

17.1 Projet de délibération n° DEL-24-0615**Toulouse - Passerelle Ponts Jumeaux Sept Deniers sur le canal de Garonne : approbation du bilan de la concertation****Exposé**

Ce projet consiste à réaliser une passerelle mode doux franchissant le canal de Garonne accessible à tous entre les quartiers Ponts Jumeaux et Sept Deniers, à proximité du Stade Ernest Wallon, en lieu et place d'un pontant flottant amovible mis en place les jours de matchs.

Dans le secteur, le périphérique A620 et le canal de Garonne séparent les quartiers des Ponts Jumeaux et des Sept-Deniers. Au-delà de ces quartiers, ces deux axes séparent plus largement le nord de Toulouse et la ville de Blagnac.

Les infrastructures routières actuelles de type échangeurs laissent peu de place aux modes doux. Si un passage inférieur dédié aux modes doux permet la traversée de l'A620 au droit du stade Ernest Wallon, aucune infrastructure ne franchit le canal de Garonne. Les usagers sont donc contraints d'emprunter les trottoirs des ouvrages d'art de l'échangeur (n°30) ponts jumeaux au sud et l'échangeur (n°31) avenue d'Elche au nord, séparés à vol d'oiseau d'environ 1,4 km.

Les études préliminaires ont démontré l'opportunité de réaliser un tel aménagement particulièrement dans le cadre du développement du réseau cyclable de la Métropole, du Grand Parc Canal et du pacte urbain avec l'arrivée de la troisième ligne de métro.

Cette opération permet en effet, de créer une liaison piétons et cycles entre le quartier Ponts Jumeaux et des Sept-Deniers, entre les Grands Parcs Canal et Garonne ainsi qu'entre le centre de Blagnac et le quartier des minimes. De plus, elle permet de faciliter l'accès au stade Ernest Wallon les jours de match.

Le projet prévoit une passerelle de franchissement du canal de Garonne et sur chaque rive des escaliers et des rampes accessibles à tous.

Les modalités de la concertation ont été fixées par délibération DEL-23-1131 présentée en Bureau métropolitain le 1er février 2024.

L'objet de la présente délibération est de valider le bilan de la concertation obligatoire qui s'est déroulée du 15 mai au 15 juillet 2024.

Les objectifs fixés pour cette concertation étaient:

- présenter et informer le public sur la base des études préliminaires,
- présenter les enjeux et l'impact de ce projet sur les mobilités dans le secteur,
- recueillir l'avis du public sur les principes d'aménagement envisagés.

La concertation a été organisée de la manière suivante:

- parution d'un avis dans la presse ainsi que sur le site internet de Toulouse Métropole,
- mise à disposition du public d'un dossier de concertation, au siège de Toulouse Métropole, au siège de la mairie de Toulouse et à la mairie de quartier des Minimes. Ce dossier est accompagné d'un registre permettant aux personnes intéressées de consigner leurs observations,
- mise en ligne du même dossier sur le site internet de Toulouse Métropole à la rubrique « Je participe »,

- organisation de deux permanences en mairies et d'une réunion publique pour présenter le projet aux habitants intéressés,
- présence à 2 rencontres mobiles.

Le bilan de la concertation synthétise les avis exprimés et expose les réponses que le maître d'ouvrage souhaite apporter sur les différents sujets, objet de la délibération proposée.

A l'issue de la concertation, il est donc proposé de poursuivre les études en y intégrant les apports de la concertation et les réponses apportées par la Métropole dans ce bilan :

- poursuite des études sur un niveau Avant-Projet pour le projet de passerelle Ponts Jumeaux - Sept Deniers,
- privilégier la solution « Intermédiaire », largeur sur la passerelle de 4,50m minimum et largeur des rampes d'accès à 3 m, avec une attention particulière relative à la visibilité des usagers ainsi que l'intégration de paliers de repos pour les personnes à mobilité réduite,
- chiffrage et analyse détaillée des contraintes d'une solution variante comprenant des rampes d'accès de 4,50m de largeur,
- conception d'une structure la plus élancée possible permettant de diminuer la longueur des rampes d'accès,
- conception de structures durables avec la mise en œuvre de matériaux limitant l'entretien ultérieur, l'utilisation du bois est proscrite pour les éléments structuraux et les garde-corps,
- côté ponts jumeaux, privilégier la solution de rampe avec l'option de « gradinage » vers le canal de Garonne,
- côté Sept Deniers, poursuite de l'étude de différentes variantes permettant d'assurer le confort avec la proximité de l'A620 et la cohabitation de l'ensemble des usagers ainsi que le bon raccordement vers le passage inférieur existant.
- la réalisation d'escaliers de largeur minimale de 2 m et conforme à la charte accessibilité de Toulouse Métropole
- améliorer les cheminements de part et d'autre de la passerelle avec notamment le réaménagement du passage inférieur sous l'A620,
- privilégier la végétalisation des abords,
- sécuriser l'ensemble de l'aménagement avec notamment la mise en place d'éclairage.

Décision

Le Conseil de la Métropole,

Vu l'avis favorable de la Commission Voirie du mardi 24 septembre 2024,

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

Décide :

Article 1

De prendre acte du bilan de la concertation publique sur le projet de passerelle Ponts Jumeaux Sept Deniers sur le canal de Garonne, tel que présenté dans le rapport annexé à la présente délibération.

Article 2

De poursuivre les études et le portage des dossiers réglementaires sur le projet de passerelle Ponts Jumeaux Sept Deniers sur la base des études préliminaires précédemment réalisées et du bilan de la concertation.

Article 3

D'autoriser Monsieur le Président à signer tous les actes en relation avec la concertation.

Concertation Publique

Projet de passerelle sur le Canal de Garonne dédiée aux piétons et cyclistes

BILAN DE CONCERTATION



Au cœur de
votre quotidien

Table des matières

PARTIE 1 : RAPPEL DU PROJET	4
PARTIE 2 : LA CONCERTATION RELATIVE AU PROJET	6
1. L'objet de la concertation	6
2. Les modalités de la concertation.....	6
3. L'annonce de la concertation	7
PARTIE 3 : LES GRANDS ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION	10
1. Le dispositif de concertation	10
a) La réception de la concertation	10
b) Les grands chiffres de la concertation	10
2. L'opportunité du projet	11
a) Un projet très attendu par les habitants et usagers du quartier à plusieurs titres	11
b) De nombreux questionnement sur la fréquentation réelle de la passerelle	13
c) Une liaison du quotidien plutôt qu'une liaison événementielle pour le Stade Toulousain.....	14
d) Un positionnement acté mais des demandes de liaisons complémentaires et la volonté d'avoir une vision plus large des mobilités et du futur du quartier.....	15
e) Une demande de réinscrire cette liaison à l'échelle des quartiers (lisibilité entre les stations, intégration réflexion à l'échelle des quartiers...)	16
f) Les alternatives proposées (deux rampes, interdire les vélos...)	16
3. La synthèse des contributions et des propositions et leur prise en compte dans les suites du projet	17
a) Une nécessité de concilier piétons et cycles sur un même ouvrage	17
b) Vers une solution intermédiaire avec séparation sur la passerelle et cohabitation sur les rampes	18
c) Des conditions pour une bonne cohabitation : sécurité, respect, choix des revêtements, aménagements spécifiques (palier de repos, visibilité)	19
d) Une passerelle qui s'intègre au paysage et facile d'entretien.....	22

e) Les aménagements aux abords de l’ouvrage.....	24
PARTIE 4 : LES SUITES DE LA CONCERTATION.....	31
ANNEXES	32
Annexe 1 : Délibération Approbation des modalités de la concertation.....	33
Annexe 2 : Affiche communicante « annonce de la concertation »	38
Annexe 3 : Affiche règlementaire « annonce de la concertation ».....	39
Annexe 4 : Annonce légale dans la Dépêche du Midi le 2 et 15 mai 2024	40
Annexe 5 : Flyer d’annonce de la concertation	41
Annexe 6 : Compte-rendu de la réunion publique et de l’atelier du 24 mai 2024 ..	43
Annexe 7 : Compte rendu de la permanence du 12 juin 2024 à l’espace Job.....	49
Annexe 8 : Questionnaire proposé lors des rencontres mobiles	50
Annexe 9 : Compte rendu de la rencontre mobile Sept Deniers	51
Annexe 10 : Compte rendu de la rencontre mobile Ponts Jumeaux.....	57
Annexe 11 : Tableau des contributions brutes des différents temps de concertation	63

PARTIE 1 : RAPPEL DU PROJET

Dans le secteur du projet, le périphérique A620 et le canal de Garonne séparent les quartiers des Ponts Jumeaux et des Sept Deniers. Au-delà de ces quartiers, ces deux axes séparent plus largement le nord de Toulouse et la ville de Blagnac.

Les infrastructures routières actuelles de type échangeurs laissent peu de place aux piétons et cycles. Si un passage inférieur dédié aux piétons et cycles permet la traversée de l'A620 au droit du stade Ernest Wallon, aucune infrastructure ne franchit le canal de Garonne. Les usagers sont donc contraints d'emprunter les trottoirs des ouvrages d'art de l'échangeur Ponts Jumeaux (au sud) et l'échangeur avenue d'Elche (au nord) séparés à vol d'oiseau d'environ 1.4 km.

Ce projet consiste en la réalisation d'une passerelle piétons et cycles, accessible à tous, pour relier les quartiers des Ponts Jumeaux et des Sept Deniers, franchissant le Canal de Garonne. Il se situe dans le prolongement du passage inférieur existant sous l'A620 au droit du Stade Ernest Wallon, à environ 320m au sud du pont de l'avenue d'Elche sur le canal de Garonne.

Ce projet, visant à créer une liaison pour les piétons et les cycles, s'inscrit dans le cadre de la politique cyclable de Toulouse Métropole (réseau structurant de niveau 2), du Pacte Urbain associé à la Ligne C du Métro ainsi que du Grand Parc Canal.

Le projet répond à de nombreux enjeux et attentes, qu'il s'agisse du développement du réseau cyclable de Toulouse Métropole, de l'accompagnement de la ligne C du métro, de l'amélioration du cadre de vie ou de la mise en valeur du canal de Garonne.

Cet ouvrage permettrait notamment de :

- Créer une liaison piétons cycles, accessible à tous, entre le quartier des Ponts Jumeaux et des Sept Deniers
- Favoriser et encourager la pratique du vélo, comme alternative à la voiture, dans les déplacements quotidiens en créant des aménagements cyclables sécurisés et plus attractifs.
- Relier les aménagements cyclables existants ou en projet, notamment les lignes du REV longeant le canal de Garonne, afin d'améliorer les dessertes au quotidien de grands pôles générateurs de flux tels que la zone aéronautique et aéroportuaire (Blagnac, Colomiers et Cornebarrieu) et le centre-ville de Toulouse.
- Améliorer le cadre de vie et les déplacements en facilitant l'accès aux cyclistes et piétons, aux services et commerces des deux quartiers ou encore en proposant un cheminement propice aux balades ou activités sportives
- Améliorer l'accès au Stade Ernest Wallon lors des manifestations (accueillant à chaque rencontre plusieurs dizaines de milliers de personnes) et contribuer en accompagnement de la 3ème ligne de métro au désengorgement des échangeurs et axes routiers du périmètre lors des fortes affluences.

- Créer un cheminement apaisé vers les deux nouvelles stations de métro de la ligne C
- Contribuer à la mise en valeur du canal de Garonne et proposer un cheminement propice aux balades ou activités sportives vers le Grand parc Canal et en liaison avec le grand Parc Garonne

Le projet, qui était porté en concertation, est en phase de finalisation des études préliminaires. Ces études préliminaires consistent à :

- Identifier les impacts engendrés par le projet.
- Définir la localisation et le profil en travers de la nouvelle liaison et ses principales caractéristiques,
- Proposer un tracé adapté aux besoins identifiés,
- Définir les principales caractéristiques des ouvrages et aménagements qui en découlent,
- Présenter l'approche architecturale et paysagère proposée,
- Estimer le coût des travaux et planifier l'opération

Les contributions recueillies permettront d'alimenter les études ultérieures qui se poursuivront en 2024 et 2025, avec notamment l'avant-projet.

PARTIE 2 : LA CONCERTATION RELATIVE AU PROJET

1. L'objet de la concertation

Conformément aux exigences de l'article L 103-2 et R 103-1 du Code de l'Urbanisme, Toulouse Métropole a mené une **concertation règlementaire qui s'est déroulée du 15 mai au 15 juillet 2024.**

Cette concertation, menée en amont de la phase avant-projet, a permis **d'associer les habitants, associations locales, acteurs économiques du secteur et toutes personnes concernées** par le projet.

Les objectifs de cette concertation étaient de :

- Présenter **et informer le public** sur la base des études préliminaires,
- Présenter les **enjeux et l'impact** de ce projet sur les mobilités dans le secteur,
- Recueillir **l'avis du public** sur les principes d'aménagements envisagés.

2. Les modalités de la concertation

Toulouse Métropole, en tant que maître d'ouvrage est responsable de la concertation dont elle a fixé les modalités.

- Mise à disposition d'un **dossier de concertation** au siège de Toulouse Métropole, ainsi qu'au siège de la mairie de Toulouse et à la Maison Toulouse Services (MTS) des Minimes. Ce dossier a été accompagné d'un registre permettant aux personnes intéressées de consigner leurs observations
- Création d'un **espace de concertation en ligne** sur la plateforme de concertation de Toulouse Métropole, jeparticipe.metropole.toulouse.fr du 15 mai au 15 juillet
- Organisation d'une **réunion publique** le 24 mai 2024 à 18h30 à la Maison de quartier des Ponts Jumeaux
- Organisation de **deux permanences** en mairie de quartier
 - Le 11 juin de 9h00 à 12h00 à la Maison Toulouse Service des Minimes
 - Le 12 juin de 14h00 à 17h00 à l'Espace Job
- Organisation **d'une rencontre mobile de proximité**
 - Le 28 juin de 8h à 11h en cœur de quartier des Sept Deniers, en proximité de l'Espace Job
 - Le 28 juin de 16h à 19h au cœur du Quartier des Ponts Jumeaux, en proximité de la maison de quartier des Ponts Jumeaux

En parallèle s'est tenue la concertation technique avec les partenaires du projet et les services de la Métropole

3. L'annonce de la concertation

L'annonce de la tenue de la concertation s'est faite à partir du 2 mai 2024 via :

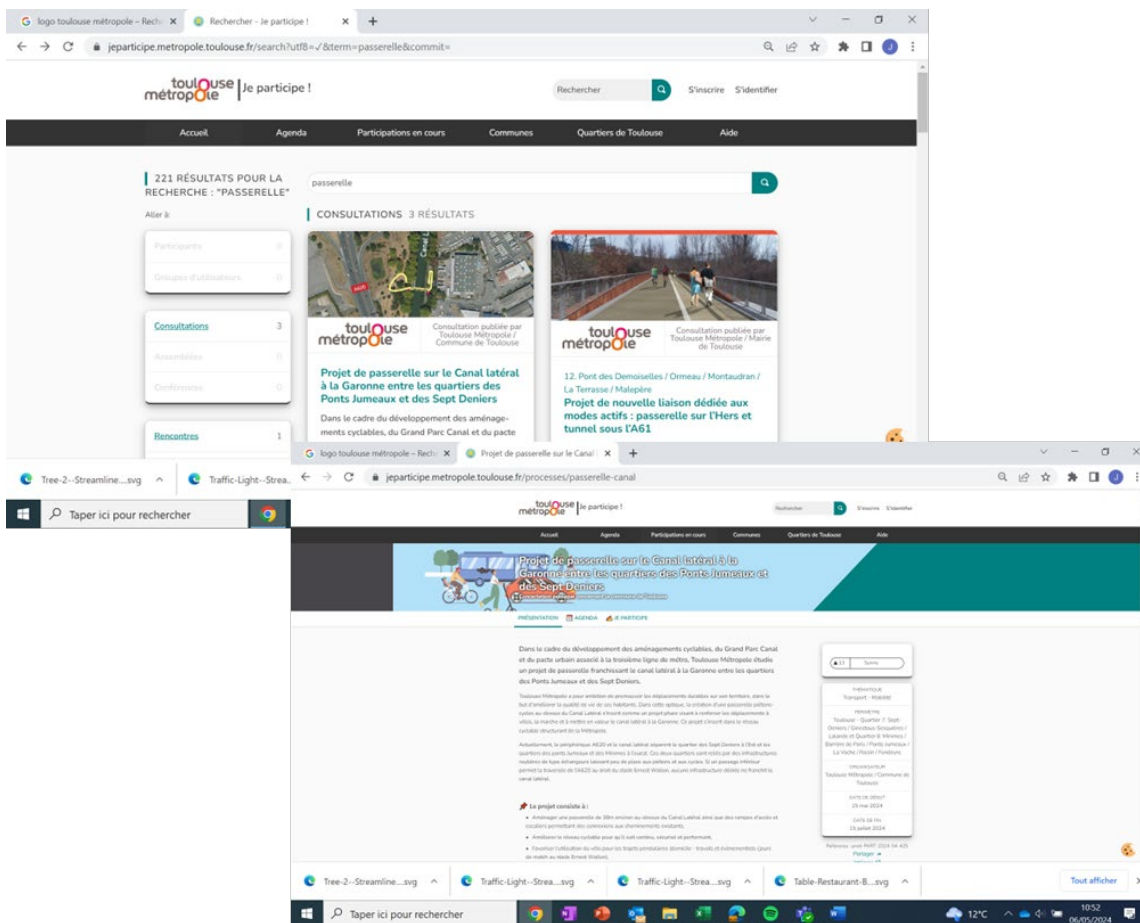
- La parution d'un avis dans la presse locale le 2 mai et le 15 mai 2024
- Un affichage réglementaire d'avis au public au siège de Toulouse Métropole, en mairie de Toulouse et à la Maison Toulouse Service des Minimes, à partir du 2 mai 2024
- Une parution de l'avis de concertation réglementaire sur la plateforme de participation de Toulouse Métropole, jeparticipe.metropole.toulouse.fr et sur le site Internet de Toulouse Métropole, le 2 mai 2024.



Annnonce de la concertation en presse (Journal du 2 mai 2024)



Affichage sur l'espace public (affiche communicante et réglementaire)



Page de présentation sur la plateforme de concertation jeparticipe.metropole.toulouse.fr

En complément, et pour favoriser la mobilisation sur le territoire, **plusieurs entretiens ont été réalisés courant avril et mai 2024** avec les acteurs du territoire pour présenter le projet, recueillir leurs contributions et leurs propositions et les mobiliser en vue de la concertation à venir.

Ces entretiens ont permis de rencontrer :

- L'association 60 millions de piétons – Le 9 avril 2024
- L'Association Deux Pieds Deux Roues – Le 18 avril 2024
- Le comité de quartier des Ponts Jumeaux – Le 22 avril 2024
- Le CSE Airbus – Le 22 avril 2024
- Le pôle mobilités Airbus – Le 30 avril 2024
- Le comité de quartier des Sept Deniers – Le 2 mai 2024

La passerelle flottante actuelle, étant mise à disposition du Stade Toulousain les jours de match, ce dernier a également été intégré dans les discussions préliminaires à la concertation.

En amont de la concertation, le projet a également été présenté en commission accessibilité, le 2 mai 2024.

PARTIE 3 : LES GRANDS ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

1. Le dispositif de concertation

a) La réception de la concertation

Le **dispositif de concertation, à la fois en réunion publique et sur le territoire a été bien reçu des associations et habitants du quartier**. Lors des entretiens préalables, les associations d'usagers et de quartier ont mentionné à plusieurs reprises apprécier que le projet leur soit présenté en amont de la concertation.

Lors de la concertation, plusieurs participants **se sont interrogés sur le périmètre de cette concertation**. En effet, à cette même période a été menée une première phase de la concertation sur le Pacte Urbain, qui présentait les intentions d'aménagements aux abords des stations de métro sur les quartiers des Ponts Jumeaux et des Sept Deniers. Les participants se sont donc interrogés sur la concomitance entre ces deux concertations, l'articulation des différents projets et la vision à moyen terme du quartier : *« La consultation participative ponctuelle n'a pas de sens en soi si ce n'est pas pensé dans la globalité », « Pour nous c'est important la liaison avec le reste du quartier, s'il doit y avoir concertation, on voudrait voir la vision sur 10 ans 15 ans pour que les choses ne se fassent pas à la petite semaine », « Ce serait bien de voir davantage la vue d'ensemble. La question des aménagements autour est importante. De quelle façon on s'installe dans ce grand ensemble ? Cela ne peut pas être déconnecté de la question de la passerelle. Il faut qu'on puisse comprendre la cohérence globale, travailler les usages et les aménagements, les accès de façon plus globale. Pour nous, il faudrait qu'on puisse avoir une vision plus globale, une cohérence globale. Voyons comment on va ouvrir tout autour de la passerelle ».*

La maîtrise d'ouvrage a fait le choix de mener la concertation avant l'été afin de garantir des modalités de concertation réglementaire, la vague 1 de la concertation sur le Pacte urbain n'étant pas assujettie à un dispositif réglementaire, puisqu'elle s'inscrit dans le cadre d'une concertation réglementaire.

Une personne s'est également interrogée sur la nécessité **d'étendre géographiquement la consultation au quartier des Minimes** *« car ils sont aussi concernés »*.

b) Les grands chiffres de la concertation

493 personnes ont participé via les différents dispositifs mis en place lors de cette concertation :

- 25 personnes ont participé à la réunion publique et aux 2 permanences.
- 150 personnes ont été rencontrées lors des 2 rencontres mobiles.
- 318 personnes se sont informées ou ont contribué sur l'espace de concertation en ligne en partageant un avis ou soutenant une idée.

373 contributions recueillies au total lors des différents temps avec le grand public :

- 117 contributions lors de la réunion publique
- 6 contributions lors des permanences
- 54 contributions lors des rencontres mobiles
- 120 questionnaires sur les enjeux prioritaires du projet
- 16 avis ont été recueillis sur le site <https://www.jeparticipe.metropole.toulouse.fr>,

318 visites sur la page dédiée au projet sur « JeParticipe » : « Projet de passerelle sur le Canal de Garonne entre les quartiers des Ponts Jumeaux et des Sept Deniers ».

4 grandes thématiques abordées

- Modalités de l'aménagement passerelle et rampes : largeur de l'aménagement passerelle et rampes, choix des revêtements, cohabitation piétons et cycles
- Insertion de l'ouvrage dans le site : usages, ambiance et aménagements souhaités en proximité des rampes
- Sécurité, confort et accessibilité de l'ouvrage
- Végétation aux abords du projet

2. L'opportunité du projet

a) Un projet très attendu par les habitants et usagers du quartier à plusieurs titres

Lors de la concertation, **l'opportunité de ce projet a été confirmée, par les associations, habitants et usagers du quartier** : « *C'est une bonne idée et c'est pratique* », « *C'est bien* », « *C'est chouette, ça va être bien* », « *C'est très positif et je suis sûr que ça va être top* », « *Ce qui est sûr c'est que ça va apporter beaucoup plus de fluidité entre les 2 quartiers* », « *Très bien très bien* », « *Je ne vois pas de point négatif en tout cas* », « *Je vois le projet de point de vue extrêmement positif* », « *Cette idée de passerelle est excellente* ».

