construction des Bâtiments Publics pour cette présentation extrêmement claire et accessible aux différents participants de ce groupe de travail. Il laisse la parole à Marine Barelli, de la même Direction, pour nous emmener à traverser la nouvelle passerelle « Rapas » de l'autre côté de l'île du Ramier et du futur poumon vert « Grand Parc Garonne ».



Passerelle Rapas

COTE DIGUE



Résine sol



Caisson métallique
- Gris fer



Gris clair - Mât

Marine BARELLI

La passerelle Rapas en hauban est composée d'un seul pylône métallique de 60 mètres de haut, posé sur la hauteur de la digue en haut de l'avenue de Muret en lien avec l'île du Ramier. C'est un ouvrage assez rectiligne se terminant par une rampe elliptique circulaire pour répondre aux normes d'accessibilité pour tous. Les flux piétons-cycles sont séparés comme sur la passerelle Empalot. La pente longitudinale est de moins de 4 % sur l'ensemble de la passerelle, avec des sensibilités différentes. Des paliers de repos seront installés tous les 30 mètres (5 paliers au total), sur la deuxième partie de la passerelle, côté île du Ramier.

Pour permettre une liaison cohérente des flux, une voie verte en haut de la digue a été privilégiée. Le revêtement du sol est en cours de réflexion notamment sur le passage Gastou.

Afin de permettre une accroche de la passerelle sur le passage Gastou, la clôture de l'escalier existant a été repensée reprise pour créer une sorte de belvédère. Les couleurs des matériaux sont également à affiner avec l'ABF, en tenant compte des préconisations de la charte accessibilité de Toulouse métropole. Sur l'aménagement créé par Grand Parc Garonne, il sera possible de circuler entre les massifs en béton qui tiennent les aubancs de la passerelle.

Une main courante garde-corps à 1,20 mètre et une main courante à 0,90 mètre viendront compléter l'ouvrage.

François PORET

Un contraste de couleurs visuelles est nécessaire pour sécuriser la séparation des flux piétons et cycles.

Anna BARTOLUCCI

La piste cyclable semble très étroite.

Marine BARELLI

La voie de circulation est de 5 mètres de large avec 2,50 mètres partagés pour chaque flux. Une largeur plus importante n'est pas envisagée.

Brigitte BOULAND

L'escalier avenue de Muret semble être particulièrement raide.



Odile MAURIN

Il serait utile que les ABF viennent en présentiel sur certains ateliers, selon leur recommandation prise. L'esthétique privilégiée ne répond pas à tous les aspects accidentogènes souvent identifiés.

Laurence HANOT

Quelle accessibilité a été retenue au niveau de la partie circulaire ?

Marine BARELLI

L'accessibilité s'effectuera dans la continuité, soit par l'escalier, soit au niveau de la rampe en liaison avec l'aménagement du Grand Parc Garonne...

POINT 2 – Echange sur l'atelier de travail Grand Parc Garonne du 3 mars 2022

Guillaume CANTAGREL

La proposition d'aménagement de séparation des flux (Piéton, cycle) de l'Ile du Ramier a été évoquée en groupe de travail le 3 mars 2022.

Cette dissociation des flux a été organisée sur une largeur totale de 7, 20 mètre en incluant la bande technique de 1 mètre de large (mobilier urbain, éclairage, corbeilles...) en organisant ainsi l'espace de manière rationnelle.

Sur les cheminements des allées, l'élément principal de séparation des flux (piéton, cycle) est une bordure biaisée de 10 % de pente pour 30 cm de large (type rue des Lois) afin d'assurer le contraste visuel et tactile. Une granulométrie différente a été retenue afin de dissocier les différents usages de chaque zone : béton micro-désactivé très fin sur la piste cyclable, sans aspérité et sans rugosité et un béton mouchardé granuleux sur le cheminement piéton, une granulométrie plus importante sur la bande technique (anti-skate). Le mobilier d'assise sera en bois (respectant la charte Accessibilité de Toulouse Métropole).

Concernant les teintes des différents enrobés, le beige clair a été retenu pour la piste cyclable et un jaune beige pour le cheminement piéton. La bande de délimitation centrale de couleur gris anthracite permettra d'obtenir les 70 % de contrastes visuels.

Laurence HANOT

Pour les personnes non voyantes, les traversées piétonnes devraient rester en blanc et noir pour que les chiens guides d'aveugle puissent se repérer. Le beige et le blanc ne peuvent pas être identifiés par les chiens guides d'aveugle.

David PIGNAUD

Un contraste visuel de couleur noire autour des bandes blanches des passages piétons ou des pictogrammes (cyclistes) permettront de les identifier.

POINT 3 - Boulevard Montplaisir (aménagement temporaire) Traversées pistes cyclables pour les PAM (personnes aveugles ou malvoyantes)

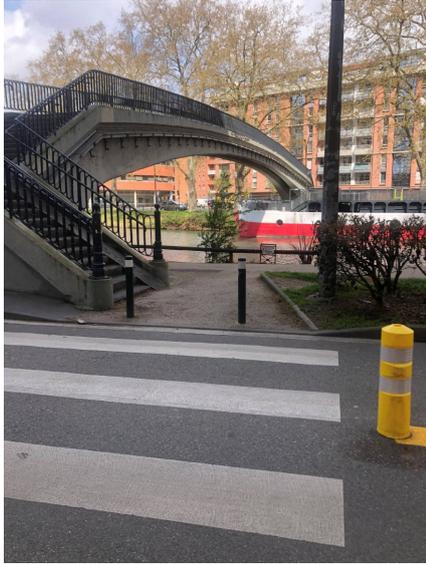
Anna BARTOLUCCI

Le boulevard Montplaisir qui longe le canal du Midi, entre la passerelle Saint-Sauveur et la rue du Japon, est un axe très emprunté. A proximité se trouve l'Institut des Jeunes Aveugles. Des travaux d'aménagement ont récemment été engagés pour reclassifier la voie.

Suite aux travaux effectués, la voie est désormais en sens unique de circulation pour les voitures et une piste cyclable a été ajoutée. Dans le futur, le réseau express vélo (REV) serait envisagé.

La séparation des flux (voitures-cycles) s'effectuera à l'aide de borne en plastique jaune. Cet aménagement est-il provisoire ?





Passerelle Saint-Sauveur

Vincent HASCOET

L'aménagement en jaune est effectivement provisoire. Si celui-ci est pérennisé, l'aménagement sera alors repris de façon permanente.

Anna BARTOLUCCI

Une BEV (bande d'éveil à la vigilance) entre la voie et la piste cyclable peut-elle être ajoutée ainsi que des bandes de délimitation latérales sur la piste cyclable pour prévenir de l'arrivée au droit de la traversée piétonne.

Vincent HASCOET

Deux rangées de pavé collé peuvent être ajoutées de part et d'autre de la traversée piétonne pour aider au guidage des personnes aveugle ou mal voyante.

La faisabilité d'un aménagement complémentaire de la piste cyclable fera l'objet d'une étude avec les services Mobilités Gestion Réseaux de Toulouse Métropole.

Il manque également aussi des potelets avec des bandes blanches au niveau des traversées piétonnes.

Cyril CAUSSE

L'aménagement provisoire sera mieux étudié pour les vélos en vue d'un aménagement définitif.

Anna BARTOLUCCI

Les flux vélos sont mal identifiés.

Cyril CAUSSE

Des signalisations verticales (panneaux) seront également ajoutées.

Anna BARTOLUCCI

La passerelle Saint-Sauveur n'est pas très accessible (rampe vélo non conforme, manque de BEV, manque de contraste visuel au niveau des nez de marche).

Cyril CAUSSE

La matérialisation des nez de marche sera ajoutée avec un contraste visuel.

Bernard SOLVET

La nouvelle piste cyclable provisoire est très empruntée le long du canal. Les virages de celle-ci sont quasiment impraticables. Le tracé est dangereux pour accéder au Grand Rond et des places de parking devraient être également supprimées.

David PIGNAUD

Un atelier de travail pourra s'organiser sur site.



Marc SEGUELA

A l'époque, un pan incliné avait été réalisé pour faciliter la montée des vélos sur la passerelle des Soupirs.

François PORET

La traversée cycle du boulevard Monplaisir / Fleurance est peu matérialisée (pictogrammes piste cyclable).



Boulevard Monplaisir / rue de Fleurance

Cyril CAUSSE

Effectivement, les logos de signalisation ont leur utilité sur cet aménagement.

David PIGNAUD remercie les participants pour la qualité des échanges à ce GT exceptionnellement rajouté dans le calendrier et clôture en donnant rendez vous le 12 mai pour une présentation de la végétalisation de la piste Air France à Montaudran et la présentation du parvis François Verdier. Merci à tous.



Objet : **Groupe de Travail « Accessibilité Voirie – Espaces Publics »**

Date : **Jeudi 12 mai 2022**

Lieu : **visioconférence**

Rédacteur : Françoise Dausseing / Alexandre Faure

francoise.dausseing@toulouse-metropole.fr / alexandre.faure@toulouse-metropole.fr

Ordre du jour :

- 1. Dérogation place PMR rue du 4 Septembre présentée par le Pôle territorial Centre**
- 2. Végétalisation de la piste Air France Toulouse Montaudran**
- 3. Aménagement parvis François Verdier**

Pièces jointes : Présentation Piste air France – Présentation parvis François Verdier

Intervenants :

Toulouse Métropole

Infrastructures, Travaux, Energies..... David Pignaud
 Bernard Herret

DG Aménagement – Grand Projet Toulouse Montaudran :
Daniel Poulou
Joël Miellat

Pôle territorial Centre :Cyril Causse

Direction projet Toulouse Aerospace Express
 Adjointe au Directeur de projet TAE.....Céline Cohen

Intervenants extérieurs :

Oppidea :

Charlotte Kende – chargée d’opération
 Solène Faure – responsable d’opération
 Camille Dandelot - paysagiste

Présents :

Tiseo COLLECTIVITES

Chargé de mission accessibilité.....Marie-Régine Barrau

Associations :

ANPIHM.....
 APF France Handicap 31.....

HANDI-SOCIAL

GIHP.....

2Pieds 2 roues

UNAEV

AFM Téléthon

Chiens guide d’aveugles

DFD31.....

GIHP

UNAEV

Brigitte Bouland

Amine Goumidi

Marc Seguéla

Eric Nourisson
 Claire Richard
 Sophie Frilley-Michel
 Odile Maurin
 Catherine Cousergue
 François Poret
 Florianne Peries
 Jean-Louis Durbas
 Marie Crespel
 Alain Demange
 Marie-Josée Cabal
 Jean-Michel Charvet



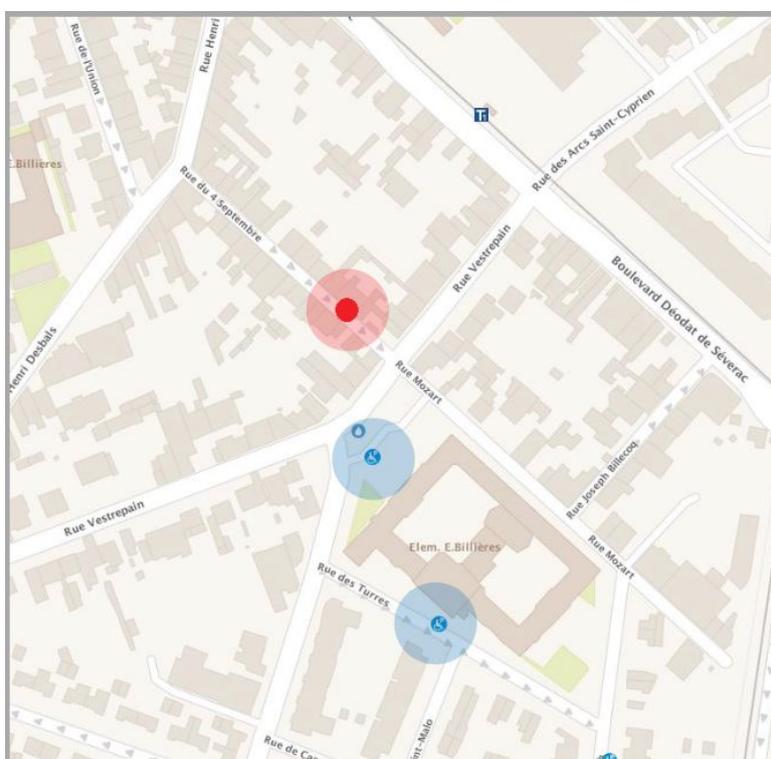


David PIGNAUD ouvre le groupe de travail et remercie la participation toujours nombreuse des représentants d'associations et salue Cyril CAUSSE, auditeur régulier de ce groupe de travail du Pôle territorial Centre pour une dérogation de place PMR, Daniel POULOU, intervenant également régulièrement dans ce groupe de travail Accessibilité de la Métropole et Céline COHEN pour leurs participations.

POINT 1 – Demande de dérogation place PMR, rue du 4 septembre

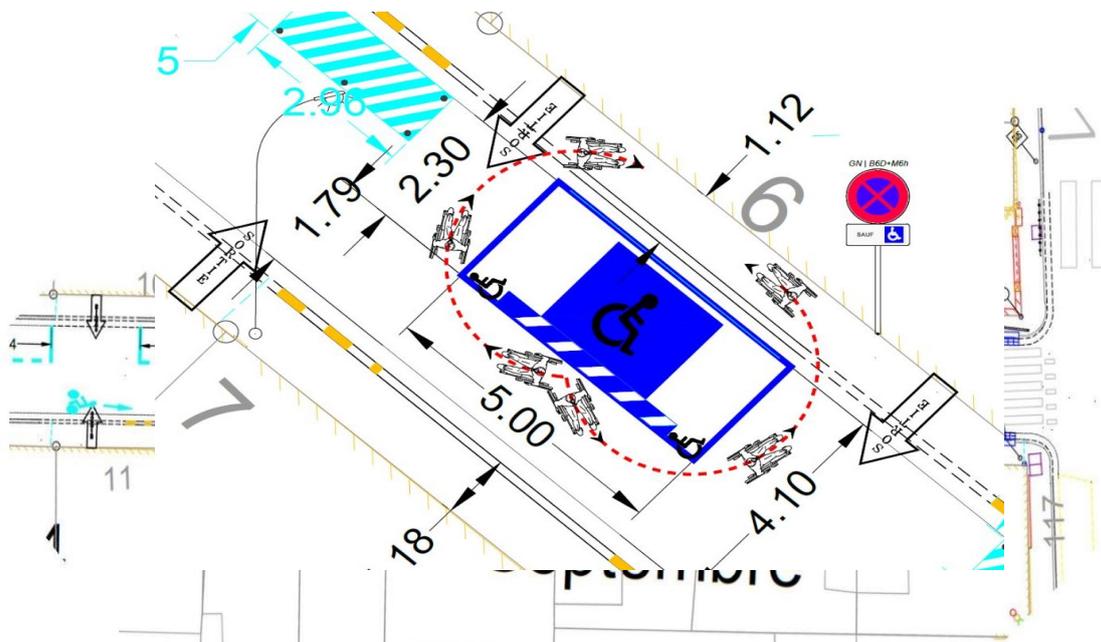
Demande d'un usager demeurant rue du 4 septembre (cf. point rouge sur la carte)

- Couple en situation de handicap et de maladie
- L'emplacement PMR le plus proche se situe à environ 100 mètres mais est souvent stationné
- Pas de stationnement PMR existant dans la rue du 4 Septembre



- La création de cette place PMR au droit du n°6 de la rue va initier le changement du statut de cette rue d'une zone 30 vers une zone de rencontre (sécurisation au maximum de la circulation des PMR)
- Dimension de la place PMR : 5m x 2,30m
- L'accès au trottoir se fera par des bateaux existants avec un ressaut de 2cm.
- L'ensemble du stationnement sera matérialisé au sol
- Le sens de circulation va être modifié



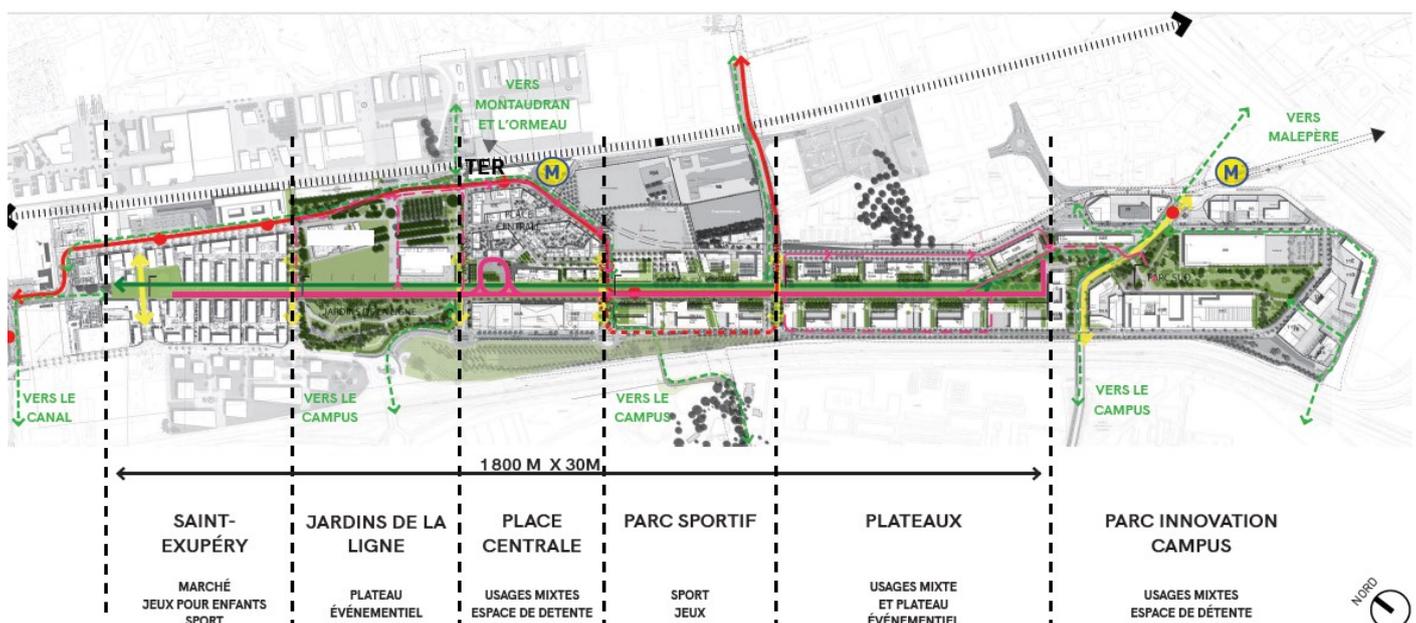


Les associations donnent leur accord sur cette dérogation pour cette place PMR utile au quartier.

POINT 2 – Présentation du projet de végétalisation de la piste Air France à Montaudran

Suite à l'atelier de travail du 26 mars 2021, l'enjeu du projet de végétalisation de la piste Air France est d'enherber des espaces perméables d'un nouveau type, d'environ 15 330 m². Les voies végétales ont pour objectif de réaliser des espaces verts d'une surface arborée d'environ 9 500m² et des lieux de traversée accessibles pour tous. Sur l'ensemble des éléments présentés, environ 545 arbres vont être plantés.

Ces voies végétales viennent compléter les espaces minéralisés conçus pour répondre au maximum aux besoins des personnes à mobilité réduite.



UNE DENSITÉ D'ARBRES AU SERVICE DE L'OMBRE

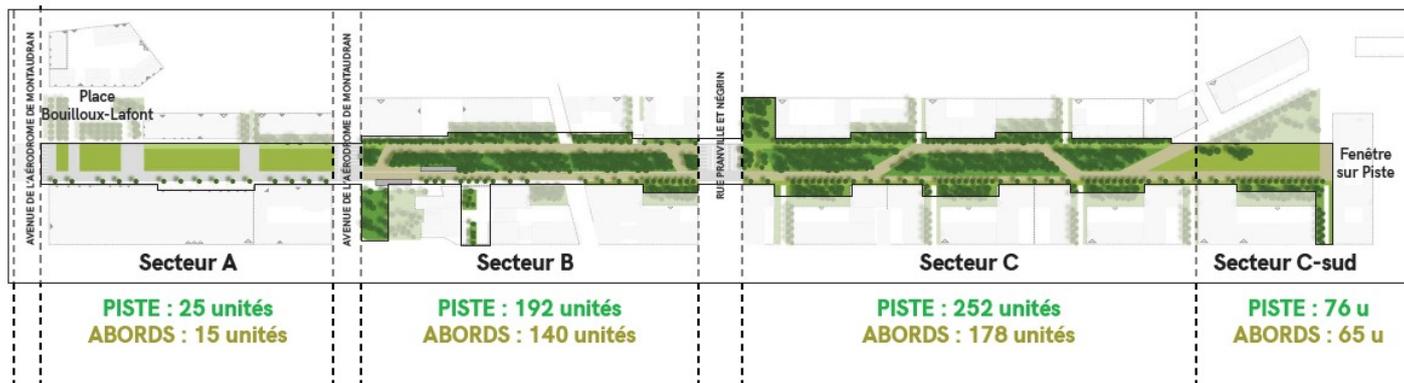
SURFACES PISTE : 30383 m²

SURFACES PERMEABLES : 15 330 m²

SURFACES ARBOREES : 9500 m²

PISTE : 1 ARBRE pour 17m²

ARBRES sur la PISTE : 545 unités
ARBRES dans les ABORDS : 398 unités



RETEMENT DES CHEMINS PIETON / CYCLE

Revêtements sol perméables



CHAUSSÉE VÉGÉTALE / TOULOUSE - PLACE DE L'AÉROPOSTALE



STABILISÉ RENFORCÉ



MULCH



Les associations demandent des précisions sur les matériaux employés sur les cheminements et l'accessibilité aux mobiliers installés sur ces espaces verts et sportifs.

Le respect de la Charte Accessibilité pour les assises et la possibilité d'hauteurs d'assises est souhaité. La présence de bandes d'éveil à la vigilance (BEV) et de bandes de guidages (BAO) sont nécessaires pour se repérer à la traversée des pistes cyclables.

La séparation et la cohabitation des flux piétons et cycles devront être correctement identifiés.

Les associations félicitent le projet de cheminements enherbés permettant une accessibilité accrue de ce nouvel aménagement arboré. Suite aux remarques de l'atelier de mars 2021, il a été demandé à ce que les cheminements enherbés puissent être détectables dans leurs limites accessibles afin de se guider.

David PIGNAUD précise qu'un problème technique ne nous permet pas de retranscrire la totalité des échanges de ce groupe de travail).

POINT 3 – Présentation des aménagements des espaces publics de la station de métro François Verdier

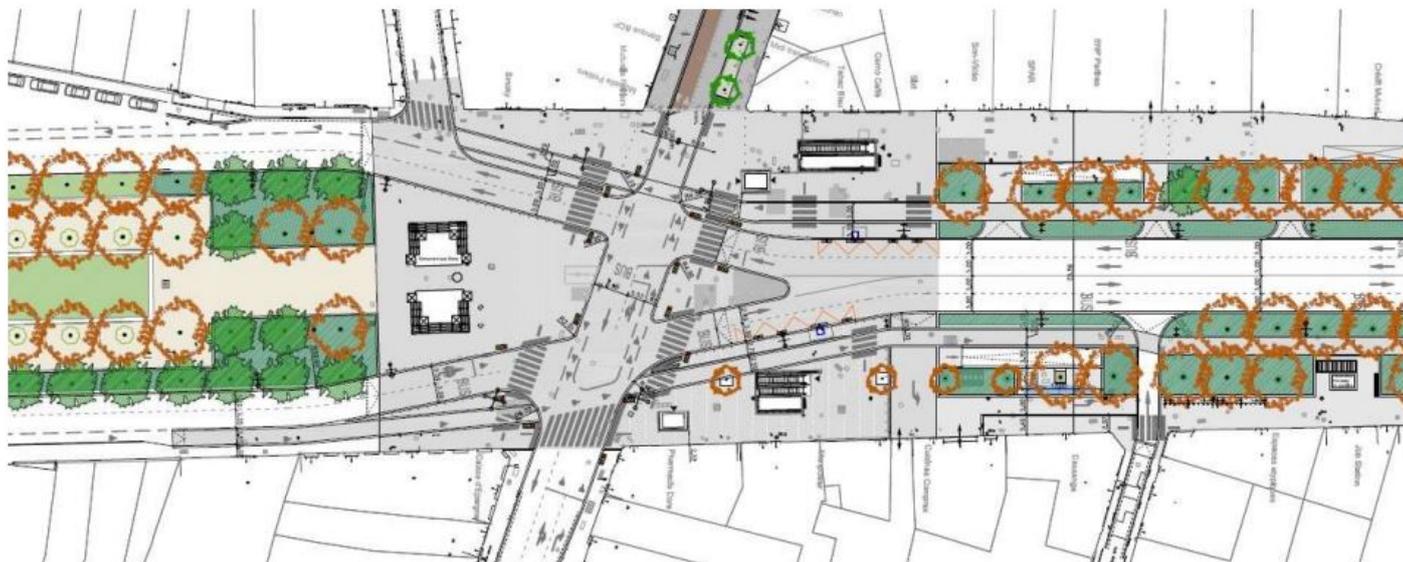
Céline COHEN introduit la présentation du projet en donnant en suivant la parole à Bernard HERRET, chargé d'opération en charge du suivi de l'aménagement de la station.

Bernard HERRET dresse un rappel historique. Le carrefour François Verdier est l'ancienne porte Saint-Etienne de la ville médiévale de Toulouse (axe Metz et le canal, pont neuf, musée des Augustins,...).

Bld Carnot - François Verdier Plan de l'Existant



Blvd Carnot - François Verdier Plan Projet



Le carrefour François Verdier est un axe important de la Ville de Toulouse. Avant les années 50, existence d'allées de tramway. C'est un carrefour très minéral avec la présence de la station de métro François Verdier ligne B. L'aménagement des boulevards a été effectué pour permettre la circulation des voitures. Il Le futur aménagement est de retrouver le double alignement historique, supprimer les contre-allées avec les stationnements, retrouver de larges trottoirs, une piste cyclable qui aurait vocation à devenir bi-directionnelle. Vue aérienne présentée. Aujourd'hui, les espaces sont très encombrés et destinés à de multiples usages.

Céline COHEN ajoute que durant la phase travaux, un accès PMR au parking Carnot sera créé via l'îlot central, complété d'ascenseur.

A l'arrière du monument aux morts, la voie de contournement a été supprimée pour recréer le double alignement et avoir une promenade apaisée entre le monument aux morts et le Grand Rond. Il y aura des cheminements piétons larges le long des façades. Deux ascenseurs bi-mutualisés permettront d'accéder à la future station de métro (parking et métro). Il y aura un aménagement tout à plat sur le carrefour mais avec différentes nuances de hauteurs des bordures (bordure piétonne cycle, passage piéton), de type biaise de 3 cm sur le plateau entre voie véhicule et piéton.

Trois espaces se chevauchent au niveau du carrefour. Les matériaux ne sont pas encore définis. Il conviendra de déterminer les contrastes visuels entre la piste et le trottoir, la bordure de séparation (lors des études en 2023-2024). Les contre-allées seront supprimées et le végétal sera remis au centre de l'aménagement. A l'entrée du parking Carnot, deux places PMR existent (côté façade) et seront réaménagées (côté entrée parking Carnot Indigo). Au niveau des émergences de la 3^{ème} ligne, le travail de sécurisation des espaces est travaillé en lien avec les services de la Préfecture. L'éclairage du carrefour sera assuré par la mise en place de 4 grands mâts.

Les places de stationnement PMR et livraison seront préservées et restituées. Le projet consiste à redonner de la place aux piétons, aux vélos, aux espaces végétalisés ; le parti pris étant de retenir une seule voie de circulation.

Sous le monument aux morts, les pavés clivés, non PMR, seront supprimés. Un pavage doit être défini en lien avec l'architecte des bâtiments de France, sera choisi pour permettre un cheminement plus agréable. Des supports vélos au droit du carrefour, lieu d'échange multimodal, seront implantés pour faciliter l'inter-modalité.



Brigitte BOULAND, habitant le quartier, demande des précisions sur les sens de circulation depuis la rue des Frères Lions. Egalement, le déplacement du monument aux morts est-il toujours d'actualité ?

