

# BILAN DE LA CONCERTATION

POUR LA REQUALIFICATION de la M 820 (ex RD 820) - Sept. 2019



## AMÉNAGEMENT M 820

*Axe Nord, axe fort*

SAINT-JORY

LESPINASSE

FENOUILLET

SAINT-ALBAN

AUCAMVILLE

TOULOUSE

toulouse  
métropole

en grand !

## SOMMAIRE

<b>I – L’INTRODUCTION</b> .....	<b>4</b>
A. Le projet soumis à la concertation .....	4
B. Les objectifs de la concertation .....	5
C. La méthodologie du bilan .....	5
<b>II – LA MISE EN ŒUVRE DE LA CONCERTATION</b> .....	<b>6</b>
A. Le dispositif d’information .....	6
1. Le dossier de concertation .....	6
2. Les panneaux d’exposition .....	7
3. Le dépliant .....	8
4. L’affichage .....	9
5. Les relations presse .....	10
6. Les invitations aux réunions de concertation .....	10
7. La page web dédiée .....	10
8. Les relais d’information .....	10
B. Les moyens d’expression .....	14
1. Les réunions de concertation .....	14
2. Les courriels .....	14
3. Les registres, courriers et coupons-réponse .....	15
<b>III – LE BILAN QUANTITATIF DE LA CONCERTATION</b> .....	<b>16</b>
A. La synthèse des expressions .....	16
1. Le nombre de participants .....	16
2. Le nombre de questions posées et d’avis exprimés .....	18
B. Les thèmes récurrents .....	19
<b>IV – LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION</b> .....	<b>20</b>
A. La synthèse des apports généraux .....	20
1. Les opportunités du projet .....	20
2. Le trafic routier .....	22
3. Le cadre de vie .....	22
4. L’amélioration de la circulation .....	24
5. Les modes actifs .....	25
6. Les transports en commun .....	27
7. Le coût et le calendrier .....	28
8. Les projets connexes .....	29

B. La synthèse des apports sur la séquence 1 .....	31
C. La synthèse des apports sur la séquence 2 .....	35
D. La synthèse des apports sur la séquence 3 .....	38
E. La synthèse des apports sur la séquence 4 .....	42
F. La synthèse des apports sur la séquence 5 .....	47
G. La synthèse des apports sur la séquence 6 .....	48
H. La synthèse des apports sur la séquence 7 .....	49
I. La synthèse des apports sur la séquence 8 .....	50
J. La synthèse des apports sur la séquence 9 .....	51

<b>V – LES CONCLUSIONS DU MAÎTRE D’OUVRAGE .....</b>	<b>52</b>
--	-----------

<b>VI – LES ANNEXES .....</b>	<b>53</b>
-------------------------------	-----------

1. La délibération du Bureau de Toulouse Métropole du 13 juin 2019 .....	54
2. La délibération du Bureau de Toulouse Métropole du 10 octobre 2019 .....	56
3. Le compte rendu de la réunion du 28 juin : MIN et TLU .....	58
4. Le compte rendu de la réunion du 28 juin : Liebherr Aérospace .....	61
5. Le compte rendu de la réunion du 3 juillet : les associations locales .....	64
6. Le compte rendu de la réunion du 3 juillet : l’OTIE .....	71
7. Le compte rendu de la réunion du 4 juillet : les entreprises .....	74
8. Le compte rendu de la réunion du 5 juillet : les élus .....	83
9. Le compte rendu de la réunion du 11 juillet : Chausson Matériaux .....	87
10. Le compte rendu de la réunion du 15 juillet : le comité de quartier Minimes-Barrière de Paris .....	91
11. Le compte rendu de la réunion du 23 juillet : le maire du quartier 3.1.....	95
12. Les courriels .....	97
13. Les courriers .....	117
14. Les registres .....	136
15. L’article d’ <i>Actu Toulouse</i> .....	166