Cette opportunité est confirmée par les associations de quartier et notamment par le Comité de quartier des Sept Deniers : « *On en parle depuis très longtemps. Une demande depuis des années, notamment dans les documents qu'on a travaillé au sein du Comité de quartier* », « *Ce projet de passerelle est une demande portée par le Comité de Quartier des 7 Deniers (CQ7D) depuis de longues années afin de désenclaver le quartier pour les mobilités douces piétons/cyclistes* ».

Outre l'absence de traversée existante, plusieurs arguments ont été mis en avant par les participants : désenclavement du quartier, renforcement du réseau vélo, apport pour les accès à Airbus Saint Eloi, aux infrastructures du TOAC et au Stade Ernest Wallon et développement des usages de loisirs.

Cette passerelle va **créer un accès facilité entre le quartier des Ponts Jumeaux et des Sept Deniers**, à la fois pour les piétons et les cycles, afin de désenclaver les deux quartiers : « *Il va permettre de relier deux quartiers* », « *Cette passerelle, ... sera une des solutions de désenclavement du quartier Sept Deniers* », « *La principale fonction de la passerelle est de faire le lien entre les deux quartiers* », « *La réalisation de cette passerelle est une très bonne initiative pour faciliter la circulation sur ce secteur* ». Les participants ont aussi mentionné que la passerelle permettrait **de faciliter l'accès aux quartiers des Minimes** : « *Excellente idée, d'extrême utilité pour les déplacements en mode doux ainsi que PMR pour relier à cette endroit stratégique les deux quartiers de Sept Deniers et Minimes* », « *C'est pour relier les Minimes et les Ponts Jumeaux ?* ».

Les participants ont également mentionné à de très nombreuses reprises que cette passerelle **constitue un apport pour le développement des infrastructures et de la pratique du vélo sur le territoire** : « *Il y a une grosse attente sur la structuration de cette circulation cycliste* », « *La pression par les cyclistes va être forte à cet endroit et compte tenu des évolutions de pratique du vélo* », « *A mes yeux, cette passerelle participe bien au désenclavement du quartier des 7 Deniers pour les mobilités douces* ». Pour les participants, cette passerelle doit notamment permettre de **travailler les continuités cyclables** et le raccordement des quartiers au réseau REV : « *Il est vraiment nécessaire d'avoir une continuité entre les pistes vélo Canal du Midi et pouvoir repartir vers le Canal Latéral, du côté des Ponts Jumeaux* », « *La passerelle s'intègre bien dans le REV et dans la volonté de la Métropole d'accélérer sur les mobilités douces* ».

Lors des entretiens avec Airbus et des différents temps de concertation, les participants ont confirmé que cette passerelle est : « *Un élément de plus qui va accélérer le recours au vélo pour les salariés Airbus* » et ce à plusieurs titres :

- En effet les salariés Airbus sont nombreux à vivre dans les quartiers des Minimes, Ponts Jumeaux et Sept Deniers. Ils « *sont assez nombreux à venir du centre-ville, passer par le pont de Blagnac* », « *Il y a beaucoup de gens qui habitent sur les 7 Deniers, notamment côté Job et dans le centre-ville, quartier assez prisé par les airbusiens* ».
- Cette passerelle constitue un apport pour les salariés Airbus Saint Eloi, fréquentant les infrastructures du TOAC : « *Il permettra d'accéder au canal, au TOAC et au stade, ce qui est un plus notamment pour le secteur Ginestous qui a une très mauvaise accessibilité* ».

De plus, selon les participants, cette passerelle **va permettre un accès facilité au Stade Toulousain les jours de match** : « *Ça risque d'être une passerelle très fréquentée les jours de match* », « *Ça va énormément servir au Stade Toulousain* »,

« *Demain, les gens arriveront en métro. Cela permettra que moins de gens viennent en voiture les jours de match* ».

Les participants ont également évoqué à plusieurs reprises le fait que cette passerelle constitue une opportunité pour développer les usages de loisirs à proximité du Canal et aux Sept Deniers : « *Cette passerelle sera une des solutions (...) et une belle promenade piétons/vélos, notamment pour que les habitants du quartier Ponts Jumeaux puissent mieux profiter de l'espace vert dit des Ponts Jumeaux, situé côté Sept Deniers* », « *Pour certains participants, elle permettra également « de créer de nouveaux itinéraires pour les joggeurs* ».

b) De nombreux questionnement sur la fréquentation réelle de la passerelle

Plusieurs participants, sans remettre en question l'opportunité du projet, se **questionnent sur la fréquentation réelle de la passerelle**.

Certains estiment que la passerelle sera largement utilisée : « *Je pense qu'il y aura beaucoup de cyclistes* », « *C'est clair qu'il va y avoir du passage, à un rythme différent. On va tous passer par là* », « *Il y a une question sur le flux de vélo car il y a 2 stations de vélos proches* ». D'autres estiment qu'en raison de son positionnement notamment : « *Peut-être que ça ne sera pas un lieu de passage important* », « *Il y a une station de métro de chaque côté, peut-être que les gens ne franchiront pas la passerelle* », « *La question qui se pose : c'est une passerelle qui sera utilisée en dehors des jours de match ?* ». Ils remettent « *cette Passerelle permanente (n'est) pas utile pour relier les deux quartiers, et surtout pas pour accéder à des commerces car la route de Blagnac est trop loin* ».

Cependant de nombreux participants **se sont questionnés sur la fréquentation de la passerelle dans le futur, la densification du quartier et sur le type d'usagers** de la passerelle : « *Il est nécessaire de s'interroger sur le volume de fréquentation de cette passerelle car peut avoir des conséquences sur le projet* », « *Est ce qu'il va y avoir des projets de densification et sur les projets immobiliers à venir sur le secteur ? à quelle date ?* », « *Il y a nécessité de voir si l'usage de la passerelle va se densifier avec l'urbanisation* ».

Ils souhaiteraient avoir **une estimation de la fréquentation de la passerelle** à sa construction et un petit nombre d'habitants demande même qu'une étude puisse être lancée par Toulouse Métropole : « *Il faudrait faire une prévision du flux* » ; « *Est-ce la passerelle le plus utile ? ou bien y a-t-il d'autres endroits plus utiles ? Il faut faire une vraie analyse des besoins* ».

Ils proposent également « *D'interroger Airbus sur ses fréquentations pour avoir une vision plus claire de la fréquentation réelle de cet ouvrage* ». Le représentant d'Airbus, a été interrogé par Toulouse Métropole sur ce point : « *Je n'ai pas la proportion de ceux qui seraient amenés à emprunter la voie piétonne / cycliste plus*

que le métro », « Forcément, pour nous les impacts seraient sur les salariés qui sont sur Saint Eloi et seraient amenés à se déplacer sur le complexe sportif ».

Plusieurs participants ont également demandé de « Considérer l'incidence de la fréquentation de la 3e ligne de métro », « Je n'ai pas la proportion de ceux qui seraient amenés à emprunter la voie piétonne / cycliste plus que le métro ».

Certains pensant que « Dans un contexte métro, il y aura moins de monde qui passera sur la passerelle », « On peut penser que la passerelle sera moins empruntée qu'aujourd'hui avec le métro » alors que d'autres pensent que la fréquentation naturelle de la passerelle sera assurée par la proximité de la ligne C : « La passerelle donnera accès aux deux stations de métro, il y aura plus de monde », « Plus le métro, ça amènera plus de fluidité demain ».

c) Une liaison du quotidien plutôt qu'une liaison événementielle pour le Stade Toulousain

De très nombreux participants ont mentionné **l'apport direct de cette liaison pour le Stade Toulousain, lors des jours de match** : « Cette passerelle serait idéale pour aller au travail aux Sept Deniers, à Blagnac ou à St-Martin (ou au Stade Ernest-Wallon les jours de matches !) depuis Barrière de Paris ».

Cependant, les habitants et usagers souhaitent que cette passerelle soit **avant tout une passerelle du quotidien** : « Une infrastructure qui sera fréquenté au quotidien », « C'est clair qu'il va y avoir du passage, à un rythme différent. On va tous passer par là ». Pour eux, cette passerelle doit être « Une liaison du quotidien plutôt qu'une liaison événementielle » et « Davantage un usage quotidien que du week-end ». Ils arguent : « Les matchs du Stade Toulousain à domicile ne sont qu'une vingtaine par an... et donc l'argument sportif vaut plutôt pour les sportifs amateurs quotidiens qui pourront mieux accéder aux installations du Stade Toulousain et du TOAC ».

Les participants projettent également l'intérêt de cette infrastructure pour le Stade Toulousain et sur les **projets d'agrandissement et d'aménagements du Stade Toulousain**. Pour eux, le projet est « Une opportunité renforcée par le projet de développement du Stade Toulousain » puisqu'il s'agit « D'une décision concomitante avec l'agrandissement du Stade Toulousain » ou encore « D'un sujet important dans la ville, notamment par rapport à ce qui se prépare autour d'Ernest Wallon ».

La passerelle au-dessus du Canal de Garonne est également vue comme une **opportunité pour réduire la place de la voiture, notamment autour du Stade Ernest Wallon** : « Demain, les gens arriveront en métro. Cela permettra que moins de gens viennent en voitures les jours de match », « Tout ce système de métro, de parking relais devrait aller de pair avec l'interdiction de la voiture les jours de match. Plus il y aura d'infrastructure, plus il faudra fermer vers le Stade. Ce sont des évolutions de pratiques ».

d) Un positionnement acté mais des demandes de liaisons complémentaires et la volonté d'avoir une vision plus large des mobilités et du futur du quartier.

Pendant la concertation, la **localisation de la passerelle a été confirmée par les participants**. Toutefois, ceux-ci ont également proposé que d'autres liaisons puissent être faites à l'échelle du quartier et même du secteur, afin de faciliter la desserte de ces deux quartiers vers le Nord et le Sud et de renforcer les mobilités actives.

Pour les participants, la **localisation du projet en remplacement de la passerelle existante est opportune** : « *Il y a vraiment une nécessité claire à améliorer l'infrastructure existante sur place* ». Ils arguent qu'une autre localisation semble « *Complicquée pour l'emplacement j'imagine, car il y a la rocade* ».

Cette opportunité est confirmée car il n'existe **pas d'infrastructure de traversée à cet endroit et que les piétons et les cycles** sont obligés de faire le détour par le Nord ou le Sud, afin de traverser entre les deux quartiers : « *Il n'y a effectivement aucune passerelle entre les Sept Deniers et les Minimes à l'heure actuelle, seuls des passages au niveau de l'embouchure juste à côté du périph, ce qui rallonge souvent les trajets et ne facilite pas les modes doux avec des enfants car assez dangereux. Cette passerelle favoriserait donc encore plus l'usage des modes doux, ce qui serait vraiment bénéfique pour Toulouse et ses habitants* ».

En effet, pour les participants, la traversée pour les piétons et les cycles au niveau **d'Elche, est particulièrement difficile et dangereuse**, notamment en hiver : « *Elle permettra de lier le quartier des Sept Deniers avec le quartier des Ponts Jumeaux, autrement que par l'avenue d'Elche peu favorable aux modes de déplacement actifs et assurera enfin un lien fort entre Blagnac et les Minimes* », « *Le détour actuel par l'Avenue d'Elche n'étant pas pratique ni agréable à vélo ou à pied...* », « *Cette voie n'est pas tout le temps bien entretenue avec les branches de végétation qui viennent sur le chemin et le sol qui peut être couvert de feuilles. De plus, il n'y a pas d'éclairage public et c'est donc très sombre en hiver et dangereux pour les vélos* ».

Quelques participants ont également mentionné la **possibilité de faire cette passerelle plus au nord ou plus au sud de l'ouvrage existant** : « *Je fais une remarque sur l'emplacement : on peut avoir aussi d'autres options* ». Un positionnement plus au sud est notamment porté par le Comité de quartier des Ponts Jumeaux, notamment : « *La grosse demande que nous avons pour cette passerelle : c'est surtout pour les gamins qui vont au collège des Ponts Jumeaux* ».

Outre cette liaison, les participants ont également **mentionné d'autres lieux sur le territoire qui pourraient faire l'objet d'une liaison complémentaire**, notamment :

- L'accès aux Sept Deniers de manière directe depuis la passerelle souterraine du Port de l'Embouchure
- La mise en place d'une passerelle complémentaire entre Ponts Jumeaux et Compans

- La création d'une passerelle complémentaire entre Job et Casselardit
- L'opportunité d'une liaison complémentaire au Nord du projet « *Pour faire une liaison directe vers Blagnac* »
- L'opportunité d'une liaison complémentaire plus au Sud sur le canal de Garonne : « *Dans tous les documents d'urbanisme, il est mentionné une autre passerelle au sud.* »

e) Une demande de réinscrire cette liaison à l'échelle des quartiers (lisibilité entre les stations, intégration réflexion à l'échelle des quartiers...)

La concomitance de la concertation avec la concertation relative au Pacte Urbain de la 3^{ème} Ligne de métro a vivement interrogé les participants, notamment les comités de quartiers sur la vision d'ensemble des mobilités et de l'aménagement du quartier : « *Cette consultation participative ponctuelle n'a pas de sens en soi si ce (le projet) n'est pas pensé dans la globalité* », « *S'il doit y avoir concertation, on voudrait voir la vision sur 10 ans 15 ans pour que les choses ne se fassent pas à la petite semaine* ».

Plusieurs représentants des comités de quartier se sont **interrogés sur les évolutions du quartier d'ici l'arrivée de la 3^{ème} Ligne de métro** et dans les années suivantes. Ils ont en effet demandé « *De penser les quartiers de manière systémique, c'est à dire avec une vue d'ensemble pour un projet global et cohérent* ». Ils demandent notamment « *Une vue d'ensemble. La question des aménagements autour est importante. De quelle façon on s'installe dans ce grand ensemble ? Cela ne peut pas être déconnecté de la question de la passerelle. Il faut qu'on puisse comprendre la cohérence globale, travailler les usages et les aménagements, les accès de façon plus globale. Pour nous, il faudrait qu'on puisse avoir une vision plus globale, une cohérence globale* ».

Ils **considèrent notamment que cette passerelle pourrait servir de lien entre les quartiers, notamment dans l'utilisation de la végétation** : « *Créer un parcours de part et d'autre, entre les Ponts Jumeaux et les Sept Deniers, pour avoir un véritable lien* », « *Ce qui nous intéresse, c'est comment on vit dans le quartier, le lien avec le quartier* ». Ils souhaitent que soit « *Créer une continuité de séquence entre les Sept Deniers et les Ponts Jumeaux. C'est important pour aller d'un quartier à l'autre. Il faut que la passerelle soit un lien d'intégration dans ce parc. Une passerelle, si elle fait vraiment partie d'un aménagement continue, elle fait un ruban, un lien. Il faut que ce soit un bel endroit, un espace de nature, avec un espace pour les ados, des aménagements pour manger* ».

f) Les alternatives proposées (deux rampes, interdire les vélos...)

Lors de la concertation, **plusieurs propositions d'alternatives** ont été proposées à la marge :

- La possibilité d'avoir **une passerelle mobile** qui permettrait de réduire les rampes et assurer la navigation : « *On peut avoir une passerelle qui monte et se replie, comme dans certains ports ou certains pays avec des feux de circulation* »
- La possibilité **d'avoir deux passerelles côte-à-côte** pour dissocier les flux piétons, PMR et cycles : « *2 rampes et deux passerelles : une pour les piétons et une pour les vélos* »
- La possibilité d'une **traversée du Canal de Garonne** grâce à une : « *Traversée en bac* » ou « *Télécabine au-dessus du canal latéral* », « *Pourquoi pas traverser en bateau ?* »
- La possibilité **d'interdire les flux de cycles électriques sur la passerelle et les rampes et de la réserver aux piétons** : « *Réserver la passerelle exclusivement aux piétons, poussettes, PMR en fauteuils roulants. C'est pour eux que la circulation dans le secteur et la traversée du canal sont les plus compliquées à l'heure actuelle (temps le plus long, très peu d'aménagements sécurisés)* », « *Sur la passerelle, il faut "virer" les cyclistes* ».

3. La synthèse des contributions et des propositions et leur prise en compte dans les suites du projet

a) Une nécessité de concilier piétons et cycles sur un même ouvrage

Tout au long de la concertation, les avis ont divergé sur la **nécessité de séparer ou non les flux**, notamment sur la passerelle, et ce, pour **des raisons de sécurité**. Un consensus semble avoir été trouvé, pour la solution intermédiaire une passerelle plus large que les rampes, sous condition d'une vigilance de bonne cohabitation entre les usagers.

Au cours de la concertation, les participants ont été partagés sur la nécessité de séparer ou non les flux sur l'ouvrage : « *La séparation vélos et piétons est importante* », « *il faut 2 rampes : une pour les piétons et une pour les vélos* », « *Il faut séparer sur la passerelle la partie piéton et la partie vélos* », « *la cohabitation complexe piétons cycles sur 3 mètres de largeur* », « *Il faudra veiller aux conflits d'usage entre piétons et cyclistes, le mieux étant d'avoir des voies séparées* », « *Il me semble important de choisir la solution modes séparées piétons/vélos à la fois sur la passerelle et sur les rampes d'accès pour des raisons de sécurité* ».

Certains participants se sont montrés même très catégoriques et demandent de « *réserver la passerelle exclusivement aux piétons, poussettes, PMR en fauteuils roulants* ».

Ils justifient cette séparation pour des raisons de sécurité des piétons : « *Le cumul piétons et cycles ne peut pas fonctionner sans danger sur une passerelle sans séparation physique entre les différents flux* », « *Souvent les cycles ne font pas attention aux piétons* », et maintiennent qu'il faut « *faire une séparation entre les*

usages pour la sécurité », « on ne se sent pas en sécurité avec les cycles », arguant des comportements parfois peu respectueux des cyclistes et une « perte du code de la route quand on est cyclistes ».

D'autres participants souhaitent en revanche que les différents usages puissent cohabiter sur l'ouvrage : « Séparer les vélos des usagers à pied n'est pas une bonne option ». Cette cohabitation est toutefois conditionnée, pour ces participants, à la bonne sécurité des usagers piétons et PMR.

b) Vers une solution intermédiaire avec séparation sur la passerelle et cohabitation sur les rampes

Suite à la présentation des différents scénarios, un consensus semble avoir été trouvé pour une solution intermédiaire. En effet, plusieurs participants, rejoints par les comités de quartier, il s'agit d'un bon compromis : « La solution mixte est bien », « Je pense que la solution mixte n'est pas déconnante », « Je me pose la question de savoir si la rampe à 3 mètres ne pourrait pas être suffisante ».

Le Comité de Quartier des Sept Deniers a notamment confirmé son positionnement dans une contribution en ligne : « La solution "intermédiaire", avec un aménagement composé d'une passerelle de 4.50m (2m pour les piétons et 2,5m pour les cyclistes) et des rampes de largeur partagées piétons et cycles nous paraît le bon compromis », ainsi que les représentant du Comité de Quartier des Ponts Jumeaux : « la solution du milieu va mais je ne vois pas l'intérêt de faire une zone séparée sur le pont », « Le fait de séparer les voies sépare les humains » « Les enfants vont vouloir regarder le Canal (...) les vélos vont aussi s'arrêter pour regarder ».

Les participants expliquent notamment ce choix pour la solution intermédiaire :

- Du fait du **coût du projet**, la solution intermédiaire permettant de réduire le prix du projet : « 2 millions de plus pour des voies séparées, c'est beaucoup ». Les participants se sont étonnés des différences de coût de l'opération en fonction des largeurs de la passerelle et des rampes.
- Des **conséquences de voies séparées sur la largeur des rampes et leur bonne insertion dans le paysage** : « Il conviendrait de réduire largeur de la rampe pour une meilleure intégration ».
- Du fait des **usages projetés**, les participants arguant que les **piétons seront plus prompts à fréquenter les escaliers que la rampe** et que de fait, la largeur des rampes pourrait être moindre que celle de la passerelle : « ce qui est important c'est le passage sur la passerelle », « On n'aura pas beaucoup de piétons sur les rampes, les PMR peuvent être des gens qui se baladent », « Le besoin de partage piétons-cycles sera sûrement concentré sur la passerelle puisque la plupart des piétons prendront les escaliers, le chemin étant plus court. Il ne me paraît pas nécessaire d'avoir des rampes larges, surtout si cela permet limiter leurs longueurs et leurs angles de girations dans les virages », « Sur les rampes (on peut) garder une cohabitation entre piétons et cycles », « La passerelle qui sera plus fréquentée que les rampes », « Dans les rampes, il n'y a pas tant de piétons. Il y a surtout les cycles et les PMR.

Pas nécessité de faire des voies complètement séparées à la fois sur la passerelle et sur les rampes ».

- Du fait qu'une passerelle plus large permet également de **sécuriser les usages de loisirs**, comme : « (...) *des gens qui vont flâner* », « Les enfants qui souhaitent regarder des deux côtés du Canal ».

Si cette solution intermédiaire constitue une solution satisfaisante pour les participants à la concertation, **elle doit s'accompagner de garanties de sécurité pour les usagers et d'aménagements contribuant à cette bonne sécurité.**

c) Des conditions pour une bonne cohabitation : sécurité, respect, choix des revêtements, aménagements spécifiques (palier de repos, visibilité)

Lors de la concertation, **les participants se sont prononcés pour une solution intermédiaire, à savoir 3m sur les rampes et 4,5m sur la passerelle.** Pour eux, cette solution permet de **concilier une bonne cohabitation** des usages avec une largeur de rampes qui assure une **bonne intégration de l'aménagement** et un coût d'ouvrage raisonné.

Cette solution semble toutefois **conditionnée à la question de la sécurité** et les participants se sont interrogés, tout au long de la concertation sur les aménagements qui permettrait de garantir confort et sécurité à tous les usagers : « *Quelle séparation entre les deux voies ?* », « *Il faut réfléchir à la manière dont on régule l'usage* ».

Pour eux, il faut « *réfléchir comment augmenter et sécuriser la cohabitation piétons cycle et éviter tout risque d'accident* ». Tous s'accordent à dire que les **conditions de sécurité et de confort des différents usagers sont parfois contradictoires** : « *les demandes sur la sécurité et le confort des piétons son différentes* ».