Céline COHEN indique que deux options sont en étude en lien avec Tisseo : démontage et repositionnement sur les allées François Verdier du monument ou bien déplacement de ce dernier.

Elle ajoute que des tunnels piétons seront créés, en lien avec Tisseo.

Tisseo a également prévu de doubler les ascenseurs permettant ainsi une plus grande capacité de flux voyageurs.

Bernard HERRET précise que l'étude sera reprise en 2023, après les travaux de génie civil. La voie actuelle se trouvant derrière le monument aux morts va bien être supprimée au profit d'une véritable continuité piétonne sur les allées François Verdier et les automobilistes arrivant des boulevards devront aller faire le tour au Grand Rond pour accéder à la rue des Frères Lions.

David PIGNAUD remercie les participants pour les échanges et les présentations de ces futurs aménagements, la cellule « espaces publics » reste à la disposition des services et directions pour apporter son expertise lors des différentes phases de réflexion des projets.



Objet : **Groupe de Travail « Accessibilité Voirie – Espaces Publics »**

Date : **Jeudi 06 Janvier 2022**

Lieu : **visioconférence**

Rédacteur : Alexandre Faure

Relecture : David Pignaud et Laurent Lascroux

alexandre.faure@toulouse-metropole.fr

Ordre du jour :

1. **Présentation du nouveau chef de service politique de la voirie**
2. **Présentation de la station de métro gare Montaudran**
3. **Point sur la charte technique d'accessibilité Toulouse Métropole.**

Pièces Jointes : Présentation des abords de la station de métro Montaudran gare

Intervenants :

Toulouse Métropole

Infrastructure, Travaux, Energie..... David Pignaud
..... Laurent Lascroux
Direction projet Toulouse Aerospace Express Céline Cohen

Intervenant extérieur

Oppidea..... Solenne Faure
Diver-cities..... Antoine Tesson

Présents :

Toulouse Métropole

Infrastructure, Travaux, Energie Alexandre Faure
..... Agnès Dauriac
Pole Territorial centre..... Alexia Ballion-Puccini
..... Cyrille Causse
Pole Territorial sud Bruno Tauzin

Tisseo Ingénierie

Expert technique Bruno Rivault
Chargée de mission Accessibilité Marie-Régine Barrau

Associations :

ADAPEI..... Alain Denoyes
ANPIHM..... Eric Nourisson
APF France Handicap 31..... Claire Richard
..... Sophie Frilley-Michel
HANDI-SOCIAL Odile Maurin
GIHP..... Van-hoorebeke Marc
..... Sophie Frilley-Michel
2Pieds 2 roues François Poret
UNADEV Florianne Peries
..... Manuel Arias
AFM Téléthon Jean-Louis Durbas
Chiens guide d'aveugles Marie Crespel
locomotricienne Psychomotricienne Anna Bartolucci
AVH Bernard Solvet
..... Patrick Mages
DFD31 Alain Demange
.....
Brigitte Bouland
Amine Goumidi

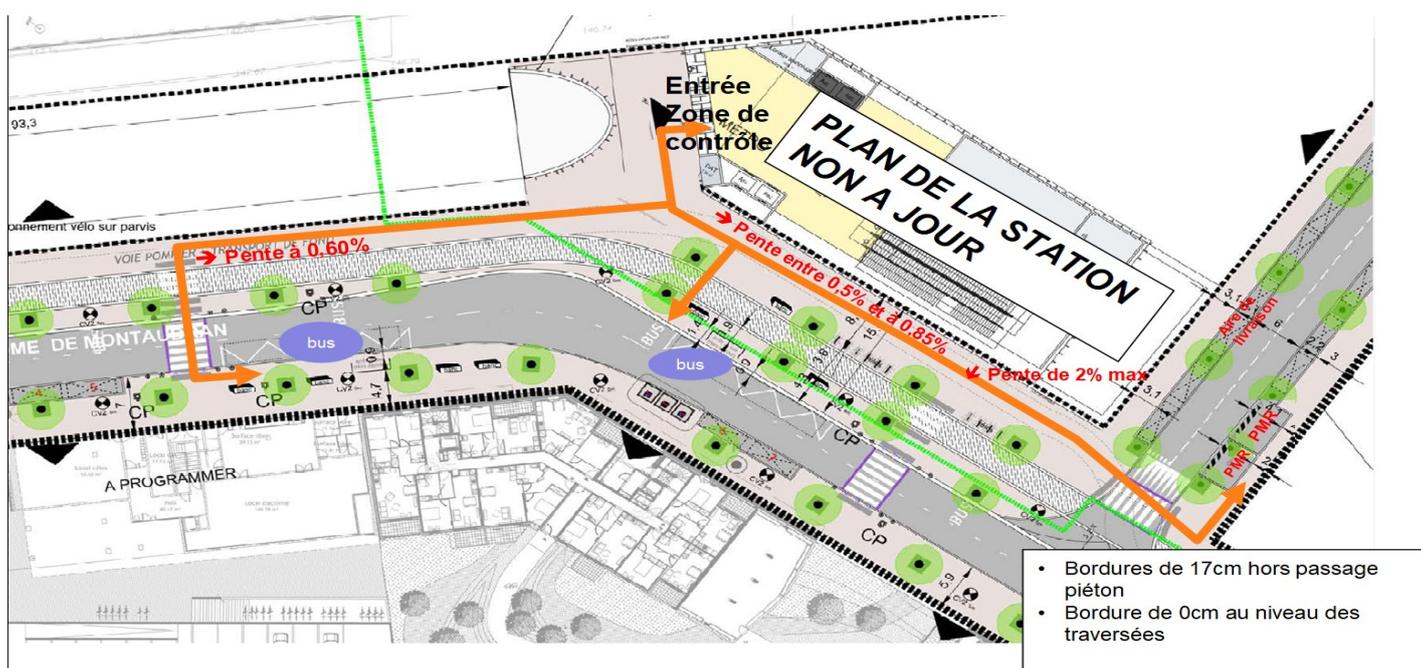


David Pignaud : remercie la participation toujours nombreuse des associations représentantes des personnes à mobilité réduite, des seniors, des piétons, des cyclistes et des techniciens des Pôles territoriaux centre et sud de la Métropole.

POINT 1 – Présentation du nouveau chef de service politique de la voirie

Laurent Lascroux Présente son parcours au sein de Toulouse Métropole et remercie l'ensemble des associations de l'accueillir. Il rappelle l'importance du groupe de travail avec l'ensemble des services et des associations PMR. Il compte bien s'appuyer sur les travaux déjà mis en place par Brigitte Grasset, et s'appuyer sur les compétences de ses collègues David Pignaud et Alexandre Faure au sein de la cellule accessibilité.

POINT 2 – Présentation de la station de métro gare Montaudran



Céline Cohen : Informe les participants que certaines stations de métros sont directement étudiées par les aménageurs et c'est le cas pour celle de Montaudran-gare, qui est étudiée par Oppidéa et donne la parole à **Solenne Faure**.

Solenne Faure : La station de métro se situe sur la ZAC de Montaudran en bordure de la voie ferrée et vient juste après la future station de métro de l'Ormeau. La station est aux abords des jardins de la ligne, de la halle de la machine et la piste des géants. La station est conçue dans un bâtiment voyageur, l'accès principal s'effectua par l'avenue de l'aérodrome de Montaudran, l'objectif est d'effectuer une connexion rapide avec les quais de la SNCF. Cette station est aussi accessible en bus, avec des quais bus qui sont implantés au plus près de la station métro. 6 places de dépose minutes vont être réalisées le long de l'avenue de l'aérodrome de Montaudran, 3 places PMR (2 sur la rue Jean Rodier à proximité proche de la station et 1 sur l'avenue de l'aérodrome de Montaudran). Concernant le domaine public, il est prévu un trottoir d'environ 15 mètres large sur lequel nous retrouvons une piste cyclable. Celle-ci est en partie réalisée au nord, elle se situe vers l'Envol des pionniers, halle de la machine, et qui devrait se poursuivre sur l'avenue de l'aérodrome de Montaudran. Il y aura un trottoir d'approximativement 6 mètres qui est prévu en béton balayé et des pentes longitudinales entre 0.5 et 0.85 % et des pentes latérales d'approximativement 2 %. En orange sur le plan, nous avons matérialisé le cheminement piéton.

Claire Richard : est-il possible d'avoir la longueur des places PMR ?

Solenne Faure : À ce jour sur l'avenue Jean Rodier, les places PMR devrait être d'environ 6 mètres de long et 3.95 mètres de large, à savoir que l'avenue Jean Rodier n'est pas encore étudié et ne devrait pas être réalisée avant fin 2027 : à la fin du chantier du métro sera terminé. Concernant la place PMR, située sur l'avenue de l'aérodrome de Montaudran, celle-ci fait 7 mètres de long.

Les bordures de trottoir seront d'une hauteur de 17 centimètres afin d'éviter le stationnement sauvage, au niveau des passages piétons, les bordures seront de 0 centimètre, donc sans ressaut.

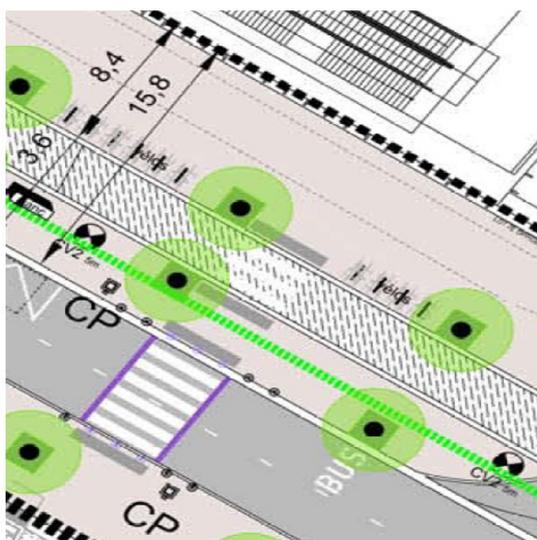
Manuel Arias : Demande d'où vient le bus de la ligne 23 ainsi que les fréquences ?

Solenne Faure : À ce jour, il s'agit de la ligne de bus 23 qui arrive du centre-ville en passant par la rue Claude Gonin et la nouvelle trémie réalisée chemin de Payssat et rejoint la rue Lespinet pour arriver à Rangueil.

Marie-Régine Barrau : À ce jour parler des bus et des fréquences n'est pas vraiment opportun, car tout cela sera réorganisé après l'ouverture de la ligne 3 du métro.

Solenne Faure : Concernant l'organisation de la station, même si ce n'est pas vraiment le sujet du jour, il est prévu une entrée directe sur la zone de contrôle depuis le domaine public avec les distributeurs automatiques de billets protégés avec un auvent.

Matériaux prévus aux abords de la station Stade AVP



Zoom sur une traversée piétonne
(extrait AVP – SEURA)

- Bande d'éveil à la vigilance
- Bordure 0cm
- Bandes séparatives piétons/ cycles
- Trottoir de 6m hors mobilier
- Revêtement trottoir béton balayé



Délimitation cycles/piétons
Voie ECA à Toulouse



Bande d'éveil

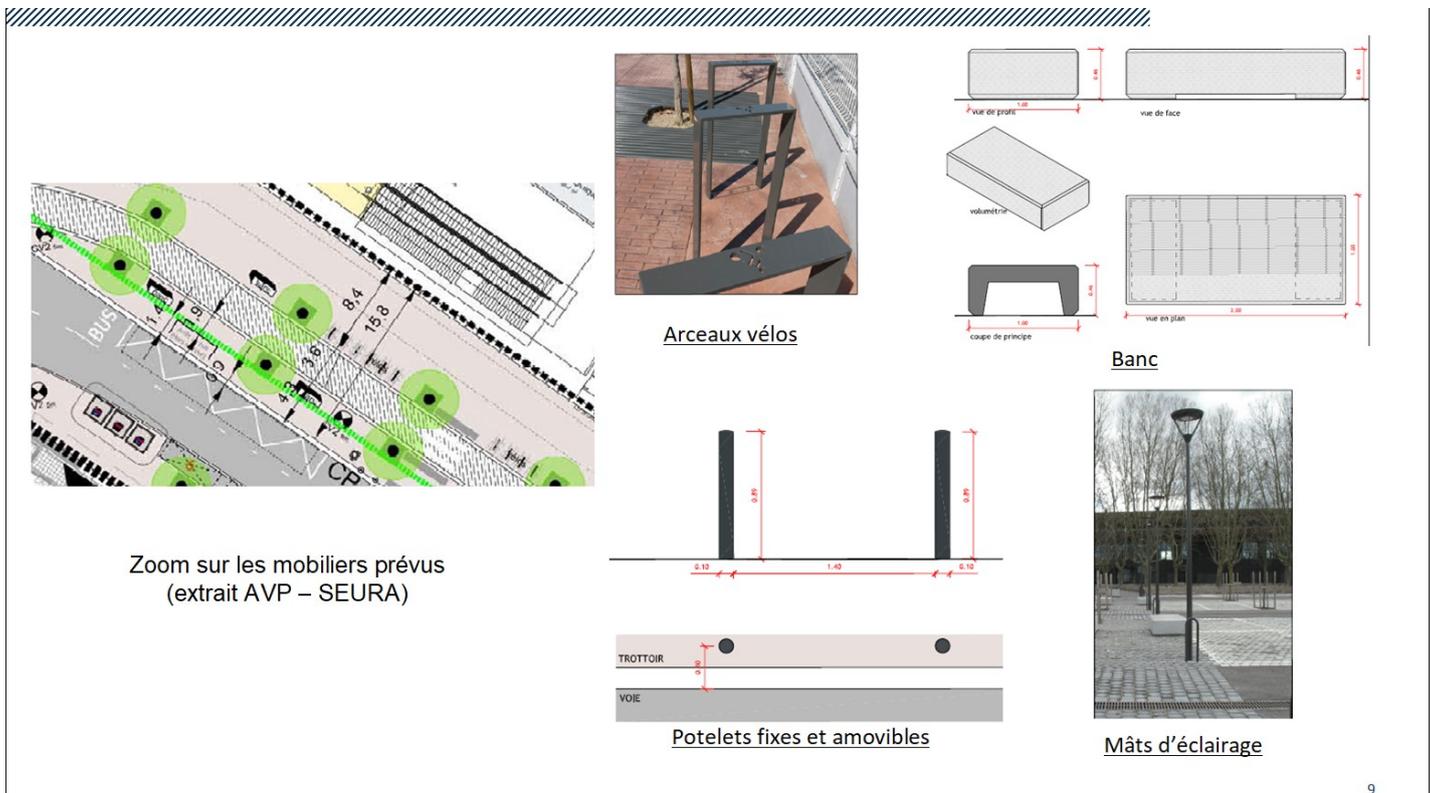
8

À ce jour, il était plutôt prévu une BEV de couleur blanche, mais après en avoir parlé avec David Pignaud, une BEV noire sera réalisé afin d'avoir un contraste visuel avec le béton balayé de couleur grise des trottoirs.



Il est également prévu une bande de délimitation entre le trottoir et la piste cyclable, mais celle-ci reste à travailler, car après concertation avec David Pignaud vis-à-vis des pavés sur la photo, le relief de détection n'est pas suffisant.

David Pignaud : Sur la photo de présentation, le contraste visuel est présent, mais qu'il faut être bien vigilant lors de la pose en phase travaux afin que le relief positif reste présent pour avoir une bonne détection à la canne pour les personnes aveugles ou malvoyantes.



Solenne Faure : On retrouve sur la photo le mobilier urbain qu'il est prévu d'implanter sur la ZAC Montaudran, le type d'arceau vélo peut sûrement évoluer, des bancs béton présents sur le secteur du style rectangulaire et avec une assise avec un accoudoir, seront également posés.

Brigitte Bouland : Pour avoir testé les bancs en béton qui viennent d'être présenté, l'hiver et les jours de pluie l'assise est inconfortable, il faudrait peut-être les intercaler avec des bancs en bois ?

Solenne Faure : Informe qu'une réflexion est en cours sur les assises béton. Sur l'aménagement plus au sud de la ZAC d'autres types de bancs en bois devraient être implantés.

David Pignaud : Après avoir discuté en réunion préparatoire avec Solenne Faure concernant les assises des bancs et lors de l'avancée du projet, il redonnera les pages de la nouvelle charte accessibilité de Toulouse Métropole qui rappelle les éléments importants concernant les assises comme indiqué par Brigitte Bouland.

François Poret : Concernant les arceaux vélo représentés sur la photo, ceci n'est pas à reproduire, car il n'y a pas la place pour la roue avant et arrière à cause du grillage, le cliché est un mauvais exemple. Concernant les pistes cyclables, l'association 2 pieds, 2 roues recommande que celle-ci soit de couleur verte ou rouge d'un visuel qui permet tout de suite d'identifier les pistes cyclables pour les piétons. Sur cette problématique, nous sommes très peu suivis, car par exemple sur les Allées Jean Jaurès nous avons déjà fait cette remarque et certes nous avons quelque chose d'esthétique, mais très peu distinguable visuellement. Donc, vis-à-vis des remarques déjà faites, nous souhaitons pouvoir aller vers une visualisation facilement identifiable concernant la piste cyclable par rapport au reste des cheminements piétons et autres revêtements.

Marie Crespel : S'interroge sur le cheminement entre le passage piéton et l'entrée du métro : à la vue de la largeur du trottoir, a-t-on pensé à mettre des bandes d'interception comme sur les allées Jean Jaurès ?

Solenne Faure : La BAO (bande d'aide à l'orientation): est inscrite sur la légende du diaporama, mais pas représentée, sur le plan celle-ci sera rajoutée sur le plan.

David Pignaud : Se demande si la BAO (bande d'aide à l'orientation) doit être amenée jusqu'à l'entrée du métro ou bien jusqu'au guichet automatique.



Bruno Rivault : La BAO (bande d'aide à l'orientation) doit aller à l'entrée du métro et jusqu'au guichet automatique.

Anna Bartolucci et Marie Crespel : Partage le même avis pour la bande d'interception de droite au niveau du passage piéton, et mettre une BAO (bande d'aide à l'orientation) le long du trottoir n'a pas d'intérêt, car le bâtiment peut être longé, mais au niveau du passage piéton de gauche la problématique du cheminement pourrait être réglée avec une borne sonore à l'entrée du métro.

François Poret : Informe que l'association qu'il représente est tout à fait ouverte au dialogue pour que Toulouse Métropole définisse la bonne couleur concernant les pistes cyclables, mais que celle-ci soit bien voyante et évoque un vrai contraste visuel et peut-être que là-dessus, cela pourrait conclure ce débat.

David Pignaud : Concernant cette problématique, c'est Arnaud Turlan du service MGR (mobilité gestion réseau) qui gère cette partie et qui -apportera les réponses.

Solenne Faure : Concernant le planning comme vous devez le savoir le métro, c'est une mise en service prévu fin 2028. Oppidéa réalisera l'aménagement du parvis et de l'espace public courant 2028.

Manuel Arias : Demande si de la verdure est prévue au bord de la station ?

Solenne Faure : Oui, nous avons mis autant d'arbres que nous pouvions de part et d'autre de la piste cyclable, car nous sommes quand même sur un secteur assez contraint.

Eric Nourisson : Au niveau du mobilier urbain, y aura-t-il des fontaines de prévu et un style de projet canopée est prévu également ?

Solenne Faure : Non, sur ce secteur-là, il n'y a pas de fontaine de prévues. À ce jour il n'est pas prévu également de canopée comme ça a pu être fait sur le quartier Saint-Cyprien.

David Pignaud : Des toilettes public, des fontaines à eau sont peut être, disponibles sur les abords de l'opération ?

Solenne Faure : Des fontaines sont installées sur la place Marcel Bouilloux-Lafont, mais une fontaine sera installée non loin du chemin Carrosse. Concernant les sanisettes, à ce jour aucune n'est prévue sur l'aménagement. Ayant répondu à toutes les associations, elle les remercie pour toutes leurs remarques.

POINT 3 – Point sur la charte technique d'accessibilité Toulouse Métropole

David Pignaud : Suite à l'envoi en format papier ou numérique à ce jour, je n'ai pas le retour de tout le monde. Donc, aujourd'hui, nous n'allons pas finaliser la charte technique telle qu'elle sera. Je tiens par ailleurs à remercier Agnès Dauriac pour son travail.

Claire Richard : Remercie le travail effectué concernant la charte technique, et voudrai savoir le nombre de retours ?

David Pignaud : Comme convenu avec les associations, j'ai effectué l'envoi avant les vacances de Noël, le but étant d'arriver à produire une charte technique qualitative où il n'y a pas d'énormité puisqu'elle sera faite pour quelques années. Avec Laurent Lascroux, j'ai prévu d'en parler la semaine prochaine, car aucune date n'est fixée pour sortir cette charte. J'ai des retours des pôles territoriaux, du SGRM, de la ville de Toulouse et de 4 associations. J'ai échangé avec Antoine Tesson et Brigitte Grasset pour discuter de certaines remarques, car certaines observations étaient déjà dans la charte, mais pas toujours, de façons compréhensives.

Amine Goumidi : Demande s'il est possible d'avoir un historique de la charte au vu de son arrivée récente sur les groupes de travail de Toulouse Métropole.

Antoine Tesson : Informe que c'est une réédition de la charte accessibilité à celle de l'initiale qui date de 2016 qui fixait des règles d'aménagement et de réaménagement sur l'espace public. Après des années d'exploitation et des retours des services et des observations qui ont pu être faites sur le terrain il y a eu un besoin de faire une mise à jour du document. Nous avons commencé ce travail avec David, Agnès, et Brigitte Grasset, toujours en concertation avec les services technique et les associations, il y a donc eu beaucoup d'éléments qui ont été rediscutés, reformulés, des visuels ont été changés et donc un travail provisoire de cette mise à jour a été envoyé fin d'année 2021 avec la possibilité d'effectuer des retours sous forme de mails. Globalement, il n'y a pas de révolution juste des réajustements assez pertinents.

David Pignaud : Une des remarques sur l'emplacement devant rester libre pour les fauteuils roulant à coté des bancs, sera prise en compte. A ce jour, elle est de 80 centimètres sur l'ancienne charte, elle sera dorénavant de 90 centimètres. Pour rappel, cet emplacement permet au fauteuil roulant de pouvoir manœuvrer et de se stationner en dehors du cheminement.

Concernant le pourcentage de place PMR pouvant aller jusqu'à 7 mètres de longueur, voici le commentaire d'une association : cela aurait été bien de mettre un pourcentage de place PMR à 7 mètres de longueur .Par exemple pour 4 places PMR, il faudrait au moins 1 place respectant la charte accessibilité de 7 mètres de longueur, et les 3 autres d'une dimension réglementaire. Nous nous sommes dit que nous allions laisser le 7 mètres tout le temps.



Antoine Tesson : Je précise également que nous nous sommes dit de ne pas aller au-delà de 7 mètres, pour éviter que des petits véhicules bénéficiant de la carte PMR puisse se garer sur le même emplacement.

David Pignaud : Concernant les horodateurs, ce n'est pas du domaine des aménagements, il est vrai que dans la charte il y a une partie qui parle de ce type d'appareil, je vais me rapprocher de MGR. (Mobilité gestion réseau). Concernant le LAPI (Lecture Automatique des Plaques d'Immatriculation), ce n'est pas un sujet technique traité par la charte technique.

Concernant les cales roues au niveau des stationnements, j'ai eu la réponse via un pôle territorial qui nous a informé que ce type d'aménagement ne fonctionnerait pas.

Bruno Tausin : Vis-à-vis d'une remarque que Cyrille Causse a pu faire au sujet de ces stationnements que nous réalisons sur le pôle territorial sud, je voudrais savoir à présent si ce genre de bordure est autorisé ?



David Pignaud : Le problème est que si toutes les voitures et les fourgons ont un pare-choc toujours à la même distance de l'essieu arrière, la question ne se poserait pas.

Odile Maurin : Je pense que par rapport à ce genre de stationnement, muni de cale roue, il serait mieux d'avoir des potelets devant le véhicule qui puissent empêcher l'avancée ou le débordement sur le cheminement piéton. La difficulté peut être dans le sens dans lequel on se gare. Il y a aussi une problématique sur les places de stationnement PMR à laquelle je me heurte très souvent, c'est que quand celles-ci sont en longitudinal et non en épis, celle-ci ne sont ni protégées à l'avant et ni à l'arrière, donc nous avons régulièrement des gens qui empiètent et quand vous êtes dans un véhicule et que vous sortez par l'arrière le risque est de ne plus pouvoir remonter dans son véhicule une fois stationné. Il avait été prévu dans la charte que les places soient de 7 mètres de long. Concernant des parties arrondies sur des places PMR, nous perdons de la place et c'est complètement aberrant et pareil pour les gens qui ont besoin de se décharger par l'arrière d'un véhicule. Une remarque me semble importante, c'est un cahier de préconisations, qui devrait s'imposer dans le cadre de la commande publique. Si on ne s'impose pas des règles de vérifications et de pénalités avec une grille de critère, cela restera sans actions.

David Pignaud : Par rapport aux stationnements longitudinaux, on ne met pas de potelet ni à l'avant ni à l'arrière sinon il faudra aller les changer toutes les semaines. Concernant l'arrondi sur les places PMR quand nous avons des avis techniques, nous faisons en sorte que celui-ci ne soit pas compris dans la longueur de la place. Concernant le dernier point pour faire de la charte un outil juridique, je n'ai pas la réponse à ce jour.

Odile Maurin : Informe que pour rendre la charte accessibilité opposable ça reste une question de volonté politique, je ferai remonter à qui de droit.

A noter : Concernant l'opposabilité de charte accessibilité celle-ci fait l'objet d'une interrogation auprès du service de la DAJA (direction Affaires Juridiques et Assemblées).

Antoine Tesson : Mettre des potelets à la place de ce genre de bordures, nous aurions d'autres associations qui pourraient ne pas aimer cette solution, car cela pourrait créer des obstacles. Certains automobilistes ne s'embarrasseront pas des potelets durs ou souples.

Odile Maurin : Ce n'est pas adapté à la réalité, il faut des potelets bien encastrés dans le sol, qui finira par se tordre sauf s'il y a un choc très important. Il y a deux solutions,



soit la police municipale fait son travail, elle vient verbaliser immédiatement et enlever les véhicules choses qu'elle ne fait pas. Soit nous trouvons d'autres dispositifs, mais je ne vois pas de juste-milieu entre.

Antoine Tesson : Je pense que la meilleure solution serait peut-être de tester, et d'avoir un vrai retour, savoir le coût technique et voir la réalisation. Tu en pense quoi Odile ?

Odile Maurin : Oui, je ne suis pas contre l'expérimentation.

Cyrille Causse : Le problème du potelet fixe, le pôle territorial centre, nous en changeons quand même régulièrement, quand ils sont placés trop proche des stationnements, en général cela fini mal, soit le potelet tombe, soit s'il est bien fixé dans le sol et bien le terrain qui part avec le potelet.

David Pignaud : Règlementairement peut-on peut mettre des potelets rigide sur la voirie ou autour de stationnement longitudinaux, ou coté cheminement ?

Cyrille Causse : Non pas sur la voirie, à l'occasion nous mettons autour des stationnements et du coup quand le potelet est trop proche du stationnement tel qu'il soit généralement cela ne tient pas. Nous mettons des potelets à l'entrée et à la sortie sur le trottoir, oui ça peut arriver.

Odile Maurin : Ce type d'installation sur les passages piétons et la chaussée pour justement empêcher que des véhicules ne s'y garent.

Alexia Ballion-Puccini : On ne met pas d'obstacle physique sur la chaussée, alors la distinction sur la voie se fait s'il y a une bordure qui délimite le stationnement, si ce n'est que du marquage au sol nous allons mettre des balisettes verte. Mais nous ne mettrons pas d'obstacle rigide au milieu de nulle part. C'est la distinction que l'on fait au niveau du pôle territorial centre.

David Pignaud : Un grand point a été rajouté dans la charte technique concernant la hauteur des potelets contrasté sur les cheminements et passage piéton. Effectivement, la hauteur des potelets contrastés sur le cheminement et passage piéton doit être règlementairement posée entre 1.20 m et 1.40 mètres et non 0.90 mètre comme nous pouvons le voir sur certains aménagements.

Anna Bartolucci Concernant la page 38 de la nouvelle charte sur les bandes d'interception pour les traversées, j'ai vue que vous aviez intégré la même norme que pour les BAO (bande d'aide a l'orientation), il y a donc un espace vide, en avons nous déjà parlé, car je ne vois pas du tout l'intérêt.