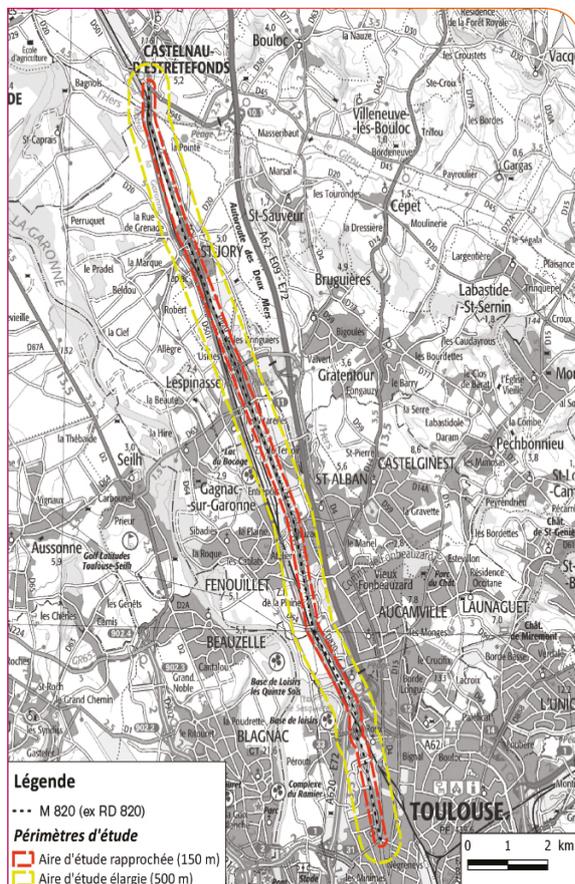
## I – L'INTRODUCTION

La M 820 (ex RD 820) est un axe routier très fréquenté. Cet axe constitue de longue date une artère économique majeure d'entrée et de sortie de l'agglomération toulousaine côté Nord. Zone d'habitat mais aussi d'activités artisanales, commerciales et industrielles sans réel ordonnancement dans l'espace, avec un maillage transversal à parfaire ainsi que des ressources à valoriser comme la Garonne et son canal latéral, ou la voie ferrée parallèle à son tracé insuffisamment valorisée, la M 820 (ex RD 820) entend se redéfinir en **entrée de ville structurante** pour le développement du territoire et tracer une perspective de renouveau au Nord.

Les **études préliminaires** pour la requalification de la M 820 (ex RD 820), en vue de proposer à ses usagers une meilleure circulation, des transports en commun facilités et le renforcement des modes actifs, ont été lancées en novembre 2018.

Par l'organisation d'une **concertation volontaire** au stade de ces études préliminaires, Toulouse Métropole a tenu à présenter au public, sans que la réglementation ne l'y oblige, un projet de requalification qui profite à tous, établi dans le dialogue et la confiance dès sa source. Du 18 juin au 18 juillet 2019, la population a pu **s'informer** et **s'exprimer**. Les propos recueillis ont permis au maître d'ouvrage d'enrichir le projet et de nourrir sa réflexion pour préparer l'étape suivante : celle de l'avant-projet.

### A. Le projet soumis à la concertation



Le projet de requalification de la M 820 (ex RD 820) s'étend sur **17 kilomètres** et **6 communes** entre Saint-Jory et Toulouse.

Depuis janvier 2017, Toulouse Métropole a la charge de cet axe. Dès novembre 2018, la Métropole a lancé des études pour la requalification de la M 820 (ex RD 820), d'où cette concertation. Ainsi, Toulouse Métropole entérine sa volonté de faire de la M 820 (ex RD 820) un **axe fort au Nord de la Métropole**. Le but final étant de répondre aux besoins du territoire tout en affirmant son identité.

**Les aménagements réalisés dans le cadre de la requalification de la M 820 (ex RD 820) ont pour objectifs de :**

- sécuriser les différents modes de déplacement ;
- fluidifier le trafic par l'aménagement d'intersections et d'accès ;
- améliorer le cadre de vie (aspects qualitatif, paysager et esthétique des lieux) ;
- faciliter la desserte des entreprises.

Le projet doit répondre aux usages attendus : les **modes actifs ont été pris en compte** et une réflexion menée pour que les **aménagements s'avèrent complémentaires aux projets connexes envisagés**. Outre la requalification globale de la M 820 (ex RD 820), certains aménagements vont modifier l'axe, son environnement et ses conditions de circulation : les **Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)**, le **Franchissement Garonne**, les **Aménagements Ferroviaires du Nord de Toulouse (AFNT)**, la **troisième ligne de métro (TAE)** et le **Projet Mobilités 2020-2025-2030** de Tisséo Collectivités.

## **B. Les objectifs de la concertation**

Cette concertation, préalable à l'avant-projet, a été organisée par Toulouse Métropole qui en a fixé les modalités au cours de la délibération du 13 juin 2019, conformément aux articles L103-2 et R103-1 du *Code de l'urbanisme*.

La concertation a eu pour objectifs de présenter au public le projet de la requalification de la M 820 (ex RD 820) et de recueillir les avis des acteurs économiques du secteur, des associations locales, des habitants et de toutes personnes concernées.

La concertation a porté sur les **propositions d'aménagement de la M 820** (ex RD 820). Le réaménagement d'un tel axe ne saurait être uniforme, c'est pourquoi il a été divisé en **neuf séquences** différenciées sur l'itinéraire. Le réaménagement se conçoit en fonction des enjeux et des objectifs propres à chaque séquence.

Les expressions de la concertation constitueront un **outil d'analyse et d'aide à la décision** pour le maître d'ouvrage. La concertation a suscité des contributions utiles pour forger un projet au service de l'amélioration des déplacements dans le Nord toulousain, et plus largement pour valoriser les usages de demain.