▪ Séparer les usages sur la passerelle

Durant la concertation, les participants ont demandé qu'une **séparation puisse être faite sur la passerelle entre cycles et piétons, pour des raisons de sécurité** : « *segmenter et sécuriser la cohabitation piétons cycle et éviter tout risque d'accident* », « *Dissocier piétons et cycles* », « *Faire une séparation entre les usages pour la sécurité* », « *Il faut séparer sur la passerelle la partie piéton et la partie vélos* ».

Cette séparation **pourrait prendre plusieurs formes** :

- Une séparation en dur, type chicane : « *Mettre un séparateur vertical entre piétons et cycles* »
- Une séparation matérialisée par une bande rugueuse : « *il y a peut-être la possibilité de faire uniquement un traçage au sol, pas de mode séparé via bordure* »

- Des séparations aménagées, par des plantes par exemple : la « *séparation piétons et cycles peut être faite avec des pots/plantes* »

Plusieurs participants cyclistes ont également soulevé les **problèmes de confort et de sécurité que peuvent engendrer les modalités de séparation** : « *comment on sépare* », « *c'est le truc pour faire tomber les vélos* ».

Toujours dans une logique de séparation des flux et de sécurité pour les piétons, plusieurs participants ont également **demandé que les escaliers piétons d'accès à la passerelle soient situés du même côté afin d'éviter les conflits d'usages** entre piétons et cyclistes « *c'est bizarre de voir ces ponts avec les escaliers. Mettre tous les escaliers du même côté pour davantage de sécurité* ».

- **limiter la vitesse des cycles & interdire les cycles motorisés et trottinettes**

Au cours de échanges, plusieurs participants et usagers, notamment piétons et PMR, se sont **plaints de la vitesse des vélos** sur les ouvrages et du fait que les **trottinettes et scooters pourraient y accéder**. Pour eux, le « *problème des piétons sur les passerelles est que les vélos, trottinettes et motos aillent trop vite* ». Ils arguent que le danger principal, sur ce type d'ouvrage, « *ce sont les motos* » et mettent en avant qu'il faut également penser qu'il convient de réfléchir à la vitesse des trottinettes également : « *légalement, elles peuvent aller là où vont les vélos* »

Plusieurs solutions ont été évoquées afin de réduire leur vitesse, notamment sur la passerelle. Selon les participants, il « *faut que mécaniquement ça soit embêtant de rouler vite* ». Ils demandent que la « *passerelle soit être confortable pour les piétons* » :

- Certains proposent de **limiter les vitesses sur les rampes et la passerelle** et de l'accompagner de contrôles réguliers : « *limiter la vitesse* », « *avoir une limitation stricte de la vitesse* », « *Réglementer la vitesse : c'est tout le problème du contrôle* », il « *est très important que la police municipale fasse des tours réguliers et verbalise au besoin* », « *Mettre une caméra* ».
- D'autres, que le **passage sur la passerelle se fasse exclusivement pied à terre** : « *On peut obliger les cyclistes à descendre du vélo ?* » ou mettre « *une chicane partielle qui oblige les 2 roues à mettre pieds à terre* » et « *Prévoir des aménagements qui imposent aux cycles ou trottinettes de mettre pied à terre ou de ralentir leur vitesse* »
- **De mettre en place une signalétique et des feux vélo**, notamment pour faciliter la traversée de la passerelle par les PMR et pour favoriser la cohabitation : « *Est que la mise en place de feux de signalisation pour les PMR qui alerteraient les cyclistes de leur présence sur les rampes pourrait être intéressante ?* », « *S'ils (les PMR) souhaitent être seuls sur les rampes, on peut mettre un feu de circulation, les rendre prioritaires* »
- **De créer des paliers**, qui casseraient la vitesse des cycles et serviraient également de palier de repos PMR : « *Bien sûr, il faut des paliers de repos sur la rampe* », « *Faire des cassures pour obliger à diminuer la vitesse* ».

Quelques usagers ont même fait part de leur **volonté de voir interdire les cycles et trottinettes à assistance électrique sur l'ouvrage** : « *Ajouter des aménagements qui empêchent l'accès aux véhicules motorisés sur les rampes et la passerelle (scooters, vélos et trottinettes à assistance électriques)* ».

- **Prêter attention au revêtement de la passerelle et des rampes**

Si la question de la sécurité des piétons est au centre des demandes, les cycles et usagers deux roues ont également fait de **nombreuses propositions notamment concernant le revêtement des rampes et de la passerelle**. Il convient de « *faire attention surtout au revêtement des rampes et aux problèmes de glissement là où les cycles prennent de la vitesse* ».

Ils **déconseillent une séparation verticale** « *c'est le truc pour faire tomber les vélos* » et **préconisent davantage un marquage au sol ou une bande rugueuse**.

Concernant le revêtement de sol, ils souhaitent un « *revêtement qui adhère (goudron, pas de peinture au sol)* », « *pas d'aluminium ni bois avec les cyclistes qui vont passer* » et des « *matériaux qualitatifs et durables qui limitent la chaleur, garantissent la sécurité (pas trop glissants ou réfléchissants)* ». Concernant les rampes, a également été abordé un « *revêtement en terre à la fois sur les rampes et aux abords (revêtement souple)* ».

- **Avoir un éclairage continu sur les rampes et la passerelle & l'étendre à tout le cheminement entre les deux stations**

Tous les usagers sont unanimes sur la **nécessité de bien éclairer l'ouvrage** : « *Il faut que la passerelle soit bien éclairée* », « *En tant que cycliste : l'éclairage et la sécurisation sont très importants* ».

Ils préconisent **un éclairage continu, plutôt qu'un déclencheur** : « *Si davantage de mobilités, et donc de fréquentations, prévoir un éclairage continu* », « *il faudra prévoir de l'éclairage sur la passerelle et les rampes d'accès* », « *Pas d'éclairage qui se déclenche car trop souvent en panne* ».

De très nombreux participants ont **demandé à ce que cet éclairage soit élargi, au-delà de l'ouvrage, aux aménagement à proximité**, notamment aux voies du Canal et entre les deux futures stations : « *A l'occasion des travaux de la passerelle il faudrait en profiter pour mettre en place un éclairage de la rampe vélo qui remonte vers l'avenue d'Elche (coté rocade) et pour pérenniser l'éclairage du canal qui a été mis en place pour le chantier Tisséo* », « *l'éclairage doit être prévu en conséquence pour renforcer la sécurité des aménagements (il l'est déjà sur une partie du canal latéral, mais l'intégralité des rives n'est pas forcément équipé)* », « *De manière générale, il faudra prévoir un cheminement éclairé sur tout le trajet, allant de la station de Métro des 7 Deniers jusqu'à la station Bv de Suisse* », « *La sécurité des piétons et des cyclistes doivent être assurés sur ces 2 chemins d'accès au Stade à partir du secteur Minimes tant en terme de largeur de voie, de lumière et de piste dédiées* ».

d) Une passerelle qui s'intègre au paysage et facile d'entretien

Deux solutions de passerelle ont été présentées lors de la concertation. Une solution dite « minimaliste » et une solution dite « bow string ». Les participants à la concertation se sont **majoritairement prononcés pour une solution minimaliste**, qui s'intègre le plus possible dans le paysage, et que l'ouvrage puisse s'entretenir facilement.

- **Une passerelle qui doit s'intégrer à la fois dans le paysage Canal et garantir la navigabilité**

Les participants et riverains du projet ont mentionnée une « *une attention toute particulière à l'intégration des rampes* » et une importance primordiale à « *penser à la bonne intégration de l'ouvrage dans le quartier* ». En effet, ils arguent qu'il s'agit d'« *un ouvrage supplémentaire sur le quartier donc veiller à son intégration* ».

La question de son insertion paysagère et de sa proximité avec le Canal est revenue à de nombreuses reprises. Le Comité de quartier des Sept Deniers a notamment demandé à Toulouse Métropole de « *regarder comment les accroches de la passerelle se font et comment vont s'intégrer dans le Canal. Comment cette passerelle va s'installer de part et d'autre* ». Ils jugent en effet que « *La passerelle épurée est plus agréable mais (qu'il faut) surtout, tenir compte de l'habitabilité autour de l'ouvrage et des accroches. Il faut une harmonie générale avec les aménagements aux abords* ». Plusieurs autres participants ont également mentionné le paysage singulier du Canal et la nécessité de garder une structure légère, qui garantisse une vue dégagée sur le Canal : « *A cette endroit de la passerelle, une logique d'ouverture dans la vue qu'on aura sur le Canal* ».

Concernant la **hauteur de la passerelle**, très peu de contributions ont émergées, les participants se fiant à « *l'avis de VNF sur la structure* », ils demandant que la « *passerelle (soit) suffisamment haute pour que tous les bateaux puissent passer* » et que « *la passerelle (soit) parallèle au pont existant* ». En effet, pour les participants, le niveau de l'eau sur le canal Garonne est relativement haut « *L'eau est ici très haute contrairement au canal de Brienne donc penser à la hauteur des eaux.* »

- **Un consensus vers la solution minimaliste**

Les participants ont très largement plébiscité la **solution minimaliste**, à la fois pour **des raisons d'insertion et de coût** et « *conviennent qu'il faut se mettre d'accord sur les critères d'esthétique, de durabilité et de sécurité* ».

Ils jugent en effet que la solution « *a peut-être moins d'impact* », « *c'est élégant* » « *elle est superbe, elle est très fine* », « *la passerelle épurée est plus agréable* ». De plus, cette solution est également pour eux un clin d'œil aux passerelles historiques du territoire « *c'est amusant que ce soit un projet d'aujourd'hui car celui-ci*

ressemblerait plus aux anciens projets ». Ils préconisent également cette solution, du fait de son coût « *En plus, elle a l'air un peu moins cher* ».

Certains participants jugent que la **solution minimaliste fait également davantage écho à son environnement immédiat** : « *Esthétiquement, soit une passerelle qui fait le lien avec l'esthétique des ouvrages du port de l'embouchure (...) la « solution 1 : minimaliste » a l'avantage de conserver la perspective du canal latéral et de poursuivre les courbes des rampes à mettre en place pour l'accès* ». Concernant cette solution, les participants souhaitent que la présence de béton, le tablier en béton puisse être réduit à son maximum : « *Je trouve ça extrêmement dommage qu'il y ait autant de béton* », « *je suis contre le béton* ». Certains évoquent d'avantage un pont et une assise bois (mais qui est largement retoquée par les usagers pour des raisons de sécurité et risque de chutes, notamment à l'automne) : « *avoir des aménagements en bois, qui s'intègrent facilement* », « *faire un pont en bois* ».

A contrario, ils jugent la solution bow string : « *un peu datée* », « *plus visible* » même si « *elle ressemble à un demi-ballon de rugby* » et « *pourrait faire écho à son emplacement à proximité du Stade Ernest Wallon* ».

- **Une solution durable qui limite les coûts d'entretien**

Outre la solution esthétique, les participants souhaitent surtout que la passerelle soit faite avec « *matériaux qualitatifs et durables* » : « *S'il faut choisir, privilégier des matériaux durables plutôt que l'esthétique à tout prix, pour qu'elle ne se dégrade pas au bout de quelques années* ».

Ils préconisent de « *veiller à ce que la passerelle n'absorbe pas trop la chaleur* » et des « *matériaux qualitatifs et durables qui limitent la chaleur* » et « *y installer des dispositifs anti-dérapants, pratiques en cas de pluie ou de gel* ».

Ils souhaitent également « *qu'elle ne coûte pas cher en entretien* » et préconisent notamment de « *bien choisir le revêtement pour que ça ne génère pas des coûts derrière* ».

- **Des rampes à bien intégrer**

Outre la question de l'intégration de la passerelle, c'est surtout **l'intégration des rampes qui pose questions** aux usagers et habitants des quartiers Sept Deniers et Ponts Jumeaux. Lors de la concertation, les habitants ont **bien compris la nécessité de mettre en place ces rampes** de part de d'autre de la passerelle mais se sont largement **interrogés sur leur intégration** : « *La passerelle épurée est plus agréable mais surtout, il faut tenir compte de l'habitabilité autour de l'ouvrage et des accroches. Il faut une harmonie générale avec les aménagements aux abords* ».

Pour eux, il faut apporter une « *attention à l'aspect esthétique des rampes* », considérer cet aménagement comme « *lien avec le quartier* », « *un ruban* » entre les stations. A ce titre, leur intégration doit être **réfléchi à l'aune du Canal de Garonne à proximité mais aussi à l'échelle du cheminement entre les deux stations**. Ils

préconisent de « *créer un parcours de part et d'autre, entre les Ponts Jumeaux et les Sept Deniers, pour avoir un véritable lien* », « *Créer une continuité de séquence entre les Sept Deniers et les Ponts Jumeaux. C'est important pour aller d'un quartier à l'autre. Il faut que la passerelle soit un lien d'intégration dans ce parc, « Une passerelle, si elle fait vraiment partie d'un aménagement continue, elle fait un ruban, un lien. Il faut que ce soit un bel endroit* ».

e) Les aménagements aux abords de l'ouvrage

- **Bien prendre en compte la proximité du Canal, sa végétation et les usages de loisirs existants**

L'ensemble des participants s'accorde sur la nécessité de bien « *penser à la bonne intégration de l'ouvrage dans le quartier* ». Pour eux, il s'agit d'un « *ouvrage supplémentaire sur le quartier donc veiller à son intégration* » et préconisent « *une harmonie générale avec les aménagements aux abords* ».

Ainsi, plusieurs participants ont mentionné que l'ouvrage se situant « *dans le parc Canal* », il est important de bien « *exploiter/aménager mieux le canal autour* » et les abords et d'en faire un lieu attractif qui peut recevoir du public : « *avoir une zone d'animation avec possibilité de recevoir du monde* », « *on a plutôt intérêt à avoir quelques aménagements, car il y a du monde qui passera et s'arrêtera sur le bord du Canal* ». En effet, cette partie du Canal de Garonne a pu apparaître un peu délaissée par le passé, notamment par les riverains : « *c'est bien d'améliorer par ricochet cette partie du Canal latéral* ».

Cette proximité avec le Canal et les réflexions en cours sur le Grand Parc Canal obligent, pour les participants, à **réfléchir un projet global où la question de la végétation et les usages de loisirs sont prépondérants**. Les participants préconisent donc une réflexion autour « *des usages de loisirs (notamment promenade) et la végétation* », « *des aménagements. En effet du monde qui passera, qui s'arrêtera. C'est bien de végétaliser. Dans le cadre du parc Canal, il est intéressant de mélanger les genres, entre végétalisation et usages de loisirs* ». Ils mentionnent ainsi qu'il semble « *intéressant que cet espace puisse être un lieu de loisirs tout en ayant du passage. Cela nous paraît être un endroit spécifique qui peut être attractif* », et espèrent que « *le projet sera intéressant pour la promenade* ».

Les participants ont également demandé à **conserver et renforcer l'accès au Canal de Garonne et le valoriser** : « *Garder un accès direct au Canal. Il faut un cheminement direct avec le Canal. Il faut que ce soit un espace où l'on puisse cheminer autrement que juste prendre la passerelle* ». Ils souhaitent également « *une logique d'ouverture dans la vue qu'on aura sur le Canal* » et « *profiter de ce projet pour valoriser l'espace de nature entre la rocade et le Canal ?* ».

- **Garantir la sécurité autour de l'aménagement**

La sécurité au cœur des réflexions sur les aménagements, notamment sous les rampes : « *La question de la sécurité autour de ces rampes est aussi posée : des personnes peuvent se loger, c'est quelque chose qui va être compliqué* ».

De très nombreux participants ont évoqué les questions de sécurité à proximité de l'ouvrage. En effet, il existe **actuellement plusieurs habitats sauvages** à la localisation du futur ouvrage et la question de la « *sécurité est importante* ». Les participants ont mentionné qu'il y a des « *squats actuellement* » et qu'il faut « *éviter les squats sous les rampes* », « *il faut que ça soit sécurisant pour les enfants* ». Les participants ont en effet alerté sur une zone qui semble propice aux « *lieux de rétention comme disent les sociologues. On a eu dans ce quartier des endroits de prostitution sauvage* », « *Je n'avais pas en tête les questions de squats et de détournement mais un point important à prendre en compte* ».

Plusieurs solutions ont été évoquées pour assurer cette sécurité, sans consensus entre les participants pour « *dissuader l'attente sous les rampes* »

- **Comblé sous les rampes par de la terre ou de la végétation.** Certains participants ont proposé de « *remblayer en terre et végétaliser peut-être* », « *la verdure peut éviter des aménagements sauvages* ». D'autres estiment qu'on « *on ne peut comblé sous les rampes* » car cela créerait un espace fermé d'autant plus favorables aux trafics.
- **Limiter le plus possible la hauteur des rampes :** « *Limiter la hauteur des rampes pour limiter les squats* »
- **Aménager l'espace sous les rampes** (stockage, petits kiosque...) : « *on ne peut pas envisager des cellules fermées qui à terme pourraient devenir des petits commerces, des endroits de stockage pour TM, des endroits pour stocker des vélos* »
- **Empêcher l'accès sous les rampes :** « *fermer les rampes pour que personne ne puisse se loger en-dessous et empêcher l'accès (...) la stagnation des personnes en vue de trafics* ».

Les participants, riverains notamment, **conditionnent la réussite du futur projet d'aménagement à la sécurité** : « *si en soirée, ça devient glauque, c'est raté* », « *La sécurité d'un tel endroit passe par une fréquentation diverse qui évite les zones de non-droit* ».

▪ Différentes propositions d'aménagement côté Sept Deniers

Plusieurs possibilités d'aménagements ont été abordées lors de la concertation pour les espaces situés côté des Sept Deniers : petits aménagements sportifs, jeux pour enfants...

Des aménagements sportifs ou un petit parc sportif

Plusieurs participants souhaitent que **des équipements sportifs puissent être installés coté Sept Deniers** : « *Petits équipements sportifs (pump track) comme à la coulée verte* », « *structures de sport comme à la coulée verte des Amidonniers* »,

« appareils pour remise en forme, comme des barres de traction », « équipements de musculation », « appareils pour le sport », « des barres de traction ».

Certains participants mentionnent également la possibilité de faire sur cet espace des **terrains similaires à un city stade** : « stade », « aménager un terrain de volley » ou un « club d'aviron au bord du canal qu'il ne faut pas oublier ».

Quelques participants ont également mentionné que la passerelle permettrait de « créer de nouveaux itinéraires pour les joggeurs » même s'ils s'accordent à dire que la présence à proximité de la rocade rend la course côté Sept Deniers peu agréable.

Ces installations permettraient notamment de **toucher les jeunes du quartier** : « plus d'aménagements adaptés aux ados du style un "city", ça manque dans le quartier », « un lieu de rencontre des ados ».

Une proposition de Pumptrack du Comité de Quartier des Sept Deniers à proximité de l'ouvrage

Dans leur contribution sur le site « Je participe », le Comité de Quartier des Sept Deniers a rappelé avoir proposé « *Entre Enedis et le Canal, (...) dans le cadre des aménagements et dans le cadre du budget participatif, la mise en place d'un Pump-track et de jeux pour les adolescents. Nous avons l'idée que cela puisse être un lieu pour les adolescents, à la fois un peu à l'écart et sympa car au bord du Canal, avec une possibilité de végétaliser tout autour. Mais le projet n'a pas été accepté à cause de la rocade et de la pollution* ».

Il s'agissait d'en faire « *à la fois un lieu de rencontre des ados et un lieu de passage* ». Dans le cadre de la concertation, le Comité de Quartier a rappelé cette « *proposition de Pumptrack (des idées pour mon quartier) qui pourrait être aménagée dans un espace intéressant pour le quartier et à destination de publics divers. Cette proposition a un intérêt également dans une configuration qui laisse la place à l'espace de nature* ».

De petits aménagements pour les enfants

Quelques participants ont également proposé de **créer une aire de jeux pour les enfants** : « *Il faut des animations pour les enfants* », « *Jeux pour enfants* », « *activités pour les jeunes autour de la passerelle* », « *aires de jeux, des choses comme ça* », « *ce qu'il manque ce sont des aires de jeux, une prairie ouverte* ».

Ces aires de jeux pourraient être **complémentaires à celles déjà présentes dans les quartiers des Ponts Jumeaux et des Sept Deniers**.

Faciliter les usages événementiels et d'animation

Lors de la concertation, **une proposition d'aménagement événementiel a été présentée aux participants**. Dans cette lignée, plusieurs participants ont proposé que l'espace côté Sept Deniers puisse avoir cette **vocation événementielle**,

notamment du fait de sa proximité avec le Stade Ernest Wallon : « mettre une partie festive du côté du Stade » et ont évoqué divers aménagements possibles :

- « Des manèges pour une partie festive côté stade »
- « Une guinguette style jardin Raymond VI »
- Une « aire de pique-nique »
- Un « marché de saison, et un marché hebdomadaire pour les artisans »
- « On peut y faire des kiosques à musique (...) avec des boutiques éphémères », un « kiosque afin d'animer le passage vers le Stade Toulousain »

Des possibilités d'aménagement conditionnées par le bruit de la rocade

Plusieurs participants, ont mentionné que **le site du projet est relativement bruyant**, du fait de la **proximité avec la rocade** et que cette situation doit être prise en compte dans les réflexions d'aménagements : « la rocade en est une importante. Ainsi, actuellement, la rive gauche du canal latéral reste un espace très bruyant », « qu'est-ce que ça donne niveau bruit par rapport au périph ? ».

Ils préconisent de « poser des murs anti bruit, notamment coté Sept Deniers », « Prévoir un mur anti-bruit proche de l'ouvrage » et d'adapter les aménagements à l'aune de cette contrainte en privilégiant des aménagements paysagers et des espaces végétalisés « côté Sept Deniers trop bruyant à cause de la rocade donc privilégier la végétalisation ».

▪ Un site contraint par l'espace côté Ponts Jumeaux

Côté Ponts Jumeaux, les participants sont unanimes sur le fait qu' « on manque d'espace » et qu'il est **complexe d'aménager le site**, hors projet paysager. Ils **s'accordent donc sur le projet de gradinage**, qui a été présenté lors de la concertation : « Le gradinage s'intègre mieux dans le paysage du canal », « Pas mal cette idée de gradinage », « cette idée de gradinage est chouette ».

S'ils **ont apprécié le projet de guinguette** et espace évènementiel associé, ils s'accordent sur le fait qu'il n'y a « pas de place du côté des Ponts Jumeaux pour un espace évènementiel » et que la priorité est de « maintenir le chemin de halage ».