David Pignaud : C'est une recommandation du CEREMA. Il n'y a pas encore de réglementation officielle encore sur la bande d'aide d'interception des passages piétons. Vous retrouverez dans la charte une référence du guide de recommandation du CEREMA sur les bandes de guidage au sol (page37 de la nouvelle charte)

Antoine Tesson : Nous nous sommes dit que ce genre de bande d'interception est extrêmement complexe à implanter. Nous avons essayé de faire une règle, et sur les cas complexes, de pouvoir concerter avec les associations en groupe de travail.

Claire richard : Reviens sur la question concernant les barres en hauteur limitant l'accès dans les parkings ?

Odile Maurin : Les entrées de ces parkings sont souvent mises à une hauteur de 1.80 mètres ou bien 2 mètres et cela pose un véritable problème pour les PMR. Il faudrait une hauteur de 2.20 mètres, car souvent les véhicules transportant des PMR sont assez hauts surtout si la personne a un fauteuil électrique.

Alexia Ballion-Puccini : Concernant les bordures anti stationnement (exemple ci-dessous), elles sont souvent en limite de piste cyclable, nous aurions voulu que ce soit intégré une bonne fois pour toutes, car cela ne respecte pas le code de la route. Une doctrine est à mettre en place.



David Pignaud : Au départ, ces bordures étaient pour éviter le stationnement, l'objectif est d'éviter que les voitures ne montent sur les trottoirs pour se stationner à cheval, nous en avons déjà discuté en groupe de travail. Si je me réfère à la réglementation, il y a un abaque de détection qui normalement s'applique sur les passages piétons et sur les cheminements. Dans ce cas de figure nous sommes en limite de cheminement. Normalement sur une zone à 50 km/h un piéton valide ou pas, ne doit pas traverser n'importe où et doit rester sur le cheminement, pour moi ça ne pose pas de problème puisque nous ne sommes pas censés descendre n'importe où sur la chaussée. Sur une Zone à 30 km/h, un piéton peut traverser n'importe où, là par contre, je me dis que l'abaque de détection devrait être respecté et l'on ne devrait pas retrouver ces bordures, de plus, de nuit, elles peuvent être accidentogènes.

Odile Maurin : Je ne vois pas comment sur un plan réglementaire, on peut autoriser ce genre de bordures. La réalité est que si un piéton valide traverse, une personne PMR le peut aussi, et ça reste un pouvoir de police du Maire. Et je n'ai jamais vu dans la réglementation quelques choses qui précise que ça ne s'appliquerait que dans les zones à 50 km/h et non pas dans les zones 30 km/h, ça reste dangereux pour les personnes distraites, pour les aveugles et les malvoyants.

Cyrille Causse : Justement vous illustrez un peu notre problématique, personne n'est d'accord sur ce type de bordure parce que nous pensons que réglementairement ce n'est pas probant d'un point de vue accessibilité, mais en même temps cela peut nous rendre des services quand nous avons des trottoirs étroits. Nous avons des demandes régulières sur ce genre de bordures et nous ne savons pas toujours quoi faire. Nous demandons à ce que quelque chose de claire soit dans la charte technique pour pouvoir répondre aux élus, promoteurs ou autres. Sur le pôle centre, nous arrivons encore à temporiser, car nous avons quand même beaucoup de zones apaisées.

Anna Bartolucci : Dans l'usage, ce n'est pas terrible, car nous avons un obstacle bas et non contrasté visuellement et qui va surtout surprendre dans l'usage.

Manuel Arias : C'est une problématique compliquée, je solliciterai les membres de l'UNADEV de voir sur le terrain afin de vous faire remonter un avis le plus éclairé possible.

Antoine Tesson : Ce serait facile de justifier que c'est réglementaire ce genre d'aménagement, par contre ce n'est pas du tout dans l'esprit de la loi. Si on regarde les critères ça va, mais si on regarde les critères vers où tends la loi ça ne va pas du tout. C'est effectivement piégeux et non homogène, en le regardant de plus près on comprend très vite les gênes que ça peut engendrer pour les piétons. Nous disons dans la charte technique que l'on demande de réfléchir aux aménagements et à l'usage en premier lieu afin de trouver des solutions.

Odile Maurin : Informe être prête à aller au contentieux si elle voit d'autres bordures anti-stationnement fleurir sur le domaine public. Cependant elle se dit ouverte à recevoir tous types de documents qui stipulent que celles-ci sont réglementaires.

David Pignaud : informe que ce sujet sera traité dans un prochain groupe de travail.

Concernant la charte technique, j'attends encore les remarques des associations manquantes même s'il n'y a pas de date précise, la charte technique fera l'objet d'une délibération par la suite. Il n'y a certes pas de contrainte, mais nous devons quand même nous en donner afin de la finaliser.

Laurent Lascroux : L'objectif de la charte technique est de pouvoir l'appliquer durablement, bien faire les choses et de bien échanger entre nous de façon à avoir un document applicable et partagé par tous.

David Pignaud : Remercie l'ensemble des personnes présentes, les associations, les techniciens pour les divers échanges.

Fin de séance.



Objet : **Groupe de Travail « Accessibilité Voirie – Espaces Publics »**

Date : **Jeudi 2 juin 2022 – 14h30**

Lieu : **visioconférence**

Rédacteur : Françoise Dausseing / Alexandre Faure

Relecture : David Pignaud et Laurent Lascroux

francoise.dausseing@toulouse-metropole / alexandre.faure@toulouse-metropole.fr

Ordre du jour :

- 1. Projet de renouvellement urbain Bellefontaine : Allée de Bellefontaine – Parvis du métro – Place commerciale**
- 2. Présentation générale de l'opération ZAC Malepère**
- 3. Divers**
- 4...Guidage des personnes aveugles et mals-voyantes (PAM) sur la rue de Metz au droit des plateaux traversants**

Pièces Jointes : présentation projet de renouvellement urbain Bellefontaine et présentation ZAC Malepère

Intervenants :

Toulouse Métropole

Infrastructures, Travaux, Energies
David Pignaud
Alain Viguier

DCVRU

Fanny Carvalho

Direction des Opérations d'Aménagement et projets urbains

Tuan Fortunato – chef de projet opération Malepère

Intervenant extérieur

Cabinet Dessein de ville Sébastien Mazauric

Oppidea Florence Ponsar

Présents :

Toulouse Métropole :

Infrastructures, Travaux, Energies
Alexandre Faure

Pôle territorial Sud

Bruno Tauzin

Direction générale de l'aménagement :

Grands Projets Teddie Lorin

Direction des Opérations d'Aménagement et projets urbains

Violette Cadulal Illy (stagiaire)

Associations :

Marc Séguéla – indépendant
Claire Richard - APF France Handicap
Sophie Frilley-Michel - APF France Handicap
Bernard Solvet - AVH
Alain Denoyes - AGAPEI
Eric Nourisson - ANPIHM
Catherine Cousergue - GIHP
François Poret - 2 pieds 2 roues
Roseline Jolibert - AFM
Anna Bartolucci - Locomotricienne Psychomotricienne
Jean-Michel Charvet - UNADEV
Emmanuel Arias – UNADEV
Florianne Peries - UNADEV
Alain Demange - DFD31





David PIGNAUD souhaite la bienvenue aux participants de ce groupe de travail

Emmanuel ARIAS

Pour les aveugles et les mal-voyants, serait-il possible d'intégrer l'audio-description lors des groupes de travail notamment concernant les documents projetés.

Merci de relayer aux représentants élus.

David PIGNAUD

C'est noté pour la demande au titre de l'UNADEV.

Généralement, lors des présentations, nous tachons toujours d'apporter une attention particulière sur les présentations diffusées. Une note de « cadrage et de recommandations » pour une présentation accessible des projets d'aménagements » est à la disposition des intervenants.

POINT 1 – Projet urbain Bellefontaine - Allée de Bellefontaine – Parvis du métro - Place commerciale

Fanny CARVALHO

Le projet de renouvellement urbain de Bellefontaine (un quartier de plus de 8000 habitants) est amorcé depuis les années 2000, en partenariat avec l'Agence Nationale de la Rénovation Urbaine (ANRU) et les bailleurs. Depuis 2015, un diagnostic urbain et social sur le quartier est conduit par l'agence d'urbanisme Desein de Ville pour suivre le projet, avec une vision jusqu'à 2030 (Le Projet de Renouvellement Urbain fait l'objet d'une convention dans le cadre du Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain signée en 2019 avec l'ensemble des partenaires du projet). Des études préalablement menées ont permis d'aboutir à un schéma directeur déclinant les enjeux de la mutation du quartier (partenaires et associations du quartier associés à la démarche). Le secteur nord du quartier qui comprend des grandes artères routières :

- le parc de Clairefont, est situé au nord du métro Bellefontaine desservi par la ligne A,
- les allées de Bellefontaine,
- le parvis du métro et le centre commercial à ciel ouvert de Bellefontaine (Basso-Cambo),
- la place Martin Luther King.

Le secteur nord est priorisé avec une reconfiguration des espaces publics d'ici 2025. L'objectif est de diversifier l'habitat et l'activité sur le quartier.

Sébastien MAZURIC

Le quartier du Mirail a vu le jour dans les années 60 et a vu ses premières transformations dans les années 2000 avec la création de la place commerciale. Les cheminements piétons sont aujourd'hui confus. A l'est, nous avons une centralité de quartier avec 3 places centrales, très occupées par les véhicules à moteur et l'objectif du projet est de créer une seule grande place. A l'ouest se trouve une avenue de 400 mètres de long située au sein du grand parc Margelle, un des cinq grands parcs métropolitains, constituant un environnement très végétal. Le quartier étant très enclavé, il s'agira de créer une centralité ainsi que des connexions avec des cheminements piétons et pistes cyclables, un maillage de liaison avec Basso-Cambo ; secteur également en transformation.

La voie sera comblée au droit du grand parc du nord vers le sud, supprimant ainsi le pont et en agrandissant le parc.

Sur ce secteur, il y a un gros problème d'altimétrie en lien avec le phénomène naturel. Les parcours et les cheminements seront rendus accessibles.

A l'ouest, des grands parcours cyclables seront créés en conservant les arbres majestueux et des quais de bus de 2 à 3 mètres de large, ponctués de divers cheminements.

Sur le parvis du métro, de grands dégagements permettront le stationnement de véhicules d'urgence.

Les cheminements piétons seront déportés vers la voirie et mis à distance par des bandes végétalisées.

Il y aura un carrefour à feux tricolores avec 4 voies qui se croisent ainsi que des parcours cycles fluides, directs.



La place commerciale sera redonnée à l'usage des piétons. Des plantations et des bancs seront installés. Le but est d'apaiser le quartier qui est à ce jour encombré.

La passerelle existante pour relier la dalle avait été construite pour de nombreux usages (espace Candilis). La dalle a ensuite été détruite sauf sur l'espace où se trouve aujourd'hui un pôle associatif.

Catherine COUSERGUE

Les PMR rejoignent l'espace du pôle associatif par cette passerelle sur une dalle en lien avec le centre socio-culturel Alban Minville (rampe trop longue). Il conviendra d'être vigilant sur les mobilités PMR sur le quartier dans la reconfiguration.

Sébastien MAZURIC

Les usagers du pôle associatif auront un contrôle d'accès fermé, qui sera complété d'un ascenseur et d'un escalier de secours.

Catherine COUSERGUE

Cet aménagement n'est pas recevable pour les personnes à mobilité réduite. Le GIHP ne validera pas.

Sébastien MAZURIC

Le projet a été présenté en comité de quartier où des personnes à mobilité réduite ont validé le projet.

Marc SEGUOLA

Il est compliqué de gérer un ascenseur sur l'espace public. L'ascenseur du métro utilisé, souvent en panne, ne peut pas rester la seule solution d'accès. Faut-il démolir cette passerelle ?

Fanny CARVALHO

L'enjeu de la démolition de la dalle et de la passerelle est aussi de sécuriser le site (présence d'un commerce illicite) pour laisser place exclusivement à un parvis.

Catherine COUSERGUE

C'est impossible de limiter «l'accès uniquement par un ascenseur ». Cela ne fonctionnera pas.

Marc SEGUOLA

Dans le cadre de l'aménagement, la place peut être aménagée en tenant compte de la passerelle existante. A moins que le contrôle d'accès et la gestion de l'ascenseur soient réglés et que les PMR puissent accéder sans difficulté à la dalle.

David PIGNAUD

La démolition de la passerelle a toutefois déjà été retenue et actée.

Fanny CARVALHO

Pour la prévention situationnelle sur le quartier (commerces illicites), il a été privilégié la démolition.

Bernard SOLVET

La suppression de la passerelle est posée sous l'angle sécurité et pas sous l'angle accessibilité pour les PMR dont les personnes avec des déficiences visuelles.

Catherine COUSERGUE

Un courrier des associations sera adressé à Monsieur Le Président-Maire.

Le projet de renouvellement urbain de Bellefontaine prévu pour désenclaver le quartier est travaillé comme une enclave.

Marc SEGUOLA

Le chef de projet pourrait-il expliciter la nécessité de suppression de la passerelle afin de répondre aux différentes questions soulevées ?



Sébastien MAZURIC

Le bâtiment public, avec sas et ascenseur, sera fermé et signalé comme n'importe quel autre bâtiment.

En complément des questions en lien avec la sécurité à l'accès actuel à la dalle, l'objectif de l'opération est multiple :

- Supprimer la passerelle qui encombre l'espace du parvis (parcours piétons et cycles bloqués, masque visuel, enclavement, perception du quartier)
- Rompre définitivement avec l'architecture de dalle (inaccessible par nature)
- Signaler le renouveau du quartier
- Créer une façade directement au contact du pôle associatif permettant de l'identifier plus clairement (comme un bâtiment sur rue classique, l'accès correspond au bâtiment)
- Encapsuler et donc sécuriser un escalier et un ascenseur intérieurs
- Simplifier les interactions avec le pôle Alban Minville tout en dynamisant la place MLK

Marc SEGUOLA

Il sera nécessaire de préciser les fonctionnalités de la porte d'entrée du bâtiment public pour éviter tout dysfonctionnement.

Sur l'espace public, les marches isolées et en sifflet sont interdites. Les hauteurs de marche sont normalisées (15 cm). Des marches constantes seront à privilégier malgré les contraintes altimétriques.

Sébastien MAZURIC

Sur la partie nord du parvis, il y a une pente en travers de 6 à 7 % ce qui peut être dangereux. Un décaissement de la voirie permettant un nouvel équilibre altimétrique devra être trouvé pour rendre l'intégralité de la place accessible (mise en œuvre de marches en sifflet). Les marches les plus fines, plus accidentogènes, seront aménagées par contraste visuel, mains courantes, mobiliers et espaces verts pour renforcer la sécurité. Les marches en lisière des terrasses ne sont pas isolées et sont situées en dehors des flux piétons qu'elles participent à instaurer. Elles sont la conséquence directe de la mise en accessibilité du parvis. La seule alternative accessible serait la création de soutènements avec gardes corps ce qui irait à l'encontre des objectifs du projet en créant des masques visuels et une fragmentation de l'espace, éléments étant diagnostiqués comme problématiques et à éliminer du futur parvis.

Claire RICHARD

La Commission départementale de sécurité validera-t-elle l'accès au bâtiment sur la dalle ?

Fanny CARVALHO

C'est la Direction de l'Immobilier, en charge de ce point, qui suit cet aspect.

David PIGNAUD propose de conclure la discussion et d'attendre le retour du chargé d'opération auprès des associations lors d'un prochain groupe de travail et a pris note qu'un courrier sera envoyé par le groupement inter-associatif à Monsieur Le Maire-Président concernant l'accessibilité du site et la suppression de la passerelle

POINT 2 – Présentation générale de l'opération ZAC Malepère

Tuan FORTUNATO

Le projet de zone d'aménagement concerté (ZAC) Malepère est suivi en lien avec Oppidea (chef de projet – Florence Ponsard) dans le cadre d'un traité de concession prévu jusqu'en 2036. Elle se situe au sud-est de Toulouse, à proximité du ruisseau de la Marcaissonne et des berges de l'Hers, non loin de la commune de Saint-Orens (frange sud). Le site est constitué de 113 hectares et a vocation à accueillir 6700 logements, des commerces et services de proximité, de l'activité économique, des équipements publics dont le groupe scolaire Georges Mailhos (déjà livré) en proximité de la liaison multimodale sud-est (LMSE).

Le projet à la maîtrise foncière partielle par la collectivité se mène avec l'accompagnement de l'aménageur ainsi qu'entre accords entre opérateurs privés et propriétaires fonciers.

Le phasage de l'opération permet d'acter la fin de la phase 1 et le démarrage de la phase 2 prévu jusqu'en 2028. Aujourd'hui, le site est partiellement occupé. Il est traversé par la route de Revel et la route de Labège. 800 logements sont actuellement présents sur le site avec un accès direct à la rocade par la route de Labège.



Des pistes cyclables sont déjà réalisées le long de la LMSE. Il s'agira à terme d'un nouveau quartier qui par son aménagement se traduira par un esprit de faubourg (Faubourg Malepère). En termes d'espace public, un plan guide se traduit principalement par deux espaces verts, celui de la Marcaissonne et celui du bois de l'Hers. Les axes comprenant la route de Revel, la route de Labège et la rue de Nouadhibou ne sont pas compris dans la ZAC et sont sous maîtrise d'ouvrage directe de Toulouse Métropole (projet de requalification en cours).

Des voies de desserte du quartier et des venelles piétonnes sont aujourd'hui projetées permettant le maillage du quartier. La rue H, traversée paysagère, aura un profil de 27 mètres de large reliant les deux espaces verts à l'est et à l'ouest de l'opération. L'objectif de la ZAC est de recréer des perméabilités et de créer des traversées entre la route de Labège et la route de Revel.

Un travail est également mené avec TISSEO pour renforcer l'offre de transport sur le secteur en lien avec l'arrivée de nouveaux habitants, incluant l'intégration d'un bus en site propre et l'arrivée de la 3^{ème} ligne de métro.

A la fin 2022, les premières opérations (500 à 600 logements) seront livrées, et 1000 à 1500 logements seront en travaux.

En 2023, une intensification des chantiers permettra la livraison de 800 logements complémentaires et la mise en chantier de 1000 à 1500 opérations.

En 2024, outre de nouvelles opérations, la place centrale du quartier sera créée et l'arrivée d'un collège verra le jour au sud de la route de Labège et du chemin des Carmes, à proximité immédiate des communes de Labège et de Saint-Orens.

A horizon fin 2025, ce sont 2500 à 3000 logements qui seront livrés.

En 2026, ce sera 6000 nouveaux habitants, une place centrale, un nouveau collège qui ne sera pas livré avant la rentrée 2025, un parc réaménagé qui viendront constituer le quartier.

En terme d'espace public, trois rues en zone 30, avec ralentisseurs, ont déjà été réalisées (la rue de Casablanca, la rue Claire Roman, l'impasse Louise Labbé) pour accompagner les premières opérations en cours et l'accès au groupe scolaire.

Le bassin de rétention de l'Hers (bassin sec) sera dédié à des usages récréatifs et fera l'objet d'un aménagement planté. Son accès s'effectuera depuis la rue Claire Roman par des pentes minéralisées.

Des essences d'arbre préconisées seront à privilégier.

Des places PMR ont été orientées géographiquement vers les sites et les équipements publics.

Alain DUNOYER

Comment se peut-il qu'une station de métro n'est pas été prévue sur le quartier ?

Tuan FORTUNATO

La 3^{ème} ligne de métro passe par la station AEROSPACE, située à 1,5 km environ de la ZAC.

Alexandre FAURE

Après une visite sur site, il a été constaté que l'aménagement des trottoirs et des candélabres sur la rue Claire Roman respecte les préconisations de la charte accessibilité de Toulouse Métropole.

Tuan FORTUNATO

La section C de la rue H l'opération constituera une zone apaisée et de rencontre avec double espace de chaussée. Une nouvelle bande plantée est prévue pour créer une mise à distance des modes doux et créer une ambiance de promenade. Il y aura une piste cyclable à double sens.

Bernard SOLVET

Hormis les contrastes, il y a-t-il une séparation matérielle donc détectable entre la partie trottoir et la piste cyclable ?

Tuan FORTUNATO

Il y a une différence de matériau employé. Le trottoir sera en béton désactivé et la piste cyclable sera en grave émulsion calcaire. Une bande de pavés viendra créer la limite séparative.

Un engazonnement et des plantations seront créés.

Les cheminements piétons seront en béton désactivé.

Pour répondre à l'ambiance paysagère ombragée, une dizaine de bancs permettra de faire une pause.



Emmanuel ARIAS

Il serait opportun de retenir des potelets ronds et non carrés, aux angles obtus et blessants.

Tuan FORTUNATO

Ce niveau de détail est noté et sera intégré.

S'agissant de la section comprise depuis la route de Revel jusqu'au parc de la Marcaissonne, la voie, comprenant une raquette de retournement, sera constituée d'une alternance de stationnement, de plantations, d'une place PMR au plus proche du parc, d'une piste cyclable bi-directionnelle de 3 mètres, d'un trottoir de 2 mètres. Un marquage au sol de la traversée piétonne depuis la piste cyclable sera réalisé.

Après la concertation avec les habitants d'aujourd'hui a permis de dégager les orientations à retenir de la future place centrale du quartier de Malepère. Ce sera une place apaisée, végétalisée et contrastée de teinte claire et un vecteur de lien social. Une partie sera dédiée au stationnement, une autre, au centre, à un espace jardin, et l'est de la place pourra accueillir des usages types marché, concert. Des espaces commerciaux borderont le rez-de-chaussée de la place. La livraison de la place est prévue fin 2024.

Emmanuel ARIAS

Une fontaine est-elle envisagée ?

David PIGNAUD

Des réflexions futures permettront de préciser les aménagements à privilégier et attendus.

Tuan FORTUNATO

Le projet d'installer une fontaine à eau potable a été privilégié à celui d'installer une fontaine hydraulique.

Catherine COUSERGUE

L'ADIM'S, association handicap de loisirs, est située au 2 chemin de Ribaute. Il sera important de travailler la question de l'accessibilité sur le chemin de Ribaute et l'avenue de la Marcaissonne (voies privées d'aménagement accessible à ce jour). A terme, un projet d'habitat inclusif verra peut être le jour.

Tuan FORTUNATO

Oui, des premiers aménagements de sécurisation ont été mis en œuvre aux abords du site de l'association. A la demande de M. ESNAULT, maire de quartier, il est prévu, sur la partie Est de la Marcaissonne, de limiter le stationnement sauvage et de sécuriser les modes doux.

De façon générale, lors de la phase PRO du projet, une séance d'échanges spécifique pourra être programmée pour partager l'ensemble des points accessibilité.

Sur la partie jardin de la place centrale, on retrouvera un dallage et des pierres naturelles avec des joints qui seront fermés pour créer une partie bien plane.

POINT 3 – Divers**Catherine COUSERGUE**

La terrasse du restaurant Chez Cécile du théâtre de la Cité laisse un passage particulièrement étroit.

Alexandre FAURE

Cette difficulté sera remontée à la Direction compétente de la Ville de Toulouse (DMODP - Direction Occupations du Domaine public)



POINT 4 - Guidage des personnes aveugles et mals-voyantes (PAM) sur la rue de Metz au droit des plateaux traversants

> Aménagement de la rue de Metz

Bernard SOLVET

Les plateaux ralentisseurs ne sont pas du tout faits pour les personnes non voyantes et mal voyantes. La piste cyclable pose également difficulté.

Anna BARTOLUCCI

Aucune préconisation n'a été retenue par principe de précaution sur l'aménagement prévu à ce jour.

Marc SEGUOLA

Les plateaux ralentisseurs ont été imaginés pour améliorer la sécurité. S'ils posent question sur ce projet, la maîtrise d'œuvre, en lien avec le bureau d'études, doit être saisie de cette problématique pour trouver une solution qui permette d'assurer la sécurité ; peut être par des traversées classiques. Le constat de « on ne peut rien faire » ne peut pas être retenu.

Emmanuel ARIAS

Préconise un passage classique avec des zébras.

Teddy LORIN

La consigne d'aménagement de plateaux ralentisseurs a été donnée à l'urbaniste dès le départ ; ce type d'aménagement ayant été apprécié dans d'autres projets notamment rue des Lois.

Pour les contrastes, les aménagements en hyper centre ville sont généralement traités en porphyre. Les bandes d'aide à l'orientation (BAO) et les bandes d'éveil à la vigilance (BEV) avaient été écartées. Les plateaux ralentisseurs avaient été appréciés lors de la concertation. La sensibilisation des cyclistes et automobilistes est bien évidemment à poursuivre.

Le déploiement d'un dispositif de repères auditifs avait été évoqué. Des propositions pourront être recueillies et étudiées, en outre de la possibilité de base que sont les BAO et les BEV.

Anna BARTOLUCCI

Il n'y a aucun guidage pour les personnes mals-voyantes.

→ L'ensemble des associations présentes ne donnent pas d'accord collectif pour l'aménagement de plateaux ralentisseurs

> Charte Accessibilité

François PORET

La charte accessibilité de Toulouse Métropole devrait être partagée en lien avec d'autres synergies notamment d'un groupe d'expert en accessibilité.

David PIGNAUD

Discutée en groupe de travail au CEREMA, la réglementation n'est pas toujours adaptable.

Il y a des recommandations, basées sur des travaux, la réalité et la pratique sur le terrain, qui aident à comprendre la réglementation parfois floue.

Marc SEGUOLA

Dans la charte accessibilité, il y a beaucoup d'éléments dont il faut se servir et qui correspondent à l'illustration de ce qu'impose la loi. Pour les cas particuliers, compliqués, ceux-ci sont abordés et solutionnés en groupe de travail (ex : carrefours de la rue de Metz).

David PIGNAUD

Remercie l'ensemble des associations et intervenants pour la qualité des échanges menés au cours du groupe de travail.



Objet : **Groupe de Travail « Accessibilité Voirie – Espaces Publics »**

Date : **Jeudi 8 septembre 2022 – 14h30**

Lieu : **Présentiel et visioconférence**

Rédacteur : Françoise Dausseing / Alexandre Faure

Relecture : David Pignaud et Laurent Lascroux

francoise.dausseing@toulouse-metropole / alexandre.faure@toulouse-metropole.fr

Ordre du jour :

- 1. Accessibilité - Chemin Château de l'Hers**
- 2. Accessibilité cheminements - feux tricolores et mobiliers de sécurité**
- 3. Présentation de 2 parvis 3ème ligne de métro - station l'Ormeau et station Fondeyre**

Pièces Jointes : Présentation accessibilité du chemin du Château de l'Hers et projet de giration bus / Réglementation d'implantation des feux tricolores (23/11/1992) - Présentation station Ormeau et Fondeyre

Intervenants :

Toulouse Métropole

Infrastructures, Travaux, Energies
David Pignaud
Laurent Lascroux
Nathalie Calvo

ITE – Projets Structurants
Camille Alou

MGR
Gilbert Kerthe
Jean-Marc d'Ingrando
Dina Likht

Intervenant extérieur

Sylvain Mathieu - Tisseo

Présents :

Toulouse Métropole :

ITE-Infrastructures, Travaux, Energies
Alexandre Faure
Françoise Dausseing

Associations :

Lucie Lafabrie – Handi social
Odile Maurin – Handi social
Richard Mebaoudj – 60 Millions de piétons 31
Monique François - 60 Millions de piétons 31
Marie-Josée Cabal - GIHP
Claire Richard – APF France handicap
Floriane Peries – UNADEV
Jean-Michel Charvet - UNADEV
Marc Seguela
Jean-Louis Durbas
Anna Bartolucci
Roseline Jolibert – AFM
Alain Demange – DFD31
Marie Fourcade
François Poret - 2 pieds 2 roues
Michèle Arnaud - 2 pieds 2 roues





David PIGNAUD

Informe les associations de la reprise des groupes de travail accessibilité en présentiel en cette rentrée. Les groupes de travail avait été interrompus en présentiel à cause de la pandémie de la COVID-19.

Point 1 – Accessibilité - Chemin du Château de l’Hers

Sylvain MATHIEU

Le chemin du château de l'Hers est une voie inter-quartier qui se situe entre l'avenue Jean Chaubet et l'avenue de Castres. C'est une voie structurante dans le quartier qui n'est pas du tout dimensionnée pour accueillir le trafic de poids lourds en terme de largeur. Le chemin du Château de l'Hers ne peut pas être mis en sens unique de circulation au vu de plusieurs contraintes.