## **C. La méthodologie du bilan**

Le présent document recense les modalités d'organisation de cette concertation, établit le bilan des échanges et des contributions de chacun à l'élaboration du projet. En effet, à l'issue de la période de concertation, Toulouse Métropole a rassemblé l'ensemble des expressions du public et a procédé à un travail d'analyse à la fois quantitatif et qualitatif des avis et questions exprimés.

## II - LA MISE EN ŒUVRE DE LA CONCERTATION

Les modalités de la concertation ont été définies en délibération du Bureau de Toulouse Métropole et approuvées le 13 juin 2019.

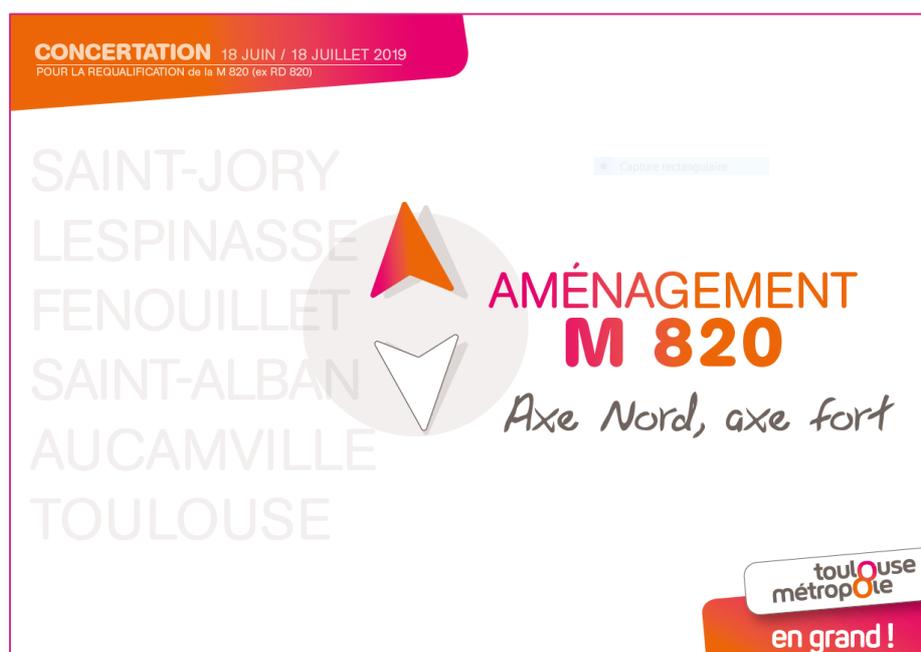
### A. Le dispositif d'information

#### 1. Le dossier de concertation

Le dossier de concertation intitulé **Aménagement M 820 Axe Nord, axe fort** retrace l'historique de cet axe. Il présente les enjeux et objectifs du projet, ses caractéristiques ainsi que le dispositif de concertation mis en œuvre.

Ce document a été conçu à partir des données du **Rapport : état des lieux et analyse des situations de référence** réalisé par Arcadis, avec l'appui d'Urbanica, en mai 2019. Il tient également compte du comptage automatique réalisé entre le 7 et 13 février 2019. Dès le début de la concertation, le dossier a été :

- mis à disposition dans les mairies de Saint-Jory, Aucamville, Fenouillet, Saint-Alban, Lespinasse et Toulouse (quartiers 3.1 Minimes/Barrière de Paris et 3.2 Sept Deniers/Ginestous/Lalande) ainsi qu'au siège de Toulouse Métropole (6 rue René Leduc, Toulouse),
- disponible en téléchargement sur le site RUBRIQUES > Je participe > Concertations (<https://www.toulouse-metropole.fr/-/concertation-pour-la-requalification-de-la-m820-du-18-juin-au-18-juillet-2019>)



Couverture du dossier de concertation *Aménagement M 820*

Format A3 à l'italienne – 72 pages

## 2. Les panneaux d'exposition



Quatre panneaux d'exposition étaient positionnés lors de chaque réunion.

Le premier panneau présentait le projet tandis que les trois autres mettaient en avant les trois grands principes d'aménagement : le "mieux circuler", le développement des offres de transport en commun et les aménagements pour les modes actifs, ainsi que la valorisation paysagère de l'axe.

Les panneaux d'exposition installés pour la réunion du 5 juillet au siège de Toulouse Métropole

**CONCERTATION** 18 JUIN / 19 JUILLET 2019  
POUR LA REQUALIFICATION de la M 820 (ex RD 820)

**AMÉNAGEMENT M 820**  
Axe Nord, axe fort

**UN AMÉNAGEMENT PAR SÉQUENCES QUI TIEN COMPTE DES SPÉCIFICITÉS**

Initialement appelée RN 820 (ex route de Paris) puis RD 820, entre Toulouse et Saint-Jory, la M 820 présente une trajectoire sinueuse selon les paysages et communes traversées.