▪ Un consensus autour de la végétation et de petits aménagements propices au repos et aux loisirs

Sur les différentes propositions d'aménagement faites, celle autour de **l'aménagement paysager et végétal des deux rives semble avoir fait consensus** : « la végétalisation à outrance c'est bien », « il faut que ce soit un bel endroit, un espace de nature », « une zone de nature qui pourrait être préservée et renforcée ». A minima, ils **souhaitent que la végétation actuelle puisse être conservée** : « ne pas détruire les arbres », « conserver les platanes, figuiers et acacia » et qu'elle soit renforcée : « je pense que les arbres équilibreraient le visuel », « on attend de la verdure ».

En effet, pour les participants, ces aménagements paysagers :

- **S'intègrent davantage dans le paysage du Canal** : « *s'intègrent mieux dans le paysage du canal* », et créent « *une logique/continuité de végétalisation avec le grand canal* »,
- Peuvent contribuer **au lien végétal et au développement de la trame verte** à l'échelle du quartier : « *créer un parcours végétal de part et d'autre, entre les Ponts Jumeaux et les Sept Deniers, pour avoir un véritable lien végétal* », « *il faut que la passerelle soit un lien d'intégration dans ce parc (Canal)* »
- Participent à **créer un espace végétal de repos au bord du Canal de Garonne** qui est principalement identifié actuellement par sa zone industrielle : « *il y a tellement de zones industrielles coté Ponts Jumeaux dont on ne sait pas si elles vont partir ou pas* »
- **Contribuer à créer des espaces d'ombre**, de repos et de fraîcheur au bord de l'eau : « *la végétalisation doit permettre de l'ombre* », « *envie de vert du fait de la chaleur* », « *des zones ombragées* », « *aménager (...) pour pouvoir se poser au calme le long du canal* »
- Permettraient « *d'éviter des aménagements sauvages* »

L'idée de gradinage, proposée par l'architecte et le paysagiste coté Ponts Jumeaux a été fortement appréciée : « *le gradinage est chouette* » et les participants se sont demandé « *est-ce que le gradinage est possible côté 7 Deniers ?* ».

Au sein de ces espaces végétalisés, **les participants souhaitent que du petit mobilier puisse être installé** :

- **Des bancs** : « *prévoir des bancs* », « *bancs de chaque côté* », « *il faut des aménagements pour se poser : bancs, chaises etc.* », « *il faut des bancs et des chaises, un endroit pour lire, et pourquoi pas une boîte à livres !* », « *aménager des bancs et des chaises pour pouvoir se reposer* ».
 - Des petits espaces de **pique-nique et de restauration** : « *des aménagements pour manger* », « *une halte possible, des espaces pique-nique, etc.* ».
 - Des **aménagements en bois et bacs à fleurs** et renforcer la végétation : « *bacs à fleurs* », « *avoir des aménagements en bois, qui s'intègrent facilement* ».
 - Des **fontaines à eau et espaces de fraîcheur** : « *petite fontaine pour les enfants* ».
- **Renforcer les cheminements et continuités piétons / cycles et aménagements cyclables**

Lors de la concertation, les participants ont demandé à ce que **la réflexion sur les cheminements piétons et cycles puisse être élargie** à « *la distance entre les deux métros Ponts Jumeaux et Sept Deniers* » avec des demandes fortes de **renforcement du réseau cyclable et piétons**, afin de permettre le désenclavement de cette partie du Canal Garonne : « *dans cette volonté de désenclavement, il faudrait renforcer les autres passages mobilité douce vers et depuis le quartier* », « *Il y a une grosse attente sur la structuration de cette circulation cycliste* », « *La*

pression par les cyclistes va être forte à cet endroit et compte tenu des évolutions de pratique du vélo ». Ils préconisent « une réflexion en amont et en aval sur les interconnexions cyclables ».

Les participants ont également évoqué la **difficulté d'accéder au Canal de Garonne**, « *notre quartier a été reconnu comme manquant d'accès au canal », « pour accéder au bord du canal : il y a quelques rues »*. Ce cheminement semble complexe, en particulier pour les piétons : « *On parle des cyclables, moi j'ai un problème sur le long du canal latéral : les cyclistes, on leur donne beaucoup de choses au détriment des piétons : ils roulent sur le bord du l'eau et les gens ne peuvent pas marcher là »*.

Côté Ponts Jumeaux, les participants ont demandé d' « *installer coté Boulevard de Suisse une prolongation pour les cyclistes »* et de faciliter les mobilités douces : « *cette passerelle doit permettre une continuité des itinéraires mobilité douce (...). Les jonctions avec les voies cyclables (par exemple) boulevard de Suisse ne sont pas à négliger »*.

Côté Sept Deniers, des aménagements cyclables ont également été plébiscités, pour accompagner ce renforcement des mobilités douces dans le secteur, **notamment le cheminement vers le Stade Toulousain** : « *En particulier, quand on sort du tunnel de la rocade par la droite, les abords du parking du Stade toulousain ne sont pour le moment pas aménagés (conflit d'usage avec des auto-écoles par exemple). La voie à gauche n'est pas particulièrement aménagée »*, notamment l'« *aménagement d'une piste vélo matérialisée au sol et sécurisé pour la traversée du parking du stade toulousain. Sur ce parking il y a des cours de conduite moto. Pour traverser il faut passer au milieu des motos, tout le monde se mélange, ce n'est pas sûr »*.

Côté Sept Deniers, plusieurs participants ont également mentionné que « *d'autres projets de pistes cyclables existent dans la partie sud des Sept Deniers »*. Ils précisent que les « *les Sept Deniers vont être irrigués de pistes cyclables (...). Cela fera du bien aux Sept Deniers car aujourd'hui on n'a pas de pistes cyclables »*.

Le raccordement au REV et son tracé ont également été questionnés : « *Comment cela s'articule avec le REV ? »*, « *j'avais comme idée que le REV allait et était statué vers Sept Deniers mais il semble que la passerelle ne soit pas REV et pas coté Sept Deniers »*. Les riverains et usagers ont aussi mentionné qu' « *elle (la passerelle) s'intègre bien dans le REV et dans la volonté de la Métropole d'accélérer sur les mobilités douces »*.

Les participants ont insisté pour que des **bornes Vél'O Toulouse et des places de stationnement vélos** puissent être installées autour des deux stations et à proximité de l'ouvrage : « *installer davantage de parkings vélos »*, « *pourquoi ne pas mettre une borne Vélib de chaque côté ? »*.

RENDRE PLUS CONFORTABLE LE TUNNEL SOUS LA ROCADÉ QUI PERMET DE REJOINDRE LES SEPT DENIERS

Pour l'ensemble des participants, **la création de la passerelle et de son aménagement doit également être l'occasion de rendre le passage sous la rocade plus confortable et sécurisé.** Il y a « *une nécessité claire à améliorer l'infrastructure existante. Sécuriser le souterrain côté stade (lumières)* », « *sécuriser aussi le passage sous la rocade vers le stade* », « *accès à la passerelle vers le stade et sous la rocade à rendre plus sûre* » « *le passage sous la rocade (entre le Stade Toulousain et la passerelle) devra faire l'objet d'une sécurisation et d'un aménagement important (éclairage, matériaux...) pour une traversée facile pour tous* »

Ils jugent que **l'accès actuel est peu propice et de fait peu fréquenté** : « *Actuellement, un vrai coupe gorge. On le voit bien actuellement, les gens n'y passent pas* », « *quand j'y passe actuellement vers cette passerelle, j'essaye de pas y passer la nuit* », « *son étroitesse (rencontres piétons/vélos), son trajet sinueux, son environnement et sa fréquentation (personnes alcoolisées, mendicité) sont toujours dissuasifs* ».

Cette **sécurisation passe, pour les participants, par un renforcement de l'éclairage et un retravail du cheminement** pour le rendre plus agréable : « *serait-il possible d'éclairer le passage sous terrain* », « *retravailler le passage sous rocade en proximité de l'ouvrage : Depuis rue des Troènes, créer quelque chose d'attractif et de sécurisé. Ce qui recoupe la question de la sécurité et du confort. On va mettre beaucoup d'argent dans cette passerelle, il faut que cet aménagement puisse être fait en même temps. On souhaite une cohérence de temps entre les deux projets* ».

Pour les participants, cette **réflexion doit également s'élargir au parking du Stade Toulousain** : « *La sécurité des piétons et des cyclistes doivent être assurés sur ces 2 chemins d'accès au Stade à partir du secteur Minimes tant en termes de largeur de voie, de lumière et de piste dédiées* », « *serait-il possible d'éclairer le passage sous terrain ainsi que le parking du stade afin que cela soit moins dangereux et plus sécurisé notamment en hiver pour les trajets domicile-travail* ».

PARTIE 4 : LES SUITES DE LA CONCERTATION

Après analyse des contributions et propositions des parties prenantes de la concertation, **certaines éléments ont été pris en compte et conduiront à des adaptations qui seront intégrées dans la poursuite des études et du projet :**


- Suite à la **confirmation de l'opportunité du projet**, la poursuite des études au stade « avant-projet » sur le périmètre de l'opération (passerelle, rampes, pieds de rampes et escalier à partir du **premier trimestre 2025** en privilégiant la solution dite « intermédiaire ». Toutefois, une analyse détaillée sera menée au cours des études sur une solution de rampes à 4,5m.
- **Des espaces séparés sur la passerelle**, permettant de **garantir sécurité, confort et bonne cohabitation** des usagers (piétons, cycles, PMR...)
- Sur les rampes, **choix de revêtement et une conception** garantissant la visibilité et la mise en place de de paliers de repos afin **d'assurer la sécurité et le confort des différents usagers**.
- La nécessité de **poursuivre les réflexions d'aménagements sur les abords de l'ouvrage** (espace verts entre l'A620 et le Canal) et l'approfondissement des études sur les cheminements en lien avec les initiatives et programmes en cours.
- La conception d'une **passerelle la plus élancée possible** permettant de diminuer la longueur des rampes d'accès et s'intégrant facilement dans le paysage du Canal.
- La **végétalisation des abords de la passerelle et des rampes** (gradinage côté Ponts Jumeaux, intégration de végétation aux abords immédiats des rampes).
- Le choix de **matériaux durables** limitant l'entretien ultérieur.
- **Le réaménagement du passage inférieur sous l'A620.**
- La **sécurité de l'ensemble de la passerelle et de ses abords** avec notamment la mise en place d'éclairage.
- La **réalisation d'escalier** de largeur minimale de 2m, reliant la passerelle côté piétons, et conforme à la charte d'accessibilité de Toulouse Métropole.

Un continuum d'information sera engagé par Toulouse Métropole, pour faire connaître le projet définitif et faciliter la phase travaux pour les usagers.

ANNEXES

Annexe 1 : Délibération Approbation des modalités de la concertation

Délibération n°DEL-23-1131 Toulouse - Construction d'une passerelle franchissant le canal de Garonne entre les Minimes et les Sept Deniers : Approbation des modalités de la concertation.

		Bureau du 01 février 2024 Toulouse, 6 rue Leduc - Locaux Toulouse Métropole - salle Métropole Extrait du registre des délibérations								
Délibération n°DEL-23-1131										
Toulouse - Construction d'une passerelle franchissant le canal latéral nord entre les Minimes et les Sept-Deniers : Approbation des modalités de la concertation										
L'an deux mille vingt-quatre le jeudi premier février à neuf heures dix-sept, sous la présidence de Jean-Luc MOUDENC, Président, le Bureau s'est réuni à Toulouse, 6 rue Leduc - Locaux Toulouse Métropole - salle Métropole.										
Participants										
<table border="1"> <tr> <td>Affiliés au Bureau :</td> <td>68</td> </tr> <tr> <td>Présents :</td> <td>59</td> </tr> <tr> <td>Procurations :</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>Date de convocation :</td> <td>26 janvier 2024</td> </tr> </table>			Affiliés au Bureau :	68	Présents :	59	Procurations :	6	Date de convocation :	26 janvier 2024
Affiliés au Bureau :	68									
Présents :	59									
Procurations :	6									
Date de convocation :	26 janvier 2024									
Présents										
Aigrefeuille	M. Christian ANDRE									
Aucamville	M. Gérard ANDRE									
Balma	M. Vincent TERRAIL-NOVES									
Beaupuy	M. Marc FERNANDEZ									
Beauzelle	M. Patrice RODRIGUES									
Blagnac	M. Joseph CARLES									
Bruix	M. Thierry ZANATTA									
Bruguières	M. Philippe PLANTADE									
Castelginest	M. Grégoire CARNEIRO									
Colomiers	Mme Karine TRAVAIL-MICHELET									
Comebarrieu	M. Alain TOPPAN									
Drémil-La fage	Mme Ida RUSSO									
Fenouillet	M. Thierry DUHAMEL									
Flourens	M. Jean-Pierre FOUCHOU-LAPEYRADE									
Fonbeauzard	M. Robert GRIMALD									
Gagnac-sur-Garonne	M. Patrick BERGOUNGNOUX									
Gratentour	M. Patrick DELPECH									
Launaguet	M. Michel ROUGE									
Lespinasse	M. Alain ALENCON									
Mondonville	Mme Véronique BARRAQUE ONNO									
Mondouzil	M. Robert MEDINA									
Mons	Mme Véronique DOITTAU									
Montrabé	M. Jacques SEBI									
Pibrac	Mme Camille POUPONNEAU									
Pin-Balma	M. Gil BEZERRA									
Quint-Fonsegrives	M. Jean-Pierre GASC									
Saint-Alban	M. Alain SUSIGAN									
Saint-Jean	M. Bruno ESPIC									
Saint-Orens	M. Serge JOP									
Seilh	M. Didier CASTERA									
Toulouse	M. Jean-Jacques BOLZAN, Mme Maroua BOUZAIDA, M. Maxime BOYER, M. Sacha BRIAND, M. François CHOLLET, M. Gaëtan COGNARD, M. Jean-Claude DARDELET, M. Henri DE LAGOUTINE, Mme Ghislaine DELMOND, Mme Julie ESCUDIER, M. Emilion ESNAULT, M. Francis GRASS, Mme Laurence KATZENMAYER, M. Djillali LAHIANI, Mme Annette LAIGNEAU, M. Jean-Michel LATTES, M. Antoine MAURICE, M. Nicolas MISIAK,									

Bureau du 01 février 2024

Délibération n° DEL-23-1131

	M. Jean-Luc MOUDENC, Mme Gnading OUSMANE, Mme Agnès PLAGNEUX BERTRAND, M. Jean- François PORTARRIEU, Mme Agathe ROBY, M. Thierry SENTOUS, M. Bertrand SERP, M. Pierre TRAUTMANN, Mme Nicole YARDENI
Tournefeuille	M. Dominique FOUCHIER
Villeneuve-Tolosane	M. Romain VAILLANT

Conseillers ayant donné pouvoir

	Pouvoir à
M. Albert SANCHEZ	Romain VAILLANT
M. Marc PERE	Agathe ROBY
M. Christophe ALVES	Julie ESCUDIER
M. Pierre ESPLUGAS-LABATUT	Emilien ESNAULT
Mme Nicole MIQUEL-BELAUD	Pierre TRAUTMANN
Mme Nadia SOUSSI	Gaëtan COGNARD

Conseillers excusés

Aussonne	M. Michel BEUILLE
Toulouse	Mme Laurence ARRIBAGE

Délibération n° DEL-23-1131

Toulouse - Construction d'une passerelle franchissant le canal latéral nord entre les Minimes et les Sept-Deniers : Approbation des modalités de la concertation

Exposé

Ce projet consiste à réaliser une passerelle mode doux franchissant le canal latéral accessible à tous entre les quartiers Minimes et Sept-Deniers, à proximité du Stade Ernest Wallon, en lieu et place d'un pontant flottant amovible mis en place les jours de matchs.

Dans le secteur, le périphérique A620 et le canal latéral séparent les quartiers des Minimes et des Sept-Deniers. Au-delà de ces quartiers, ces deux axes séparent plus largement le Nord de Toulouse et la ville de Blagnac.

Les infrastructures routières actuelles, de type échangeurs, laissent peu de place aux modes doux. Si un passage inférieur dédié aux modes doux permet la traversée de l'A620 au droit du stade Ernest Wallon, aucune infrastructure ne franchit le canal latéral. Les usagers sont donc contraints d'emprunter les trottoirs des ouvrages d'art de l'échangeur (n°30) Ponts Jumeaux au Sud et l'échangeur (n°31) avenue d'Elche au Nord, séparés à vol d'oiseau d'environ 1.4 km.

Les études préliminaires ont démontré l'opportunité de réaliser un tel aménagement, renforcée notamment par l'arrivée de la troisième ligne de métro.

Cette opération permet en effet, de créer une liaison modes doux entre le quartier des Minimes et des Sept-Deniers, entre les Grands Parcs Canal et Garonne ainsi qu'entre le centre de Blagnac et le quartier des minimes. De plus, elle permet de faciliter l'accès au stade Ernest Wallon les jours de match.

Le projet prévoit une passerelle de franchissement du canal et sur chaque rive, des escaliers et des rampes accessibles à tous.

Conformément aux prescriptions des articles L103-2 et R103-1 du code de l'urbanisme, il y a lieu, sur la base de ces études préliminaires, d'engager la concertation. Toulouse Métropole en tant que Maître d'Ouvrage de l'opération, est responsable de la concertation dont elle fixe les modalités.

La concertation doit associer, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales, acteurs économiques du secteur et autres personnes concernées par le projet.

Elle portera sur le projet de construction d'une passerelle modes doux et des aménagements d'accès, rampes et escaliers.

Elle pourra s'ouvrir à compter de la date exécutoire de la présente délibération. Sa durée prévisionnelle est de 4 semaines.

Les dates exactes et modalités de concertation seront précisées par annonce dans un journal local au moins 15 jours avant le démarrage effectif de la concertation.

Les objectifs fixés pour cette concertation sont les suivants :

- présenter et informer au public sur la base des études préliminaires,
- présenter les enjeux et l'impact de ce projet sur les mobilités dans le secteur,
- recueillir l'avis du public sur les principes d'aménagement envisagés.

La concertation se déroulera selon les modalités suivantes mises en œuvre par la Métropole, qui pourront être complétées par :

- la parution d'un avis dans la presse ainsi que sur le site internet de Toulouse Métropole,
- la mise à disposition d'un dossier de concertation, au siège de Toulouse Métropole et dans les mairies de quartier des Minimes et Sept-Deniers. Ce dossier sera accompagné d'un registre permettant aux personnes intéressées de consigner leurs observations,
- la mise en ligne du même dossier sur le site internet de Toulouse Métropole à la rubrique « Je participe »,
- l'organisation de permanences en mairies et/ou d'une réunion publique pour présenter le projet aux habitants intéressés,
- tout autre moyen que le Président de Toulouse Métropole jugera utile au bon déroulement de la concertation.

Le dossier consultable comprendra la présente délibération ainsi qu'une notice explicative.

Le bilan de cette concertation sera arrêté par le Conseil de la Métropole à l'issue de cette procédure, conformément aux exigences de l'article L.103-6 du Code de l'Urbanisme.

Décision

Le Bureau,

Vu la délibération du Conseil de la Métropole portant délégation d'attributions du Conseil au Bureau et au Président,

Vu l'avis favorable de la Commission consultative du Bureau du 18 janvier 2024,

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

Décide :

Article 1

D'ouvrir la concertation et d'approuver la mise à disposition du public d'un dispositif d'information et de participation sur le projet de construction de la passerelle Minimes – Sept-Deniers franchissant le canal latéral à la Garonne.

Article 2

De retenir les modalités de la concertation suivantes, qui pourront être complétées :

- parution d'un avis dans la presse ainsi que sur le site internet de Toulouse Métropole, au moins 15 jours avant le démarrage effectif de la concertation. Cet avis précisera les dates exactes et modalités de la concertation,
- mise à disposition d'un dossier de concertation, au siège de Toulouse Métropole et dans les mairies de quartier des Minimes et Sept-Deniers. Ce dossier sera accompagné d'un registre permettant aux personnes intéressées de consigner leurs observations,
- mise en ligne du même dossier sur le site internet de Toulouse Métropole à la rubrique « Je participe »,
- organisation d'une permanence en mairies et/ou d'une réunion publique pour présenter le projet aux habitants intéressés, si le contexte sanitaire permet leur tenue dans des conditions sanitaires satisfaisantes,
- tout autre moyen que le Président de Toulouse Métropole jugera utile au bon déroulement de la concertation.

Article 3

D'autoriser Monsieur le Président à signer tous les actes en relation avec la concertation.

Bureau du 01 février 2024

Délibération n°DEL-23-1131

Article 4

Il sera rendu compte de la présente délibération au Conseil de la Métropole.

Résultat du vote :

Pour	65
Contre	0
Absentions	0
Non participation au vote	0

Publié le : 05/02/2024

Reçu à la Préfecture le 05/02/2024

Ainsi fait et délibéré les jour, mois et an que dessus,
Au registre sont les signatures,
Pour extrait conforme,
Le Président,

Jean-Luc MOUDENC

Annexe 2 : Affiche communicante « annonce de la concertation »

Toulouse
PONTS-JUMEAUX ET SEPT-DENIERS
Concertation publique - Projet de passerelle
sur le Canal latéral à la Garonne
dédiée aux piétons et aux cyclistes
Exprimez-vous du 15 mai au 15 juillet 2024

Stade Ernest-Wallon
A630
Canal Latéral à la Garonne
Chemin du Sang de Serp
Avenue d'Elche
Boulevard de Suisse

Passerelle et rampes d'accès
Escaliers

Au cœur de
votre quotidien

Votre avis est important
jeparticipe.metropole.toulouse.fr

toulouse
métropole

Annexe 3 : Affiche règlementaire « annonce de la concertation »

AVIS DE CONCERTATION PUBLIQUE

PROJET DE PASSERELLE PONTS-JUMEAUX SEPT-DENIERS SUR LE CANAL LATÉRAL A LA GARONNE COMMUNE DE TOULOUSE

du 15 mai au 15 juillet 2024 inclus

Ouverture de la concertation obligatoire conformément aux articles L 103-2 et R 103-1 du code de l'urbanisme.

Description de l'opération soumise à la concertation

Toulouse Métropole a pour ambition de promouvoir les déplacements durables sur son territoire, dans le but d'améliorer la qualité de vie de ses habitants. Dans cette optique, la création d'une passerelle piétons-cycles au-dessus du Canal Latéral s'inscrit comme un projet phare visant à renforcer les déplacements à vélos, la marche et à mettre en valeur le canal latéral à la Garonne. Ce projet s'inscrit dans le réseau cyclable structurant de la Métropole.

Actuellement, le périphérique A630 et le canal latéral séparent le quartier des Sept Deniers à l'Est et les quartiers des ponts Jumeaux et des Minimes à l'ouest. Ces quartiers sont reliés par des infrastructures routières de type échangeurs laissant peu de place aux piétons et aux cycles. Si un passage inférieur permet la traversée de l'A630 au droit du stade Ernest Walton, aucune infrastructure dédiée ne franchit le canal latéral.