- C'est la seule voie du quartier nord/sud
- À ce jour, la ligne de bus 19 est fortement fréquentée.

En 2025, le futur Linéo 12 empruntera ce chemin. La fréquence des bus ne sera pas pour autant plus forte. Le passage de bus « articulés » nécessite de maintenir la circulation à double sens.

Il existe un tronçon du chemin qui mesure environ 120 mètres de long entre le chemin Theuriet et l'impasse Desgraves où l'emprise publique totale entre les façades est comprise entre 8 et 9 mètres. Sur l'emprise publique, devront être créés des trottoirs, une chaussée suffisamment large pour croiser des poids lourds ; ce qui est quasiment impossible. Aujourd'hui, deux grosses difficultés résident à savoir le croisement des bus, impossible sur certaines sections et les trottoirs ne sont pas accessibles. Côté impair, le trottoir n'est pas du tout accessible. Côté pair, il est accessible partiellement. Plusieurs solutions ont été étudiées entre Tisséo et Toulouse Métropole avec ou sans écluse, c'est-à-dire des passages alternés dans un sens ou dans l'autre pour essayer de répondre aux deux problématiques (élargir les trottoirs, élargir la chaussée). Dans tous les scénarios, les services de mobilité gestion et réseau ont proposé d'adapter le plan de circulation du quartier de façon à essayer de réduire trafic sur cette section.

- Mise en sens unique du chemin Theuriet, avec double sens cyclable.
- Interdiction de tourner à gauche de l'impasse Desgraves vers chemin du Château de l’Hers.

Voici les différents types de solution étudiés :

- Une grande écluse, c'est-à-dire un passage à vue qui ferait tout le long de la section avec feux tricolores de chaque côté, comme alternats de chantier : un feu avant la section étroite côté bas du chemin du Château de l'Hers ; un feu coté impasse Desgraves/Chaubet ce qui permet un alternat véhicules quasiment sur les 150 mètres. Des simulations de trafic dynamique ont été réalisées à l'aide d'un logiciel informatique. Cette solution, si elle était retenue, provoquerait une saturation du trafic à cause du long alternat entre les deux feux.

La seconde problématique sur ce schéma est sécuritaire. Les riverains n'auraient pas la visibilité sur les feux tricolores. L'avantage de cette solution était d'avoir des trottoirs accessibles de chaque côté.

D'autres scénarios ont été envisagés notamment avec une écluse plus courte en retirant les feux tricolores et en réduisant la longueur, avec un alternat de trafic à vue et un sens prioritaire de circulation. Cette solution ne peut fonctionner que si le croisement des véhicules s'effectue avant ou après l'écluse. Elle ne peut s'effectuer d'ailleurs qu'avec une acquisition foncière côté impair dans le virage afin de pouvoir assurer le croisement des véhicules. D'autre part, côté pair, il y a des endroits où il n'y a pas la possibilité d'avoir des trottoirs accessibles.

Un autre scénario a été étudié à savoir un aménagement sans écluse, avec un double sens de circulation, élargissant ainsi la voie là où les bus ont du mal à se croiser à ce jour. Ainsi, il y aurait un trottoir accessible côté impair et un trottoir non accessible côté pair de la rue ; ce qui pose bien sûr un problème légal, et une voie à double sens de circulation. Une réflexion a été menée sur la façon de rendre les trottoirs accessibles pour les riverains tout en gardant un double sens de circulation. L'idée est d'élargir la voie pour que des véhicules lourds puissent se croiser.



Le côté impair serait entièrement accessible en déplaçant les candélabres. Face aux n°108 et 110, il y aurait la création d'une courte écluse et un trottoir accessible avec une traversée piétonne. Sur le côté pair, entre les n°108-110 et la rue Lilianne Desgraves, il y aurait une zone technique en galet avec des candélabres.

Les avantages sont :

- Un double sens de circulation des véhicules
- Un cheminement totalement accessible côté impair devant toutes les habitations du chemin du Château de l'Hers

Cette solution peut être mise en œuvre à court ou moyen terme car il n'y a aucune acquisition foncière à réaliser. Cependant, à terme, le but est que la collectivité puisse faire des acquisitions foncières pour rendre les deux trottoirs accessibles.

L'inconvénient principal :

- Une suppression du trottoir côté pair avec toutefois l'aménagement d'un élargissement ponctuel de trottoir, au droit de l'écluse, pour les sorties piétonnes des n°108 et 110, assorti d'un passage piétons permettant d'accéder au trottoir accessible côté impair.



David PIGNAUD

Demande si l'écluse initialement prévue est faite pour ralentir la circulation afin de pouvoir se rendre au passage piéton.

Sylvain MATHIEU

Oui, effectivement, il y a une petite écluse de 4.80 m environ afin que des voitures puissent se croiser à faible vitesse.

Odile MAURIN

Présente Madame Lucie LAFABRIE, adhérente de l'association Handi social et résidente sur le chemin du Château de l'Hers.

Après avoir eu quelques échanges avec Jean-Michel Lattes (président de Tisséo collectivité, Tisséo ingénierie, vice-président de Toulouse Métropole et adjoint au maire de la ville de Toulouse), 6 scénarios ont été étudiés. La difficulté d'aujourd'hui est la présentation de 4 projets seulement au lieu de 6. Il serait intéressant d'avoir connaissance de l'ensemble des scénarios à savoir les 6 projets étudiés.

David PIGNAUD

Précise que les 3 scénarios présentés aujourd'hui en groupe de travail sont ceux qui se rapprochent de la réglementation.



Odile MAURIN

Rappelle que les solutions présentées aujourd'hui ne répondent pas vraiment à la réglementation. Par ailleurs, une résidence vient d'être récemment construite au 104 chemin du Château de l'Hers. La collectivité laisse construire des résidences sans prévoir l'avenir donc sans envisager l'acquisition de foncier nécessaire aux aménagements de l'espace public.

Elle souhaite donner la parole à Madame LAFABRIE, riveraine également sur le chemin du Château de l'Hers.

David PIGNAUD

Souligne que le but de ce groupe de travail n'est pas d'être une instance politique, ni une instance juridique, ni associative. Le groupe de travail n'est également pas là pour gérer les problématiques d'acquisition foncière.

Richard MEBAOUDJ

Informe également que Madame LAFABRIE est aussi adhérente de l'association 60 millions de piétons 31.

Odile MAURIN

Demande à ce que des liens transversaux soient effectués avec les services de l'urbanisme afin d'éviter que les constructions laissent un alignement nécessaire afin d'avoir des cheminements accessibles. Elle prend l'exemple du nouvel aménagement de l'avenue de Fronton.

David PIGNAUD

Informe que de mémoire le trottoir devant la résidence respecte la réglementation des 1.40 m minimum.

Lucie LAFABRIE

Le trottoir devant le local poubelle de la nouvelle résidence n'est pas conforme à la réglementation. Actuellement la voie mesure 4.20 m de large, le rond-point situé sur le chemin du Château de l'Hers mesure 6.20 m de rayon ; ce qui ne permet pas d'avoir une giration convenable pour les véhicules lourds de type bus (articulé). Les véhicules légers sont dans l'obligation d'effectuer des marches arrière afin de laisser manœuvrer les véhicules lourds.

Les habitants de la nouvelle résidence ne pourront plus accéder ni à leur domicile ni à leur local poubelle. La simulation a eu lieu en 2018, avant la construction de la nouvelle résidence.

Le rond-point est excentré.

Camille ALOU

A l'intersection avec le chemin Theuriet, il n'y aura plus de giratoire mais un carrefour en T.

Lucie LAFABRIE

Le bus doit pouvoir effectuer une giration. L'angle de braquage d'un bus est de 11 mètres et là, ils n'y sont pas.

Sylvain MATHIEU

La courbe à l'intérieur du virage est réduite à 1.64 m de large. En face, un arrondi sera créé pour faciliter la giration des bus.

Lucie LAFABRIE

L'accès garage de l'utilisateur à cet endroit va être impacté d'autant qu'il y a une pente.

L'angle sera très serré.

Dina LIKHT

Sur le plan, la flèche violette indique l'accès piétons et les garages sont fléchés en rouge.

Un élargissement a été fait pour créer un giratoire. Il n'y a pas de garage sur cet espace.

Odile MAURIN

Au niveau de la nouvelle résidence, il y a une partie du trottoir qui est suffisamment large mais le retour du trottoir n'est pas de 1,40 mètres et ce qui n'est pas conforme. Il faudra demander au promoteur de casser ce qui a été fait et recommencer pour s'aligner à ce qui était conforme au départ.

Dina LIKHT

La sortie piétonne sera élargie dans le projet.



Sylvain MATHIEU

Les deux sorties piétonnes matérialisées sur le projet déboucheront sur un trottoir élargi. Il y aura ainsi un passage à double sens alterné sur une quinzaine de mètres.

Marc SEGUELA

La solution 4 présentée paraît intéressante sous réserve que l'acquisition foncière de terrain soit étudiée pour revenir vers un trottoir réglementaire, répondant aux normes d'accessibilité, au-delà de l'écluse qui n'est pas suffisamment marquée. Il faut pouvoir matérialiser un réel alternat pour plus de sécurité.

David PIGNAUD

Si l'écluse n'est pas davantage marquée aujourd'hui sur le plan présenté, c'est aussi pour éviter les embouteillages et faciliter l'accès bus.

Marc SEGUELA

Il faut pouvoir recourir à des cessions-acquisitions de terrain en lien avec les aménageurs lors des projets d'urbanisme pour que le développement puisse être compatible avec le domaine public.

David PIGNAUD

Les permis de construire délivrés tiennent compte des avis des services techniques de Toulouse Métropole.

Marc SEGUELA

Il faut s'assurer que les projets soient bien adaptés à la giration des bus articulés. Pourquoi à l'intérieur de l'écluse la chaussée n'a pas été réduite à 3m ?

Gilbert KERTHE

Sur l'étude, la voie a été retenue à 4,80 mètres pour que les vélos puissent passer en permanence et croiser les bus et autres véhicules.

Dina LIKHT

La proposition est à moyen terme d'avoir un trottoir en continu et accessible au moins d'un côté, pour pouvoir élargir l'autre trottoir in fine. Par ailleurs, à l'arrière de la résidence, il a déjà une connexion piétonne qui existe entre le chemin du Château de l'Hers à gauche et l'impasse Desgraves. C'est vers cette voie privée que les piétons PMR des résidences peuvent se tourner. En effet, la sortie de la nouvelle résidence sur le Château de l'Hers n'est pas adaptée car il y a des escaliers à franchir.

Les échanges piétons doivent pouvoir fonctionner vers le haut de la rue Chaubet. Il faut pouvoir trouver au moins un trottoir pour un cheminement piétons accessible.

Claire RICHARD

Propose qu'il y ait une possibilité de traverser quand on a besoin de changer de trottoir.

Sylvain MATHIEU

Devant le 108 et le 110 du chemin du Château de l'Hers, il y a effectivement le besoin d'une traversée piétonne.

Gilbert KERTHE

Il est nécessaire d'installer des barrières des deux côtés pour éviter que les piétons empruntent le chemin technique.

Sylvain MATHIEU

Sur le côté impair, il y a bien la nécessité d'installer des barrières afin d'éviter le cheminement piétons sur la zone technique.

Odile MAURIN

Demande des plans ayant des mesures plus précises notamment dans le virage au niveau de la giration. Plus particulièrement, elle demande que la giration des bus puisse s'effectuer sans empiétement sur le trottoir.

Sur le plan juridique, il n'est peut-être pas recevable de supprimer le trottoir côté impair.



David PIGNAUD

Informe qu'il n'a pas trouvé de texte faisant référence à la suppression d'un trottoir si une alternative parallèle accessible existe.

Sylvain MATHIEU

Les girations des bus seront vérifiées à l'aide de logiciels adaptés.

Point 2 : Accessibilité cheminements - feux tricolores et mobiliers de sécurité

David PIGNAUD

Ce mobilier de sécurité est positionné sur les trottoirs existants. La réglementation dit : largeur minimale à 1,40 et exception à 1,20 si pas d'obstacle à droite et à gauche. Les feux font 20 cm de diamètre pour les plus grands modèles. La distance entre un feu et une façade n'est pas précisée dans la réglementation.

Odile MAURIN

Un cheminement réglementaire est de 1,40 de large et sans obstacle.

Sur des couches de roulement refaites, il y a l'obligation de déplacer le mobilier urbain. La mise en sens unique doit s'imposer s'il le faut. Souvent des contradictions s'imposent. Si un trottoir doit être repris, il doit être rendu accessible.

Laurent LASCROUX

Le plan de circulation peut être repris pour une mise en sens unique mais cela viendra alors perturber les attentes et les habitudes des riverains et usagers.

Odile MAURIN

La réglementation doit s'appliquer.

Jean-Marc D'INGRANDO

Dans certains cas, doit-on alors déposer le carrefour à feux ?

Entre les quartiers Marengo et Bonnefoy, cette situation se pose.

Marc SEQUELA

Ces difficultés mises en évidence avaient permis de trouver une amélioration pour l'accessibilité avec des contraintes liées à la topographie des rues (rues étroites, emprises insuffisantes).

Un consensus s'est prononcé sur le fait d'avoir, ponctuellement, une largeur rétrécie en positionnant les candélabres coté façade pour éviter les encombrements sur le cheminement piétons. Malheureusement, des emprises de chaussée ne permettent pas tout. Il y a lieu d'avoir recours à des dérogations pour permettre et avoir des projets accessibles.

Les sujets doivent être travaillés avec les associations pour trouver des solutions. Des voies étroites débouchent sur de grands axes de circulation ; ce qui ne peut pas permettre l'absence de feux tricolores.

David PIGNAUD

Un travail entre les services de Toulouse Métropole et les associations doit pouvoir se poursuivre.

Odile MAURIN

La solution suivante doit pouvoir être étudiée :

La possibilité de mettre du mobilier urbain et notamment des panneaux et feux de signalisation fixée en drapeau mural, ou sur un mât coudé en équerre avec un retour permet de déporter la signalisation.

Jean-Marc D'INGRANDO

Cette préconisation n'est pas toujours possible au regard de la réglementation (ci-après les éléments demandés en séance concernant la réglementation).

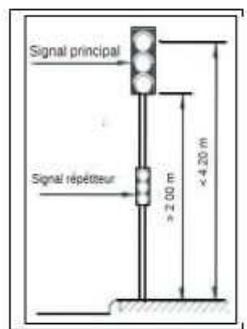
Extrait de l'INSTRUCTION INTERMINISTÉRIELLE SUR LA SIGNALISATION ROUTIÈRE 6ème partie en page 8 :

- page 8 : « Les signaux tricolores et les signaux pour véhicules des services réguliers de transport en commun doivent être implantés au droit ou immédiatement à l'aval de leur ligne d'effet. Ils ne doivent pas être disposés à l'aval des lieux de conflits qu'ils suppriment avec d'autres



mouvements de véhicules ou de piétons, ni sur le trottoir de gauche d'une chaussée à double sens de circulation, au-delà du sens adverse de circulation (figure 11). »

- page 9 : « Les signaux tricolores principaux implantés sur trottoir, accotement ou îlot accessible aux piétons, doivent dégager un gabarit de 2,00 m. L'axe du feu supérieur doit se trouver à moins de 4,20 m de hauteur (figure 16). »



Comme indiqué en séance, du fait de ces règles, la piste vélos qui passe en contre sens entre le feu et la voie de circulation générale n'est pas recevable.

Hormis cette contrainte, il est possible après accord du propriétaire ou DUP d'accrocher en façade le feu ainsi que le câble d'alimentation.

Odile MAURIN

Demande que la réglementation lui soit communiquée.

Jean-Marc D'INGRANDO

Au-delà de 1,40 mètre, alors il ne serait pas possible de faire d'études pour implantation de feux.

Marc SEQUELA

Il y a une nécessité de réunir un groupe de travail sur ces questions.

Laurent LASCROUX

Il s'agit de lister toutes les contraintes et objectifs d'aménagement, ce qui permettra de retenir la solution d'aménagement.

Gilbert KERTHE

L'objectif est de rester à un cheminement piétons à 1,40 de large.

Dina LIKHT

S'agissant des projets bus de Tisseo, il y a des voies structurantes où la mise en sens unique ne peut pas être étudiée. Là aussi, c'est une contrainte à prendre en compte.

David PIGNAUD

La charte accessibilité est là pour apporter la réglementation et des préconisations.

Odile MAURIN

Le CEREMA préconise une largeur de trottoir de 1,80 à 2.20 au lieu de 1.40 de large.

La dérogation doit s'appuyer sur l'étude de toutes les possibilités.

Gilbert KERTHE

Les mâts déportés doivent recueillir l'autorisation des propriétaires des façades des bâtiments concernés ; ce qui allonge les délais de faisabilité du projet.

David PIGNAUD

Un groupe de travail spécifique « signalisation » sera organisé.



Point 3 : Présentation des futures stations de métro de Fondeyre et de l'Ormeau

Nathalie CALVO

La future station de métro de Fondeyre est située au niveau de la parcelle du concessionnaire Peugeot entre l'avenue des Etats Unis et la rue Cervantes. La station sera positionnée à l'ouest de la parcelle.

La station Fondeyre est une desserte de proximité locale (quartier résidentiel, lycée Roland Garros). Ce projet accompagne la reconversion du site Peugeot ainsi que la future urbanisation d'une école et de commerces de proximité. La volonté est de valoriser des espaces naturels et de favoriser les liaisons piétons/cycles qui sont très peu développées dans ce secteur. La station Fondeyre est souterraine et sera accompagnée d'une émergence avec deux escaliers mécaniques et d'un escalier fixe, et deux ascenseurs, et une sortie de secours (non-accessible sauf en cas d'évacuation sur l'arrière des ascenseurs). Le projet comporte également la création d'une nouvelle voie entre l'avenue des Etats unis et la rue Cervantes. Un parvis paysager sera composé d'îlots et d'arbustes de tailles variables et d'alignement d'arbres de part et d'autre de la nouvelle voie. Le projet comportera également des cheminements piétons assez larges d'environ 1.80 m de trottoir, des arbustes de petite taille et des herbacés seront plantés aux pieds des arbres. L'aménagement comportera également une piste cyclable bidirectionnelle de 2.40 mètres de large bien différencié. Deux places PMR seront également créées. Les revêtements qui devraient être retenus sont de type béton sur le cheminement piéton et, en enrobé, sur la piste cyclable avec un contraste visuel et tactile entre le trottoir et la piste cyclable. Il y aura aussi des éclairages de type LED qui s'allument au passage des usagers et aussi pour répondre aux mesures énergétiques. Il existe l'éventualité de la création d'un plateau au niveau des passages piétons pour sécuriser les traversées piétonnes.



David PIGNAUD

Demande des précisions sur les entrées de la station notamment sur les escaliers mécaniques.

Nathalie CALVO

Précise que le sens de sortie des émergences est lié aux bâtiments souterrains de la future station.

Claire RICHARD

Demande pourquoi il n'y a pas d'arrêt de bus de prévu à ce jour ainsi que l'absence de places PMR à proximité du groupe scolaire ?

Nathalie CALVO

Aucune ligne de bus n'est prévue pour desservir cette station. Aujourd'hui aucune ligne de bus ne dessert le secteur. Il s'agit d'une station de desserte locale (quartier). La giration des bus serait compliquée dans les rues connexes car étroites. Il est donc difficile de faire passer un bus. Concernant l'école, il a été décidé en accord avec les services d'éducation de la Mairie que le bus scolaire stationnera sur l'avenue des Etats-Unis qui se trouve à environ 150 m de l'école. L'idée de la future école est aussi pour que les résidents du quartier viennent à pied.



Le projet de la voie nouvelle de Fondeyre est au stade des études préliminaires. La position d'une place PMR à proximité de l'école est en cour d'étude en ayant noté que cet aménagement est importante.

Anna BARTOLUCCI

Les passages piétons présentés sont-ils existants à ce jour ? Pourquoi le passage piéton présenté sur le plan est-il légèrement de biais ?

Le passage piéton sur la rue Cervantes au niveau du carrefour ne peut-il pas davantage être situé vers l'entrée du métro ? S'agit-il d'un aménagement avec un feu tricolore ou un plateau traversant ?

Nathalie CALVO

À ce jour, ce sont des esquises et les passages piétons peuvent se retravailler. Le détail de l'aménagement n'est pas encore totalement abouti. Généralement, les passages piétons sont situés au plus proche des carrefours. Les entrées des ascenseurs sont proches. La mise en place d'un passage piéton au niveau de la sortie des escaliers mécaniques peut être étudiée. Aujourd'hui, c'est plateau traversant qui est envisagé.

Anna BARTOLUCCI

Précise qu'il faudra être vigilant aux différents passages piétons et à la mise en place d'un carrefour à feu ou non-surtout si la création de la nouvelle rue est en double sens de circulation.

Nathalie CALVO

Précise qu'il s'agit d'une rue de quartier. Cependant, avec la future urbanisation, se pose la réflexion de la mise en place d'un feu tricolore sur le croisement avec l'avenue des Etats Unis.

François PORET

L'avenue des Etats Unis est un axe très difficile pour les cycles avec des îlots centraux. Est-il envisageait sur ce projet-là des améliorations significatives pour les vélos ?

Alexandre FAURE

Précise que l'aménagement d'une piste cyclable sur l'avenue des Etats Unis fait partie du projet de la future M820 qui est en phase d'études préliminaires.

Odile MAURIN

Ne comprend pas pourquoi la rue est sinueuse puisqu'il s'agit d'une nouvelle rue en création.

Nathalie CALVO

La problématique est liée à la future dimension du groupe scolaire qui est bien spécifique à la vue de la création des nouveaux bâtiments ainsi qu'aux futures cours de récréation et plus largement, à la future urbanisation du site. Une rue légèrement sinueuse pourrait potentiellement régler la vitesse des véhicules.

La future station de métro se situe au niveau de la place de l'Ormeau à l'angle du carrefour de l'avenue de Saint Exupéry/avenue, Jean Rieux/route de Revel. C'est une station de proximité et de desserte locale. Le quartier est essentiellement résidentiel avec des logements pavillonnaires au nord et des logements collectifs au sud. Le quartier comporte de nombreux commerces ainsi que des services de proximité autour de la place de l'Ormeau. Un groupe scolaire (Henri Guillaumet) et la clinique de Saint-Exupéry sont également proches. Le quartier est dans une dynamique de mutation urbaine importante. À ce jour, la place de l'Ormeau est occupée par un parking qui laisse peu de place aux piétons. Un marché de plein vent occupe la place les mardis et samedis matins sur le parking. Il existe à ce jour un fort trafic automobile sur les axes routiers qui bordent la place centrale.

La future station sera souterraine avec deux émergences, deux escaliers mécaniques, un escalier fixe sur la place de l'ormeau et, de part et d'autre de la rue Saint-Exupéry, deux ascenseurs. L'émergence au Sud est munie d'un ascenseur, d'un escalier, et une sortie de secours qui sera ouverte en permanence. À ce jour, sur la partie sud, il existe des commerces qui n'existeront plus dans le futur.

Un parvis paysager avec des plantations de nouveaux arbres a été étudié afin de redonner de la place aux piétons et la nature. La création d'une nouvelle place au sud de l'avenue Saint-Exupéry est à l'étude. Le carrefour à feu est modifié. La création de piste cyclable (futur réseau express vélo) et des trottoirs de 1.70 mètre de large minimum a également été étudiée. La place présente un dénivelé assez important d'environ de 3 %, mais la topographie l'impose.





David PIGNAUD

Des solutions ont-elles été trouvées concernant la future piste cyclable en conflit au niveau des quais de bus, le positionnement des pistes est à reconsidérer.

Nathalie CALVO

À ce jour, cette problématique sécuritaire des quais bus et de la piste cyclable n'est pas solutionnée. Ce sera au futur bureau d'études qui va récupérer ce dossier d'y répondre. La partie considérée est très étroite. C'est le seul endroit pour positionner correctement les futurs quais bus qui font environ 20 mètres de long. Il y a effectivement un gros travail à faire sur ces deux problématiques.

Lucie LAFABRIE

Au vu des futures expropriations, pourquoi ne pas faire un déport pour les bus vers la future place ?

Nathalie CALVO

Il n'y a pas eu d'études réalisées au-delà de l'emprise puisque à ce jour, il n'y a pas de possibilité d'exproprier. Aujourd'hui, Tisseo a délimité une emprise par rapport au besoin des futurs travaux, pour aller plus loin dans l'expropriation car cela doit être justifié. Approfondir les études serait alors un autre projet. L'aménagement qui est proposé, est conçu avec les emprises disponibles à ce jour.

Odile MAURIN

Regrette que le choix de départ de réflexion ne porte que sur les emprises foncières disponibles. Le projet se doit d'être exemplaire. Il n'est pas possible de faire des projets à minima et à moindre coût compte-tenu du projet. Si nécessaire, il faut avoir recours aux expropriations pour redimensionner le projet. Juridiquement, cela peut se justifier. C'est un choix politique mais l'intérêt public doit être défendu. Le but est d'avoir des espaces les mieux adaptés aux piétons et l'enjeu à la vue du trafic routier est important.

Claire RICHARD

Les places de stationnement PMR peuvent-elles être mises plus proches de l'entrée du métro ?

Nathalie CALVO

Affirme que ce n'est pas un souci de déplacer les places de stationnement PMR.
A ce stade du projet, il n'est pas prévu de déplacer ou de supprimer les places PMR sur la rue Corraze.

Roseline JOLIBERT

Est-il possible d'implanter un dépose-minute ?

Nathalie CALVO

Initialement, l'aménagement d'un dépose-minute faisait partie du programme mais à la lecture du plan, cet aménagement est compliqué à réaliser.



David PIGNAUD

Remercie les participants pour les échanges et les présentations de ces futurs aménagements.
La cellule « espaces publics » reste à la disposition des services et directions pour apporter son expertise lors des différentes phases de réflexion des projets.



Objet : **Groupe de Travail « Accessibilité Voirie – Espaces Publics »**

Date : **Vendredi 9 septembre 2022 – 14h30**

Lieu : **visioconférence**

Rédacteur : Françoise Dausseing / Alexandre Faure

Relecture : David Pignaud et Laurent Lascroux

francoise.dausseing@toulouse-metropole / alexandre.faure@toulouse-metropole.fr

Ordre du jour :

Dernière réunion de concertation sur trois points avant finalisation de la mise à jour de la Charte technique de prescriptions sur l'Accessibilité de la voirie et des espaces publics de la Métropole, version 2022 (inscription en Conseil Métropolitain programmé fin 2022)

- 1- Piétons PMR / Piste cyclable (Charte 2016 p 83 / Charte 2022 p 87)**
- 2- Stationnement à recharge électrique (Charte 2016 RAS/Charte 2022 p94)**
- 3- Mobilier / Cheminement / abaque de détection**

Pièces Jointes : présentation du projet de mise à jour de la charte Accessibilité Toulouse Métropole

Intervenants :

Toulouse Métropole

Infrastructures, Travaux, Energies
David Pignaud
Laurent Lascroux

Présents :

Toulouse Métropole :

Infrastructures, Travaux, Energies
Alexandre Faure
Françoise Dausseing
Jean-Luc Beau
Bruno Folia
Marc Escudier
Jean-Marie Vidal

Direction Mobilité Gestion Réseaux :

Dina Likht
Charlotte Cresson

Pôle territorial Est :

Nicolas Lere

Pôle territorial Centre :

Cyrille Causse

Pôle territorial Sud :

Bruno Tauzin

Mairie de Toulouse :

Nicolas Aoun
Maxime Arcal

Associations :

Claire Richard - APF France handicap 31
Odile Maurin – Handi-social
Eric Nourisson – ANPIHM
Jean-Louis Durbas – AFM Téléthon
Roseline Jolibert – AFM Téléthon
François Poret - 2 pieds 2 roues
Anna Bartolucci - Locomotricienne Psychomotricienne
Laurence Epstein-Hanot - UNADEV
Jean-Michel Charvet - UNADEV
Emmanuel Arias – UNADEV
Florianne Peries - UNADEV
Alain Demange - DFD31
Aliéanor Olivier - 60 millions de piétons
Richard Mebaouj - 60 millions de piétons
Monique François - 60 millions de piétons
Amine Goumidi
Bernard Solvet - AVH





David PIGNAUD

Introduit le démarrage du groupe de travail en présentant l'ordre du jour.