La M 820 (ex RD 820) fait aujourd'hui l'objet de toutes les attentions pour un réaménagement adapté à ses environnements. Parmi les objectifs du projet :

- fluidifier le trafic ;
- faciliter le passage des bus ;
- développer les modes actifs.

Conçu en fonction des enjeux et des objectifs identifiés dans les différentes zones de l'itinéraire, l'aménagement se déploiera en plusieurs séquences. Ainsi, chacune sera reconnue comme partie essentielle de la requalification de l'Axe Nord, axe fort de la Métropole.

**LES 9 SÉQUENCES QUI RYTHMENT L'AMÉNAGEMENT**



SAINT-JORY  
LESPINASSE  
FENOUILLET  
SAINT-ALBAN  
AUCAMVILLE  
TOULOUSE

**toulouse métropole**  
en grand !

**CONCERTATION** 18 JUIN / 19 JUILLET 2019  
POUR LA REQUALIFICATION de la M 820 (ex RD 820)

**AMÉNAGEMENT M 820**  
Axe Nord, axe fort

**MIEUX CIRCULER SUR L'AXE RÉAMÉNAGÉ**

Sur cet axe très fréquenté, il s'agit de fluidifier le trafic et de sécuriser les déplacements tous modes confondus.

Tout au long du parcours, des giratoires seront mis en place au niveau des carrefours stratégiques et des voies adjacentes créées ou réaménagées des deux côtés de la route.

Les tournés-gauche seront interdits depuis et vers la M 820 (ex RD 820) grâce à des dispositifs physiques faisant obstacle à ces mouvements. Des contre-allées joueront un rôle isolant des accès directs latéraux.

À moyen terme, la vitesse sera réduite par zones avec une première baisse de 70 à 60 km/h entre Lacourtsourout et Lespinasse. A long terme, les limitations de vitesse s'adapteront à l'urbanisation croissante : entre Lespinasse et Saint-Jory, puis en limite Nord de Saint-Jory.

**Exemple d'aménagement type : LE PÔLE D'ÉCHANGE MULTIMODAL DE LACOURTSOURT**



SAINT-JORY  
LESPINASSE  
FENOUILLET  
SAINT-ALBAN  
AUCAMVILLE  
TOULOUSE

**toulouse métropole**  
en grand !

**CONCERTATION** 18 JUIN / 19 JUILLET 2019  
POUR LA REQUALIFICATION de la M 820 (ex RD 820)

**AMÉNAGEMENT M 820**  
Axe Nord, axe fort

**ADOPTER LES TRANSPORTS EN COMMUN, ENCOURAGER LES MODES ACTIFS**

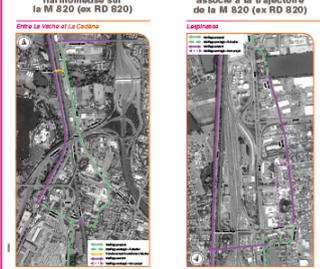
L'incitation à adopter les transports en commun s'appuie sur le développement de plusieurs structures : les Aménagements Ferroviaires du Nord de Toulouse (AFNT), la ligne de bus Lincéo, T3 et le Boulevard Urbain Nord (BUN). La circulation des bus sera elle aussi plus fluide grâce à des couloirs d'approche dédiés sur les giratoires.

Le projet prévoit de jouer la complémentarité entre transports en commun et modes actifs (marche et vélo) en créant notamment des aménagements dédiés. Plateaux et cyclistes doivent se sentir en sécurité sur la M 820 (ex RD 820) réaménagée. Pour eux, des trottoirs seront créés et élargis, les traversées de carrefours améliorées, des voies vertes aménagées.

**DEUX PRINCIPES DE MAILLAGE DÉDIÉS AUX MODES ACTIFS**

Exemple d'une inclusion harmonieuse sur la M 820 (ex RD 820)

Exemple d'itinéraire associé à la trajectoire de la M 820 (ex RD 820)



SAINT-JORY  
LESPINASSE  
FENOUILLET  
SAINT-ALBAN  
AUCAMVILLE  
TOULOUSE

**toulouse métropole**  
en grand !

**CONCERTATION** 18 JUIN / 19 JUILLET 2019  
POUR LA REQUALIFICATION de la M 820 (ex RD 820)

**AMÉNAGEMENT M 820**  
Axe Nord, axe fort

**EMBELLIR ET VALORISER EN DOUCEUR**

Outre la sécurisation et l'incitation des différents modes de déplacements, le projet affirme sa vocation d'amélioration du cadre de vie sans contradiction avec le renforcement des conditions de développement économique.