Cette passerelle facilitera la liaison entre les équipements, les commerces et groupes scolaires des quartiers. L'accès au Stade Ernest Walton sera grandement amélioré les jours de match, sans gêne pour la navigation fluviale du canal.

Accessible à tous, cette passerelle impliquera la mise en œuvre d'importantes rampes d'accès sur chaque rive. En lien avec d'autres projets d'aménagement, elle permettra de créer une nouvelle liaison entre les grands parcs Garonne et Canal.

Toulouse Métropole engage une concertation citoyenne du 15 mai au 15 juillet 2024 inclus dans une démarche de proximité et de projection collective indispensable à la réussite de ce projet.

Objet de la concertation

La concertation permet à toutes les personnes et instances d'être informées de l'avancement du projet et d'exprimer leur avis.

Afin d'associer le public à l'élaboration de ce projet, Toulouse Métropole a décidé d'organiser une concertation du 15 mai au 15 juillet 2024 inclus.

Les objectifs fixés de la concertation sont les suivants :

- présenter le projet et son passage, informer le public sur la base des études préliminaires ;
- recueillir l'avis du public sur le principe de réaménagement envisagé, et les solutions alternatives envisageables en phase travaux ;
- présenter et informer sur les impacts du projet et ses apports en termes de mobilité et de qualité de vie.

EN SAVOIR PLUS

jeparticipe.metropole.toulouse.fr



Déroulement de la consultation

Cette concertation prévoit :

- La mise à disposition d'un dossier de concertation au siège de Toulouse Métropole et la Mairie de Toulouse et à la Maison Toulouse Service (MTS) des Minimes de la commune de Toulouse. Ce dossier sera accompagné d'un registre permettant aux personnes intéressées de consigner leurs observations. Le dossier sera consultable aux heures d'ouverture habituelles de ces administrations pendant toute la durée de la concertation.
- L'organisation d'une réunion publique :
Vendredi 24 mai de 16 h 30 à 20 h 30, Maison de Quartier Ponts-Jumeaux, 7 Bis Rue Cécile Brunschwig, 31200 Toulouse
- L'organisation de 2 permanences :
 - Mardi 11 juin de 9 h à 12 h Maison Toulouse Services Minimes 4 place du Marché aux Cochons 31200 Toulouse
 - Mercredi 12 juin de 14 h à 17 h Espace Job 105, route Blagnac – 1er étage 31200 Toulouse
- Une rencontre mobile à proximité du Stade toulousain.
- La mise à disposition de toutes les informations relatives au projet sur le site jeparticipe.metropole.toulouse.fr.

Toutes les informations pratiques sur ces rencontres (dates, horaires, lieux exacts) seront rappelées ou renseignées sur le site de la concertation.

Modalités d'expression du public

Pendant toute la durée de la concertation, le public pourra consigner ses observations :

- sur les registres mis à disposition :
 - au siège de Toulouse Métropole rue René Leduc – 31500 Toulouse
 - au siège de la mairie de Toulouse place du Capitole – 31 000 Toulouse
 - à la Maison Toulouse Service (MTS) des Minimes – 4 Place du Marché aux Cochons – 31200 Toulouse
- via le site internet jeparticipe.toulouse.fr sur la page : Passerelle sur le Canal latéral à la Garonne
- lors des temps de rencontres avec le public en présence des représentants de la maîtrise d'ouvrage, tels que présentés ci-avant
- par courrier adressé à Toulouse Métropole, service ouvrages d'art, bâtiment Marengo Ovale, 1 place de la Légion d'Honneur, 31500 Toulouse.

Modalités pour consulter les conclusions de la concertation

Au terme de la concertation, il sera établi un bilan de la concertation, reprenant et synthétisant les avis et observations formulés. Ce bilan fera l'objet d'une délibération soumise à l'occasion d'un Conseil, au vote des élus de Toulouse Métropole, qui présentera les suites données par la maîtrise d'ouvrage aux observations du public et leur intégration dans les études détaillées préalables à l'enquête publique, le cas échéant.

Le public pourra consulter cette délibération sur metropole.toulouse.fr, ainsi que sur le site jeparticipe.metropole.toulouse.fr où il sera mis en ligne également le bilan de la concertation.

Toulouse Métropole
6, rue René Leduc - B.P. 35 821
31505 Toulouse Cedex 5
t. 05 81 91 72 00 - f. 05 81 91 72 01
metropole.toulouse.fr



Annexe 4 : Annonce légale dans la Dépêche du Midi le 2 et 15 mai 2024

AVIS DE CONCERTATION PUBLIQUE

PROJET DE PASSERELLE PONTS-JUMEAUX SEPT-DENIERS SUR LE CANAL LATÉRAL A LA GARONNE

COMMUNE DE TOULOUSE

du 15 mai au 15 juillet 2024 inclus

Ouverture de la concertation obligatoire conformément aux articles L 103-2 et R 103-1 du code de l'urbanisme

Description de l'opération soumise à la concertation

Toulouse Métropole a pour ambition de promouvoir les déplacements durables sur son territoire, dans le but d'améliorer la qualité de vie de ses habitants. Dans cette optique, la création d'une passerelle piétons-cycles au-dessus du Canal Latéral s'inscrit comme un projet phare visant à renforcer les déplacements à vélos, la marche et à mettre en valeur le canal latéral à la Garonne. Ce projet s'inscrit dans le réseau cyclable structurant de la Métropole.

Actuellement, le périphérique A630 et le canal latéral séparent le quartier des Sept Deniers à l'Est et les quartiers des ponts Jumeaux et des Minimes à l'ouest. Ces quartiers sont reliés par des infrastructures routières de type échangeurs laissant peu de place aux piétons et aux cycles. Si un passage inférieur permet la traversée de l'A630 au droit du stade Ernest Willon, aucune infrastructure dédiée ne franchit le canal latéral.

Cette passerelle facilitera la liaison entre les équipements, les commerces et groupes scolaires des quartiers. L'accès au Stade Ernest Willon sera grandement amélioré les jours de match, sans gêne pour la navigation fluviale du canal. Accessible à tous, cette passerelle impliquera la mise en oeuvre d'importantes rampes d'accès sur chaque rive. En lien avec d'autres projets d'aménagement, elle permettra de créer une nouvelle liaison entre les grands parcs Garonne et Canal.

Toulouse Métropole engage une concertation citoyenne du 15 mai au 15 juillet 2024 inclus dans une démarche de proximité et de projection collective indispensable à la réussite de ce projet.

Objet de la concertation

La concertation permet à toutes les personnes et instances d'être informées de l'avancement du projet et d'exprimer leur avis.

Afin d'associer le public à l'élaboration de ce projet, Toulouse Métropole a décidé d'organiser une concertation du 15 mai au 15 juillet 2024 inclus.

Les objectifs fixés de la concertation sont les suivants :

- présenter le projet et son phasage, informer le public sur la base des études préliminaires ;
- recueillir l'avis du public sur le principe de réaménagement envisagé, et les solutions alternatives envisageables en phase travaux ;
- présenter et informer sur les impacts du projet et ses apports en termes de mobilité et de qualité de vie.


Déroulement de la consultation

Cette concertation prévoit :

- La mise à disposition d'un dossier de concertation au siège de Toulouse Métropole et la Mairie de Toulouse et à la Maison Toulouse Service (MTS) des Minimes

En savoir plus

jeparticipe.metropole.toulouse.fr



de la commune de Toulouse.

Ce dossier sera accompagné d'un registre permettant aux personnes intéressées de consigner leurs observations. Le dossier sera consultable aux heures d'ouverture habituelles de ces administrations pendant toute la durée de la concertation.

- **L'organisation d'une réunion publique :**
Vendredi 24 mai de 18 h 30 à 20 h 30, Maison de Quartier Ponts-Jumeaux, 7 Bis Rue Cécile Brunschwig, 31200 Toulouse
- **L'organisation de 2 permanences :**
- Mardi 11 juin de 9 h à 12 h Maison Toulouse Services Minimes 4 place du Marché aux Coches 31200 Toulouse
- Mercredi 12 juin de 14 h à 17 h Espace Job 105, route Blagnac – 1er étage 31200 Toulouse
- Une rencontre mobile à proximité du Stade toulousain.
- La mise à disposition de toutes les informations relatives au projet sur le site jeparticipe.metropole.toulouse.fr

Toutes les informations pratiques sur ces rencontres (dates, horaires, lieux exacts) seront rappelées ou renseignées sur le site de la concertation.

Modalités d'expression du public

Pendant toute la durée de la concertation, le public pourra consigner ses observations :


- sur les registres mis à disposition :
- au siège de Toulouse Métropole rue René Leduc – 31500 Toulouse
- au siège de la mairie de Toulouse place du Capitole – 31 000 Toulouse
- à la Maison Toulouse Service (MTS) des Minimes – 4 Place du Marché aux Coches – 31200 Toulouse
- via le site internet www.jeparticipe.toulouse.fr sur la page : Passerelle sur le Canal latéral à la Garonne
- lors des temps de rencontres avec le public en présence des représentants de la maîtrise d'ouvrage, tels que présentés ci-avant
- par courrier adressé à Toulouse Métropole, service ouvrages d'art, bâtiment Marengo Ovale, 1 place de la Légion d'Honneur, 31500 Toulouse.

Modalités pour consulter les conclusions de la concertation

Au terme de la concertation, il sera établi un bilan de la concertation, reprenant et synthétisant les avis et observations formulés. Ce bilan fera l'objet d'une délibération soumise à l'occasion d'un Conseil, au vote des élus de Toulouse Métropole, qui présentera les suites données par la maîtrise d'ouvrage aux observations du public et leur intégration dans les études détaillées préalables à l'enquête publique, le cas échéant.

Le public pourra consulter cette délibération sur metropole.toulouse.fr ainsi que sur le site jeparticipe.metropole.toulouse.fr où il sera mis en ligne également le bilan de la concertation.

Toulouse Métropole
6, rue René-Leduc - BP 35 821
31505 Toulouse Cedex 5
Tél. 05 81 91 72 00 - Fax. 05 81 91 72 01
metropole.toulouse.fr



Annexe 5 : Flyer d'annonce de la concertation

Toulouse > PONTS-JUMEAUX ET SEPT-DENIERS
**Concertation publique - Projet de passerelle
sur le Canal latéral à la Garonne**
dédiée aux piétons et aux cyclistes

Exprimez-vous du 15 mai au 15 juillet 2024

Stade Ernest-Wallon

A63

Canal latéral à la Garonne

Chemin du Sang de Serp

Avenue d'Eiche

Boulevard de Suisse

Au cœur de
votre quotidien

toulouse
métropole

Toulouse
PONTS-JUMEAUX ET SEPT-DENIERS
Concertation publique
Projet de passerelle sur le Canal latéral à la Garonne
dédiée aux piétons et aux cyclistes

> **Réunion publique**

- **Vendredi 24 mai de 18 h 30 à 20 h 30**
Maison de Quartier Ponts-Jumeaux
7 Bis Rue Cécile Brunshvicg
31200 Toulouse

> **Permanences**

- **Mardi 11 juin de 9 h à 12 h**
Maison Toulouse Services Minimés
4 place du Marché aux Cochons
31200 Toulouse
- **Mercredi 12 juin de 14 h à 17 h**
Espace Job
105, route Blagnac - 1^{er} étage
31200 Toulouse

> **Rencontre mobile à proximité du Stade toulousain**

Toutes les informations pratiques sur ces rencontres (dates, horaires, lieux exacts) seront rappelées ou renseignées sur le site de la concertation.

DONNEZ VOTRE AVIS !

Le dossier de présentation du projet envisagé est disponible à l'accueil des Maisons Toulouse Services Capitole et Minimés et au siège de Toulouse Métropole ou sur : jeparticipe.metropole.toulouse.fr (rechercher : Passerelle sur le Canal latéral à la Garonne)



Annexe 6 : Compte-rendu de la réunion publique et de l'atelier du 24 mai 2024

TOULOUSE METROPOLE Passerelle Ponts Jumeaux Sept Deniers sur le canal de Garonne Réunion de concertation du 24 mai 2024 COMPTE-RENDU

Introduction

Julie SCHMITT, cabinet Willing, en charge de la concertation, remercie l'ensemble des personnes présentes à la réunion. Elle précise qu'il s'agit d'une réunion organisée dans le cadre de la **concertation préalable** relative au projet de Passerelle entre les quartiers Sept Deniers et Ponts Jumeaux qui se déroule jusqu'au 15 juillet 2024. Elle précise que cette concertation a lieu bien en amont du projet définitif, afin que la concertation puisse venir enrichir l'avant-projet.

Elle présente et remercie **les différents intervenants de la réunion** :

- Cécile DUFRAISSE, Adjointe au maire de Toulouse, Maire de quartier Minimes, Barrière de Paris, Ponts jumeaux, Raisin, Fondeyre
- Olivier ARSAC, Adjoint au maire de Toulouse, Maire de Quartier Sept Deniers, Ginestous-Secquières, Lalande
- Sébastien BONNET, Responsable cellule Ouvrages d'Art, Toulouse Métropole
- Quentin QUITTET, Architecte Urbaniste, Cabinet HDZ

Julie Schmitt conclut cette introduction en présentant le déroulé de l'après-midi :

- Un premier temps dédié à la genèse et aux enjeux du projet
- Un second temps présentant les études et le projet proposé à la concertation
- Un troisième temps dédié à la présentation des modalités de concertation en cours
- Un dernier temps de participation du public, qui sera suivi par une synthèse des échéances

Cécile Dufraisse, Adjointe au maire de Toulouse, Maire de quartier Minimes, Barrière de Paris, Ponts Jumeaux, Raisin, Fondeyre, remercie de nouveau et les participants et renouvelle son enthousiasme de voir ce projet important pour le quartier aboutir. Elle rappelle que la passerelle a pour vocation d'être utilisée dans les déplacements du quotidien par les piétons ainsi que par les cycles et permettra une liaison plus aisée entre les Ponts Jumeaux et les Sept Deniers. Mme Dufraisse excuse l'absence de dernière minute de M.Boyer Vice-président de Toulouse Métropole en charge des déplacements et nouvelles mobilités.

Temps 1 : Genèse et enjeux du projet

Situation du projet, intégration urbaine et enjeux du projet

Sébastien Bonnet, Responsable cellule Ouvrages d'Art, Toulouse Métropole, rappelle le caractère récent du projet. En effet, l'idée de cette liaison piétons et cycles sur le Canal de Garonne a émergée en 2022. Maxime Boyer est le pilote de cette opération en tant que Vice-président de Toulouse Métropole en charge des déplacements et nouvelles mobilités.

Le projet de passerelle piétons cycles se situe dans le prolongement du passage inférieur existant sous l'A620 au droit du Stade Ernest Wallon, à environ 320m au sud du pont de l'avenue d'Elche sur le canal de Garonne.

S'est tout d'abord posée la question de la localisation du projet. Un premier positionnement a été étudié au Sud, où se situent les cœurs de quartiers Ponts Jumeaux et Sept Deniers mais il s'agit d'une zone à fortes contraintes (altimétrie très importante, générant des rampes démesurément grandes, dont l'insertion nécessite des acquisitions foncières ainsi qu'une déclaration d'utilité publique, ralentissant la réalisation du projet).

Dans un second temps, un **positionnement plus au Nord**, au niveau de l'actuel ponton flottant a été étudié. Cette localisation est motivée par un passage inférieur déjà existant à cet endroit, (bien qu'à réaménager pour le rendre davantage accueillant) et par un foncier déjà sécurisé par la collectivité.

Sébastien Bonnet, précise, qu'en raison de son positionnement, la passerelle sera également utilisée par les supporters du Stade Toulousain les jours de match, permettant ainsi de supprimer les contraintes du ponton flottant éphémère, mais que cette passerelle est d'abord une liaison du quotidien au bénéfice des usagers cyclistes et des habitants du quartier.

Sébastien Bonnet, rappelle également que ce projet s'inscrit dans une vision plus large de bénéfices à l'échelle du quartier :

- Créer une liaison piétons cycles, accessible à tous, entre le quartier des Ponts Jumeaux et des Sept Deniers.
- Favoriser et encourager la pratique du vélo, comme alternative à la voiture, dans les déplacements quotidiens en créant des aménagements cyclables sécurisés et plus attractifs.
- Relier les aménagements cyclables existants ou en projet, notamment les lignes du REV (Réseau Express Vélo) longeant le canal de Garonne, afin d'améliorer les dessertes au quotidien de grands pôles générateurs de flux tels que la zone aéronautique et aéroportuaire (Blagnac, Colomiers et Cornebarrieu) et le centre-ville de Toulouse.
- Améliorer le cadre de vie et les déplacements en facilitant l'accès aux cyclistes et piétons, aux services et commerces des deux quartiers ou encore en proposant un cheminement propice aux balades ou activités sportives.
- Améliorer l'accès au Stade Ernest Wallon lors des manifestations (accueillant à chaque rencontre plusieurs dizaines de milliers de personnes) et contribuer en accompagnement de la 3ème ligne de métro au désengorgement des échangeurs et axes routiers du périmètre lors des fortes affluences.
- Créer un cheminement apaisé vers les deux nouvelles stations de métro de la ligne C.

- Contribuer à la mise en valeur du canal de Garonne et proposer un cheminement propice aux balades ou activités sportives vers le Grand parc Canal et en liaison avec le grand Parc Garonne.

Temps 2 : les études et le projet proposés

Les données et contraintes d'entrée du projet

Sébastien Bonnet, Responsable cellule Ouvrages d'Art de Toulouse Métropole présente ensuite les différentes contraintes liées au projet :

- Un diagnostic environnemental a été réalisé par Ecotone. La zone ne fait pas l'objet de mesure spécifique de protection au regard de l'environnement et n'est pas soumise à des études environnementales. De plus, la localisation du projet permet d'éviter au maximum les arbres présents.
- Le foncier est limité coté Ponts Jumeaux, des démarches sont en cours pour acquérir une parcelle afin de faciliter l'intégration de la rampe d'accès.
- D'un point de vue architectural et patrimonial, la zone de projet n'est pas soumise à des procédures liées au patrimoine culturel, le canal de Garonne n'est pas classé.
- Afin de permettre la continuité de la navigation, la passerelle doit s'élever à environ quatre mètres dix au-dessus du canal, selon les contraintes des Voies Navigables de France. Par ailleurs, doit être sécurisé un accès pour les véhicules d'entretiens. Ces obligations altimétriques conditionnent fortement la création des rampes de raccordement.
- La durée de vie de l'ouvrage doit être minimum cent ans & le choix des matériaux permettre un ouvrage durable et nécessitant peu d'entretien.

Sébastien Bonnet poursuit et rappelle que l'aménagement devra respecter la charte d'accessibilité de la voirie et de l'espace public de Toulouse Métropole. Deux possibilités se sont offertes à Toulouse Métropole pour assurer l'accessibilité à la passerelle : la construction d'ascenseurs, ou bien celle de rampes, ne devant pas dépasser une pente de 4% ou 5% avec des paliers de repos tous les 10m. À la suite de nombreuses réflexions techniques ainsi qu'à l'étude de faisabilité réalisée par le groupement HDZ, l'option ascenseurs a été écartée pour des raisons d'entretien et de maintenance.

Une première étude de faisabilité en 2022 et des études préliminaires en 2023

Sébastien Bonnet détaille ensuite l'historique des études et l'évolution des modalités du projet. Deux grandes phases se sont succédé lors des études préliminaires :

- Une première phase avec une hypothèse dite « voies vertes » et une largeur utile d'aménagement de 3m (passerelle et rampes). Cette hypothèse prévoit une passerelle de 38m de longueur environ et 3m de largeur permettant le franchissement du canal de Garonne et des chemins de halage ainsi que deux rampes d'accès de 110 à 130m de longueur (selon les aménagements prévus), ainsi que des escaliers confortables et conformes à la charte d'accessibilité de Toulouse Métropole.
- Une étude d'opportunité pour élargir la largeur utile de l'aménagement au-delà de 3m, afin d'améliorer la cohabitation piétons cycles.

Deux variantes ont été étudiées au stade de l'étude préliminaire avec une largeur utile de 3m :

- Une solution dite minimaliste fine, légère plus discrète et sobre

- Une solution bow string plus large et plus imposante.

A suite de la consultation du Grand Parc Canal et de l'Architecte des bâtiments de France non réglementaire sur ce projet, la solution minimaliste semble privilégiée, mais les discussions restent ouvertes en concertation.

Les différentes solutions de passerelle de franchissement du canal de Garonne

Ce travail de synthèse a ensuite permis la création de plusieurs solutions d'aménagement pour les rampes et les passerelles :

- Une **solution « voie verte »** avec passerelle et de rampes tous deux de 3 mètres de large, où les piétons et cycles sont mélangés. Dans un tel scénario, la cohabitation piétons et cycles est délicate, mais les coûts d'entretien et d'investissement sont maîtrisés et l'intégration paysagère est aisée. Cette solution a d'ores et déjà été écartée par Toulouse Métropole, car ne satisfaisant pas à l'ambition donnée aux mobilités actives.
- Une **solution dite « intermédiaire »**, avec une passerelle de 4,5m composée de deux espaces séparés cycles et piétons, tout en conservant des rampes de 3 mètres de largeur. Dans ce cas-ci, il y a une augmentation du coût du fait de l'élargissement de la passerelle et une cohabitation limitée aux rampes. Des paliers de repos peuvent être envisagés au niveau des rampes pour faciliter cette cohabitation.
- Une **solution « modes séparés »** sur l'ensemble de l'aménagement, avec une largeur de 4 mètres 50 centimètres sur la passerelle ainsi que sur les rampes, 2 mètres étant dédiés aux piétons et les 2,5m aux cycles. Ce scénario a l'avantage de faciliter la cohabitation piétons cycles avec une cohérence d'aménagement sur l'ensemble du site, mais le coût d'investissement augmente significativement. Par ailleurs, une largeur accrue des rampes pourrait engendrer des comportements cycles dangereux

Sébastien Bonnet rappelle qu'à ce stade, la volonté de Maxime Boyer et Toulouse Métropole est de privilégier les solutions facilitant la cohabitation des piétons et des cycles sur la passerelle avec une largeur confortable. Cette cohabitation dans les rampes est ouverte à concertation et doit être analysée en fonction des critères de sécurité, des usages, du coût et des impacts environnementaux du projet.

Présentation des accès et exemples d'intégration

Quentin Quittet, urbaniste et architecte au sein du cabinet HDZ, présente alors les différentes solutions d'intégration des rampes et des usages associés imaginés à ce stade. Il rappelle tout d'abord l'enjeu fort d'intégration de la passerelle afin que la passerelle soit un espace appropriable par les habitants de la métropole et des quartiers environnants. Plusieurs propositions ont ainsi été étudiées.