Laurent LASCROUX

Remercie les participants, les associations et les indépendants qui contribuent à rouvrir la charte accessibilité dans sa totalité pour préciser certains points d'évolution. La révision de la charte accessibilité des espaces publics créée en 2016 a été relancée par Brigitte GRASSET, ancienne chef de service, et M. TESSON du Cabinet DIVERCITYS.

Le premier objectif est de finaliser le cahier de la charte révisé avant fin septembre 2022. A l'issue, la charte sera présentée en Commission Voirie de novembre 2022 pour une inscription prévue au Conseil métropolitain du 8 décembre 2022.

Il remercie tout particulièrement David PIGNAUD, Alexandre FAURE, Agnès DAURIAC et Xavier BOULARD pour tout le travail d'investissement mené en collaboration sur la charte et sur l'animation des ateliers et des groupes de travail.

David PIGNAUD

Une première version de la charte a été partagée en décembre 2021 pour mener un travail de révision en concertation avec les associations et les services de la Mairie de Toulouse et de Toulouse Métropole. La version définitive n'est pas présentée aujourd'hui au regard de dernières remarques récemment communiquées. La charte sera diffusée après son entière validation par les instances.

De nouveaux points ici présentés viendront préciser la charte.

POINT 1 – Pistes cyclables et piétons Réglementation des cas de franchissement autorisé D'une piste par les piétons et PMR séparation accessible/ distance de 50m d'un PP... Liste des EDP autorisés à rouler sur une piste cyclable et sur un trottoir (Charte 2016 page 83 / Charte 2022 page 87)

David PIGNAUD

La charte est complétée des points suivants :

La délimitation d'une piste cyclable au même niveau qu'un cheminement est actuellement matérialisée par des bandes de pavés collés.

La bordure biaise d'environ 30 cm et 12 % max de pente vient délimiter le trottoir de la piste cyclable si celle-ci se trouve en contrebas. La piste cyclable est considérée comme une chaussée ou sa dépendance, et reprend les mêmes règles que la voie routière qu'elle longe, notamment pour ce qui concerne la question de la proximité d'un passage piéton (plus ou moins 50 m).

La liste des EDP (engins de déplacement personnels) autorisés à rouler sur une piste cyclable (trottinettes électriques, hoverboard, monoroue, etc.) et sur un trottoir est également énoncée.

Piétons PMR / piste cyclable

Charte Accessibilité 2022

Recommandation

La séparation piétons/cycle en zone 50 km/h est uniquement accessible aux passages piétons (à moins de 50m). La bordure inclinée entre 10 et 12% sur 30 cm ne doit pas être de la couleur du cheminement et détectable par les PAM; un marquage blanc visible de la traversée piétonne doit se poursuivre sur la piste cyclable, la BEV contrastée réglementaire sera sur le cheminement. La séparation piétons/cycles en zone 30 sera conforme à l'accessibilité de l'aménagement avec la même règle aux passages piétons qu'en zone 50.



François PORET

Demande à revenir sur la présentation visuelle piéton/cycle/PMR. Fin janvier, l'association 2pieds 2roues a fait des remarques écrites sur la future charte accessibilité. Il s'étonne que les remarques et suggestions relevant de bon sens ne soient pas retenues.

La difficulté de contraster les couleurs des revêtements est possible à tout moment. De ce fait, il n'y a pas lieu de limiter la recommandation des bandes séparatives.

Il propose d'écrire : « Le revêtement du cheminement piéton et celui de la piste cyclable doit être contrasté visuellement et tactilement. S'il y a suffisamment de place, il est recommandé d'implanter une bande séparative ».

Par ailleurs, il n'y a pas lieu de retenir seulement la notion de revêtement du tunnel imaginaire mais plutôt le revêtement d'un cheminement piéton au sens large.

David PIGNAUD

La page présentée aujourd'hui est la version de la charte accessibilité de 2016. Dans la nouvelle version, la bordure de type CS1 sera remplacée par une autre référence. Pour les remarques concernant les pistes cyclables peintes, le texte de 2016 sera repris précisant que le revêtement de la piste cyclable devra être contrasté visuellement et pas tactilement.

Le principe du tunnel imaginaire, c'est un cheminement sans aucun mobilier dessus.

Par ailleurs, la réglementation n'impose absolument rien au niveau des séparations des piétons et cycles. La préconisation s'est mise en place petit à petit à l'attention des personnes aveugles ou malvoyantes afin de leur éviter de se retrouver sur les pistes cyclables.

François PORET

Il peut alors être écrit : « il est souhaitable que le revêtement du cheminement piéton et celui de la piste cyclable soit contrasté visuellement et tactilement ». C'est le principe de départ. Après, si cette recommandation n'est pas applicable sur les contrastes de couleurs, une bande séparative peut être ajoutée. La bande séparative est toujours utile quel que soit le niveau de contrastes visuels de couleur. Les personnes en déficience visuelle ne pourraient pas contredire cela. C'est donc simplement un problème de logique.

Emmanuel ARIAS

Il convient de retenir : « il est nécessaire que le revêtement du cheminement piéton et celui de la piste cyclables soit contrasté visuellement ».

David PIGNAUD

Il s'agit de préconisations ; la réglementation concernant la cohabitation piétons/cycles n'étant pas précise aujourd'hui.

Laurence EPSTEIN-HANOT

La préconisation devra-t-elle s'appliquer à toutes les surfaces urbanisées entre piétons et cyclistes car actuellement, l'existant est accidentogène.

David PIGNAUD

Actuellement, c'est la charte de 2016 qui s'applique.

La future charte s'appliquera pour toute modification/reprise de l'existant et pour tous les aménagements futurs.

Anna BARTOLUCCI

Le sujet des pistes cyclables est souvent un point de tension. L'objectif des villes étant de moins en moins de voitures et de plus en plus de vélos, il convient d'homogénéiser les usages au regard de la montée en pratique du vélo. Il convient de réfléchir à l'augmentation des aménagements cyclables.

Le contraste visuel des espaces est important ainsi que la présence d'une bande séparative qui permet aux personnes avec une déficience visuelle d'être alertées qu'elles vont arriver au niveau d'une BEV (bande d'éveil à la vigilance) et enfin, pouvoir traverser.

Bernard SOLVET

Les contrastes visuels et les contrastes tactiles de séparation sont tous les deux indispensables.



David PIGNAUD

Les contrastes sont importants et la bande séparative est un point fixe qui sert de repère à tout le monde. La différence de rugosité des deux revêtements va amener le vélo et la personne en fauteuil à rouler sur le revêtement le plus confortable...

François PORET

L'association 2 pieds 2 roues a travaillé depuis deux ans sur le projet de la mise à jour de la charte accessibilité, avec le texte de 2016 et, M. LASCROUX demande un rendu fin septembre. Ce n'est pas raisonnable de travailler de cette façon. Quelle visibilité sur la rédaction concernant ce principe d'aménagement en particulier ?

David PIGNAUD

Le projet concerne les piétons et particulièrement les personnes à mobilité réduite. Le sujet vélo est traité et organisé par le service des modes actifs - MGR (Mobilité Gestion Réseaux).

François PORET

Pour protéger les piétons, il faut aussi prendre en compte certains principes pour les pistes cyclables. Les deux sujets ne peuvent pas être dissociés. Le contraste visuel doit être pris en compte pour distinguer la piste cyclable et la bande séparative. Sinon, quelle utilité de faire une charte accessibilité ?

David PIGNAUD

Précise que l'ABF est assez réservé sur la différenciation de couleur des contrastes visuels des cheminements piétons et pistes cyclables sur l'hyper-centre de Toulouse ou tout espace en site classé.

Anna BARTOLUCCI

Dans un cahier de recommandations, et dans la mesure où la ville évolue de plus en plus en donnant une plus grande place au vélo, il est important d'écrire les préconisations des associations. En cas d'accident ou de situation non sécurisée, l'ABF serait alors saisi. Ce point semble important.

David PIGNAUD

En 2016, la charte prescrit que le revêtement de la piste cyclable et le revêtement du cheminement piétons doivent être contrastés visuellement et tactilement, cela l'est toujours en 2022. Mais tactilement, cela ne fonctionnera pas car la différence de rugosité des deux revêtements va amener le vélo et la personne en fauteuil à rouler sur le revêtement le plus confortable.

Anna BARTOLUCCI

Est-il possible de conserver un matériau de revêtement pour les deux surfaces identique avec une couleur différente ?

David PIGNAUD

Il y aurait un coût supplémentaire à peindre les pistes et un risque de glissance, complétés d'une plus grande difficulté de gestion par les services (rapiéssage). Un matériau teinté dans la masse est à privilégier. Les associations vélos pourront toutefois en discuter avec le service dédié de MGR (Mobilité Gestion Réseaux).

Anna BARTOLUCCI

Il convient de garder la règle suivante : il y aura un contraste visuel, avec une bande séparative, en enlevant l'aspect « tactile ».

Monique FRANCOIS

Les contrastes visuels entre le cheminement piéton et la piste cyclable n'est pas suffisant. Au 76 allées Jean Jaurès, juste devant le centre ophtalmologique, les vélos franchissent allégrement la limite piétons-cycles et ils font des acrobaties. Une séparation formant un obstacle physique est indispensable.

Par ailleurs, il est important de rappeler que pour les personnes aveugles, la bande séparative vient apporter une notion de sécurité. Elle précise également qu'une bande séparative entre la piste cyclable et le trottoir serait plus sécurisant.



Laurent LASCROUX

Il sera difficile en effet de différencier le confort tactilement sur les deux espaces circulés.
Pour répondre à M. PORET, en terme de calendrier, il y a des contraintes. La version finale sur les trois sujets en débat vous sera adressée d'ici fin septembre pour validation.

David PIGNAUD

Le groupe de travail permet de discuter, d'échanger et de débattre des futures préconisations.

Cyrille CAUSSE

Le contraste visuel entre le cheminement piétons et la piste cyclable est préconisé. Peut-on préciser ?

Anna BARTOLUCCI

Jusqu'à présent, ce sont les bandes de séparation qui doivent être tactiles entre la piste cyclable et le cheminement piéton. Il n'y a pas besoin que les 2 revêtements soient différents en matière de texture. Ce qui est proposé par David, c'est qu'en plus la bande de séparation soit tactile et contrastée visuellement.

David PIGNAUD

Rappelle que le marquage blanc de la traversée piétonne doit également se poursuivre sur la piste cyclable.

Laurent LASCROUX

Précise qu'à très court terme une réunion interne entre les services est prévue sur une éventuelle sélection de différents coloris pour essayer de viser une certaine homogénéité pour les pistes cyclables.

Odile MAURIN

À partir du moment où c'est un cahier qui est annexé aux appels d'offres, ça ne devient pas juste une recommandation, ça devient quelque chose qui a le même caractère que quelque chose de réglementaire. L'objectif de ce document n'est pas de faire de la décoration ou de permettre de soutenir des piles de dossiers. C'est effectivement de permettre son application sans interrogation.

David PIGNAUD

Il s'agit d'une charte qui prescrit des préconisations.

Laurent LASCROUX

En lien avec les affaires juridiques, il peut être précisé :
Dans la mesure où cette charte vient traduire et contextualiser la réglementation, la charte tire son opposabilité en 1^{er} lieu des lois et décrets d'applications édictés. Le document est travaillé en co-construction entre les associations et les services de la Mairie de Toulouse et de Toulouse Métropole et donc à l'appui de choix partagés.

David PIGNAUD

La mise à jour de la charte concerne également les bordures séparative de type rue des Lois, qui semblaient les plus adaptées. J'ai effectué un test avec quelques personnes déficientes visuelles sur le site de Gabardie avec des bordures « CS1 » et cette bordure n'a été considérée détectable que longitudinalement. J'ai donc repris la réglementation autorisant 12% maximum de rampant accessible.

Anna BARTOLUCCI

Un test avec si peu de personnes n'est pas assez représentatif pour s'immerger dans les usages définitifs.

Monique FRANCOIS

Ajoute que la délimitation entre la piste cyclable et le cheminement piétons est aisément franchissable (type rue des Lois). Elle sera franchie et le cheminement supposé, libre de tout obstacle, sera encombré par les vélos.

La notion d'inclinaison de la bordure biaise est dangereuse en soi car elle permet l'intrusion des vélos sur les trottoirs. Pour les personnes malvoyantes, il y a un danger manifeste de part et d'autre de la bordure biaise.



David PIGNAUD

La bordure en biais idéale avec des cannelures détectable n'existe pas dans le commerce (ne pas confondre avec les bandes d'aide à l'orientation - BAO). C'est quand même dommage d'avoir fait un groupe de travail le 08 octobre 2020 où la bordure biaise « CS1 » a été proposée, acceptée et validée, lui semble-t-il. J'ai remis en question cette bordure, suite au test, j'ai cherché une bordure plus large (30 cm), proche de celle de la rue des lois dans le commerce.

Anna BARTOLUCCI

Précise que la bordure de la rue des Lois n'était pas détectable à la canne, mais juste au pied en descendant. La bordure « rue des lois » était une séparation piétons/véhicules, nous sommes ici dans le cas d'une séparation piétons/cycles.

David PIGNAUD

C'est ce principe de séparation des flux en bordure biaise qui était repris. Cette bordure « CS1 » paraissait validée par le groupe de travail du 8 octobre 2021.

Laurent LASCROUX

Propose qu'à partir du moment où les cheminements piétons-cycles sont au même niveau, le pavé collé reste le plus adéquat.

Au cas où il y aurait un dénivelé entre la piste cyclable et le cheminement piéton, la proposition serait alors de faire un schéma de principe et de le faire parvenir aux associations pour avis.



David PIGNAUD

Pour la bordure biaise, il n'y a pas de réglementation. Dans le cadre des échanges avec le CEREMA, les collectivités ont précisé que cette bordure biaise ne peut pas être retenue alors que les associations toulousaines l'avaient testée lors de l'aménagement de la rue des Lois.

Nicolas LERE

Le CEREMA propose une recommandation pour les séparations entre la piste cyclable et le cheminement piétons avec la mise en place d'une bordure chanfreinée sur 50 cm, avec une pente de 25 à 50 % pour éviter aux cycles de quitter la piste cyclable. C'est donc plus détectable mais accidentogène pour les piétons.

David PIGNAUD

La pente de 10 à 12 % est suffisante pour franchir un obstacle en pente (réglementation). Une inclinaison pourra être demandée plus importante sur les lieux où il n'y a pas de passages piétons. La bande séparative détectable sur un même niveau est actée.

Amine GOUMINI

Pour les personnes en fauteuil roulant, le revêtement de la séparation ne semble pas pratique (photo en haut en gauche).

David PIGNAUD



Il n'est pas prévu de rouler sur la bande séparative de 30cm de large.

Le revêtement sert de séparation et de repère pour les personnes aveugles et mal voyantes pour ne pas aller sur la piste cyclable.

Emmanuel ARIAS

Ce qui est inscrit sur la charte accessibilité doit être exécuté sur les aménagements.

David PIGNAUD

La charte de la collectivité n'est qu'un résumé et une amélioration de la réglementation.

Odile MAURIN

Le handicap est éminemment politique parce que c'est un choix de société, à ne pas confondre avec un choix partisan. Le handicap est un droit fondamental.

Laurent LASCROUX

Prend note de cette remarque.

Odile MAURIN

Les associations demanderont aux représentants de la collectivité que la charte devienne opposable ; la réglementation n'étant pas suffisamment claire.

Laurent LASCROUX

Prend note de cette remarque.

A noter que la réglementation étant parfois inexistante, le groupe de travail vient co-construire une solution. Là est aussi le rôle de la charte : répondre au vide juridique.

Bernard SOLVET

Au titre de l'AVH, parfois le rôle de l'association semble inutile sur les projets.

Laurent LASCROUX

Il s'agit de ne pas « ternir » le groupe de travail pour arriver positivement au bout des travaux partagés.

Bernard SOLVET

Il convient de retenir une nuance.

POINT 2 – Places de stationnement à recharge électrique Que dit la réglementation de l'accessibilité actuellement ? Préconisation - dérogation ? (Charte 2016 RAS / Charte 2022 page 94)

David PIGNAUD

En 2021, sur un total de 2 091 633 véhicules mis en circulation toute énergie confondue, les véhicules électrifiés rechargeables se sont ainsi octroyés 15 % du marché ! Avec près de 520 000 véhicules électriques mis en circulation depuis 2010, la France compte en moyenne 1 point de recharge pour 9 véhicules, ou 1 point de recharge pour 14 véhicules si l'on ajoute les plus de 246 000 modèles hybrides rechargeables.

Les régions Île-de-France, Auvergne-Rhône-Alpes et Occitanie sont celles comptabilisant le plus de points de recharge au 31 octobre 2021.

Les préconisations de la charte sont présentées ici :



Stationnement recharge électrique

Charte Accessibilité 2022

LOM – LOI Climat et Résilience 2021-1104 du 22 août 2021

Place de stationnement à recharge électrique Extrait

VI.- **Les parcs de stationnement de plus de vingt emplacements** gérés en délégation de service public, en régie ou via un marché public disposent d'au moins un point de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables, **situé sur un emplacement dont le dimensionnement permet l'accès aux personnes à mobilité réduite.**

Ces parcs de stationnement **disposent d'un point de charge par tranche de vingt emplacements** supplémentaires, sauf si des travaux importants d'adaptation du réseau électrique ou de sécurité incendie sont nécessaires pour remplir cette obligation.

Sur délibération, les collectivités compétentes peuvent répartir les infrastructures de recharge dans les parcs de stationnement de leur territoire pour prendre en compte la réalité des besoins des usagers, les difficultés techniques d'implantation ou les coûts d'aménagement. Dans ce cas, le respect des règles relatives au nombre de points de charge par tranche de vingt emplacements est apprécié sur l'ensemble des parcs concernés par cette répartition.

Le présent VI entre en vigueur au plus tard le 1er janvier 2025 ou au renouvellement de la délégation de service public ou du marché public.



GT 09 septembre 2022 Charte Accessibilité



Stationnement à recharge électrique

Charte Accessibilité 2022

Toulouse Métropole poursuit le déploiement de bornes de recharge sur voirie, sur le périmètre des 37 communes via deux dispositifs : le réseau Révéo et le programme Vilagil (société de projet Toulibéo). En complément, le travail réalisé avec les concessionnaires des parcs en ouvrage permettra aussi d'offrir de nouvelles bornes de recharge.

Décret en attente pour la voirie, % de places, dimensionnements, procédure de dérogations...



III. SIGNALISATION VERTICALE	
RECOMMANDATIONS La signalisation verticale se fait par l'intermédiaire d'un panneau. Elle a une hauteur de stationnement et de 4 mètres à moins que d'un panneau. M14 - largeur sans PMB -	Il est possible d'implanter un seul panneau pour plusieurs emplacements. Dans ce cas on privilégiera prioritairement le nombre d'emplacements dont elle agit (tableaux flèches au besoin - à 2 places - par exemple).
L'implantation de la signalisation verticale se fait au niveau de la borne la plus proche, et en dehors du stationnement réservé.	
Charte Accessibilité page 30	
IV. HORODATEURS	
RECOMMANDATIONS Le stationnement réservé est gratuit pour les titulaires de la carte européenne de stationnement et de la carte mobilité inclusive (CMI), mention stationnement.	En dehors, il n'est pas nécessaire de rendre les horodateurs accessibles car le stationnement réservé est gratuit pour les titulaires de la carte européenne et de la carte mobilité inclusive. Cependant, Toulouse Métropole souhaite qu'ils le soient. • Installer au respect du « bonnet magique » lors de l'implantation du matériel. • Privilégier les géométries, hauteurs et positions et un aménagement visible et facile à comprendre. • Positionner les bornes qui nécessitent un paiement, un paiement facile ou une relation du paiement pour être marginales.
	STATIONNEMENT RÉSERVÉ / 14

GT 09 septembre 2022 Charte Accessibilité



Odile MAURIN

La loi de 2005 indique que tout nouveau service doit être totalement accessible. Des textes de la loi LOM viennent en contradiction avec cela en évoquant un % de places. Ce qui est grave, c'est l'organisation de l'impossibilité pour les personnes handicapées, titulaires d'une carte de stationnement, de pouvoir recharger leur véhicule électrique. Aujourd'hui, il y a des places pour handicapés non prévues et si elles sont créées, elles sont en très petit nombre. Aussi, il serait opportun de dire que ces places soient accessibles afin de ne pas reculer sur les lois des personnes handicapées en France.



David PIGNAUD

Aujourd'hui, rien ne peut être précisé au regard de la loi (en attente de décret d'application) même si cette dernière peut être amendée au regard de certaines contraintes techniques (accessibilité du boîtier de recharge électrique, accessibilité des câbles).

Odile MAURIN

Les associations doivent se positionner clairement pour rendre les places et les bornes de recharges accessibles.

La loi n'empêche pas d'aller au-delà pour anticiper l'avenir.

David PIGNAUD

En l'absence de décret sur lequel s'appuyer, les services de Toulouse Métropole aménagent déjà des places de stationnement perpendiculaires et en épis accessibles sur le territoire.

Odile MAURIN

Il est important d'anticiper les besoins pour ne pas exclure les personnes handicapées du dispositif et ne pas tomber ainsi dans la discrimination.

Laurent LASCROUX

Il est important d'introduire le sujet sur la mise à jour de la charte dans l'attente d'une précision de la réglementation.

POINT 3 – Mobilier urbain / abaque de détection Que dit la réglementation sur le cheminement ? Quid en limite de cheminement (oreilles, contraste visuel ...)

David PIGNAUD

Les prescriptions techniques destinées à faciliter l'accessibilité :

Les cheminements courants, les dévers doivent être inférieurs ou égaux à 2 %. La largeur minimale du cheminement est de 1,40 mètre libre de mobilier urbain ou de tout autre obstacle éventuel. Mais elle peut toutefois être réduite à 1,20 mètre en l'absence de mur ou d'obstacle de part et d'autre du cheminement. Dans tous les cas de figure, le mobilier doit être repérable et détectable pour les personnes malvoyantes et permettre un passage pour les fauteuils roulants. Sur la photo à gauche (ci-dessous), il avait été fait une bande séparative pour éviter tout accident et respecter les limites de cheminement. À droite (ci-dessous) que sur une photo, on a une bordure, le trottoir, donc ça permet d'être détectable, ce qui est une bonne chose tactiquement, le contraste visuel y est présent.

Claire RICHARD

Trouve que la photo en bas à gauche est très accidentogène.

François PORET

Ce sujet a déjà été abordé par le passé. La dangerosité des demi-boules et des oreilles faisait consensus pour toutes les associations, y compris pour les aspects cyclistes.

Odile MAURIN

La bordure anti-stationnement a plusieurs fonctions. Avoir des potelets ou bien des obstacles qui empêchent les véhicules de stationner sur le trottoir, c'est important pour l'accessibilité, c'est essentiel. Par contre, ce type de bordure pose aussi la question des besoins des cyclistes. À titre personnel, elle exprime que cela est particulièrement dangereux pour les piétons, les cycles en cas de chute. Il faut inscrire que ce type de bordure anti-stationnement n'entre pas dans l'abaque de détection.

Cyrille CAUSSE

Sur le pôle territorial centre, ce type de bordure anti-stationnement n'est pas utilisé. Un positionnement clair de la charte accessibilité à ce sujet est attendu. Ce type d'aménagement n'entre pas dans l'abaque de détection.

David PIGNAUD

Demande l'avis des associations sur ce type de bordure anti-stationnement.



Floriane PERIES

Ce type de bordure anti-stationnement est très accidentogène. Elle posera la question à une majorité de bénéficiaires adhérents de l'association sur le centre ville pour essayer d'avoir un retour sur le sujet.

Bernard SOLVET

La bordure anti-stationnement est à proscrire aussi bien pour les personnes aveugles ou mal voyantes que les vélos.

David PIGNAUD

Au vu de la dangerosité de ce type de bordure qui ne respecte pas l'abaque de détection, les associations sont unanimes : ce type de matériel est à proscrire dans la charte accessibilité.

Cyrille CAUSSE

Précise que pour le pôle centre le meilleur moyen de lutter contre le stationnement sauvage reste les potelets urbains si la largeur de 1,40 mètre est respectée.

Laurent LASCROUX

Y a-t-il des difficultés et des problématiques particulières sur comment gérer le remplacement des potelets ?

Cyrille CAUSSE

La question très peu évoquée en groupe de travail accessibilité, c'est la question financière. Les potelets représentent une enveloppe financière plus conséquente à la pose et à leurs remplacements s'il y a des dommages. Aujourd'hui, il existe des potelets à mémoire de forme qui peuvent être posés dans des endroits bien identifiés. Certes, ces derniers sont un peu plus chers à l'achat mais peuvent être plus durables dans le temps.

Dina LIKHT

Parfois, il manque quelques centimètres pour assurer un trottoir accessible sur des aménagements. C'est peut-être d'ailleurs pourquoi certains pôles territoriaux ont parfois eu recours à ce type de bordure.

Cyrille CAUSSE

Des potelets peuvent être légèrement décalés en cas de giration difficile.

Odile MAURIN

Evoque de mettre éventuellement des rues en sens unique de circulation ce qui ne résoudra peut être pas tout le temps le problème.

Dina LIKHT

Si des passages de bus sont déjà configurés à double sens de circulation, la mise en sens unique ne résoudra pas forcément le problème de fond. C'est important de le dire. Parfois perdre entre 20 et 30 centimètres sur un trottoir qui n'est pas très large, c'est beaucoup ; d'où peut être la solution de la bordure anti-stationnement.

David PIGNAUD

Concernant les bordures de séparation piétons-cycles ainsi que les autres sujets débattus ce jour, les éléments correspondants seront transmis à la fin de la semaine prochaine.

Odile MAURIN

Demande qu'à l'avenir, les documents présentés lors des groupes de travail soient diffusés à l'ensemble des associations en amont afin de pouvoir préparer la réunion.

David PIGNAUD

Indique qu'il reçoit parfois lui-même les documents le matin même du groupe de travail.

Claire RICHARD

Demande s'il est possible que les documents présentés lors des groupes de travail soient diffusés aux associations avant de recevoir les comptes-rendus.

Laurent LASCROUX

06/07/2022



Une attention particulière sera donnée pour l'envoi des comptes rendu sous 1 mois.

François PORET

L'association 2 pieds de 2 roues s'est beaucoup investie dans les travaux de la mise à jour de la charte accessibilité. Malgré des remarques tardives, l'association ne comprendrait pas de ne pas pouvoir faire une relecture de la charte avant son impression, avec une version finalisée annoncée fin septembre. 2 ou 3 remarques centrales faites par l'association sont absentes de la version mise à jour ; ce qui est réducteur pour un travail de co-construction. L'association considère avoir mené un travail responsable et consciencieux sur des aspects qui lui semblent incontournables.

David PIGNAUD

Il s'agissait simplement au départ d'une mise à jour de la charte version 2016. Cependant, au fur et à mesure de l'avancée du travail, les associations et techniciens de Toulouse Métropole sont allés dans le détail et il a été jugé utile d'éclaircir d'autres pages. Les 3 sujets mis à l'ordre du jour paraissaient discutables en groupe de travail. Il y a des remarques qui n'ont pas été intégrées et des explications pourront être données sur ce point si besoin.

Laurent LASCROUX

L'objectif est de présenter la charte accessibilité en version mise à jour au conseil métropolitain de décembre 2022. Le travail initial de mise à jour a démarré il y a fort longtemps et il temps à présent d'y mettre un terme.

David PIGNAUD

Remercie l'ensemble des associations et techniciens présents aujourd'hui pour le travail conjoint mené sur cette mise à jour de la charte accessibilité de la Métropole.



Objet : **Groupe de Travail « Accessibilité Voirie – Espaces Publics »**

Date : **Jeudi 10 novembre 2022 – 14h30**

Lieu : **salle 804 A et visioconférence**

Rédacteur : Françoise Dausseing / Alexandre Faure

Relecture : David Pignaud et Laurent Lascroux

francoise.dausseing@toulouse-metropole / alexandre.faure@toulouse-metropole.fr

Ordre du jour :

1 - Echanges sur les outils de la concertation avec les personnes à mobilité réduite – quels outils : maquette 3D, visioconférence attractive...