Ainsi, cohabiteront la valorisation paysagère et l'encouragement à l'installation des entreprises.

Le nouveau visage de la M 820 (ex RD 820) consiste à l'embellissement de ses 17 kilomètres avec contribution de vision des deux côtés, création de contre-allées et de larges trottoirs, conservation des transversalités paysagères, des alignements d'arbres existants, amélioration du maillage vers les voies vertes alentour...

Le but final étant de permettre au territoire de s'épanouir à la mesure de son identité et de son potentiel.



SAINT-JORY  
LESPINASSE  
FENOUILLET  
SAINT-ALBAN  
AUCAMVILLE  
TOULOUSE

**toulouse métropole**  
en grand !

Panneaux d'exposition de la concertation Aménagement M 820

Format 85x200 cm

### 3. Le dépliant

En complément du dossier de concertation, un **dépliant**, accompagné d'un **coupon-réponse détachable** invitait le public à s'informer et à participer à la concertation. Il a été mis à disposition dans toutes les mairies concernées par le projet, puis distribué lors des réunions afin d'être ensuite remis aux salariés des entreprises impactées par le projet (1 000 exemplaires).

#### Face 1

**LES 9 SÉQUENCES QUI RYTHMENT L'AMÉNAGEMENT**

- SEQUENCE 9  
NORD DE SAINT-JORY
- SEQUENCE 8  
SAINT-JORY
- SEQUENCE 7  
LESPINASSE  
ENTRÉE DE SAINT-JORY
- SEQUENCE 6  
LESPINASSE
- SEQUENCE 5  
SAINT-ALBAN  
LESPINASSE
- SEQUENCE 4  
FENOUILLET  
SAINT-ALBAN
- SEQUENCE 3  
POLE D'ECHANGE  
DE LACOURTENSOURT
- SEQUENCE 2  
LA CADÈNE  
ENTRÉE DE TOULOUSE
- SEQUENCE 1  
SECTEUR LA VACHE

**LA CONCERTATION MODE D'EMPLOI**

Du 18 juin au 18 juillet 2019, chacun peut s'informer et s'exprimer. Les avis et opinions recueillis permettront au maître d'ouvrage d'enrichir le projet et de prendre des décisions éclairées.

Le dispositif d'information et d'expression comprend :

- la mise à disposition du dossier de concertation dans les mairies de Saint-Jory, Aucamville, Fenouillet, Saint-Alban, Lespinasse et Toulouse (quartiers 3.1 Minimes/Barrière de Paris et 3.2 Sept-Deniers/Ginestous/Lalande), au siège de Toulouse Métropole ;
- des réunions de présentation et d'échange avec les acteurs du territoire ;
- une page d'information sur le site de Toulouse Métropole sur laquelle vous pouvez télécharger le dossier de concertation, déposer des avis et des questions ;
- une boîte mail dédiée [MS20@toulouse-metropole.fr](mailto:MS20@toulouse-metropole.fr)

**LES PHASES ET DÉLAIS**

Suite à la concertation dont le bilan sera approuvé par Toulouse Métropole, les partis d'aménagement seront approfondis puis le programme de l'opération et son coût définis.

**ET APRÈS ?**

À l'issue de la concertation, le maître d'ouvrage rédigera et publiera un bilan qui témoignera des avis et opinions exprimés. Ce document soutiendra le travail du maître d'ouvrage sur les suites à apporter au projet afin de répondre au mieux aux attentes.

**AMÉNAGEMENT M 820**  
Axe Nord, axe fort

**EN SAVOIR PLUS** [www.toulouse-metropole.fr](http://www.toulouse-metropole.fr)  
RUBRIQUES // Je participe // Concertations

**CONCERTATION** 18 JUIN / 18 JUILLET 2019  
POUR LA REQUALIFICATION de la M 820 (ex RD 820)

**AMÉNAGEMENT M 820**  
Axe Nord, axe fort

**INFORMEZ-VOUS et EXPRIMEZ-VOUS**

SAINT-JORY  
LESPINASSE  
FENOUILLET  
SAINT-ALBAN  
AUCAMVILLE  
TOULOUSE

**toulouse métropole en grand !**

#### Face 2

**REQUALIFIER LA M 820 POUR UNE PLUS GRANDE MOBILITÉ**

Après avoir été connue sous le nom de RN 20, puis comme RD 820, l'actuelle M 820, sous autorité de Toulouse Métropole depuis janvier 2017, fait aujourd'hui l'objet d'un grand projet de requalification.

Au-delà de l'évolution qui a forgé sa physionomie actuelle, ce n'est pas une maille plusieurs identités qui composent depuis toujours la personnalité de cette route empruntée au quotidien par de nombreux usagers.