- Du côté des Sept Deniers, l'emprise de la rampe pourrait permettre d'accueillir des usages à vocation événementielle ou ludique, comme des buvettes ou bien des orchestres pour les jours de match. Elle pourrait également permettre la création d'une petite forêt urbaine
- Côté Ponts Jumeaux, l'insertion de la rampe, en épingle, mène à une vocation davantage paysagère avec un principe de gradinage et de végétalisation, propice à la détente ainsi qu'à la contemplation du canal. Un espace événementiel et festif, type guinguette pourrait également être envisagé.

Sébastien Bonnet rappelle que ces propositions peuvent être discutées dans le cadre de la concertation et que quelques pistes ont d'ores et déjà été entendues : espace de stockage, parking à vélos, espace sportif urbain...

Temps 3 : La concertation en cours

Julie Schmitt, cabinet Willing, présente les enjeux et modalités de cette concertation. Il s'agit à la fois d'informer le territoire de ce projet et de l'enrichir via l'expertise d'usage.

Cette concertation se déroule entre le 15 mai et le 15 juillet 2024, très en amont de la vie du projet afin d'intégrer au mieux les contributions citoyennes. Des entretiens avec les acteurs du territoire et les représentants d'usagers ont été menés permettant de présenter le projet et d'entendre leurs premiers retours et questions.

Cette réunion publique sera suivie d'une permanence aux Ponts Jumeaux ainsi qu'aux Sept Deniers, ainsi qu'une rencontre mobile sur le territoire à proximité de la passerelle en juin. En parallèle, la concertation se déroule sur le site Je Participe, plateforme de participation de Toulouse Métropole. Dans les mois suivants la clôture de la concertation, Toulouse Métropole publiera un bilan de concertation présentant les enseignements de la concertation, des contributions citoyennes et les mesures prévues pour en tenir compte.

Plusieurs thématiques sont ouvertes à la concertation et font l'objet du temps de concertation de cette soirée.

- Modalités de l'aménagement passerelle et rampes : largeur de l'aménagement passerelle et rampes, choix des revêtements, cohabitation piétons et cycles
- Insertion de l'ouvrage dans le site : usages, ambiance et aménagements souhaités en proximité des rampes
- Sécurité, confort et accessibilité de l'ouvrage
- Végétation aux abords du projet

Temps 4 : Synthèse du temps de questions/réponse

Un participant questionne Toulouse Métropole au sujet de la fréquentation de l'ouvrage.

Sébastien Bonnet précise que les données actuelles ne sont pas suffisantes pour faire une approximation viable. Il s'agit en effet d'un ouvrage non existant et il n'est notamment pas possible de savoir combien d'usagers utiliseront la passerelle.

Une participante demande que la séparation entre piétons et cycles soit effective sur l'ensemble de l'aménagement avec une double rampe sécurisée, la première pour les piétons et PMR, la seconde à destination des cycles.

Sébastien Bonnet, rappelle que ce projet a en effet été présenté en Commission accessibilité et que la proposition de paliers de repos qui avait été mentionnée lors de ce groupe de travail a bien été entendue. En revanche, la création de deux rampes distinctes engendrerait des impacts environnementaux et financiers très importants.

Un usager questionne Toulouse Métropole sur la longueur de l'ensemble du dispositif de franchissement, passerelle et rampes comprises.

Sébastien Bonnet, précise que le projet comporte 38 mètres de passerelle, une première rampe d'environ 110 mètres, et une seconde rampe d'environ 120 mètres, soit une longueur d'ouvrage totale de 280m environ. D'où l'enjeu de rationaliser la largeur des rampes, afin

que l'aménagement soit adapté à tous les usages tout limitant les impacts environnementaux et en maîtrisant les coûts d'investissement et d'entretien ultérieur.

Un participant s'étonne que la solution d'accès par ascenseur ait été éliminée aussi vite. Certes cette solution pose de soucis de maintenance, mais elle est très intéressante pour séparer les flux : les personnes à mobilités réduites utilisent l'ascenseur tandis que les cycles utilisent la rampe.

Sébastien Bonnet mentionne que la maintenance et la panne des ascenseurs en lieux publics sont récurrents. En termes d'investissement, cette solution aurait coûté bien moins cher. Mais un tel aménagement n'est pas adapté ni aux vélos, ni à la foule des jours de matchs.

Temps 5 : Synthèse du temps de participation

A l'issue du temps d'atelier, Willing propose une synthèse à chaud des différentes tables de travail.

Une soixantaine de contributions ont été enregistrées, qui confirment l'opportunité du projet, à considérer comme une liaison de tous les jours entre les quartiers, davantage que comme une liaison événementielle destinée au Stade Toulousain. La solution intermédiaire semble consensuelle avec une demande de séparation piétons cycles importante sur la passerelle (bande, pot de fleurs en séparation...) mais très discutée sur les rampes (pas de consensus). Pour l'habillage de la passerelle, une tendance globale a été exprimée pour aller vers quelque chose de simple, s'intégrant dans l'environnement et pratique d'entretien. Plusieurs propositions originales d'alternatives ont également été évoquées : deux passerelles (une pour les cycles, une piétonne), traversée en bac, télécabine au-dessus du canal Garonne. La question du cheminement depuis la future station de métro a largement été évoquée.

Concernant les aménagements au droit des rampes, plusieurs propositions ont été évoquées, parfois contradictoires. Coté Sept Deniers, les participants ne semblent pas souhaiter d'aménagements sportifs ou d'animation, en raison du bruit occasionné par la rocade. Coté Ponts Jumeaux, l'espace réduit ne permet pas, pour les participants de penser autre chose qu'un espace végétal. De manière générale, les participants ont exprimé un besoin de petits aménagements (banc, petite végétation...) et le souhait d'une cohérence paysagère Canal, Canal de Garonne et Garonne.

Conclusion et ouverture

Julie SCHMITT remercie les participants pour leur présence et leurs contributions et les invite à participer en ligne s'ils le souhaitent.

Annexe 7 : Compte rendu de la permanence du 12 juin 2024 à l'espace Job

TOULOUSE METROPOLE Passerelle Ponts Jumeaux Sept Deniers sur le canal de Garonne Permanence Espace Job du 12 juin 2024 COMPTE-RENDU

Participation

Un riverain de la maison de retraite à proximité de l'espace Job est venu s'informer sur le projet et poser ses questions lors de la permanence qui s'est tenue à l'espace Job le 12 juin 2024 en matinée.

Contributions et questions enregistrées


Contributions

- « Il y a déjà un pont par-là, j'y vais quand je me balade. Est-ce que le projet est proche du pont existant ? »
- « C'est pour relier les Minimes et les Ponts Jumeaux ? C'est le trajet du bus, quand il va vers les Minimes »
- « Je m'interrogeais sur le bénéfice de cette passerelle là pour à pied aller à Purpan plus facilement. Pour les voitures, y a l'autre pont qui n'est pas loin »
- Sur la politique vélo de la Métropole : « Est-ce que Toulouse est dans la moyenne nationale des grandes villes par rapport à la circulation des vélos ou est-ce que c'est plus que dans les grandes villes ? »
- Au sujet de la hauteur et de l'insertion de la passerelle : « la passerelle doit être parallèle au pont existant »
- Concernant la solution minimaliste : « c'est amusant que ce soit un projet d'aujourd'hui car celui-ci ressemblerait plus aux anciens projets »


Questions posées

- Dans combien de temps se fera la passerelle ? »
- Quelle est la largeur de l'ouvrage ? je pense au skate parc qui est très fréquenté.
- Qui finance cet ouvrage ?
- Est-ce que le projet va encore beaucoup évoluer ?

Annexe 8 : Questionnaire proposé lors des rencontres mobiles


Projet de passerelle sur le Canal latéral à la Garonne entre les quartiers des Ponts Jumeaux et des Sept Deniers
Concertation publique concernant la commune de Toulouse

<p>Comment connaissez-vous ce secteur ?</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="radio"/> J'habite ce secteur <input type="radio"/> Je travaille dans ce secteur <input type="radio"/> C'est une étape de mes trajets quotidiens (école, commerces.) <input type="radio"/> Je suis juste de passage <p>Aviez-vous connaissance du projet de liaison piétons cycles à venir entre les Sept Deniers et les Ponts Jumeaux sur le Canal latéral à la Garonne ?</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="radio"/> Oui <input type="radio"/> Non <p>Selon vous cette liaison doit permettre de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="radio"/> Développer le réseau cyclable et résorber les discontinuités <input type="radio"/> Développer les mobilités actives sur le territoire <input type="radio"/> Améliorer le cadre de vie des habitants et riverains par l'accès aux commerces et aux équipements des quartiers <input type="radio"/> Faciliter la liaison entre les deux stations de la ligne C du Métro <input type="radio"/> Faciliter l'accessibilité au Stade Ernest Wallon <input type="radio"/> Mettre en valeur le Canal 	<p>Selon vous, cette liaison piétons cycles devra :</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="radio"/> Laisser une grande place aux piétons <input type="radio"/> Laisser une grande place aux cycles <input type="radio"/> Partager en bonne cohérence/ sécuriser les deux usages <p>Selon vous, quels seraient les activités/ usages à privilégier à proximité de l'ouvrage :</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="radio"/> Se déplacer <input type="radio"/> Se reposer/ flâner au bord du Canal <input type="radio"/> Jouer <input type="radio"/> Manger/boire un verre <input type="radio"/> Faire du sport <input type="radio"/> Assister à des animations <input type="radio"/> Autre : <p>Pour s'y sentir bien, cette proximité devra être</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="radio"/> Accueillante <input type="radio"/> Aménagée <input type="radio"/> Sécurisée <input type="radio"/> Bien éclairée <input type="radio"/> Végétalisée <input type="radio"/> Apaisée/ calme <input type="radio"/> Pratique <input type="radio"/> Autre :
---	--



Annexe 9 : Compte rendu de la rencontre mobile Sept Deniers

Projet de Passerelle sur le Canal latéral à la Garonne entre les Ponts Jumeaux et les Sept Deniers

Rencontre mobile
Quartier Sept Deniers

Le 28 juin 2024

Au cœur de
votre quotidien

toulouse
métropole

Le dispositif mis en place



Rencontre mobile le
28 juin 2024 de 8h à 11h

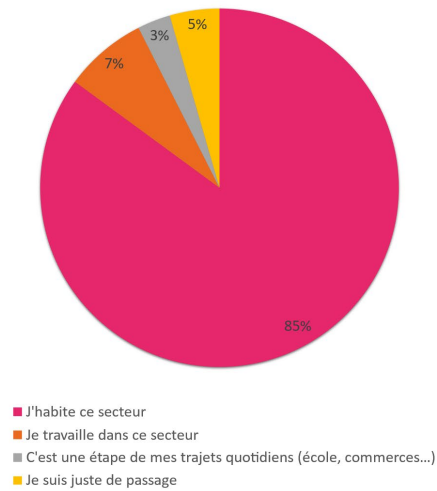
83 personnes rencontrées

67 questionnaires remplis

toulouse
métropole

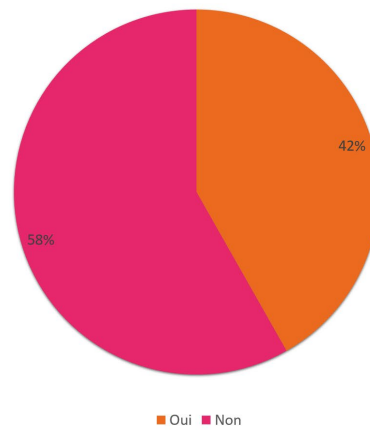
Connaissance du secteur

Comment connaissez vous ce secteur ?



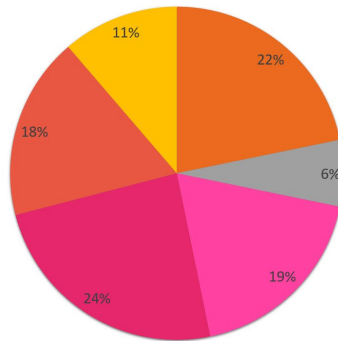
Connaissance du projet

Aviez-vous connaissance de ce projet de liaison piétons cycles à venir ?



Les utilisations de la passerelle

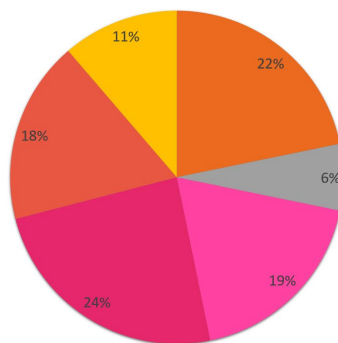
Selon vous, cette liaison doit permettre de :



- Développer le réseau cyclable et résorber les discontinuités
- Développer les mobilités actives sur le territoire
- Améliorer le cadre de vie des habitants et riverains par l'accès aux commerces et aux équipements des quartiers
- Faciliter la liaison entre les deux stations de la ligne C du Métro
- Faciliter l'accèsibilité au Stade Ernest Wallon
- Mettre en valeur le Canal

Les utilisations de la passerelle

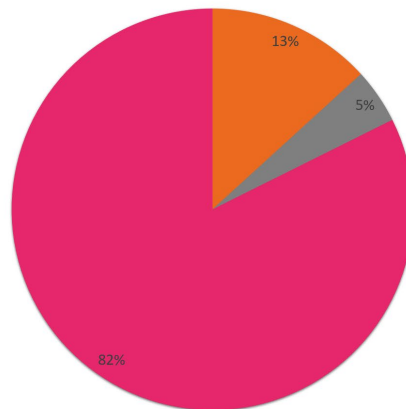
Selon vous, cette liaison doit permettre de :



- Développer le réseau cyclable et résorber les discontinuités
- Développer les mobilités actives sur le territoire
- Améliorer le cadre de vie des habitants et riverains par l'accès aux commerces et aux équipements des quartiers
- Faciliter la liaison entre les deux stations de la ligne C du Métro
- Faciliter l'accèsibilité au Stade Ernest Wallon
- Mettre en valeur le Canal

L'enjeux d'aménagement piétons/cycles

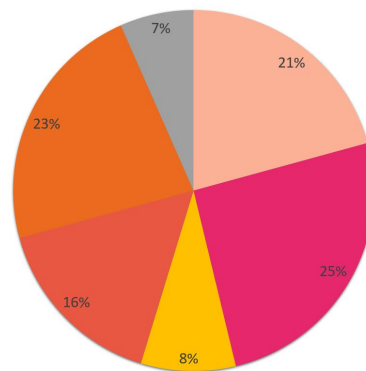
Selon vous, cette liaison piétons cycles devra :



- Laisser une grande place aux piétons
- Laisser une grande place aux cycles
- Partager en bonne cohérence/sécuriser les deux usages

Activités à privilégier en proximité de l'ouvrage

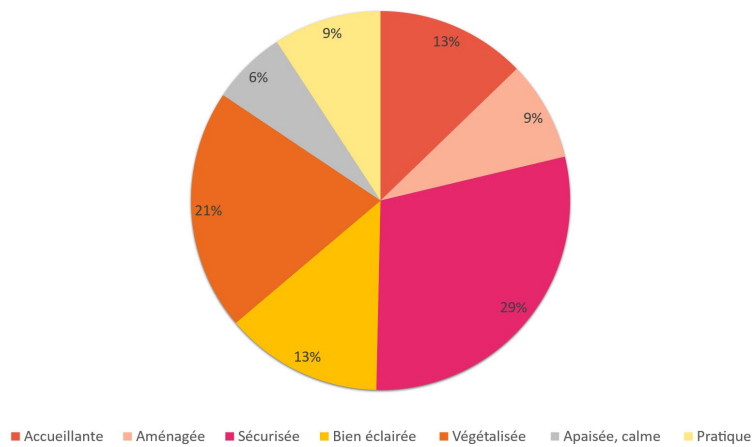
Selon vous, quels seraient les activités/usages à privilégier à proximité de l'ouvrage ?



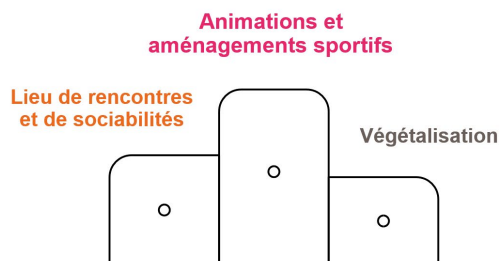
- Se déplacer
- Se reposer, flâner au bord du Canal
- Jouer
- Manger, boire un verre
- Faire du sport
- Assister à des animations

Ambiance plébiscitée aux abords de la station

Pour s'y sentir bien, cette proximité devra être :



Idées pour améliorer les espaces publics et ses usages aux abords de la passerelle



ANIMATIONS ET AMENAGEMENTS SPORTIFS

- « Il faut plus d'aménagements adaptés aux ados du style « city », ça manque dans le quartier »
- « Il faut des activités pour les jeunes autour de la passerelle »
- « Mettre des barres de traction »
- « Mettre un terrain de volley »

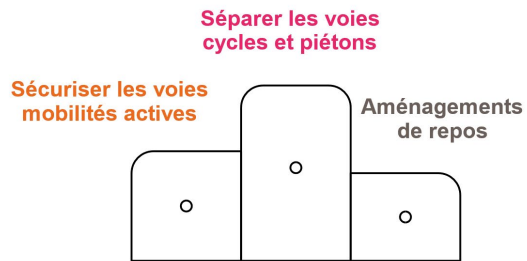
LIEU DE RENCONTRES ET DE SOCIABILITES

- « Une guinguette ça serait top »
- « Il faut une guinguette ! »
- « Il serait bien de pouvoir boire un verre à côté »

VEGETALISATION

- « Des bacs à fleurs pour que ça soit accueillant »
- « Végétaliser »

Idées pour améliorer les mobilités liées à la passerelle et les aménagements



SEPARER LES VOIES CYCLES ET PIETONS

- « Il faut bien isoler les vélos des piétons »
- « Bonne séparation entre vélos et piétons »
- « Bien séparer cycles et piétons »

SECURISER LES VOIES MOBILITES ACTIVES

- « Il ne faut pas craindre les vélos »
- « La passerelle doit être confortable pour les piétons »
- « Il faut que ça soit sécurisant pour les enfants »
- « Il faut que la passerelle soit pratique et sécurisante pour les vélos, pas comme celle de Compans Caffareli au niveau du parc, il ne faut pas d'escaliers »
- « Sécuriser aussi sous la rocade vers le Stade »

AMENAGEMENTS DE REPOS

- « Aménager des bancs »
- « Aménager des bancs et des chaises pour pouvoir se reposer »

Annexe 10 : Compte rendu de la rencontre mobile Ponts Jumeaux

Projet de Passerelle sur le Canal latéral à la Garonne entre les Ponts Jumeaux et les Sept Deniers

Rencontre mobile
Quartier Ponts Jumeaux

Le 28 juin 2024

Au cœur de
votre quotidien

toulouse
métropole

Le dispositif mis en place



Rencontre mobile le
28 juin 2024 de 15h à 18h

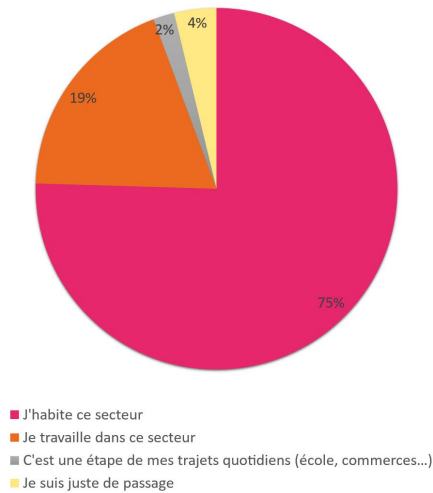
70 personnes rencontrées

53 questionnaires remplis

toulouse
métropole

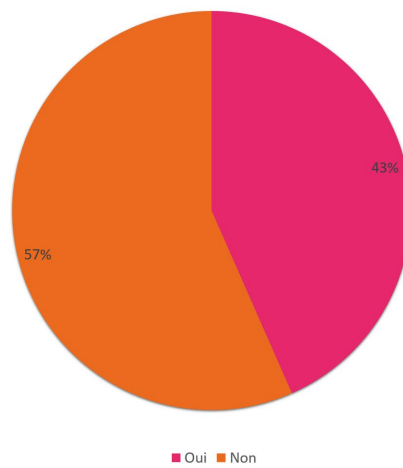
Connaissance du secteur

Comment connaissez vous ce secteur ?



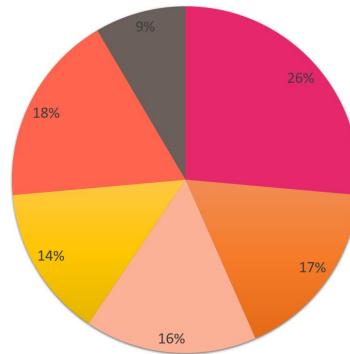
Connaissance du projet

Aviez-vous connaissance de ce projet de liaison piétons cycles à venir ?



Les utilisations de la passerelle

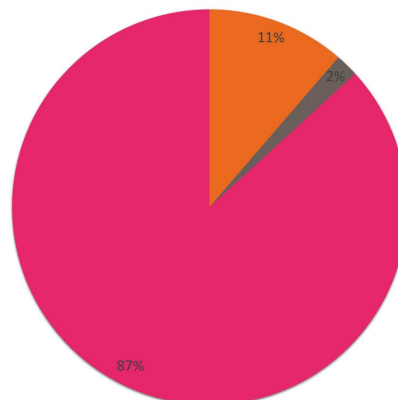
Selon vous, cette liaison doit permettre de :



- Développer le réseau cyclable et résorber les discontinuités
- Développer les mobilités actives sur le territoire
- Améliorer le cadre de vie des habitants et riverains par l'accès aux commerces et aux équipements des quartiers
- Faciliter la liaison entre les deux stations de la ligne C du Métro
- Faciliter l'accès au Stade Ernest Wallon
- Mettre en valeur le Canal

L'enjeu d'aménagement piétons/cycles

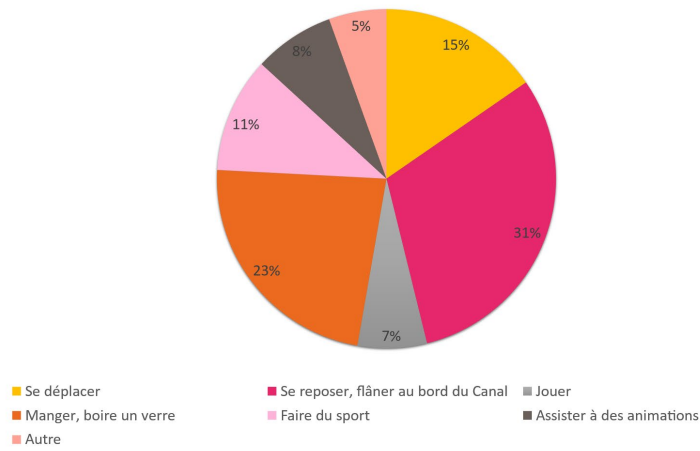
Selon vous, cette liaison piétons cycles devra :



- Laisser une grande place aux piétons
- Laisser une grande place aux cycles
- Partager en bonne cohérence/sécuriser les deux usages

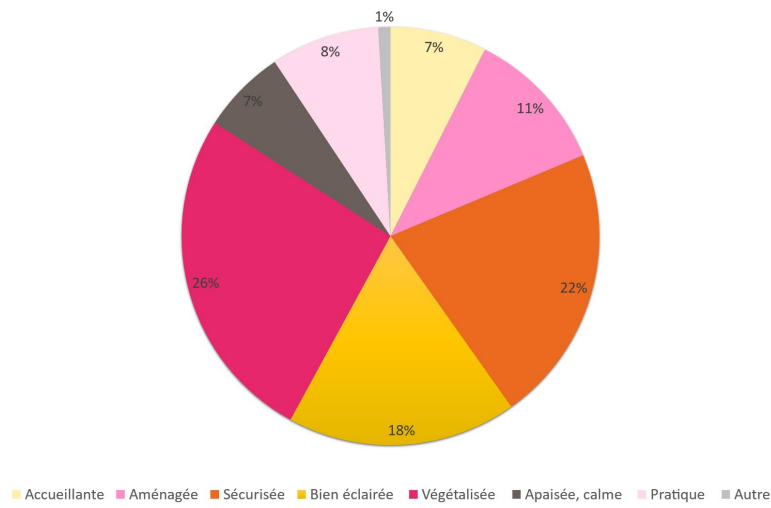
Activités à privilégier en proximité de l'ouvrage

Selon vous, quels seraient les activités/usages à privilégier à proximité de l'ouvrage ?