2 - Point sur les besoins en zones de rencontres – Etude en partenariat avec le CEREMA (cf. dossier ci-joint)

Pièces Jointes : Présentation outils de la concertation et visuel CEREMA

Intervenants :

Toulouse Métropole
Infrastructures, Travaux, Energies
David Pignaud
Laurent Lascroux

CEREMA Occitanie
Anne Tala
CEREMA Aquitaine
Carine Flahaut
Leïla Rey

Présents :

Toulouse Métropole :
Infrastructures, Travaux, Energies
Alexandre Faure
Françoise Dausseing

Direction Mobilité Gestion Réseaux :
Dina Likht
Stéphane Belaval

Pôle territorial Centre :
Cyrille Causse

Pôle territorial Sud :
Bruno Tauzin

Direction de l'Action Territoriale
Patrick Gomes

Associations :

Michèle Arnaud – 2 Pieds 2 Roues
Catherine Cousergue
Odile Maurin – Handi-social
Eric Nourisson – ANPIHM
Jean-Michel Charvet – UNADEV
Véronique Blanchot - UNADEV
Marie Crespel – Chiens guide d'aveugles
Jean-Louis Durbas – AFM Téléthon
Roseline Jolibert – AFM Téléthon
Laurence Epstein-Hanot - UNADEV
Jean-Michel Charvet - UNADEV
Monique François - 60 millions de piétons
Alain Denoyes - AGAPEI
Claire Richard - APF





David PIGNAUD

introduit le démarrage du groupe de travail en présentant l'ordre du jour.

Laurent LASCROUX

exprime le regret de ne pas voir la mise à jour de la charte accessibilité inscrite en conseil métropolitain du 8 décembre 2022 en raison d'un contretemps dans le processus de validation interne. Ce petit dysfonctionnement conduit au fait de ne pouvoir inscrire le sujet à l'ordre du jour. Le projet de charte accessibilité sera ainsi inscrit au prochain conseil métropolitain du 16 février 2023. Ce dysfonctionnement est regrettable au regard de l'impatience de tous car ce projet est le fruit d'un long travail de concertation avec un certain nombre d'associations, de David PIGNAUD, Agnès DAURIAC et Xavier BOULARD.

Odile MAURIN

ajoute que ce retard n'est qu'une satisfaction, car il est important de prendre le temps pour faire un document de qualité, ce qui lui permettra de transmettre ses remarques.

Laurent LASCROUX

attire l'attention sur le fait que s'il y a trop de modifications, la charte accessibilité ne pourra pas être présentée au conseil métropolitain du 16 février 2023. Suite aux retours des associations, David PIGNAUD a intégré un maximum de remarques. Il restait 3 sujets en particulier qui ont fait l'objet du groupe de travail métropolitain du 9 septembre 2022. Il faut également avoir en tête que la révision de la charte est menée quasiment depuis deux années. Au départ, cela devait être une révision à la marge sur quelques sujets. Au fur à mesure, David PIGNAUD s'est aperçu qu'il y avait des besoins de précision, de refonte, de reformulation. Il est bon de noter que ce sont 80 nouvelles photos ou modifications de photos qui ont été intégrées. Quatre-vingt schémas ont été reprécisés, redessinés, retravaillés de façon à ce que ce soit beaucoup plus clair. Il y a eu 750 modifications, au travers des 130 pages de la Charte. À ce travail, sont venues se greffer les remarques des associations et techniciens de Toulouse Métropole. David PIGNAUD a pris connaissance des 3 heures d'enregistrement sur les remarques émises par Mme MAURIN et, pour la majorité, ces dernières ont été bien accueillies, puis intégrées. Si la cellule Accessibilité doit repartir sur la réouverture d'une nouvelle concertation, la crainte est d'être hors délai pour le conseil métropolitain du 16 février 2023. Il milite pour essayer de stabiliser la version qui a été dernièrement transmise aux associations.

Odile MAURIN

est bien consciente de tout le travail qui a été produit, de tout le travail que cela génère ensuite pour l'équipe. L'équilibre de complément à apporter sera trouvé pour ne pas retarder davantage.

David PIGNAUD

ajoute que ce retard n'est qu'une satisfaction en somme, car il est important de prendre le temps nécessaire pour faire un document qualitatif.

La plus part des remarques ont été intégrées, mais certaines propositions ont été écartées si trop utopiques, politiques ou techniquement irréalisables. Au regard des nouvelles évolutions de mobilité sur le domaine public, des sujets peuvent être retenus pour faire avancer les réflexions.

Laurent LASCROUX

indique que la charte accessibilité a fait l'objet d'une révision de fond. Il n'y a quasiment pas une seule page qui a échappé à une précision ou remarque. La dernière version qui vous a été diffusée est la version définitive.

Odile MAURIN

évoque la question de rendre la charte accessibilité comme un document opposable. Il serait intéressant de solliciter les élus en charge de ces questions en ce sens en programmant une rencontre assez rapidement là-dessus avec les associations.

David PIGNAUD

répond que l'opposabilité du document est une question qui relève d'un volet juridique. La Direction des Affaires Juridiques a depuis longtemps été saisie sur ce point.



Laurent LASCROUX

ajoute que les échanges menés avec les services juridiques (DAJA) ont conclu que la Charte est là pour traduire et préciser la réglementation. La réglementation en la matière, elle est opposable. De fait, ce sont les textes de loi et les décrets d'application qui s'appliquent. L'intérêt de cette charte co-construite, c'est que parfois elle va au-delà de la réglementation. Plus que son opposabilité, c'est un travail collectif qui sert d'appui et de cadre de réflexion pour les aménagements. Dès lors que les projets sont instruits, ils le sont en général par la cellule accessibilité. Toutes les remarques qui sont portées à la Charte sont retranscrites sur les projets.

Parfois, il peut y avoir sur certains projets, des écarts entre la prescription au cahier des charges au dossier de consultation des entreprises et la réalité des travaux pour plusieurs raisons. Malgré tout, quand les travaux sont très correctement surveillés, ils correspondent aux prescriptions.

POINT 1 – Echanges sur les outils de la concertation avec les personnes à mobilité réduite – quels outils : maquette 3D, visioconférence attractive

David PIGNAUD

indique qu'il s'agit de recenser l'ensemble des outils à disposition pour faciliter la concertation à destination des personnes à mobilité réduite.

Les outils de la concertation avec les personnes à mobilité réduite

Voir, entendre, parler, écouter, respecter, ressentir

Comment faciliter la participation citoyenne des personnes éloignées lors de concertation grand public.

Notre société est en pleine mutation.

L'allongement de la durée de vie, la diminution des capacités motrices ou sensorielles, les préoccupations environnementales, le souci pour les villes d'être plus attractives, plus accessibles, plus agréables à vivre, plus touristiques..., imposent une « Conception Universelle » de son espace public.

Les principes visent à favoriser l'émergence et la participation de tous les usagers de l'espace public.

L'un des pré requis essentiels est de bien comprendre les besoins et attentes de la diversité des usagers de l'espace public et plus particulièrement des personnes en situation de handicap temporaire ou définitif.

Pour améliorer la qualité de l'espace public, il nous est nécessaire de travailler en concertation au plus près des usages et des difficultés de se mouvoir des usagers. Comment faciliter la participation citoyenne des personnes éloignées lors de concertation grand public?



Alain DENOYES

souligne qu'il est aussi important de préciser dans cette démarche « les personnes handicapées » car évoquer seulement « les personnes à mobilité réduite », c'est trop réducteur.

David PIGNAUD

répond que la présentation diffusée aujourd'hui (powerpoint) sera précisée en ce sens.

Véronique BLANCHOT

Pendant la période COVID, les personnes mals-voyantes avaient dû mal à faire part de leur volonté d'expression en visio-conférence. Elles ne pouvaient pas solliciter la parole par l'outil de visio-conférence.

Laurence EPSTEIN-HANOT

exprime la difficulté rencontrée entre le support présenté et l'échange à ce propos. La mémoire immédiate, oui, mais après ?



Marie CRESPEL

précise qu'il y a vraiment besoin d'audio-description quand il y a un travail à mener sur des schémas et des plans notamment.

David PIGNAUD

acquiesce et ajoute que l'échange et le vécu apportent aussi l'essentiel dans les travaux.

Odile MAURIN

ajoute que le problème majeur est que tout document présenté doit pouvoir être lisible de tous. Et ceci est complexe selon les situations de handicap. Pour qu'il y ait également bonne concertation, il faut aussi qu'il y ait un bon choix des horaires, des modes de déplacement possibles, des outils à disposition et du niveau de formation des participants sur les sujets. Pour qu'il y ait une concertation de qualité et non pas une communication organisée, il faut pouvoir accompagner les citoyens à monter en compétences d'expertise.

Véronique BLANCHOT

Il est important d'avoir suffisamment en amont les schémas des projets étudiés pour une communication efficace.

Jean-Michel CHARVET

Il sera possible au toucher de mentaliser le projet dans sa réalité si celui-ci est réalisé en impression thermo-gonflée ou relief.

David PIGNAUD

Il existe plusieurs outils à disposition et les améliorations suggérées sont bien notées.

Marie CRESPEL

Pour les ateliers de travail menés en extérieur, il y a un mode de décision qui n'est pas vraiment existant. L'impression vécue est que les propositions sont trop souvent décidées avant.

Patrick GOMES

Le cadre de la participation n'est pas toujours précisé ce qui peut être source d'incompréhension, de mécontentement voire de défiance. Pour chaque démarche associant des usagers et citoyens, il est important de préciser le degré de participation citoyenne : information, consultation, concertation, co-construction voire une co-décision. Chacun de ces niveaux a son importance. A noter qu'il n'est pas pertinent de concerter sur tout. La collectivité, organisatrice d'une démarche ou d'une simple réunion publique, doit pouvoir préciser ce cadre permettant à chacun de se mobiliser en conséquence.

Pour améliorer les pratiques de la Métropole, une charte de la participation citoyenne a été élaborée et adoptée récemment en conseil métropolitain. Ce document de référence a fait l'objet d'une démarche de co-construction ayant mobilisé des citoyens, des élus et des agents des collectivités. Le Charte présente les principes et valeurs socles de la participation citoyenne mais aussi des orientations visant à améliorer les pratiques. Il est notamment préciser que les démarches de participation citoyenne doivent être accessibles et équitables pour permettre à tous de participer et de diversifier les participants. Parmi les leviers à disposition, la collectivité dispose d'une diversité d'outils pour mobiliser et impliquer les habitants et les usagers. Le format de réunion publique est souvent plus un temps d'information que de dialogue. Les consultations numériques, les ateliers de co-construction, les démarches d'allers-vers figurent parmi les outils développés pour améliorer la diversité des participants et le niveau de dialogue. Ces outils sont complémentaires les uns des autres. Dans le prolongement du comité de rédaction de la charte, un comité de suivi évaluation a été mis en place pour définir les actions prioritaires à réaliser afin de tenir les engagements de la Charte.

Odile MAURIN

Pour illustrer, une vraie co-construction doit s'appuyer sur ces 9 principes (exemple de la charte programme de rénovation urbaine) :

- Etablir un accord entre les partenaires de la co-construction
- Obtenir toutes les informations nécessaires à la compréhension du sujet
- Avoir le temps de mener des réflexions et de rencontrer les habitants
- Avoir la possibilité de faire étudier des variantes ou des contre-propositions
- Avoir des interlocuteurs disponibles joignables par mail et par téléphone



- Obtenir des réponses aux courriers et des rendez-vous dans des délais raisonnables
- Avoir des temps de discussion équitables
- Avoir des temps de négociation sur les points de désaccord
- Disposer au moment des délibérations et des décisions des élus de tous les documents nécessaires

David PIGNAUD

Il manque le chapitre « conclure ». A un moment, il faut aussi se mettre d'accord.

Odile MAURIN

Quand on négocie, on conclue. Il faut pouvoir être en capacité d'organiser des votes.

Cyrille CAUSSE

Dans les concertations et les réunions publiques en général, des votes sont très souvent organisés.

Odile MAURIN

Ce qui fait défaut, c'est que les citoyens n'ont pas toutes les informations.

Cyrille CAUSSE

Dans les concertations et les réunions publiques en général, des points à préciser sont sollicités (méthode des post-it).

Odile MAURIN

Les concertations sont biaisées car elles sont orientées.

Cyrille CAUSSE

Les co-constructions ouvrent les discussions.

Les projets rencontrent aussi des limites et des contraintes techniques.

David PIGNAUD

Dans toute situation confondue, il faut que tout le monde puisse s'exprimer.

Odile MAURIN

Pour exemple, sur le passage sous-terrain de la SNCF (gare métro) à refaire, la réponse unique était un élévateur. La proposition que j'ai faite (rampe d'accès) a été retenue alors que les techniciens me disaient le contraire.

Jean-Michel CHARVET

Pour monter en compétence, la collectivité n'a-t-elle pas la possibilité de demander aux participants de se former à la technicité des projets ?

David PIGNAUD

L'acculturation se fait dans le temps. Le CEREMA, organisme public, est un bon support dans cette démarche par une multitude d'informations sur site à destination des collectivités et du grand public.

Laurence EPSTEIN-HANOT

Pour les personnes mal-voyantes, les problématiques de déplacement et de places de stationnement sont permanentes sur le territoire de Toulouse. Le temps de réflexion et d'élaboration doit être plus complet sur chaque projet pour lever au mieux en amont les problématiques.

Monique FRANCOIS

Pour les zones de rencontre, une étude très complète a été produite par le CEREMA.

Patrick GOMES

Il est important de se dire que la participation citoyenne revêt plusieurs formes et différents degrés. De façon schématique, on peut citer : information, consultation, concertation, co-construction et codécision. Parfois, une réunion d'information est plus adaptée qu'une démarche de co-construction. En amont d'une démarche associant les habitants, il faut s'interroger sur les objectifs visés en terme de participation, partager un cadre pour que les participants sachent ce qui est attendu de leur mobilisation. De ce cadre doivent découler une méthode adaptée, un calendrier et les moyens pour la conduite de la démarche de participation.



Odile MAURIN

C'est effectivement important.

Il serait également important qu'il y ait des temps de formation pour ceux qui rejoignent le groupe de travail Accessibilité pour leur permettre de bien interagir (création d'une base de données de documents essentiels).

David PIGNAUD

La charte Accessibilité est un bon document de référence pour s'acculturer à la technicité des aménagements accessibles des espaces publics (réglementations, préconisations, exemples pratiques...).

Cyrille CAUSSE

Les échanges et les partenariats entre techniciens et associations sont essentiels pour faire avancer la qualité des projets.

POINT 2 – Besoins en zones de rencontres – Etude en partenariat avec le CEREMA

Carine FLAHAUT

Est en poste au CEREMA, établissement public, sur Saint-Médard-En-Jalles, à côté de Bordeaux et travaille sur les modes actifs et notamment sur le piéton, sur l'accessibilité et les zones de circulation apaisée (zones de rencontre). Le CEREMA travaille en tant qu'organisme d'expertise sur différents sujets tels que la mobilité, l'aménagement, la biodiversité, etc.

Il existe partenariat pluriannuel entre le CEREMA et TOULOUSE METROPOLE où différentes actions sont à définir. Plusieurs actions ont été sélectionnées et notamment sur le vélo et le piéton. Une action est davantage consacrée aux zones de rencontre avec la prise en compte de tous les handicaps. En zone de rencontre, il est à noter que le piéton est prioritaire sur toute la largeur de la voie. Les véhicules doivent respecter les piétons en circulant à 20 km/h. Une guide d'aménagement de circulation apaisée a été réalisé. Les zones de rencontre, mises en place en 2008, doivent être aménagées en aires piétonnes plus qu'en routes classiques, sans priorité donnée (sans code de la route) aux véhicules : effacement des trottoirs, absence de traversées piétonnes, de potelets, etc. Lors des évaluations, ce type d'aménagement pouvait être problématique pour les personnes handicapées notamment les personnes mals-voyantes. Une bibliographie a été constituée réunissant des études et des expérimentations réalisées au niveau national et européen. Celles-ci davantage tournées vers les déficiences visuelles doivent être élargies à tous les handicaps. Les véhicules évoluant vers l'électrique, il est prévu que ce type de véhicules émette un son. La bibliographie a été transmise en pdf.



Odile MAURIN

Le pdf texte est lisible par un lecteur d'écran et le pdf image n'est pas lisible par les personnes malvoyantes.

Jean-Michel CHARVET

Le pdf transmis est lisible, à condition qu'il ne soit pas en format protégé.

Carine FLAHAUT

La bibliothèque est le premier élément de base de travail. Ensuite, vient le recensement des zones de rencontre présentes sur Toulouse à effectuer. Une méthode d'évaluation (grille) de tous les aménagements types est l'outil à constituer. Des déambulations en zones de rencontre, avec les personnes handicapées, sous forme d'ateliers, seront organisées permettant ainsi de faire évoluer la grille des critères à retenir. Des pistes d'amélioration et d'organisation des zones de rencontre pourront ainsi être dégagées. L'association 60 Millions de piétons (Monique FRANCOIS) a déjà formulé des remarques.

Monique FRANCOIS

L'étude a été lue de façon attentive. L'éviction du trottoir reste tout de même mission impossible pour maintenir une sécurisation des piétons. Des mauvais exemples ont été mis en avant (rue des Lois, rue de Metz). L'étude du CEREMA prône une séparation entre trottoirs et vélos, et c'est très bien. Pour les carrefours en plateau, la discussion a été fortement critiquée en groupe de travail.

David PIGNAUD

En lien avec les associations, pour l'aménagement des carrefours en plateau de la rue de Metz, il n'y a pas eu de solutions apportées par les associations.

Monique FRANCOIS

Le guide des coussins et plateaux (guide ancien CERTU) amène des pistes de réflexion concrètes notamment pour les personnes aveugles.

David PIGNAUD

La zone de rencontre est un espace partagé où le piéton est prioritaire car le plus vulnérable.

Carine FLAHAUT

Le véhicule en zone de rencontre n'est pas particulièrement invité sinon il s'agit d'une zone 30. En zone de rencontre, le trottoir vient cantonner le piéton et le véhicule et ce n'est pas le but.

Cyrille CAUSSE

Si la loi dit que le piéton a le droit de circuler sur la chaussée, c'est plus le mot circuler qui est important. Par ailleurs, la zone de rencontre a un statut de voix qui est très compliqué à préciser. Les aménageurs la privilégient pour se dégager des contraintes d'aménagements, de circulation, de stationnement. C'est bien pratique, mais à vrai dire, la zone de rencontre est censée être un statut de voix très limité. A retrouver trop de zones de rencontre, cela ne veut plus rien dire. Le statut devient abscon.

Catherine FLAHAUT

Automatiquement, s'il y a beaucoup de circulation automobile alors la zone de rencontre n'a pas de sens, cela ne fonctionnera pas.

Odile MAURIN

Les usages ont basculé d'une extrême à l'autre mais sans cohérence. On est passé effectivement d'une période où la voiture était reine et où finalement les dernières élections ont rappelé à nos gouvernants locaux, par conscience écologique présente au sein de la population, qu'il fallait faire des zones piétonnes même dans des lieux aménagés de manière non cohérente.

David PIGNAUD

Il faut monter en compétence pour expliquer aux automobilistes ce qu'est une zone de rencontre.

Odile MAURIN

Il faut que les pouvoirs de police du maire s'exercent.



David PIGNAUD

Il faut une signalisation adaptée claire et compréhensible par tous les usagers de l'espace public, la verbalisation venant dans un second temps.

Odile MAURIN

Il faut savoir rappeler la règle.

Catherine FLAHAUT

Il y a lieu de savoir comment mobiliser ces espaces pour utiliser les zones de rencontre et orienter les personnes mals-voyantes notamment.

Odile MAURIN

Il y a le pouvoir de police, la limitation de la zone, le mobilier urbain et les terrasses aussi. A Toulouse, des terrasses sont installées le long des façades. Comment voulez-vous que les personnes aveugles puissent se guider s'il y a du mobilier urbain et l'installation de terrasses ? Les rues du centre-ville sont concernées par cette problématique. Les bordures de façades doivent être réservées.

Catherine FLAHAUT

Pour l'entrée en zone de rencontre, des bandes podotactiles ont-elles été mises en place ?

David PIGNAUD

Non, pas à Toulouse.

Jean-Michel CHARVET

Des bandes d'éveil et podotactiles avaient été demandées. Sans être tombé d'accord sur ce sujet, notamment sur l'aménagement de la rue de Metz, les associations ont notamment préféré laisser libre choix au maître d'œuvre dans une proposition d'aménagement pour que celle-ci soit ensuite étudiée.

David PIGNAUD

Les ateliers et groupes de travail permettent de co-construire. Pour la rue de Metz, ce sont des plateaux sur une zone de rencontre et il n'y a pas de réponse encore proposée pour retenir un aménagement final.

Jean-Michel CHARVET

Sur ces zones-là, les façades servent de guidage.

Odile MAURIN

La problématique est bien celle-ci, créer une zone de rencontre en évitant la mise en place de bandes podotactiles et autres aménagements.

David PIGNAUD

En zone de rencontre, la Fédération des Aveugles de France recommande d'une part, tous les codes d'une voirie classique (bandes d'éveil à la vigilance, traversées piétonnes) et, d'autre part, de maintenir un fil conducteur tactile et visuel dans ces espaces. Visuellement, la zone de rencontre ne doit pas ressembler à une chaussée traditionnelle pour les automobilistes mais tout en gardant des repères habituels tactiles ou contrastés pour les personnes déficientes visuelles.

Catherine FLAHAUT

Sur le principe, l'essentiel est qu'il n'y ait pas de passages piétons.

Laurence EPSTEIN-HANOT

Quand les espaces trottoirs sont partagés entre les piétons et les vélos sans aucune zone délimitée, c'est alors un zigzag permanent et les risques de chute sont multipliés.

David PIGNAUD

La cohabitation fonctionne sur des aménagements de voies vertes. Sur d'autres lieux, c'est une question de civilité et d'application des réglementations.



Catherine FLAHAUT

Au niveau des carrefours, les personnes aveugles et mals-voyantes vont avoir du mal à se diriger en l'absence de bandes d'éveil à la vigilance (BEV).

Jean-Michel CHARVET

Oui, tout à fait et aussi, s'il n'y a pas de balise sonore.

Odile MAURIN

Les balises sonores sont effectivement une vraie solution de repérage de l'espace public pour les personnes aveugles et mals-voyantes.

David PIGNAUD

C'est un système en Bluetooth. Ce qui existe avec télécommande sur passages piétons pourrait être développé. Ce point a été abordé sur le projet d'aménagement de la rue de Metz.

Jean-Michel CHARVET

Les GPS aident beaucoup. Les bornes en Bluetooth seraient un complément pour les non technophiles.

Monique FRANCOIS

Il faut un minimum d'obstacles car sinon, c'est la loi du plus fort qui s'exerce. S'il n'y a pas d'obstacles pour les vélos alors les piétons seront chassés de l'espace de la zone de rencontre.

Cyrille CAUSSE

En zone de rencontre, le passage piétons et le mobilier urbain s'imposent. Les zones de rencontre se sont multipliées de façon anarchique. Si demain un retour à une zone de rencontre rationnelle et respectueuse de son principe est opéré, alors le passage piéton pourra être reconsidéré. Supprimer le passage piétons arrange les aménageurs mais la réalité ne fonctionne pas. Le statut de zone 20 est incompréhensible. L'aire piétonne et la zone 30 délimitaient mieux car la zone 20, zone de rencontre, est un aménagement hybride.

Catherine FLAHAUT

La zone de rencontre originaire des pays nordiques doit être davantage envisagée comme une zone piétonne et non comme une zone 30.

Odile MAURIN

C'est la difficulté rencontrée sur la rue Alsace Lorraine concernant la cohabitation piétons-cycles. Sur une aire piétonne, les flux piétons et cycles n'ont pas à être mélangés ou bien avec une vitesse très limitée. Le pouvoir de police est une vraie solution pour mener une pédagogie efficace.

David PIGNAUD

Il faut avoir recours à un aménagement compréhensible.

Catherine FLAHAUT

Un site d'étude envisagé est la rue des Lois, avec un linéaire assez long. Quels aménagements seraient à privilégier ?

Catherine COUSERGUE

L'installation de fontaines et de lieux d'assise permettraient de s'isoler du bruit sonore (espaces sensoriels).

Odile MAURIN

Il y a lieu d'appréhender la difficulté sensorielle pour les autistes. Les casques sont utilisés par ce public pour limiter l'impact sonore. Pour créer un abri sensoriel sur l'espace public, il est important qu'il y ait des bancs et une fontaine pour s'isoler du bruit sonore de l'espace circulé.

Catherine FLAHAUT

Un autre site sera étudié lors d'un atelier de travail, place de la Daurade.



Monique FRANCOIS

Les assises de repos sont à privilégier avec des dossiers et accoudoirs. Des points de repères auditifs sont à privilégier sur cet espace, en positionnant des centres d'intérêt.

Catherine FLAHAUT

L'emplacement de la fontaine est important.

Les stations vélos posent-elles problème sur les zones de rencontre ?

Odile MAURIN

Les stationnements vélos doivent être hors du tunnel imaginaire. Le manque de station vélo génère du stationnement vélo anarchique. L'exercice du pouvoir de police serait utile pour apaiser l'espace public.

Catherine FLAHAUT

Il ne faut pas canaliser les flux. Pour les doubles sens cyclables, il est suggéré que les vélos peuvent circuler à double sens cyclable. A sens unique, les vélos eux peuvent circuler dans les deux sens. En zone de rencontre, seule une signalisation logo cycles précisera cela, sans marquage.

Cyrille CAUSSE

En zone de rencontre, il n'y a pas de trottoirs, par principe. Donc, quelle utilité d'installer des logos cycles tout le long ?

Catherine FLAHAUT

Des espaces piétons peuvent être délimités.

Cyrille CAUSSE

Cela rappelle que le statut de la zone de rencontre est très flou. Et, il y a trop souvent de conflits entre les différents usages.

La seule zone de rencontre qui fonctionne bien est celle rue Pargaminières.

Les principes du CEREMA sont très intéressants mais souvent utopiques.

Catherine FLAHAUT

Tout dépend des configurations des espaces publics.

Odile MAURIN

Il y a un problème général de lisibilité des aménagements. Il devrait y avoir des aires piétonnes qui sont réellement piétonnes sans avoir à dépasser les 6km/h pour se déplacer. Il y a différentes sortes de piétons (joggeurs, personnes âgées, personnes à fauteuils roulants, etc). Une piste cyclable pourrait aussi être autorisée aux personnes en fauteuils roulants à 6km/h. L'organisation de l'espace public doit pouvoir être organisé en fonction de la vitesse de circulation.

Monique FRANCOIS

Les vélos devraient circuler à l'allure du pas et il serait important de trouver aussi des garages à vélo à l'entrée d'une aire piétonne. Ce sont réellement les vélos qui posent problème.

David PIGNAUD

Les trois usagers que sont les automobilistes, les cycles et les piétons doivent cohabiter par une civilité « implicite ».

Catherine FLAHAUT

Qu'est qui fait que la rue Pargaminières fonctionne bien ?

Cyrille CAUSSE

La rue Pargaminières dispose de bornes rétractables à ses entrées filtrant ainsi le flux de la circulation. Pour la rue des Lois, la circulation est équivalente avec davantage d'intersections pour une circulation plus dense vers le Capitole.



Odile MAURIN

Un espace public sans trottoir est réellement disposé à accueillir les piétons plus facilement. S'il y a la présence d'une bordure biaise alors l'automobiliste reprend plus vite sa place dans l'espace.

Catherine COUSERGUE

Qui contrôle le modèle des tables que les restaurateurs et les bars utilisent sur l'espace public (terrasses) ?

David PIGNAUD

C'est la Direction des Marchés et Occupations du Domaine Public de la Ville de Toulouse qui pourra répondre.

Cyrille CAUSSE

Il y a une étude en réflexion à ce propos.

Odile MAURIN

Il faut imiter l'espace public « à l'espagnole », à savoir utiliser des tables traditionnelles (pas de mange debout).

David PIGNAUD

Ces sujets pourront être traités en groupe de travail de la métropole ou de la Ville de Toulouse.

Catherine FLAHAUT

A l'issue du groupe de travail de ce jour, une évaluation va être préparée et envoyée, pour avis et complément éventuel. Enfin, des ateliers en présentiels vont être organisés, tout début 2023, sur les sites évoqués rue Pargaminières, rue des Lois et place de la Daurade. Pour tout complément, tous les mails sont les bienvenus.