Avec son histoire, ses facettes urbaines et ses paysages, l'axe de 17 km se déroule sur six communes entre Saint-Jory et Toulouse. Afin de prendre en considération toutes les particularités des territoires traversés, la M 820 (ex RD 820) sera réaménagée en neuf séquences successives.

*Entre Garbina, Carrel lateral, voie ferrée, espaces agricoles et mélange urbain, une nouvelle M 820 (ex RD 820) se dessine, promesse pour cette partie de la Métropole d'un avenir à sa mesure.*

**SÉCURISER, FLUIDIFIER ET EMBELLIR**

Croissance démographique et développement urbain entraînent des difficultés de déplacement croissantes dans le Nord de la Métropole, au regard d'une M 820 (ex RD 820) peu adaptée aux trafics et usages actuels.

Sur cette voie très fréquentée, il est devenu impératif :

- de sécuriser les différents modes de déplacement en facilitant l'approche des bus par des couloirs dédiés, en proposant aux piétons-cyclistes des trottoirs adaptés et des voies vertes supplémentaires ;
- de fluidifier le trafic en créant des contre-allées, des voies de retournement et en supprimant les tourne-à-gauche ;
- d'améliorer la desserte des entreprises et d'encourager les actifs à utiliser les transports en commun.

*La M 820 (ex RD 820) deviendra un axe plus sécurisé mais aussi créateur d'une continuité visuelle esthétique portée par des alignements d'arbres de bout en bout.*

**AMÉNAGEMENT M 820**  
Axe Nord, axe fort

**Exprimez-vous ici et envoyez ce coupon détachable à Toulouse Métropole**

TOULOUSE MÉTROPOLE  
DIRECTION INFRASTRUCTURES TRAVAUX ÉNERGIES  
6 rue René Leduc  
BP 30521  
31505 Toulouse Cedex 5

**toulouse métropole en grand !**

Dépliant de la concertation  
Format 3 volets A4

### Le dépliant sur le présentoir de la mairie de Saint-Alban



## 4. L'affichage

Des **affiches** ont été diffusées au sein des mairies dès le début de la concertation pour annoncer son lancement.

Chaque affiche indiquait que le dossier de concertation était à la disposition de tous pour connaître les détails du projet et s'informer sur les modalités d'expression. Elle donnait également des indications pour se rendre sur la page dédiée et la boîte mail sur laquelle il était possible de donner son avis/de faire part de ses remarques.



Affiche de la concertation exposée sur le panneau d'affichage de la mairie de Saint-Jory

Format 29,7x42 cm

## 5. Les relations presse

Le service presse de Toulouse Métropole a relayé l'information du lancement de la concertation auprès des médias dès le début du mois de juin 2019.

Plusieurs articles sont parus dans la presse locale durant la concertation :

- Dans la *Gazette du Midi*, le 17 juin
- Sur [actu.fr/toulouse/](http://actu.fr/toulouse/) > « Toulouse. L'axe routier le plus "pourri" et parmi les plus bouchés de l'agglomération va être réaménagé », le 28 juin
- Dans la *Voix du Midi* > « L'axe routier le plus "pourri" de l'agglomération va être réaménagé », le 18 juillet

## 6. Les invitations aux réunions de concertation

52 invitations à participer aux réunions ont été envoyées par courriels, suivies de relances téléphoniques auprès d'acteurs du territoire concernés par le projet, tels que 2 Pieds 2 Roues ou Renault.

## 7. La page web dédiée

Accessible depuis l'onglet « Concertation » du site web de Toulouse Métropole, une page complète était dédiée à la présentation et à la concertation du projet.

## 8. Les relais d'information

Trois journaux communaux des villes concernées par la requalification de la M 820 (ex RD 820) se sont fait l'écho du projet de la requalification de la M 820.

- Journal d'informations municipales de Lespinasse *L'info ville* dans l'article « Concertation publique pour la requalification de la M 820 (ex RD 820) », numéro de juillet 2019



- **Fenouillet le mag** dans l'article « Réaménagement M 820 (ex RN 20) », numéro de juillet 2019



**Salle du Conseil Municipal**

## UNE ÉQUIPE AU TRAVAIL

*Dernier Conseil municipal avant les vacances pour l'équipe municipale qui se prononce notamment sur les enjeux de l'aménagement de l'ex RN 20.*

**Réaménagement de la M820 (ex RN 20)**  
Avis favorable aux propositions d'aménagement proposées dans le cadre de la concertation publique avec la réalisation de nouveaux carrefours dans un axe au niveau de l'axe nord du centre commercial et vers au niveau de Saint-Alban-Fenouillet en malgache avec le Centre de Mazarin.