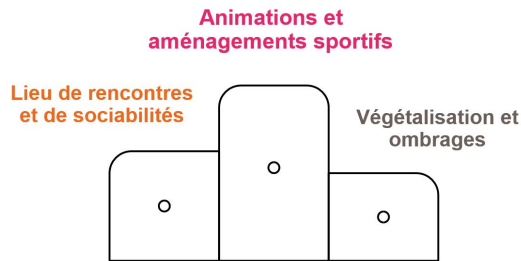


Ambiance plébiscitée aux abords de la station

Pour s'y sentir bien, cette proximité devra être :



Idées pour améliorer les espaces publics et ses usages aux abords de la passerelle



ANIMATIONS ET AMENAGEMENTS SPORTIFS

- « Aménager des structures de sport comme à la coulée verte des Amidonniers »
- « Mettre des appareils pour la remise en forme, comme des barres de traction »
- « Il faut des animations pour les enfants »
- « Des groupes de musique »

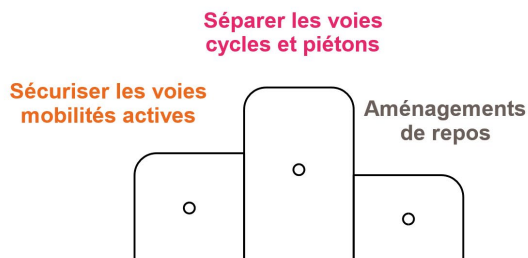
LIEU DE RENCONTRES ET DE SOCIABILITES

- « On pourrait mettre des cafés »
- « Il faut une guinguette ! »
- « On pourrait avoir un marché de saison, et un marché hebdo d'artisans ! »
- « Installer une guinguette style jardin Raymond VI »

VEGETALISATION ET OMBRAGES

- « La végétalisation est importante et elle doit permettre de l'ombre et de la fraîcheur »
- « On a envie de vert »
- « Il faut végétaliser avec des espèces résistantes »

Idées pour améliorer les mobilités liées à la passerelle et les aménagements



SEPARER LES VOIES CYCLES ET PIETONS

- « Il faut de vraies pistes cyclables, séparées des cheminements piétons »
- « Il faut bien séparer piétons et cycles »

SECURISER LES VOIES MOBILITES ACTIVES

- « Il faut sécuriser les voies piétonnes et faire en sorte que les cyclistes respectent leurs voies dédiées »
- « Les pistes cyclables doivent être aménagées, continues, sécurisées, avec des voies spécifiques sur la route »

AMENAGEMENTS DE REPOS

- « On pourrait aménager les bords de Canal pour s'y poser au calme »
- « Il faut des aménagements pour se reposer, comme des bancs et des chaises »
- « Une aire de pique-nique, avec une ambiance conviviale »

Au cœur de
votre quotidien

toulouse
métropole

Annexe 11 : Tableau des contributions brutes des différents temps de concertation

Réunion publique du 24 mai 2024	Penser à la distance entre les deux métros Ponts Jumeaux et Sept Deniers
Réunion publique du 24 mai 2024	Installer davantage de parkings vélos
Réunion publique du 24 mai 2024	Pourquoi ne pas mettre une borne vélib de chaque côté ?
Réunion publique du 24 mai 2024	Sur la passerelle, il faut "virer" les cyclistes. Une fois qu'on franchit la passerelle ils n'ont nulle part où aller
Réunion publique du 24 mai 2024	Il faudrait installer coté Boulevard de Suisse une prolongation pour les cyclistes.
Réunion publique du 24 mai 2024	Quelle est la différence de distance sans passerelle?
Réunion publique du 24 mai 2024	Réfléchir à une rue de la station à la passerelle
Réunion publique du 24 mai 2024	Penser à la bonne intégration de l'ouvrage dans le quartier
Réunion publique du 24 mai 2024	Considérer l'incidence sur la fréquentation de la 3e ligne de métro
Réunion publique du 24 mai 2024	Un ouvrage supplémentaire sur le quartier donc veiller à son intégration
Réunion publique du 24 mai 2024	Réduire largeur de la rampe pour une meilleure intégration
Réunion publique du 24 mai 2024	Pas de place du côté des Ponts Jumeaux pour un espace événementiel, et maintenir le chemin de halage
Réunion publique du 24 mai 2024	Ambiance qui permet le lien avec la Garonne
Réunion publique du 24 mai 2024	La séparation vélos et piétons est importante
Réunion publique du 24 mai 2024	Davantage un usage quotidien que du week-end

Réunion publique du 24 mai 2024	Usages différents le week-end et la semaine (professionnel vs loisirs)
Réunion publique du 24 mai 2024	Sur les routes moins fréquentées pas de séparation
Réunion publique du 24 mai 2024	Un usage du quotidien pour gagner du temps
Réunion publique du 24 mai 2024	2 rampes : une pour les piétons et une pour les vélos
Réunion publique du 24 mai 2024	Aménagement rampe
Réunion publique du 24 mai 2024	Flux
Réunion publique du 24 mai 2024	Comment fait quelqu'un qui pousse son vélo ?
Réunion publique du 24 mai 2024	Faire une prévision du flux
Réunion publique du 24 mai 2024	Je pense qu'il y aura beaucoup de cyclistes
Réunion publique du 24 mai 2024	La largeur est importante pour les vélos qui se croisent en montant et en descendant
Réunion publique du 24 mai 2024	Peut-être que ça ne sera pas un lieu de passage important
Réunion publique du 24 mai 2024	Faire une séparation entre les usages pour la sécurité
Réunion publique du 24 mai 2024	Mettre un séparateur vertical entre piétons et cycles
Réunion publique du 24 mai 2024	Séparation piétons et cycles peut être faite avec des pots/plantes
Réunion publique du 24 mai 2024	Il faut séparer sur la passerelle la partie piéton et la partie vélos
Réunion publique du 24 mai 2024	Est-ce que les scooters vont pouvoir passer ? Comment les empêcher ?
Réunion publique du 24 mai 2024	Séparer les vélos des usagers à pieds n'est pas une bonne option : je préfère que tout le monde vive ensemble en sécurité
Réunion publique du 24 mai 2024	Ascenseur à vélo

Réunion publique du 24 mai 2024	Sur les rampes garder une cohabitation entre piétons et cycles
Réunion publique du 24 mai 2024	Attention à l'aspect esthétique des rampes
Réunion publique du 24 mai 2024	Habillage qui ne coute pas cher en entretien
Réunion publique du 24 mai 2024	Revêtement en terre à la fois sur les rampes et aux abords (revêtement souple)
Réunion publique du 24 mai 2024	Passerelle qui sera plus fréquentée que les rampes
Réunion publique du 24 mai 2024	Quels avis de VNF sur la structure ?
Réunion publique du 24 mai 2024	Quelle est la largeur des rampes usuelles ?
Réunion publique du 24 mai 2024	Cohabitation complexe piétons cycles sur 3 mètres de largeur
Réunion publique du 24 mai 2024	Séparation rampes, passerelle avec séparation, rampes de 3 mètres de largeur
Réunion publique du 24 mai 2024	Quelle séparation entre les deux voies ?
Réunion publique du 24 mai 2024	Il y a une station de métro de chaque côté, peut-être que les gens ne franchiront pas la passerelle
Réunion publique du 24 mai 2024	Interroger Airbus sur ses fréquentations pour avoir une vision plus claire de la fréquentation réelle de cet ouvrage
Réunion publique du 24 mai 2024	Il faut réfléchir à la manière dont on régule l'usage
Réunion publique du 24 mai 2024	Il faut de l'ombre sinon ça va être insupportable
Réunion publique du 24 mai 2024	Avoir de l'ombre, recherche de fraîcheur
Réunion publique du 24 mai 2024	Attention à prendre en compte la pollution lumineuse
Réunion publique du 24 mai 2024	Prévoir des bancs
Réunion publique du 24 mai 2024	Pourquoi pas traverser en bateau ?

Réunion publique du 24 mai 2024	Télécabine
Réunion publique du 24 mai 2024	Faire un espace plus réduit pour limiter la vitesse (côté stade)
Réunion publique du 24 mai 2024	On peut obliger les cyclistes à descendre du vélo ?
Réunion publique du 24 mai 2024	Est-il nécessaire de faire passer les vélos ? (question d'un cycliste)
Réunion publique du 24 mai 2024	Oui, pourquoi les vélos : surtout qu'on ne nous dit pas combien il y aura de vélos ?
Réunion publique du 24 mai 2024	Il y a aussi des gens qui vont flâner
Réunion publique du 24 mai 2024	Mettre des prises USB avec les bancs
Réunion publique du 24 mai 2024	L'idéal serait d'avoir quelque chose couvert avec des voilages
Réunion publique du 24 mai 2024	Voilages s'abîment beaucoup
Réunion publique du 24 mai 2024	Mettre un banc dans les virages/endroits plus élargis
Réunion publique du 24 mai 2024	Risque des squats des bancs
Réunion publique du 24 mai 2024	Il y a une question sur le flux de vélo car il y a 2 stations de vélos proches
Réunion publique du 24 mai 2024	Limiter la vitesse
Réunion publique du 24 mai 2024	Il faut des paliers de repos
Réunion publique du 24 mai 2024	Réglementer la vitesse : c'est tout le problème du contrôle
Réunion publique du 24 mai 2024	Faire des cassures pour obliger à diminuer la vitesse
Réunion publique du 24 mai 2024	Faut que mécaniquement ça soit embêtant de rouler vite
Réunion publique du 24 mai 2024	Sécurité aménagement

Réunion publique du 24 mai 2024	Attention à l'éclairage
Réunion publique du 24 mai 2024	Il faut des parois latérales pour éviter que les gens tombent car cyclistes iront à fond
Réunion publique du 24 mai 2024	Mettre une caméra ?
Réunion publique du 24 mai 2024	Il y a aussi les personnes à mobilité réduite dans l'équation
Réunion publique du 24 mai 2024	J'ai déjà eu un accident : un manteau déchiré par un vélo
Réunion publique du 24 mai 2024	La sécurité est très importante : "on vit sur le bord du canal et on risque de se faire tuer par les vélos"
Réunion publique du 24 mai 2024	"Sur les rampes c'est plus complexe, c'est pour ça que je préconisais un escalier et un ascenseur pour éviter une cohabitation risquée"
Réunion publique du 24 mai 2024	"Option du milieu, c'est con de faire une bande cyclable : autant être en mixte partout" (sécurité)
Réunion publique du 24 mai 2024	"Je me fais frôler par des cyclistes" (sécurité)
Réunion publique du 24 mai 2024	"Il faut peut être civiliser les vélos"
Réunion publique du 24 mai 2024	Dissuader l'attente sous les rampes
Réunion publique du 24 mai 2024	Eviter les squats sous les rampes
Réunion publique du 24 mai 2024	Eviter la peinture au sol et attention au sol glissant sur passerelle et les rampes
Réunion publique du 24 mai 2024	Comment éviter que les scooters, les patinettes et les rollers prennent cette passerelle ?
Réunion publique du 24 mai 2024	Banc de chaque côté
Réunion publique du 24 mai 2024	Revêtement qui adhère (goudron, pas de peinture au sol)
Réunion publique du 24 mai 2024	Petits équipements sportifs (pump trac) comme à la coulée verte
Réunion publique du 24 mai 2024	Réhausser les berges comme à l'oncopole de 1 à 2 mètres pour limiter les rampes

Réunion publique du 24 mai 2024	Passerelle qui pourra permettre de créer de nouveaux itinéraires pour les joggeurs
Réunion publique du 24 mai 2024	Si davantage de mobilités, et donc de fréquentations, prévoir un éclairage continu
Réunion publique du 24 mai 2024	Prévoir un mur anti-bruit proche de l'ouvrage
Réunion publique du 24 mai 2024	Limiter la hauteur des rampes pour limiter les squats
Réunion publique du 24 mai 2024	Le gradinage s'intègre mieux dans le paysage du canal
Réunion publique du 24 mai 2024	On veut mettre des manèges partie festive côté stade
Réunion publique du 24 mai 2024	Qu'est-ce que ça donne niveau bruit par rapport au périph ?
Réunion publique du 24 mai 2024	Pas de sport car trop proche rocade (bruit)
Réunion publique du 24 mai 2024	Faire attention surtout au revêtement des rampes et aux problèmes de glissement là où les cycles prennent de la vitesse
Réunion publique du 24 mai 2024	Regarder quelle est la largeur le long des quais de la Garonne où la cohabitation est facile
Réunion publique du 24 mai 2024	Garantir le trajet le plus direct pour les piétons
Réunion publique du 24 mai 2024	Dissocier piétons et cycles, mettre des plateaux pour pousser les vélos à aller moins vite
Réunion publique du 24 mai 2024	Pas de sport proche rocade
Réunion publique du 24 mai 2024	Pas d'éclairage qui se déclenche car trop souvent en panne
Réunion publique du 24 mai 2024	Pas d'usage événementiel : déjà au aux Ponts Jumeaux
Réunion publique du 24 mai 2024	Est-ce que gradinage possible côté 7 Deniers ?
Réunion publique du 24 mai 2024	Caméras sous les rampes
Réunion publique du 24 mai 2024	Sécuriser le souterrain côté stade (lumières)

Réunion publique du 24 mai 2024	Comblent les espaces sous les rampes
Réunion publique du 24 mai 2024	On ne peut pas combler sous les rampes
Réunion publique du 24 mai 2024	Stockage (notamment pour la pratique sportive comme l'aviron)
Réunion publique du 24 mai 2024	Plus c'est attractif, plus ça participe au développement du vélo
Réunion publique du 24 mai 2024	Végétation
Réunion publique du 24 mai 2024	Il faut une logique/continuité de végétalisation avec le grand canal
Réunion publique du 24 mai 2024	Mettre une partie festive du côté du Stade et garder du vert côté Ponts Jumeaux
Réunion publique du 24 mai 2024	Ne pas détruire les arbres
Réunion publique du 24 mai 2024	Mettre des arbres des deux côtés
Réunion publique du 24 mai 2024	Conserver les platanes, figuiers et acacia
Réunion publique du 24 mai 2024	Côté 7 Deniers trop bruyant (rocade) donc végétalisation
Réunion publique du 24 mai 2024	Pas de mûriers
Permanence Sept Deniers Job 11 juin 2024	Il y a déjà un pont par-là, j'y vais quand je me balade. Est-ce que le projet est proche du pont existant ?
Permanence Sept Deniers Job 11 juin 2024	C'est pour relier les Minimes et les Ponts Jumeaux ? C'est le trajet du bus, quand il va vers les Minimes
Permanence Sept Deniers Job 11 juin 2024	Je m'interrogeais sur le bénéfice de cette passerelle là pour à pied aller à Purpan plus facilement. Pour les voitures, y a l'autre pont qui n'est pas loin
Permanence Sept Deniers Job 11 juin 2024	Sur la politique vélo de la Métropole : « Est-ce que Toulouse est dans la moyenne nationale des grandes villes par rapport à la circulation des vélos ou est-ce que c'est plus que dans les grandes villes ? »
Permanence Sept Deniers Job 11 juin 2024	Au sujet de la hauteur et de l'insertion de la passerelle : « la passerelle doit être parallèle au pont existant »

Permanence Sept Deniers Job 11 juin 2024	Concernant la solution minimaliste : « c'est amusant que ce soit un projet d'aujourd'hui car celui-ci ressemblerait plus aux anciens projets »
Rencontre mobile Ponts Jumeaux 28 Juin 2024	Le partage cycliste/piétons doit se faire également à condition que les vélos respectent les règles.
Rencontre mobile Ponts Jumeaux 28 Juin 2024	La végétalisation doit permettre de l'ombre.
Rencontre mobile Ponts Jumeaux 28 Juin 2024	Passerelle inutile, sauf pour les jours de match, je n'utiliserai pas la passerelle pour aller aux Sept Deniers.
Rencontre mobile Ponts Jumeaux 28 Juin 2024	Aménager les bords de canal pour pouvoir se poser au calme le long du canal
Rencontre mobile Ponts Jumeaux 28 Juin 2024	Aménager des structures de sport comme à la coulée verte des Amidonniers
Rencontre mobile Ponts Jumeaux 28 Juin 2024	Il faut que la passerelle soit bien éclairée
Rencontre mobile Ponts Jumeaux 28 Juin 2024	Attention à faire un pont assez haut (cf pont construit qui est trop bas)
Rencontre mobile Ponts Jumeaux 28 Juin 2024	Bien végétaliser
Rencontre mobile Ponts Jumeaux 28 Juin 2024	Beaucoup d'argent public dépensé : est-ce la passerelle le plus utile ? ou bien y a-t-il d'autres endroits plus utiles ? Il faut faire une vraie analyse des besoins.
Rencontre mobile Ponts Jumeaux 28 Juin 2024	Passerelle permanente pas utile pour relier les deux quartiers, et surtout pas pour accéder à des commerces car la route de Blagnac est trop loin du stade.
Rencontre mobile Ponts Jumeaux 28 Juin 2024	Projet inutile que je n'utiliserai pas.
Rencontre mobile Ponts Jumeaux 28 Juin 2024	Accès Sept Deniers direct depuis la passerelle souterraine du Port de l'Embouchure
Rencontre mobile Ponts Jumeaux 28 Juin 2024	La principale fonction de la passerelle est de faire le lien entre les deux quartiers

Rencontre mobile Ponts Jumeaux 28 Juin 2024	Le financement est-il partagé ou bien c'est le Stade qui le finance entièrement ?
Rencontre mobile Ponts Jumeaux 28 Juin 2024	Comité de quartier : penser les quartiers de manière systémique, c'est à dire avec une vue d'ensemble pour un projet global et cohérent
Rencontre mobile Ponts Jumeaux 28 Juin 2024	Consultation participative ponctuelle n'a pas de sens en soi si ce n'est pas pensé dans la globalité
Rencontre mobile Ponts Jumeaux 28 Juin 2024	Bas des escaliers du Pont du Béarnais : super dangereux : accidents de voiture, dangereux pour piétons et poussettes.
Rencontre mobile Ponts Jumeaux 28 Juin 2024	Il faut sécuriser les voies piétonnes et faire en sorte que les vélos respectent leurs voies dédiées.
Rencontre mobile Ponts Jumeaux 28 Juin 2024	Aménager des maisons accessibles pour les sans-abris avec le confort minimum, adaptées chaud/froid.
Rencontre mobile Ponts Jumeaux 28 Juin 2024	Perte du code de la route quand on est cyclistes : contre-sens, etc. Il faut donc de vraies pistes cyclables, séparées, aménagées, continues, sécurisées, avec des voies spécifiques sur la route.
Rencontre mobile Ponts Jumeaux 28 Juin 2024	En tant que cycliste : l'éclairage et la sécurisation sont très importants
Rencontre mobile Ponts Jumeaux 28 Juin 2024	Rampes accès facile pour vélo : pas trop raide, pas de poteau en plein milieu, pas d'escaliers.
Rencontre mobile Ponts Jumeaux 28 Juin 2024	Accessibilité aux carioles pour vélos
Rencontre mobile Ponts Jumeaux 28 Juin 2024	Passerelle doit être suffisamment haute pour que tous les bateaux puissent passer. L'eau est ici très haute contrairement au canal de Brienne donc penser à la hauteur des eaux.
Rencontre mobile Ponts Jumeaux 28 Juin 2024	Il faut un parking pour absorber le flux les soirs de match qui sont compliqués pour les riverains.
Rencontre mobile Ponts Jumeaux 28 Juin 2024	Maintenir la navigabilité.
Rencontre mobile Ponts Jumeaux 28 Juin 2024	Il faut des aménagements pour se poser : bancs, chaises etc.