David PIGNAUD

Remercie l'ensemble des associations et techniciens présents aujourd'hui pour les réflexions menées.



Objet : **Groupe de Travail « Accessibilité Voirie – Espaces Publics »**

Date : **Jeudi 1^{er} décembre 2022 – 14h30**

Lieu : **salle 804 A et visioconférence**

Rédacteur : Françoise Dausseing / Alexandre Faure

Relecture : David Pignaud et Laurent Lascroux

francoise.dausseing@toulouse-metropole / alexandre.faure@toulouse-metropole.fr

Ordre du jour :

1 - Dérogation d'une place PMR - Pôle territorial Est

2 - Projet d'aménagement d'un giratoire chemin Montrabé / route d'Albi – commune de Saint-Jean

3 - Présentation du projet d'aménagement La Grave

4 - Projet d'aménagement cyclable - rue Alsace Lorraine

Pièces Jointes : Projet d'aménagement commune de Saint-Jean (phase PRO) – Projet La Grave (plan) – Projet rue Alsace Lorraine (plan)

Intervenants :

Toulouse Métropole

Infrastructures, Travaux, Energies :

David Pignaud

Projets Structurants :

Ludovic Rouquet

Etienne Bonnaillie

Pôle territorial Est :

Nicolas Luckzow

Direction Aménagement :

Manon Raimbault

Pôle territorial Centre :

Cyril Fages

Présents :

Toulouse Métropole :

Infrastructures, Travaux, Energies

Alexandre Faure

Françoise Dausseing

Pôle territorial Centre :

Cyrille Causse

Pôle territorial Ouest :

Bruno Tauzin

Oppidea :

Solène Faure

Associations :

Guillaume Cabanis - UNADEV

Jean-Michel Charvet – UNADEV

Bernard Solvet – AVH

Anna Bartolucci – IJA

Lucie Fafabrie – Handi-social

Félix Martin-Moral – 2 Pieds 2 Roues

Claire Richard – APF - France Handicap 31

Catherine Cousergue - GIHP

Brigitte Bouland

Monique François - 60 millions de piétons

Roseline Jolibert – AFM Téléthon

Alain Demange – DFD31

Jean-Louis Durbas – AFM Téléthon





David PIGNAUD

Ouvre la séance du groupe de travail en présentant l'ordre du jour. Il remercie Brigitte GRASSET, ancienne cheffe de service, qui a fait parvenir par la Poste, au groupe de travail des spécialités provençales.

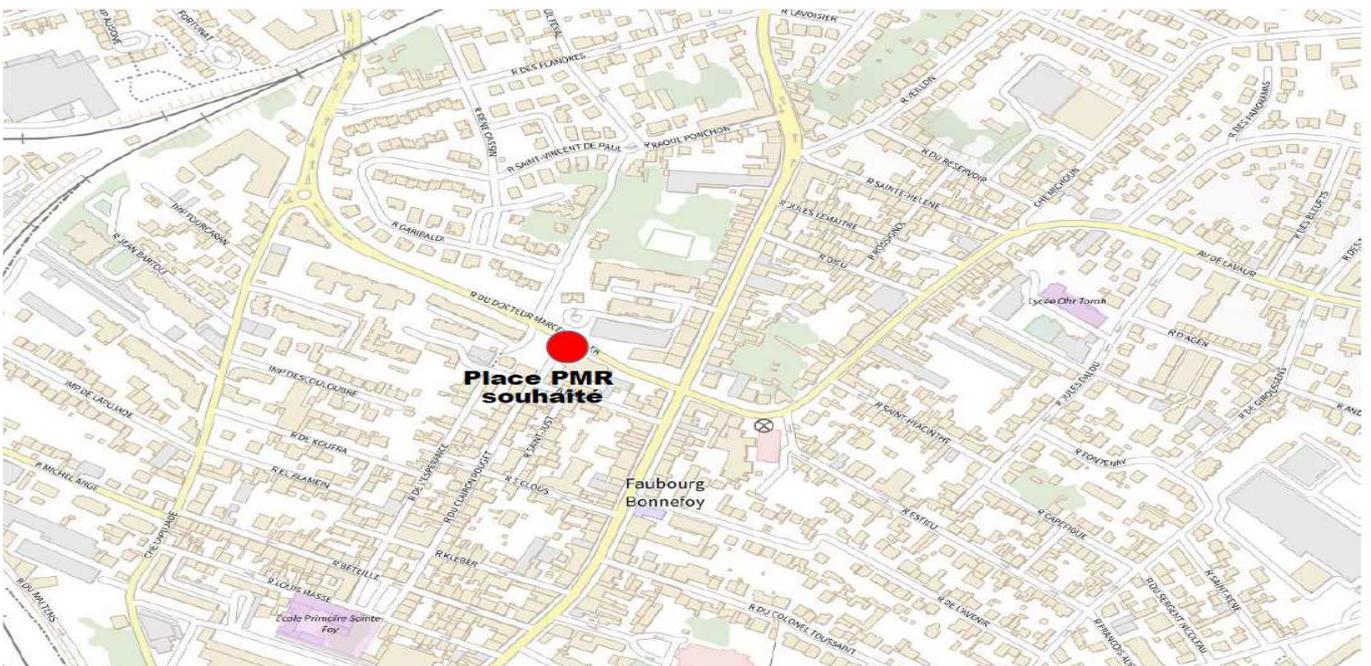
POINT 1 – Dérogation d'une place PMR - Pôle territorial Est

Nicolas LUCKZOW

Il s'agit d'une demande d'emplacement de stationnement PMR au 5 rue Marcel Bouvier. Suite à l'ouverture prochaine d'un cabinet de kinésithérapie, le praticien a sollicité, en juillet 2022, le pôle territorial Est de Toulouse Métropole pour étudier cette possibilité de création d'emplacement afin de pouvoir accueillir au mieux ses patients souffrant de handicap.

La rue du Docteur Marcel Bouvier est une voie inter-quartier à double sens de circulation, limitée à 50 km/h. Chaque sens de circulation est équipé d'une bande cyclable. Les places de stationnement sont en rescindement (délimitées du trottoir par des bordures hautes, hors emprise de chaussée). Trois emplacements PMR existent déjà dans un rayon de 250 mètres, tous situés sur la rue du Faubourg Bonnefoy. Le plus proche des emplacements se trouve à 205 mètres, face à la rue du Docteur Gendre, avec la continuité piétonne qui est assurée. Après enquête, il s'avère que l'emprise disponible rend impossible la création d'emplacement conforme à la réglementation de Toulouse Métropole. En effet, l'emprise disponible à une largeur de 4,20 mètres (2 mètres de trottoir + 2 mètres de stationnement). Or, 4,50 mètres sont nécessaires pour conserver les 1,40 mètres permettant d'assurer la continuité piétonne et les 3,30 mètres requis par la charte accessibilité de Toulouse Métropole. C'est la raison pour laquelle est sollicitée une demande de dérogation pour réaliser une place diminuée au 5 rue Docteur Marcel Bouvier.

Le pôle territorial propose d'aménager une place de 7 mètres de long par 2,80 mètres de large, sans empiété sur la bande cyclable. Des abaissements de bordure seront réalisés de façon à effacer la différence de niveau entre la place PMR et le trottoir. Ce dernier conservera une largeur de 1,40 mètres dans le respect de la norme.





David PIGNAUD

Pour information, la Direction Départementale des Territoires a prononcé des avis défavorables sur les dernières demandes de dérogation de places PMR, validées en groupe de travail, pour des questions de sécurité et de protection des usagers. Les demandes de dérogation recevront des avis favorables de la sous-commission préfectorale si elles restent à la marge de la réglementation. Ainsi, désormais les demandes de dérogations trop loin de la réglementation et n'apportant pas toutes les garanties de sécurités pour les usagers utilisateurs de ces places, seront scrutés au sein des services avant un avis du groupe de travail.

Claire RICHARD

Que dit le CEREMA au titre de ces points ? Il y a bien des recommandations ?

David PIGNAUD

Oui. Cependant, sur les refus prononcés par la sous-commission de la Préfecture, des aménagements particuliers de sécurité supplémentaires sont demandés (bornes, signalisation routière de chicanes, potelets...). Les interprétations de recommandations nationales peuvent parfois diverger entre la sous-Commission et les gestionnaires de l'espace public.

Il est donc demandé une dérogation pour réaliser une place diminuée conforme aux demandes de sécurité des places, rue Marcel Bouvier au droit du n°5.

Les associations donnent leur accord sur cette dérogation pour cette place PMR utile au quartier.



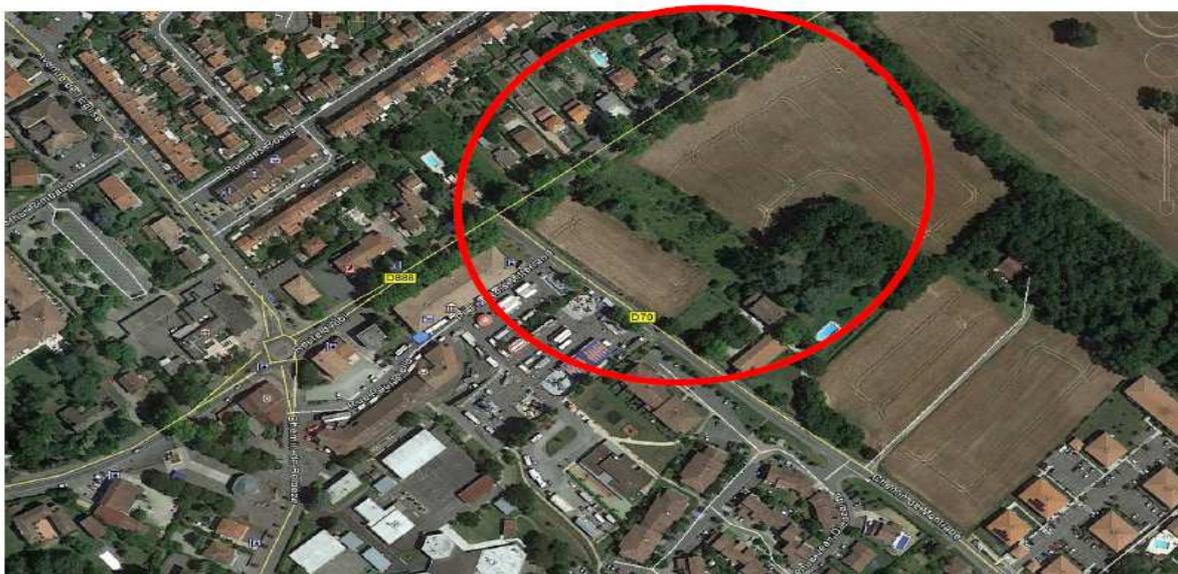
POINT 2 – Projet d'aménagement d'un carrefour giratoire et de cheminements modes actifs entre la route d'Albi (M888) et le chemin Montrabé (M70) – commune de Saint-Jean

Etienne BONNAILLIE

Le projet d'aménagement se situe sur la commune de Saint-Jean entre le carrefour giratoire Mairie et la limite de commune avec Rouffiac-Tolosan. Il s'agit, à proximité, de procéder au réaménagement du carrefour entre la route d'Albi (M888) et le chemin de Montrabé (M70), et d'aménager en dépendances modes actifs la M888 sur l'ensemble de cette section objet de l'opération.

Le carrefour existant en T dysfonctionne avec un trafic de shunt qui passe par la zone commerciale (rue Paul Riello). Les modes actifs sont à prendre en compte (piste cyclable avec REV8, aménagement de trottoirs). Sur le projet présenté, il y a des platanes d'alignement à conserver. Toutefois, au droit du futur carrefour giratoire M888/M70, six d'entre eux devront être abattus.

Le projet est aujourd'hui au stade du PRO : le PRO datait de 2018 et est en cours d'actualisation suite aux 4 années consacrées aux procédures d'acquisitions foncières (enquête publique, DUP + réserves, négociation/expropriation).



Le trottoir entre chemin Belbèze et l'agence immobilière route d'Albi sera réaménagé à 1,40 mètres de large minimum comme le stipule la réglementation (arrêté du 15 janvier 2007). Une rampe accessible pour faciliter les accès à la zone



commerciale et au marché de plein-vent est également à l'étude. La piste cyclable, unidirectionnelle de chaque côté, sera portée à 2 mètres, selon les prescriptions du projet de Réseau Express Vélo. Celle-ci sera réduite à 1m70 en cas d'obstacle ou problèmes d'emprises.

Un cheminement piéton PMR sera conservé à l'arrière des platanes. Des bordures anti-stationnement ont été sollicitées ponctuellement par le Pôle Territorial Nord sur la route d'Albi. Le Syndicat départemental d'électricité de la Haute-Garonne étudie l'enfouissement des réseaux d'éclairage, Enedis et Orange sur la section M888.

Bernard SOLVET

Il y a-t-il un dénivelé ?

Etienne BONNAILLIE

Il y aura une rampe PMR pour accéder à la zone notamment au droit du dénivelé. Aujourd'hui, le passage est géré par quelques marches d'escalier.

Pour le giratoire projeté, il viendra donc remplacer le carrefour en T existant. Des traversées piétonnes et cycles seront aménagées, de façon orthogonale. Le giratoire (îlot) doit être franchissable dans la mesure où la M888 est classée route à grande circulation (RGC) et itinéraire de transports exceptionnels. L'axe M888 sera donc aménagé dans ses traversées, notamment au regard de l'urbanisation existante de part et d'autre et qui a vocation à évoluer via les aménageurs privés, dans le cadre des évolutions du futur PLUi-H. Le trottoir à proximité de l'arrêt de bus existant sera aménagé sur la M888, avec un cheminement piétons accessible et sécurisé. L'arrêt de bus pourrait être maintenu. Or, suite à la demande de la commune de Saint-Jean, et consultations de TISSEO, du Conseil départemental de la Haute-Garonne et de la Région Occitanie en fin d'année 2022, sa suppression est envisagée.

Par ailleurs, la commune de Rouffiac-Tolosan a prévu de créer la continuité piétonne entre l'aménagement porté par Toulouse Métropole et les aménagements existants sur Rouffiac-Tolosan en approche du centre commercial Leclerc.

Sur le chemin de Montrabé (M70), un abribus et un quai-bus seront implantés non loin du groupe scolaire et de la crèche, intégrant un cheminement piétons vers les traversées du giratoire.

Le revêtement de piste cyclable, qui pourrait être envisagé de couleur rouge pour ce type d'opérations futures, est actuellement en discussion avec l'élu compétent, M. Maxime BOYER.

Bernard SOLVET

Le cheminement des personnes mals-voyantes au droit de l'alignement des arbres va être quasiment impossible.

Etienne BONNAILLIE

Il y aura une rampe PMR pour accéder à la zone notamment au droit du dénivelé. Aujourd'hui, le passage est géré par quelques marches d'escalier.

Pour le giratoire projeté, il viendra donc remplacer le carrefour en T existant. Des traversées piétonnes et cycles seront aménagées, de façon orthogonale. Le site doit être franchissable dans la mesure où il s'agit d'une voie à grande circulation avec un itinéraire de transport ouvert aux convois exceptionnels. L'axe M888 sera donc aménagé dans ses traversées, notamment au regard de l'urbanisation existante de part et d'autre et qui a vocation à évoluer via les aménageurs privés, dans le cadre des évolutions du futur PLUi-H. Au droit de l'arrêt bus existant, celui-ci sera maintenu et le trottoir sera aménagé, avec un cheminement piétons accessible et sécurisé. La commune de Rouffiac-Tolosan a prévu de créer la continuité piétonne.

Un abri-bus et un quai-bus seront implantés non loin du groupe scolaire et de la crèche, intégrant un cheminement piétons vers les traversées du giratoire.

Le revêtement de piste cyclable, qui peut être envisagé de couleur rouge, est actuellement en discussion avec l'élu compétent, M. Maxime BOYER.

Anna BARTOLUCCI

Les personnes à déficience visuelle ne pourront pas traverser un double sens de circulation.

Les traversées en deux temps sont la seule façon de traverser lorsqu'il y a des voies en double sens.

Etienne BONNAILLIE

Cet aménagement est aujourd'hui inenvisageable au regard des emprises disponibles. Pour réaliser ce type de traversée, il faudrait pouvoir créer un îlot refuge de 2m et les contraintes liées à la configuration du site ne le permettent pas.



Félix MARTIN-MORA

La vitesse de circulation devrait être limitée.

Etienne BONNAILLIE

A terme, c'est bien le but. Le giratoire et la reconfiguration avec bordures et aménagements modes actifs en lieu et place des accotements actuels y participeront.

Félix MARTIN-MORA

Sur le site impacté, il y a une impasse privée. Comprend-t-elle des espaces circulés ouverts aux automobilistes ?

Etienne BONNAILLIE

Il s'agit seulement d'un espace stationnement privé commerçants.

Félix MARTIN-MORA

Les trottoirs ne semblent pas être suffisamment dimensionnés. Ils sont à 1,33 mètres et doivent être à 1,40 mètres. Ils ne seront pas accessibles si les conteneurs poubelles sont également présents.

David PIGNAUD

C'est un travail national à conduire sur les emprises des cheminements piétons, entre la théorie de 1,40 mètres et la pratique, et au vu de certains espaces réduits par des obstacles temporaires ou permanents.

Félix MARTIN-MORA

Il faut pouvoir anticiper cette problématique les jours de collecte d'ordures ménagères.

Etienne BONNAILLIE

Les aires de présentation des ordures ménagères sont prévues dans le cadre d'opérations d'aménagement privées. Les conteneurs n'ont pas à vocation à rester sur l'espace public une fois la collecte réalisée.

Par ailleurs, il y a des contraintes dans le cadre de traversées moins directes. En présence d'un giratoire, l'effort est fait pour les rapprocher au plus près.

Brigitte BOULAND

Les mal-voyants traversent à l'oreille. Personnellement, suite à un incident vécu, sur les REV (Réseaux Express Vélos), la vitesse autorisée pour les vélos sera de 25km/h. Il y aura donc une importance à séparer les flux piétons et cycles.

David PIGNAUD

La piste cyclable étant considérée comme une chaussée, le piéton doit, bien entendu, être distinctement séparé et sécurisé par rapport à cette piste.

Point 3 - Présentation du projet d'aménagement La Grave**Manon RAIMBAULT**

Elle représente la Direction de l'Aménagement et le bureau d'études d'une Ville à l'Autre (urbaniste-paysagiste), qui accompagne Toulouse Métropole sur le devenir des espaces publics de La Grave. Il s'agit aujourd'hui de présenter les intentions de projet pour les espaces publics aux abords du dôme.

Le site est propriété des Hôpitaux de Toulouse. En 2015, le CHU a conclu avec la Ville de Toulouse à un protocole d'accord pour un transfert de gestion d'un certain périmètre à la Ville de Toulouse. Il s'agit notamment du dôme de La Grave, restauré et inauguré en septembre 2022, d'une partie des espaces publics (devant le dôme) et de la liaison verte, ouverte en 2017, reliant la rue du Pont Saint-Pierre jusqu'au Jardin Raymond VI. Après la restauration de la chapelle du Dôme, l'objectif des élus est d'aménager les espaces publics aux abords du monument restauré pour le rendre accessible, le mettre en valeur et faire un projet de jardin à la hauteur du monument



emblématique de la Ville de Toulouse. L'urbaniste-paysagiste d'une Ville à l'Autre est désigné sur cette démarche de valorisation. Le périmètre d'étude est large avec un objectif de périmètre du projet opérationnel, uniquement celui en gestion concédée à la Ville de Toulouse. Le site de La Grave est très vaste avec une partie des bâtiments assez peu occupée sur le secteur Notre Dame de la Porte qui correspond à l'ancien couvent, une autre partie qui est le carré historique réinvesti par la Cité de la Santé dans une de ses cours, et enfin, de grands espaces depuis la rue du Pont Saint-Pierre jusqu'au Jardin Raymond VI. L'objectif du périmètre d'étude plus large est d'appréhender le projet opérationnel dans son contexte d'ensemble tenant compte du Port Viguerie, du Jardin Raymond VI et plus largement le quartier Saint-Cyprien.

Comment circule-t-on dans le site avec l'objectif de transformer les espaces de façon apaisée ; avec une circulation à conserver devant le Dôme réservée à des urgences et desserte incendie du site ? L'enjeu est de qualifier l'espace et l'accès piétons dans le contexte existant et à venir. L'urbaniste-paysagiste mandaté a pour mission de mettre en valeur le site, dans un enjeu de tourisme certes, tout en améliorant également les accès pour les riverains et les usagers au quotidien du quartier et du CHU. Le croquis présenté met en avant le Dôme, monument méconnu à dévoiler subtilement, et avec le souhait de respecter le devoir de mémoire des lieux qui ont servi de maternité et plus anciennement, aux malades. L'intention du projet est de respecter le site dans son ensemble, son histoire comme –ses monuments.

Le carré historique est composé de différentes cours intérieures qui présentent des qualités d'espaces apaisés, inscrits aux monuments historiques. Devant le Dôme, différents jardins seront composés, fermés par un mur d'enceinte en briques, permettant de créer un nouvel accès depuis la rue du Pont Saint-Pierre. L'accès se fera depuis un belvédère face au Dôme d'où il sera possible de descendre vers les jardins soit par une grande rampe soit par un escalier pour rejoindre les anciens pavillons d'entrée, côté place Lange.

Les grands principes du projet, présentés en réunion publique, sont de :

- valoriser les accès notamment en bord de Garonne
- se glisser le long du mur d'enceinte pour retrouver La Grave depuis le Pont Saint-Pierre (création d'une rampe en brique similaire à celle des quais de Garonne notamment)

Le plan de la ville de Toulouse de 1848 qui montre l'ancien Hôpital et l'ancien couvent de notre Dame de la Porte avec ses jardins sert de référence à l'urbaniste-paysagiste pour réfléchir à une marqueterie de jardin qui permettra le lien entre l'actuel carré Historique et le secteur de l'ancien couvent.

L'esquisse de projet dessine un ensemble de jardins thématiques avec des revêtements de sols en lien dans le respect des matériaux utilisés dans Toulouse centre et pour les bords de Garonne (porphyre et gré). Un parvis dessiné et végétalisé composera l'accès devant le Dôme. Un jardin des fleurs viendra compléter la rampe d'accès. Il y aura également un verger. Les couleurs des essences seront assez homogènes dans le jardin en référence aux couleurs du Dôme (bleu gris) pour reprendre les teintes déjà présentes sur le site.

Les dalles en porphyre seront privilégiées en joints secs.

Les espaces recomposés au-devant du Dôme seront plutôt du gré et le lien avec la rue du Pont Saint-Pierre en porphyre.

Les espaces circulés seront en béton bouchardé. Dans les allées, les cheminements piétons seront en stabilisé renforcé.

L'ensemble du site sera fermé la nuit comme c'est le cas actuellement et comme la plupart des jardins de la ville de Toulouse. Un plan de nivellement reprend les différents matériaux ainsi que les pentes. Le traitement des eaux de pluie permettra d'éloigner les eaux des monuments historiques. Des choix de mobilier commencent à être esquissés (chaises, bancs, accroches vélos, ...) avec un traitement de teinte dans les gris-bleu.

L'ensemble du jardin et de la chapelle est accessible. Les éclairages publics « économiques » permettront la mise en lumière du site de façon qualitative, en mettant en valeur le contexte architectural (luminaires encastrés sur les façades ou sur les murets bas et grilles) ainsi que le Dôme.

L'installation de fontaine à eaux sera étudiée. Pour répondre aux besoins du site, un sanitaire en dessous des emmarchements pourra être envisagé.

L'objectif est de démarrer les travaux à l'été 2023 pour une année. La Grave est un site patrimonial remarquable et donc soumis à l'avis conforme de l'ABF. Dans la mesure où le lieu est assez emblématique, l'ABF a des exigences de définition et les discussions sont en cours avant le dépôt du permis d'aménager.



Catherine COUSERGUE

Des assises debout anti-sciatiques sont-elles prévues ?

Manon RAIMBAULT

Le choix du mobilier est orienté sur celui identique à Toulouse centre (chaises, bancs, bancs en gré en pied de grille, etc).

Felix MARTIN-MORAL

A la demande de collectifs d'associations, les bancs et les chaises disposeront-ils d'accoudoirs ?

David PIGNAUD

Cette demande est recommandée par la charte technique Accessibilité de la voirie et des espaces publics de la Métropole et renouvelée dans sa mise à jour en cours.

Felix MARTIN-MORAL

La nouvelle façade en construction sur le site permettra-t-elle un élargissement du trottoir ?

Ludovic ROUQUET

Pour répondre à l'amélioration de l'accessibilité et des modes doux, des travaux au droit de la rue du Pont Saint-Pierre permettront l'élargissement des trottoirs, supprimant à terme une voie de circulation (voie descendante) pour créer une voie de piste cyclable. Ainsi ce sont 50 cm d'emprise qui seront récupérés.

Anna BARTOLUCCI

Le projet est particulièrement beau et paraît mieux accessible.
Qu'en est-il d'une mise à niveau du Pont Saint-Pierre ?

Ludovic ROUQUET

Un bureau d'études a été mandaté pour vérifier la possibilité de mise à plat du pont ; ce qui n'a pas pu être retenu à l'issue de l'étude.

Les passages surélevés seront maintenus. Le pont accueillera à terme à minima une piste cyclable et une voie de circulation et selon les orientations politiques futures, il est possible que le pont soit totalement piétonnisé.

Jean-Michel CHARVET

Par rapport aux assises en gré, il y aura-t-il aussi des assises en bois en terme de confort ?

Manon RAIMBAULT

Les assises en gré s'intégreront dans les niches en brique et le long des grilles. Du mobilier urbain en bois sera également prévu et sera décliné sous plusieurs modèles dont avec accoudoirs (en adéquation avec la charte Accessibilité).

Catherine COUSERGUE

Le jardin donnant accès depuis la rue du Pont Saint-Pierre sera-t-il ouvert le soir ?

Manon RAIMBAULT

Le jardin de la liaison verte sera fermé plus tard que les jardins publics dans le sens où les horaires du site de La Grave fermeront à toutes les saisons vers 20h.

Point 4 - Projet d'aménagement cyclable - rue Alsace Lorraine**Cyril FAGES**

Le Maire-Président de Toulouse Métropole a fait le constat que l'espace de la rue Alsace Lorraine n'est



pas suffisamment bien attribué entre les piétons, les vélos et les automobilistes. L'espace est monochrome avec des aplats.

Une phase test stratégique et tactique est ainsi mise en œuvre pour voir quel aménagement privilégié. Un aménagement guidant les cyclistes et orientant les piétons à quelques endroits est aujourd'hui projeté.

Brigitte BOULAND

Il y a le problème des cyclistes mais aussi les véhicules deux-roues à moteur.

Cyril FAGES

Le plan de l'aménagement est présenté, avec un marquage identitaire jaune type travaux qui sera effacé et donnera lieu à une situation à pérenniser ou pas. Des logos vélos seront matérialisés.

Jean-Michel CHARVET

Les piétons sont-ils canalisés côté façade et les cycles, sur la chaussée ?

Cyril FAGES

Oui, avec la chaussée bordée d'un côté, par un dénivelé et, de l'autre, par un aplats.

Guillaume CABANIS

En tant que déficient visuel et cycliste, il considère que ce marquage est particulièrement important pour séparer le flux entre les piétons et les cycles. A Amsterdam, le flux des vélos est particulièrement bien organisé.

Félix MARTIN-MORA

La rue Alsace Lorraine est une zone de rencontre et dans ce cas, le piéton est prioritaire. Les cyclistes n'ont pas à être poussés à circuler trop vite. Des solutions doivent être trouvées (par un aménagement des boulevards peut-être).

David PIGNAUD

Lors du groupe de travail Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics de la Métropole du 10 novembre 2022, il a été évoqué le cas des zones de rencontre, en lien avec le CEREMA. Des ateliers sur site seront programmés prochainement.

Cyril FAGES

Le vivre ensemble est également à réactiver.

Jean-Michel CHARVET

Des règles de l'usage de l'espace public pourraient être rappelées entre les associations vélos et Toulouse Métropole.

Monique FRANCOIS

Une personne cycliste l'avait sollicitée pour faire des propositions. La priorité étant réservée aux piétons, l'organisation est à préciser notamment peut être par la matérialisation de zébras.