Cet axe est assorti des priorités suivantes :  
 • Aménagement du boulevard urbain de Grandvaux  
 • Les Aménagements Ferroviaires au Nord de Toussac (AFNT) avec la mise en qualité vers entre Saint-Jory et Matabiau et une desserte TER au quart d'heure entre Castelnau d'Estretfonds et Toussac  
 • La ligne de bus Linéo 10 avec extension jusqu'au centre de ville de Fenouillet et le réaménagement des lignes 59 et 110 de Tisséo  
 • Un nouveau franchissement de la Garonne  
 • Le prolongement de la RD 902 jusqu'au futur Parc des Expositions à Auzanove.

**Accompagnement aux démarches administratives en ligne**  
La dématérialisation des démarches facilite la vie de la population, au presqu'... Pour assister et aider les Fenouilletais, services en ligne, à accomplir leurs formalités en mode informatique, la mairie ouvre des permanences gratuites sur RD le mercredi matin de 9h à 12h, semaine impaire à compter du mercredi 14 septembre 2019. Les permanences informatiques sont des rendez-vous individuels, destinés à accomplir une formalité administrative avec l'aide d'un animateur social spécialisé (urbain

d'une adresse mail, accès aux sites AMELI, ANTS, cautions de retraite, mandats vous préfecture pour le renouvellement de titre de séjour...). Cette initiative municipale s'inscrit dans la lutte contre la fracture numérique et pour le maintien des droits et de l'autonomie des personnes. Prise de RV auprès du CEAS au 05 62 75 99 75.

**Réseau free mobile**  
La commune louera un terrain de 120m² dans le Milléris pour l'implantation d'une antenne relais à l'opérateur Free pour le déploiement des services multi-media mobile. Loyer annuel : 8000 euros.

**Nominations**  
Le nouveau groupe scolaire est nommé Ecole Piquapoyon. La nouvelle salle de jeu pour le dossier relatif à la rue Piquapoyon à la rue des Prugères portera le nom d'École Piquapoyon, étudiant et ancien conseiller municipal. Le bâtiment municipal sera à disposition du Tennis Club de Fenouillet sous le nom de Tennis Club en hommage à son investisseur au sein du club.

**Participation citoyenne** (voir page 11)

**Opposition socialiste : la politique de la chaise vide**  
Pour la deuxième fois depuis le début de l'année, aucun des groupes d'opposition socialiste n'a pris part à la séance du Conseil municipal du 2 juillet dernier. Après le boycott de la séance du 19 février, cette absence répétitive est un fait de désintérêt des citoyens pour le dialogue en même temps l'opposition municipale des projets de la commune, des décisions effectuées, du fonctionnement de la Mairie de Toussac et du quotidien des Fenouilletais.

Ainsi, l'opposition municipale n'a entre autres ni débattu ni posé sur les délibérations relatives aux différents sujets suivants :  
 • Adhésion à l'association « Toussac en Ville »  
 • Chartes de confidentialité en matière de prévention de la radicalisation violente  
 • Elaboration du PLH de Toussac Métropole  
 • Elaboration du règlement de publicité intercommunal de Toussac Métropole  
 • Modification des limites communales entre Fenouillet et Boussac  
 • Mise en œuvre des bords d'achat de 50 euros  
 • Débat d'orientation budgétaire 2019  
 • Dispositif Participation Citoyenne  
 • Répartition des sièges des représentants des communes à Toussac Métropole  
 • Déploiement du réseau free mobile  
 • Aménagement de la M820 (ex RN 20)  
 • Niveau de logement social  
 • Concessions de terrains à la ZAC Piquapoyon et intégration de parcelles dans le domaine public  
 • Modification des tarifs municipaux  
 • Tarifs de la base locale sur la publicité extérieure.

- Journal d'informations municipales **Regards sur Aucamville** dans l'article « Enquête publique/Concertation pour la requalification de la RM 820 (ex RD 820) », numéro de juillet/août 2019. Le terme « enquête publique » n'étant pas adapté à cette concertation, la mairie a été prévenue et a effectué rapidement le changement sur leur site internet, mais le journal était déjà sorti.



**Linéo 10: une offre attractive pour lutter contre les bouchons**

**En mai dernier**, l'enquête publique et la réunion d'information organisées par Tisséo Collectivités ont permis aux habitants et aux acteurs du territoire de s'informer et de s'exprimer sur ce projet de transport en commun nouvelle génération.

Le 20 mai dernier, Jean-Michel Lataste, président de Tisséo, les maires des communes traversées et les techniciens en charge de réaliser un projet de ligne de transport en commun publique réaménager plus de 750 personnes, sans financer. Si les centaines de participants ont décliné les problèmes de mobilité existants sur le Nord toussacais et la nécessité d'apaiser cette contrainte via différents dispositifs sur la solution proposée, criant plus qu'il ne venait aggraver la situation.