Rencontre mobile Ponts Jumeaux 28 Juin 2024	Il faut des bancs et des chaises, un endroit pour lire, et pourquoi pas une boîte à livres !
Rencontre mobile Ponts Jumeaux 28 Juin 2024	Envie de vert du fait de la chaleur
Rencontre mobile Ponts Jumeaux 28 Juin 2024	Il faut des animations pour les enfants
Rencontre mobile Ponts Jumeaux 28 Juin 2024	Il faut un marché de saison, et un marché hebdomadaire pour les artisans
Rencontre mobile Ponts Jumeaux 28 Juin 2024	Installer une guinguette style jardin Raymond VI
Rencontre mobile Ponts Jumeaux 28 Juin 2024	Oui pour piste cyclable dans la mesure où ils respectent : trottinettes et cycles trop rapides et ne respectent pas les piétons
Rencontre mobile Ponts Jumeaux 28 Juin 2024	Sécuriser pour ne pas que ça devienne un coupe gorge ou qu'il y ait des seringues partout
Rencontre mobile Ponts Jumeaux 28 Juin 2024	Jeux pour enfants
Rencontre mobile Ponts Jumeaux 28 Juin 2024	Végétaliser avec des espèces résistantes
Rencontre mobile Ponts Jumeaux 28 Juin 2024	Petite fontaine pour les enfants
Rencontre mobile Ponts Jumeaux 28 Juin 2024	Toilettes
Rencontre mobile Ponts Jumeaux 28 Juin 2024	Aire de pique-nique
Rencontre mobile Ponts Jumeaux 28 Juin 2024	Familial, convivial
Rencontre mobile Ponts Jumeaux 28 Juin 2024	Bien pour faciliter le running et les déplacements des piétons

Rencontre mobile 28 Juin 2024	Ponts Jumeaux	Mettre des appareils pour remise en forme, comme des barres de traction (dommage qu'il n'y en ait pas au skate parc des Ponts Jumeaux)
Rencontre mobile 28 Juin 2024	Ponts Jumeaux	Cela peut être sympa d'aménager les terrains libres d'à côté : mettre des cafés
Rencontre mobile 28 Juin 2024	Ponts Jumeaux	Où vont les cyclistes une fois le canal franchi en venant des Sept Deniers ? il faut des aménagements.
Rencontre mobile 28 Juin 2024	Ponts Jumeaux	Accès jusqu'à Airbus St Eloi possible avec aménagements.
Rencontre mobile 28 Juin 2024	Ponts Jumeaux	Pas trop concerné car ni piéton ni cycle
Rencontre mobile 28 Juin 2024	Ponts Jumeaux	Mettre des équipements de musculation
Rencontre mobile 28 Juin 2024	Ponts Jumeaux	Planter des arbres
Rencontre mobile 28 Juin 2024	Ponts Jumeaux	Zone qui sent mauvais à cause de la station d'épuration
Rencontre mobile 28 Juin 2024	Ponts Jumeaux	C'est bien de rajouter un passager réservé aux piétons et aux cycles
Rencontre mobile 28 Juin 2024	Ponts Jumeaux	Souvent les cycles ne font pas attention aux piétons : danger
Rencontre mobile 28 Juin 2024	Ponts Jumeaux	Ne se sent pas en sécurité avec les cycles
Rencontre mobile 28 Juin 2024	Ponts Jumeaux	Bien , c'est une bonne idée et c'est pratique
Rencontre mobile 28 Juin 2024	Ponts Jumeaux	Il faut des bancs et des zones ombragées
Rencontre mobile 28 Juin 2024	Ponts Jumeaux	Aménagement : ne pas faire comme sur le Canal Ponts Jumeaux - Blagnac car les piétons sont toujours à droite, en face des cyclistes : danger

Rencontre mobile Ponts Jumeaux 28 Juin 2024	Guinguette et appareils de sport
Rencontre mobile Ponts Jumeaux 28 Juin 2024	Souhaite une passerelle entre Ponts Jumeaux et Compans
Rencontre mobile Ponts Jumeaux 28 Juin 2024	Mettre des bancs pour se reposer, des sacs à crottes pour les chiens, et planter des arbres
Rencontre mobile Ponts Jumeaux 28 Juin 2024	Mettre des appareils pour le sport
Rencontre mobile Ponts Jumeaux 28 Juin 2024	Groupes de musiques
Rencontre mobile Ponts Jumeaux 28 Juin 2024	Groupes de musiques
Rencontre mobile Ponts Jumeaux 28 Juin 2024	Bien séparer piétons et cycles
Rencontre mobile Ponts Jumeaux 28 Juin 2024	Servirait pour déplacements travail et comme accès au stade
Rencontre mobile Sept Deniers 28 Juin 2024	Squats actuellement
Rencontre mobile Sept Deniers 28 Juin 2024	Végétalisation
Rencontre mobile Sept Deniers 28 Juin 2024	Guinguette
Rencontre mobile Sept Deniers 28 Juin 2024	Il ne faut pas craindre les vélos
Rencontre mobile Sept Deniers 28 Juin 2024	Passerelle doit être confortable pour les piétons
Rencontre mobile Sept Deniers 28 Juin 2024	Aménager des bancs

Rencontre mobile Sept Deniers 28 Juin 2024	Bacs à fleurs pour qu'elle soit accueillante
Rencontre mobile Sept Deniers 28 Juin 2024	Il serait bien de pouvoir boire un verre à côté
Rencontre mobile Sept Deniers 28 Juin 2024	Aménager des bancs et des chaises pour pouvoir se reposer
Rencontre mobile Sept Deniers 28 Juin 2024	La sécurité est importante
Rencontre mobile Sept Deniers 28 Juin 2024	Caméra possible
Rencontre mobile Sept Deniers 28 Juin 2024	Aménager avec un terrain de volley et une guinguette
Rencontre mobile Sept Deniers 28 Juin 2024	Exploiter/aménager mieux le canal autour
Rencontre mobile Sept Deniers 28 Juin 2024	Bien séparer cycles et piétons
Rencontre mobile Sept Deniers 28 Juin 2024	Sécuriser aussi le passage sous la rocade vers le stade
Rencontre mobile Sept Deniers 28 Juin 2024	Bien communiquer avec les habitants du quartier quand ce sera mis en place et que les travaux auront lieu
Rencontre mobile Sept Deniers 28 Juin 2024	Plus d'aménagements adaptés aux ados du style un "city", ça manque dans le quartier
Rencontre mobile Sept Deniers 28 Juin 2024	Activités pour les jeunes autour de la passerelle
Rencontre mobile Sept Deniers 28 Juin 2024	Mettre des barres de traction
Rencontre mobile Sept Deniers 28 Juin 2024	Aimerait une passerelle pour lier Job à Casselardit

Rencontre mobile Sept Deniers 28 Juin 2024	Bonne séparation entre vélos et piétons
Rencontre mobile Sept Deniers 28 Juin 2024	Il faut que ça soit sécurisant pour les enfants
Rencontre mobile Sept Deniers 28 Juin 2024	Bien isoler les vélos et les piétons
Rencontre mobile Sept Deniers 28 Juin 2024	Il faut que la passerelle soit pratique pour les vélos, pas comme celle de Compans Caffareli au niveau du parc, il ne faut pas d'escaliers
Rencontre mobile Sept Deniers 28 Juin 2024	Emplacement plus en amont aurait été plus pratique
Contribution internet	Super projet! Le besoin de partage piétons-cycles sera sûrement concentré sur la passerelle puisque la plupart des piétons prendront les escaliers, le chemin étant plus court. Il ne me paraît pas nécessaire d'avoir des rampes larges, surtout si cela permet limiter leurs longueurs et leurs angles de girations dans les virages. Quand au style de la passerelle le bow string est plus visible mais il ressemble a un demi ballon de rugby.
Contribution internet	La réalisation de cette passerelle est une très bonne initiative pour faciliter la circulation sur ce secteur. Mais il faudrait aussi améliorer la continuité des voies piétons vélos notamment aux abords du stade Ernest Wallon. Le passage par le terrain qui longe le hangar du stade vers le canal n'est pas très clair. Il est utilisé comme parking, comme espace pour les moto-école et il est réquisitionné et configuré diversement par le stade toulousain les jours d'évènements et pas de pas de couloir ni de cheminement défini pour les piétons et cycles... on s'y perd un peu.
Contribution internet	Excellente idée, d'extreme utilité pour les déplacements en mode doux ainsi que PMR pour relier à cette endroit stratégique les deux quartiers de Sept Deniers et Minimes et pérenniser la passerelle réservée uniquement au jours de match. La solution intermédiaire me semble correcte. Important a mes yeux la valorisation des espaces autour, la continuité du parcours vélo au delà de la passerelle elle meme, attention aux revêtements et conditions climatiques (pluie ou soleil, été comme hiver).

<p>Contribution internet</p>	<p>En venant du secteur de Barriere de Paris, il existe déjà un moyen pour traverser la bretelle d'accès à la rocade ainsi que pour traverser le canal (par la voie piétonne qui longe l'avenue d'Elche). Cette voie n'est pas tout le temps bien entretenue avec les branches de végétation qui viennent sur le chemin et le sol qui peut être couvert de feuille. De plus, il n'y a pas d'éclairage public et c'est donc très sombre en hiver et dangereux pour les vélos. Une fois le long du canal, la voie d'accès est bien entretenue mais quand on tourne pour aller vers le stade, le chemin est à nouveau : étroit, réduit par la végétation, avec des virages serrés et peu éclairé. Sur le parking du stade, aucun marquage au sol n'existe et il n'y a pas d'accès clairement indiqué pour monter le chemin surtout les jours où le parking est plein ou utilisé par des moto-écoles. Il y a donc une nécessité claire à améliorer l'infrastructure existante. Faire une nouvelle passerelle ou améliorer l'existant ? Les 2 peuvent s'entendre et les 2 devraient être fait car, de par son tracé, la nouvelle passerelle obligera à redescendre beaucoup sur le boulevard de Suisse pour ensuite circuler dans des rues non prévues pour cela pour l'instant et enfin arriver à la passerelle. La sécurité des piétons et des cyclistes doivent être assurés sur ces 2 chemins d'accès au Stade à partir du secteur Minimes tant en terme de largeur de voie, de lumière et de piste dédiées.</p>
------------------------------	---

<p>Contribution internet</p>	<p>Cette idée de passerelle est excellente.</p> <p>Elle permettra de lier le quartier des Sept Deniers avec le quartier des Ponts-Jumeaux, autrement que par l'avenue d'Elche peu favorable aux modes de déplacement actifs et assurera enfin un lien fort entre Blagnac et les Minimes</p> <p>Elle permettra aussi d'éviter un flux de voitures vers les Sept Deniers les jours de matches de rugby. Il faudra prévoir d'améliorer la liaison cycliste entre cette passerelle et la digue de la Garonne (via la rampe partant du Rond-Point Mounicq), en passant par la station de Metro des 7 Deniers.</p> <p>Il faudra veiller aux conflits d'usage entre piétons et cyclistes, le mieux étant d'avoir des voies séparées. Attention aussi au pourcentage de pente et au revêtement (il ne faudrait pas que ça glisse par temps de pluie).</p> <p>Penser aussi à l'éclairage sur la passerelle, mais aussi sur les rampes d'accès et dans le tunnel de passage sous la rocade.</p> <p>Enfin, pourquoi ne pas profiter de ce projet pour valoriser l'espace de nature entre la rocade et le Canal?</p>
------------------------------	--

<p>Contribution internet</p>	<p>Ce projet de passerelle est une demande portée par le Comité de Quartier des 7 Deniers (CQ7D) depuis de longues années afin de désenclaver le quartier pour les mobilités douces piétons/cyclistes. La solution "intermédiaire", avec un aménagement composé d'une passerelle de 4.50m (2m pour les piétons et 2,5m pour les cyclistes) et des rampes de largeur partagées piétons et cycles nous parait le bon compromis.</p> <p>Des escaliers pour les piétons devront compléter cette solution intermédiaire, afin d'éviter les conflits d'usages entre piétons et cyclistes.</p> <p>Nos réserves et propositions sont:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le parcours et les espaces publics attenants entre les deux quartiers doivent être traités au même titre que la passerelle pour assurer un confort depuis le stade et depuis le métro boulevard de suisse. De manière générale, il faudra prévoir un cheminement éclairé sur tout le trajet, allant de la station de Métro des 7 Deniers jusqu'à la station Bv de Suisse - Le passage depuis la passerelle vers la station Bv de Suisse doit être plus direct et visible depuis le boulevard de Suisse. Il doit être intégré dans un plan d'aménagement d'ensemble autour de la station bv de Suisse et du pôle de quartier qu'elle va créer. - Le passage sous la rocade (entre le Stade Toulousain et la passerelle) devra faire l'objet d'une sécurisation et d'un aménagement important (éclairage, matériaux...) pour une traversée facile pour tous. - Les espaces sous passerelle devront être intégrés à l'aménagement pour éviter des zones « délaissées » - L'espace ouvert entre l'autoroute et le canal (côté 7 Deniers) constitue une zone de nature qui pourrait être préservée et renforcée, tout en accueillant des usages variés. La sécurité d'un tel endroit passe également par une fréquentation diverse qui évite les zones de non-droit. - Nous rappelons la proposition de Pumptrack (des idées pour mon quartier) qui pourrait être aménagée dans un espace intéressant pour le quartier et à destination de publics divers. Cette proposition a un intérêt également dans une configuration qui laisse la place à l'espace de nature - D'autres usages pourraient également être installés car il existe peu d'espaces de nature en bord du canal latéral. Une halte possible, des espaces pique-nique, etc. <p>La passerelle donnera accès aux deux stations de métro : Pour le comité de quartier, l'objectif est également que ces doubles accès vers le stade permettent une nouvelle réglementation lors des matchs lorsque les deux bouches de métro seront construites, avec une fermeture des véhicules hors riverains à l'accès au quartier et l'utilisation de parkings relais pour les personnes prenant ensuite le métro.</p>
------------------------------	---

Contribution internet	Il n' y a effectivement aucune passerelle entre les Sept Deniers et les Minimes à l'heure actuelle, seuls des passages au niveau de l'embouchure juste à côté du périph, ce qui rallonge souvent les trajets et ne facilite pas les modes doux avec des enfants car assez dangereux. Cette passerelle favoriserait donc encore plus l'usage des modes doux, ce qui serait vraiment bénéfique pour Toulouse et ses habitants
Contribution internet	Création de la passerelle avec une station de recharge électrique pour téléphone en panneaux solaires et éclairage de nuit aux alentours pour plus de sérénités. Station de gonflage avec indice de protection pour non vandalisme. Kiosque afin d'animer le passage vers le stade toulousain.
Contribution internet	Passage sous le canal latéral à la Garonne débouchant sur le parking du stade Ernest wallon : serait il possible d'éclairer le passage sous terrain ainsi que le parking du stade afin que cela soit moins dangereux et plus sécurisé notamment en hiver pour les trajets domicile-travail

<p>Contribution internet</p>	<p>1/ Réserver la passerelle exclusivement aux piétons, poussettes, PMR en fauteuils roulants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - C'est pour eux que la circulation dans le secteur et la traversée du canal sont les plus compliquées à l'heure actuelle (temps le plus long, très peu d'aménagements sécurisés). - Les cycles et les trottinettes, notamment à assistance électrique, ont d'ores et déjà des aménagements qui leur permettent de contourner le canal en sécurité, en particulier par le canal de l'embouchure où de nouveaux aménagements sont également prévus. De plus, le détour est limité en termes de temps pour les cycles (5 minutes selon les applis de circulation Google Maps et Waze). - Selon le dossier de concertation, aucune donnée n'est disponible concernant le trafic des cycles qui pourrait circuler sur cette passerelle, le besoin pour ce type d'utilisateurs n'est pas caractérisé. Le dossier de concertation indique également que la passerelle doit créer un cheminement apaisé vers les deux futures stations de métro. Les usagers du métro sont des piétons, l'utilisateur privilégié de cette passerelle sera le piéton et pas le cycliste. <p>Il n'apparaît donc pas logique de mettre les cycles au cœur de ce projet et encore moins de leur réserver l'essentiel de l'espace de la passerelle comme cela est décrit dans le dossier. Il y a déjà des aménagements permettant aux cycles de circuler et traverser rapidement et sans danger le canal.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cet ouvrage doit être l'occasion de rattraper le retard en matière d'aménagements pour les piétons et surtout les PMR dans le secteur. <p>2 / Préserver la sécurité des piétons et PMR, en particulier en cas d'ouverture aux cycles</p> <p>On l'a vu ailleurs à Toulouse (rue Alsace Lorraine), il y a une incompatibilité totale entre les flux piétons et les flux des cycles. Bien que le piéton soit, en théorie, l'utilisateur prioritaire en toutes circonstances, cela n'est pas le cas dans les faits et il est un utilisateur fragile (écart de vitesse important en particulier avec les vélos et trottinettes à assistance électrique qui peuvent légalement rouler jusqu'à 25 km/h). Le cumul piétons et cycles ne peut pas fonctionner sans danger sur une passerelle sans séparation physique entre les différents flux.</p>
------------------------------	---

	<p>Le danger est d'autant plus grand pour les PMR, jeunes enfants, poussettes surtout si aucune séparation physique n'est mise en place entre les cycles et les piétons. Pour garantir la sécurité des piétons :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Interdire les cycles et trottinettes à assistance électrique - Prévoir des aménagements qui imposent aux cycles ou trottinettes de mettre pied à terre ou de ralentir leur vitesse, sur la passerelle et les rampes d'accès (séparation physique piétons / cycles, attribuer le plus d'espace sur la passerelle aux piétons et non aux cycles ce qui favoriserait la baisse de la vitesse des cycles – 2,5 mètres pour les piétons et 2 mètres pour les cycles, signalisation, limitation stricte de la vitesse) - Ajouter des aménagements qui empêchent l'accès aux véhicules motorisés sur les rampes et la passerelle (scooters, vélos et trottinettes à assistance électriques) <p>3/ Préserver la navigabilité du canal latéral : le canal latéral ne doit pas devenir une étendue d'eau décorative ; valoriser le canal, c'est valoriser sa fonction première.</p> <p>4/ Esthétique et matériaux</p> <ul style="list-style-type: none"> - Matériaux qualitatifs et durables qui limitent la chaleur, garantissent la sécurité (pas trop glissants ou réfléchissants) - Esthétiquement, soit une passerelle qui fait le lien avec l'esthétique des ouvrages du port de l'embouchure soit un ouvrage moderne rappelant le stade voisin, peu importe, il faut améliorer l'esthétique de ce secteur dégradé. - Esthétiquement, la « solution 1 : minimaliste » a l'avantage de conserver la perspective du canal latéral et de poursuivre les courbes des rampes à mettre en place pour l'accès ; cela pourrait rappeler les courbes du logo du stade toulousain. - Aménagement des rampes et abords : végétalisation, bancs + aménagements pour empêcher l'accès des scooters sur la passerelle et la stagnation des personnes en vue de trafics
--	---

Contribution internet	A l'occasion des travaux de la passerelle il faudrait en profiter pour mettre en place un éclairage de la rampe velo qui remonte vers l'avenue d'Elche (coté rocade) et pour pérenniser l'éclairage du canal qui a été mis en place pour le chantier Tisseo
Contribution internet	A l'occasion des travaux de la passerelle il faudrait en profiter pour améliorer cette liaison vélo: - éclairage du tunnel sous la rocade - aménagement d'une piste vélo matérialisée au sol et sécurisé pour la traversée du parking du stade toulousain . Sur ce parking il y a des cours de conduite moto. Pour traverser il faut passer au milieu des motos, tout le monde se mélange, ce n'est pas Secure
Contribution internet	<p>Cette passerelle serait idéale pour aller au travail aux Sept-Deniers, à Blagnac ou à St-Martin (ou au Stade Ernest-Wallon les jours de matches !) depuis Barrière de Paris, le détour actuel par l'Avenue d'Elche n'étant pas pratique ni agréable à vélo ou à pied... Il faudrait y installer des dispositifs anti-dérapants, pratiques en cas de pluie ou de gel. Et qu'elle soit suffisamment large pour que 2 vélos (ou 1 vélo et une poussette, etc.) puissent se croiser sans aucune difficulté et en sécurité. S'il faut choisir, privilégier des matériaux durables plutôt que l'esthétique à tout prix, pour qu'elle ne se dégrade pas au bout de quelques années.</p> <p>Et il faudra rouvrir le passage à travers le chantier des puits d'aération du métro (entre la passerelle amovible actuelle et le tunnel sous la rocade) dès que le chantier sera terminé, le détour actuel le long des barrières du chantier étant dangereux quand 2 vélos se croisent.</p>

<p>Contribution internet</p>	<p>Bonjour, ce projet de passerelle est une très bonne initiative. Il me semble important de choisir la solution modes séparées piétons/vélos à la fois sur la passerelle et sur les rampes d'accès pour des raisons de sécurité. Par ailleurs il faudra prévoir de l'éclairage sur la passerelle et les rampes d'accès (ça n'apparaît pas sur les images des projets du dossier). Enfin, il faudra prévoir aussi une piste cyclable bien marquée et éclairée le long du parking du stade Ernest Vallon sur la partie ouest du projet après le passage souterrain sous la rocade. Merci Cordialement</p>
<p>Contribution internet</p>	<p>Cette passerelle, malgré son coût élevé, sera une des solutions de désenclavement du quartier Sept Deniers et une belle promenade piétons/vélos, notamment pour que les habitants du quartier Ponts-Jumeaux puissent mieux profiter de l'espace vert dit des Ponts Jumeaux, situé côté Sept Deniers. MAIS les contraintes importantes (le seul passage sous la rocade est excentré) amènent à un trajet "le moins mauvais possible" sans être vraiment idéal: accès non direct depuis la station métro Ponts Jumeaux, et débouché assez éloigné du coeur de quartier commerçant des Sept-Deniers. Par ailleurs, les matches du Stade Toulousain à domicile ne sont qu'une vingtaine par an... et donc l'argument sportif vaut plutôt pour les sportifs amateurs quotidiens qui pourront mieux accéder aux installations du Stade Toulousain et du TOAC (y compris aux buvettes/restaurants!). En attendant, je préconise de penser dès maintenant à sécuriser et signaler davantage le passage existant sous la rocade (côté Skate Park). Son étroitesse (rencontres piétons/vélos), son trajet sinueux, son environnement et sa fréquentation (personnes alcoolisées, mendicité) sont toujours dissuasifs.</p>

<p>Contribution internet</p>	<p>A mes yeux, cette passerelle participe bien au désenclavement du quartier des 7 Deniers pour les mobilités douces.</p> <p>J'aimerais attirer l'attention sur certains points:</p> <ul style="list-style-type: none"> - cette passerelle doit permettre une continuité des itinéraires mobilité douce. En particulier, quand on sort du tunnel de la rocade par la droite, les abords du parking du Stade toulousain ne sont pour le moment pas aménagés (conflit d'usage avec des auto-écoles par exemple). La voie à gauche n'est pas particulièrement aménagée. Les jonctions avec les voies cyclables (par exemple) boulevard de Suisse ne sont pas à négliger. - tous ces itinéraires doivent être signalisés (marquage au sol, panneaux de direction...) - l'éclairage doit être prévu en conséquence pour renforcer la sécurité des aménagements (il l'est déjà sur une partie du canal latéral, mais l'intégralité des rives n'est pas forcément équipé). - dans cette volonté de désenclavement, il faudrait renforcer les autres passages mobilité douce vers et depuis le quartier. Par exemple, lors des dernières fortes pluies, le tunnel sous la rocade au niveau du skate park était impraticable avec 40 cm de niveau d'eau. Le pont/tunnel sous la rocade dans la continuité de la passerelle n'était pas non plus très praticable lors de ce même épisode (risques de dérapage, immersion partielle...) - les flux piétons / cyclistes doivent être séparés au plus - enfin, pour un transit apaisé, le bruit et ses sources doivent être identifiées. La rocade en est une importante. Ainsi, actuellement, la rive gauche du canal latéral reste un espace très bruyant qui n'est pas des plus propices à la pratique de ces mobilités. <p>Merci de m'avoir lu.</p>
------------------------------	--