Elle note aussi qu'il ne semble pas prévu de recomposer tout l'espace de la rue, qui restera structurée comme aujourd'hui : deux trottoirs de part et d'autre. Entre eux, une étroite chaussée qui a été redénommée "piste cyclable" dans le projet présenté. Un simple changement de nom, donc, et, dans l'intention, de statut juridique, mais pas de recomposition matérielle du terrain

Les seuls changements majeurs proposés sont l'adjonction de passages piétons, ce qui coïncide avec la demande formulée.

La rue d'Alsace est sous statut zone de rencontre.

Le projet présenté appelle de son point de vue les remarques suivantes :

- redénommer la chaussée pour en faire une piste cyclable apparaît matériellement difficile, car un certain nombre de voitures doivent rester autorisées, ne serait-ce que les véhicules de secours ; cette voie restera donc forcément mixte cycles/voitures, avec une forte dominance des cycles ; les voitures se présentant actuellement au compte-goutte



- cette circonstance obligera à laisser à cette chaussée son statut actuel de zone de rencontre, donc sa priorité piétons (statut valable pour l'ensemble de la rue : chaussée et trottoirs).

L'objectif à atteindre et qui est partagé par tous est d'obtenir une meilleure canalisation des flux (cycles-piétons).

Comment concilier cet objectif de canaliser (entre autres) les piétons avec le fait qu'ils sont, juridiquement, prioritaires partout ?

La solution qui apparaît consisterait à créer des obstacles physiques, tels que la bande plantée notamment entre les magasins et la chaussée (pour canaliser les piétons) ou les bordures émergentes non chanfreinées entre les parkings à vélos et le trottoir (pour canaliser les cyclistes).

Claire RICHARD

Ce projet a-t-il été présenté à l'ABF pour tenir compte de l'historique du site ?

Cyril FAGES

Une étude sera menée suite à l'expérimentation et une proposition définitive sera étudiée à la suite de cette phase provisoire.

Anna BARTOLUCCI

Le marquage au sol par des ronds jaunes est peu distinct pour les personnes mals-voyantes.

David PIGNAUD

Remercie l'ensemble des associations et techniciens présents aujourd'hui et sur la qualité des échanges menés.



Direction Infrastructures, Travaux et Energies
Domaine des Infrastructures
Service Politique de la Voirie

Objet : **Groupe de Travail « Accessibilité Voirie – Espaces Publics »**

Date : **Jeudi 3 mars 2022**

Lieu : **Ile du Ramier - Toulouse**

Rédacteur : Gaëlle Guitard - David Pignaud

david.pignaud@toulouse-metropole.fr

Ordre du jour : **Projet Grand Parc Garonne – aménagement du futur poumon vert de l’île du Ramier (site de l’ancien Parc des expositions)**

1. **Présentation du projet d’aménagement de l’île du Ramier**
2. **Test de la planche d’essai allée piétons/cycles**
3. **Echanges**

Intervenants :

Toulouse Métropole

Infrastructure, Travaux, Energies..... David Pignaud

Direction générale à l’aménagement

Grand Parc Garonne : Gaëlle Guitard
..... Yannick Even
..... Thelème Auzonne

Equipe de maîtrise d’œuvre : Agence TER..... Clément Lecuru
Atelier Gama Phoebe Clément

Entreprise AERA Mr Mme Boudou

Présents :

Toulouse Métropole

Direction générale à l’aménagement
Grand Parc Garonne : Claire Chartier

ITE projets structurantsPatrick Delfini
SGRM Marc Escudier
Pôle territorial Centre Cyrille Causse
Pôle territorial Ouest Julien Louvet
MGR Stéphane Belaval

Associations :

AGAPEI.....	Alain Denoyes
UNADEV	Floriane Peries
.....	Guillaume Cabanis
	Jean-Michel Charvet
	Laurence Epstein Hanot
2Pieds 2 roues	François Poret
Indépendant	Brigitte Bouland
Chiens guides d’aveugles du Gd Sud Ouest	Marie Crespel
	Anna Bartolucci
Loco -Psychomotricienne	Bernard Solvet
AVH	Anne Marie Enault
	Marc Séguela
Indépendant	Amine Goumidi
Indépendant	Odile Maurin
Handi-social	Alain Demange
DFD31	

Le groupe de travail s’est réuni sur le site de l’ancien parc des expositions, où prendront place les aménagements du futur poumon vert de l’île du Ramier.

La direction GPG a présenté le projet du Grand Parc Garonne dans sa globalité, et plus spécifiquement celui de l’île du Ramier : les aménagements de préfiguration déjà réalisés depuis 2017 (écluse Saint Michel, théâtre de verdure du Ramier, site de Banlève-Mayssonnié, etc), ainsi que

les phases de concertation publique de 2017 (ateliers thématiques nature, mobilité et activités) et 2019 (visites et groupes de travail pour la conception des espaces publics), qui ont permis d'aboutir au projet dans sa conception actuelle.

L'agence Ter, paysagiste mandataire du groupement de maîtrise d'œuvre du projet de l'île du Ramier, a détaillé, sur la base d'un plan niveau AVP, les grandes lignes structurantes du projet d'aménagement du secteur nord de l'île, avec en particulier les éléments de projet suivants :



- Les grandes passerelles de franchissement de la Garonne, réservées aux piétons et cyclistes, qui permettront de relier l'île aux quartiers riverains et au réseau de transport en commun structurant (bus Linéo, Tramway, métro), avec notamment les passerelles d'Empalot et de Rapas, dont les travaux débuteront à l'automne 2022 pour une livraison fin 2023. La passerelle d'Empalot reliera le quartier dans l'axe de la rue Maria Monbiola à l'île du Ramier au droit de l'ancien restaurant universitaire du CROUS. La passerelle Rapas fera quant à elle le lien entre l'avenue de Muret au droit de l'arrêt de tramway situé près de la rue Rapas et le futur jardin botanique qui prendra place sur le site de l'ancien parc des expositions. Dans un second temps, les passerelles de Croix-de-Pierre et d'Occitanie relieront l'île aux quartiers Croix-de-Pierre et Saint-Michel.
- Les futurs équipements dans les bâtiments conservés : le skate park en intérieur dans le hall 3, la Rotonde qui pourra accueillir des associations, la déchèterie recyclerie intérieure dans le hall 9,
- Le jardin botanique comprenant un kiosque et une aire de jeux, l'esplanade et les grandes allées piétons-cycles.



Les participants ont questionné les services sur les sujets suivants :

- Les transports en commun sur l'île : les participants ont sollicité une desserte en transports en commun à proximité des équipements, en complément des liaisons piétonnes réalisées par les grandes passerelles. En effet, les distances envisagées via ces futures passerelles sont trop importantes pour permettre une bonne accessibilité à certaines personnes qui ne peuvent pas se déplacer en voiture. > *Le GPG a prévu la possibilité dans les aménagements de voirie d'accueillir une voie routière pour bus ou navette. La création d'une ligne de bus régulière n'est pas envisagée en l'état actuel des usages par Tisséo. La demande d'une navette pourra être relayée ultérieurement auprès de Tisséo.*
- l'aire de jeu : il a été demandé une aire de jeu accessible (sol souple), et un minimum de structures de jeu métalliques qui chauffent trop en été, avec un maximum de végétation autour pour apporter de l'ombre. > *L'aire de jeu est en cours de définition et les détails ne sont pas encore arrêtés. Toutefois, le sol sera bien accessible (pas de sol amortissant en copeaux) et des plantations sont prévues à proximité immédiate et à l'intérieur même de l'aire de jeu.*
- les toilettes publiques : les participants ont indiqué leur préférence pour des toilettes en intérieur, entretenues, contrairement aux toilettes type Decaud. > *Les toilettes du parc seront implantées dans un bâtiment existant, de plain-pied au milieu du site. Le mode de fonctionnement souhaité par les participants est celui du Jardin des Plantes.*
- les places de stationnement PMR : le nombre de 2% réglementaires ne paraît pas suffisant pour les participants qui souhaiteraient un nombre plus important de places PMR. > *Le GPG a retenu un pourcentage supérieur à la réglementation, et un positionnement optimisé des places réservées au plus près des équipements.*

Dans un second temps, les participants ont été invités à tester la planche d'essai réalisée dans l'objectif de comparer différents types de revêtements, bordures et traitements pour choisir les plus adaptés pour les futurs aménagements de l'île. L'espace présenté constitue une section de la future allée Montariol réservée aux modes actifs, qui traversera l'île dans l'axe nord/sud, en séparant les flux piétonnier et cycliste.

Les éléments suivants ont été testés :

- Bordure de séparation entre le cheminement piéton et la piste cyclable : avec une bordure de largeur 30cm, trois profils différents ont été proposés : bordure1 = pente 30%, bordure 2 = pente 20%, bordure 3 = pente 0%. L'objectif de cette bordure est d'indiquer la présence d'un « danger » type voirie en contrebas. Les remarques formulées :
 - La bordure (gris clair) n'est pas assez contrastée avec le cheminement piéton, et bien contrastée avec la piste cyclable (enrobé foncé). L'important est de contraster la pente avec le cheminement piéton, elle devrait donc être de la même couleur que la piste cyclable.
 - Les bordures 1 et 2 sont trop pentues et présentent un risque de chute. Elles sont très détectables à la canne mais attention, les personnes malvoyantes n'ont pas obligatoirement de canne. L'important serait donc de la contraster avec le cheminement.
 - La bordure 3 n'est pas détectable (à la canne ou au pied).
 - La bordure n'est pas assez large pour descendre confortablement à pied.

> David précise que pour indiquer la séparation avec la « voirie », la largeur de la bordure (30cm) est suffisante. Suite à ces échanges n'ayant pas permis de retenir un modèle présenté, le GPG propose de réaliser une bordure gris foncé de largeur 30cm à 10% de pente (cf. PJ). Un test a également été effectué mardi 29/03/22 par le groupe de travail pour valider la détection de la bordure de pente 10%. Ce test a permis de valider cette bordure. Afin de renforcer la priorité donnée aux piétons sur les vélos, le « carrefour » situé au cœur du parc pourrait être traité par un passage piéton comme présenté en groupe de travail (page 1 de la PJ), ou en place piétonne (page 2 de la PJ).
- Passage piétons : un cheminement piéton transverse intersecte la piste cyclable avec un passage piéton, sur lequel 2 BEV (Bande d'Eveil à la Vigilance) et 2 BAO (Bande d'Aide à l'Orientation) sont proposées. Les remarques formulées :
 - Il ne faut pas de BEV en clou (trop chaud en été pour les pattes des chiens). La BEV en béton préformée convient mais elle devrait être contrastée avec le cheminement piéton.
 - La BAO en creux n'est pas suffisamment détectable. Il convient d'utiliser la BAO en béton préformée. Attention toutefois à la poser de manière à ce que les rainures soient plus élevées que le cheminement. Elle devrait également être contrastée.
 - La BAO uniquement sur le chemin transverse à l'approche de la traversée de la piste cyclable est suffisante, sur une distance de quelques mètres. Elle n'est pas nécessaire sur l'axe piéton principal (allée Montariol)

> Ces remarques seront prises en compte.
- Piste cyclable : un message d'avertissement est peint sur le sol et des bandes rugueuses sont disposées de part et d'autre du passage piéton pour faire ralentir les cyclistes. Les remarques formulées :
 - Le message serait plus clair en étant plus concis et direct : remplacer « Attention » par « Ralentez », voire peut-être remplacer le texte par un panneau pictogramme (attention passage piéton) peint sur le sol ?
 - Il faudrait augmenter la distance entre le passage piéton et le message pour anticiper le freinage.
 - Les bandes rugueuses devraient être remplacées par des bandes blanches peintes afin de permettre la circulation des usagers à roulettes (trottinettes, roller...).

- Le bitume présente une teinte foncée et ne paraît pas très adapté pour un poumon vert, tandis qu'un béton clair aurait un effet albedo (impact climatique positif). Dans ce cas, la bordure devrait être foncée pour être contrastée à la fois avec la piste cyclable et le cheminement piétonnier.

> *Ces remarques seront prises en compte.*

- **Mobilier** : sont présentés un distributeur de sac pour déjections canines, un mât d'éclairage type Shuffle, une corbeille, un appui ischiatique, trois bancs (modèle Aréa Atlantique), des racks à vélo

Les remarques formulées :

- Le confort des bancs est validé avec l'inclinaison de l'assise vers l'arrière et la tablette sur le dossier. Leur couleur n'est pas très contrastée avec le sol. L'accoudoir devrait être plus large et de la profondeur de l'assise pour avoir une meilleure prise.
- Le distributeur est trop haut : réglementaire car entre 90 et 130 cm mais ce serait mieux de choisir la hauteur la plus basse (90cm).
- Les racks à vélos devraient être plus espacés.
- Les autres mobiliers sont classiques et validés (corbeille, appui ischiatique, mâts d'éclairage)

> *Ces remarques seront prises en compte.*

Direction Infrastructures, Travaux et Energies
Domaine des Infrastructures
Service Politiques de la Voirie

Objet : **Atelier « Accessibilité Voirie – Espaces Publics »**

Date : **Lundi 04 juillet 2022**

Lieu : **Marengo Pôle d'échange Tisséo (Toulouse)**

Rédacteur : David Pignaud

David.pignaud@toulouse-metropole.fr

Ordre du jour : Test d'une application AYES OKO 2.3.2 pour smartphone

Intervenants :

Toulouse Métropole

David PIGNAUD

Société AYES

Michiel JANSSEN

Un Accompagnant traducteur

Présents :

Toulouse Métropole

Smart city

AOM

Tisséo Collectivités:

Marie-Regine Barrau

Parcours clients et services aux voyageurs :

Sandrine Azema chargée d'études

Associations

Patrick Mages

Floriane Peries

Jean-Michel Charvet

Laurence Epstein Hanot

Institut des Jeunes aveugles :

Maud Dupeux

Diane Abdeli

Les participants ont été invités à télécharger une application test pour évaluer les performances de l'offre proposée.



Objectifs : Test de la détection des feux piétons et lecture des informations de ligne sur l'avant des bus en mouvement ou arrivant sur un quai par la lecture optique d'un téléphone portable.

Déambulation/test sur le Pôle d'échange Marengo avec les arrivées de bus Tisséo.

Test de la lecture des signaux rouge/vert aux passages piétons.

Déambulation jusqu'aux Allées Jean-Jaurès, test de lecture sur des bus en mouvement.

Détecter les feux piétons: la fonctionnalité est intéressante et apporte de la valeur ajoutée aux systèmes déjà en place à

Toulouse, à savoir, le service de prêt de télécommandes pour les administrés aveugles ou malvoyantes de la Métropole.

L'application détecte le signal lumineux (piéton rouge ou vert) lorsque l'utilisateur est en attente sur une BEV d'un passage piéton et le transcrit à l'oral et par un écran de téléphone devenant rouge ou vert pour les personnes malvoyantes.

Détecter des informations de lignes de bus: les deux représentants de l'AOT Tisséo ont trouvé l'application très intéressante et complémentaire avec d'autres systèmes existants. La lecture des numéros et noms de ligne des bus en approche étaient parfois partielles.

Deux types d'informations lumineuses existent actuellement sur les frontons de bus.

Cette application demande encore quelques réglages de détection de la totalité de l'information lumineuse inscrite sur les bus mais permet d'appréhender l'arrivée du bon numéro de bus sur le quai. Cette application se veut à la disposition des personnes aveugles, malvoyantes ou dyslexiques.



Un prochain atelier pourra être organisé avec les associations et l'AOM (Autorité Organisatrice des Mobilités) Tisséo.



Direction Infrastructures, Travaux et Energies
Domaine des Infrastructures
Service Politiques de la Voirie

Objet : **Ateliers « Accessibilité Voirie – Espaces Publics »**

Date : **Mardi 6 décembre et Mercredi 14 décembre 2022**

Lieu : **sur site – rond-point Charles Fabre (Toulouse)**

Rédacteurs : Françoise Dausseing/Alexandre Faure

francoise.dausseing@toulouse-metropole.fr / [alexandre faure@toulouse-metropole.fr](mailto:alexandre.faure@toulouse-metropole.fr)

Ordre du jour : Rond-point Charles Fabre - Ateliers sur site des 6 et 14 décembre 2022

Intervenants :

Toulouse Métropole

Infrastructures, Travaux, Energies :
David PIGNAUD

Présents :

Toulouse Métropole

Infrastructures, Travaux, Energies :
Alexandre FAURE

Pôle territorial Sud :
Nathalie PONS
Thibaud BALLION

Associations

Marc SEGUELA (indépendant)
Pierre BARADAT (indépendant)
Bernant SOLVET - AVH
Loïc LADRAT - AVH

Suite aux différents groupes de travail et atelier métropolitain du 8 octobre 2020 et de l'atelier du 29 mars 2022, sur le site de Gabardie, il est ressorti que la bordure en biais de la rue des Lois est difficilement détectable. Ce test a permis de déterminer que la bordure braise se détectait longitudinalement mais pas de face. Aussi, une bordure CS4 en test semble mieux détectable d'où le test qui est réalisé ce jour.

La bordure mise en place sur le giratoire Fabre fonctionne en terme de détection d'une séparation piétons/cycles pour les zones où le piéton (PMR ou pas) ne doit pas franchir la piste cyclable.

Test réalisé avec deux associations de personnes à déficience visuelle (AVH et ASEI et un indépendant) et une psychomotricienne.

Seul problème à résoudre : ne pas avoir la bordure de la même couleur que le revêtement pour les personnes malvoyantes ou étourdies qui peuvent, en ne différenciant pas le biais du cheminement, par une même couleur, trébucher sur la piste. La couleur de la bordure n'a pas l'obligation d'être de la couleur de la piste cyclable mais idéalement, contrastée

visuellement a 70% par rapport au revêtement du cheminement choisi par le Pôle territorial Sud.

D'une manière générale, la qualité des revêtements a été appréciée par les participants. Hormis la remarque sur l'alignement à réaliser de la bordure de transition (vers Tabar) et le marquage de la BEV (bande d'éveil à la vigilance) et du passage piéton sur la piste cyclable programmé par le Pôle, il a été constaté, lors des deux ateliers, une dangerosité au niveau d'une traversée piétonne qui amène la personne aveugle sur la chaussée (zone « neutre » entre la traversée cyclable peinte en vert accompagnant la giration et la délimitation en carrés collés du passage piéton).

Lorsqu'un aveugle suit la bordure sur le cheminement, il arrive au bout sur un espace à zéro le faisant ainsi continuer sur la chaussée (entre le marquage vert de la piste cyclable et le passage piéton) sans s'arrêter, ne pouvant détecter la traversée et la BEV (située à 80/90 cm à sa droite). Une protection sera mise en place par le Pôle territorial sud de chaque côté de la BEV (des solutions ont été discutées lors des ateliers : barrière et carrés collés pour accompagner la personne aveugle de la bordure à la détection de la BEV lui permettant de l'alerter de la présence de la chaussée en sécurité).

Un plan de l'aménagement des lieux complète ce relevé d'échanges.

Direction Infrastructures, Travaux et Energies
Domaine des Infrastructures
Service Politique de la Voirie

Objet : **Atelier « Accessibilité Voirie – Espaces Publics »**

Date : **Mardi 29 mars 2022**

Lieu : **Site Gabardie - Toulouse**

Rédacteurs : Françoise Dausseing/Alexandre Faure

francoise.dausseing@toulouse-metropole.fr / [alexandre faure@toulouse-metropole.fr](mailto:alexandre.faure@toulouse-metropole.fr)

Ordre du jour : **Projet rue de Metz – planche d’essai**

- 1. Présentation du projet avant validation**
- 2. Echanges**

Intervenants :

Toulouse Métropole

Infrastructures, Travaux, Energies :

David Pignaud

Alain Viguier

Direction Générale Aménagement – Projet Toulouse Centre :

Teddie Lorin

Présents :

Toulouse Métropole

Infrastructures, Travaux, Energies :
Alexandre Faure

Pôle Toulouse Centre :

Cyril Fages

Anne-Laure Lejeune

Associations :

Indépendant

Indépendant

UNADEV

Chiens guide d'aveugles

Locomotrice Psychomotricienne

AVH

Indépendant

Handi-social

Indépendante

Marc Séguela

Pierre Baradat

Jean-Michel Charet

Margot Degoul

Guillaume Cabanis

Marie Crespel

Anna Bartolucci

Bernard Solvet

Alain Massou

Loïc Ladrat

Amine Goumidi

Odile Maurin

Brigitte Bouland

Suite au de groupe de travail Accessibilité de la Voirie et de l’Espace public de Toulouse Métropole du 7 octobre 2021 concernant la rue de Metz, quelques remarques ont été soulevées, le mardi 22 mars, en présence de l’élue de quartier, Mme Escudier, Maire de quartiers Capitole, Arnaud Bernard, Carmes et Vice-présidente de Toulouse Métropole, lors d’une réunion sur le site Gabardie. Cette réunion a permis d’évaluer la planche test et d’étudier la faisabilité de l’innovation de bornes sonores pour les personnes aveugles ou mals-voyantes au niveau du projet de la future rue de Metz.

La planche test-échantillon, présentée ce jour, comporte une piste cyclable, des trottoirs et un plateau traversant.

La bordure séparative présentée a une inclinaison de 10 % qui est identique à celle de la rue des Lois. Celle-ci a été validée par les associations, à l'époque du projet de la rue des Lois.



**Matériaux :**

Le porphyre de plusieurs couleurs permettra de distinguer les zones de circulation (trottoirs, piste cyclable bidirectionnelle, voie de circulation).

Sur les trottoirs, des zones enherbées sont prévues avec des joints fixés à 3cm de largeur. La question de la largeur de ces joints est posée sur l'accessibilité PMR considérant davantage qu'une largeur à 2cm serait beaucoup plus confortable.

Délimitation des espaces publics :

Les associations relèvent que le contraste visuel au sol est peu distinguable (par temps de pluie notamment).

La difficulté majeure reste qu'un tri manuel de la pierre doit être effectué par le fournisseur. Toulouse Métropole indique qu'il ne sera pas possible d'obtenir un contraste plus important.

Piste cyclable :

Le porphyre utilisé sur la piste cyclable sera plus lisse que la chaussée.

Remarques transmises par la cheffe de projet du projet Toulouse Centre, Teddie Lorin :

- validation des pavés sciés, rouges-roses. Pas de pavés oxydés (rouille ou dorés). Cf. photo 1 ci-dessous.
- validation de la bordure séparative avec la chaussée, avec préférence esthétique pour les petits clous bien espacés et ponctuellement des clous avec la croix occitane. Cf. photo 2 ci-dessous.

Chaussée :

- validation des pavés clivés, avec mélange de pavés gris, ocres. Cf. photo 1 ci-dessous.

Trottoirs :

- validation des pavés sciés, avec dalles aux couleurs panachées.
- joints enherbés : une largeur de 3 cm compromettrait l'accessibilité des PMR. Est-ce qu'une largeur de 2cm serait envisageable et compatible avec la croissance de l'herbe ? Si non : maintien des joints enherbés de 3 cm, mais avec un léger recul par rapport au banc pour permettre l'accès au banc.-« Le léger recul » doit permettre à une personne en fauteuil de passer devant le banc sans rouler sur les joints enherbés.
- lors de la visite avec les PMR puis avec l'ABF, la poursuite vers les façades des joints de 3 cm enherbés ou remplis de graviers n'est pas apparu souhaitable car nuisant à la bonne circulation des fauteuils, risquant de s'encrasser et créant une rupture dans la perspective le long des façades. Il est envisagé de faire les joints enherbés parallèles et non perpendiculaires à la voie. Lors de l'atelier PMR, une proposition de résine dans les rainures situées sur le cheminement entre la partie enherbée et les façades a été proposée.
- validation de la bordure, finition flammée.
- validation par l'ABF des matériaux de guidage pour les personnes avec un handicap visuel. Toutefois, des choix demeurent (BEV, etc). Toutefois, un retour des associations est attendu concernant le positionnement des BEV, suite à la fourniture d'un plan du plateau.

Plateau piétonnier :

Trois plateaux sur la rue de Metz sont identifiés, avec des bandes d'aide à l'orientation (BAO) au droit de chaque accès des rues adjacentes. Les trottoirs doivent être repérés comme lisses pour les mals-voyants.

Marc Seguela s'interroge sur le choix des BAO au niveau de la chaussée en terme réglementaire. Il privilégie en revanche l'implantation de bandes d'éveil à la vigilance (BEV). A noter que les plateaux traversants sont situés sur une zone de rencontre, le piéton reste prioritaire.

Les associations stipulent qu'entre la chaussée et le trottoir, il y a peu de chance de distinguer la différence à la canne pour les mals-voyants.

Le recours à des bornes sonores pour faciliter le guidage peut-il être privilégié ?

Un rappel est fait sur le rôle de la BAO qui est celui de guider et d'alerter sur l'espace public.

Les clous quant à eux n'ont qu'un usage esthétique.

Mobilier urbain :

Remarques transmises par la cheffe de projet du projet Toulouse Centre, Teddie Lorin :

- Les bancs et les lisses restent à être dessinés, peaufinés d'ici mai.
- ABF demande de teinter tous les mobiliers urbains (assises, corbeille, candélabres, signalétiques, totem et bornes d'accès, etc) en couleur corten pour marquer la spécificité de cet axe, gagner en harmonie avec le porphyre proposé et donner une touche singulière à l'axe Canal-Garonne. Une vigilance devra être portée pour le mobilier sur les cheminements qui devra être

conforme à la réglementation des contrastes (**voir réglementation page 75 et page 114 de la Charte accessibilité de Toulouse Métropole**).

- Pied d'arbre devant le parvis des Augustins : suite à la préconisation de la DJEV en faveur des grilles, l'ABF souhaite qu'une proposition soit faite en reprenant l'esthétique, la matière et la couleur des anciennes grilles rondes comportant le blason de Toulouse. Ces grilles circulaires doivent être retravaillées en format carré ou rectangulaire. *Cf. photo 3 ci-dessous.* Concernant les grilles d'arbres empiétant sur cheminement (1.40m), les fentes de celles-ci ne devront pas excéder 2 cm max. (**voir réglementation page 32 de la Charte accessibilité de Toulouse Métropole**).

Enfin, l'ABF précise que l'aménagement de la rue de Metz doit être la préfiguration de l'axe Canal-Garonne : configuration, revêtements, mobiliers urbains, etc.

Photo 1 : Planche test – rue de Metz

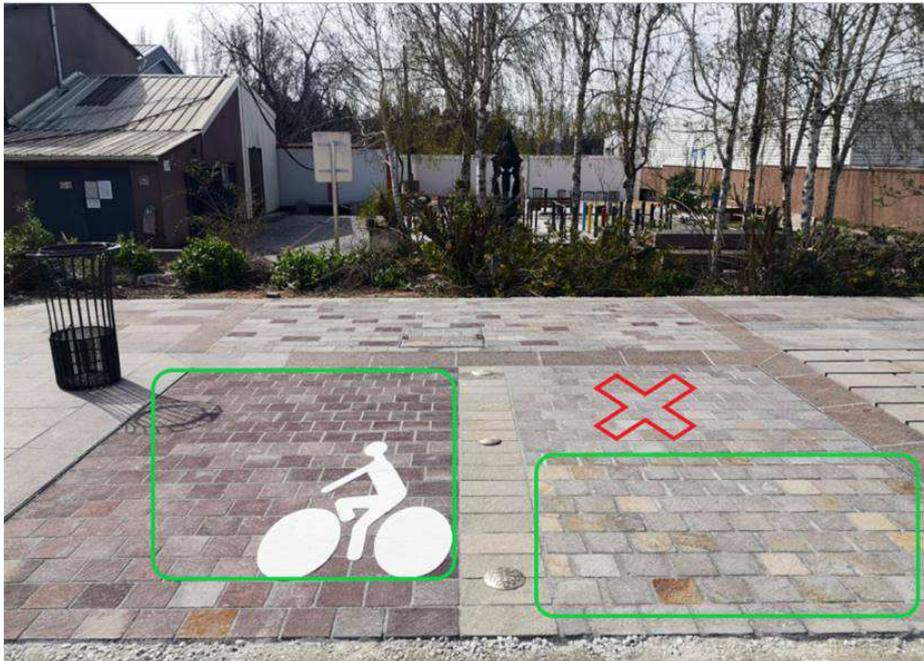


Photo 2 :



Photo 3 :