**Une offre globale et multimodale de mobilité**  
Les intervenants ont tenté de rassurer en expliquant que cette ligne de bus à haut niveau de services allait s'inscrire dans une offre globale et multimodale de mobilité. Elle sera connectée au métro (ligne B et future D) et sera prolongée, à terme, jusqu'au réseau ferroviaire du Nord toussacais. Par ailleurs, d'autres lignes de bus viendront compléter une offre globale, notamment deux lignes « express » (Saint-Jory Toussac et Pechbroussac Toussac) une ligne « express » sur la M820 (entre de Paris) et, plus tard, une autre ligne en lien sur le boulevard Urbain Nord. Enfin, la ligne 29 entre le collège et le Grand Nord sera maintenue.

C'est l'ensemble de ce dispositif qui doit être clair aux habitants à media fin habituelle pour privilégier les transports collectifs dans les années à venir.

**Offre de stationnement restes échangée en centre-ville**  
Des lieux restants ont été repris par plusieurs commerçants sur les parcelles qui ont pu être achetées en termes de circulation et de stationnement dans le centre d'Aucamville. Interpellés sur les lieux, les maires, Gabriel André, a rappelé que le projet initial avait été plusieurs fois amendé par le municipal afin que l'offre de stationnement en centre-ville reste échangée.

**Calculer gratuitement**  
Juillet 2019: bilan de la concertation  
Septembre 2019: ajournement du projet, études complémentaires  
Deuxième semestre 2019: mise en accessibilité de certains arrêts  
À partir de 2020: travaux réseaux pour nouveaux Linéo 10 par trouées  
2021: mise en service

**# TELEX // ENQUÊTE PUBLIQUE / Concertation pour la requalification de la M820 (ex RD 820)**  
Dans le cadre des démarches administratives pour la requalification de la M820 (ex RD 820) nous avons tenu une concertation publique le 13 juillet 2019. Ce jour-là, nous avons eu l'honneur de recevoir les différents acteurs de la concertation et de leur présenter les différents enjeux de la concertation. Ce jour-là, nous avons eu l'honneur de recevoir les différents acteurs de la concertation et de leur présenter les différents enjeux de la concertation. Ce jour-là, nous avons eu l'honneur de recevoir les différents acteurs de la concertation et de leur présenter les différents enjeux de la concertation.

De plus, tout au long de la concertation, les **sites web des communes** ont joué le rôle de relais d'informations.

- Site de la mairie d'**Aucamville**

## CONCERTATION : PROJET DE REQUALIFICATION DE LA M 820 (EX RD 820 – N20)



Dans le cadre des études opérationnelles pour la requalification de la M 820 (ex RD 820- route de Paris) entre Toulouse (Barrière de Paris) et Saint-Jory, une première étape de la concertation se tient jusqu'au 18 juillet 2019. Ce projet important consiste à sécuriser les différents modes de déplacement sur cet axe ; fluidifier le trafic par l'aménagement des intersections et des accès ; améliorer le cadre de vie (aspects qualitatif, paysager et esthétique des lieux) et faciliter de la desserte des entreprises. La M 820 s'étend sur 17 kilomètres et concerne six communes : Toulouse, Aucamville, Fenouillet, Saint Alban, Lespinasse et Saint Jory.

[Voir le dossier de concertation](#)

[>Envoyer une observation en ligne](#)

Le dossier et le registre sont également disponibles en mairie jusqu'au 18 juillet 2019.

### ERRATUM

L'article consacré au projet de requalification de la M 820 dans le magazine REGARDS de juillet-août (page 8), annonce par erreur que ce projet est soumis à enquête publique, alors qu'il est soumis à une concertation préalable.

### Quelle est la différence entre une concertation préalable et une enquête publique ?

#### CONCERTATION PRÉALABLE

Les projets peuvent être soumis à deux formes de concertation préalable. L'une est prévue par le code de l'urbanisme (art. L. 103-2 et R. 103-1 et suivants), l'autre par le code de l'environnement (art. L. 121-15-1 et R. 121-19 et suivants). Les deux concertations poursuivent le même objectif d'informer et d'associer le public au projet d'aménagement poursuivi. Lorsque les projets ont une incidence sur l'environnement, la concertation doit également permettre d'améliorer la qualité de la décision publique et de contribuer à sa légitimité démocratique, d'assurer la préservation de l'environnement et d'y sensibiliser le public. La jurisprudence précise que celle-ci doit intervenir « avant que le projet ne soit arrêté dans sa nature et ses options essentielles et que ne soient pris les actes conduisant à la réalisation effective de l'opération, au nombre desquels figurent notamment les marchés de maîtrise d'oeuvre de travaux, les déclarations d'utilité publique et les décisions arrêtant le dossier définitif du projet » (CE, 6 mai 1996, n°421915).

#### ENQUÊTE PUBLIQUE

L'enquête publique est organisée une fois le projet arrêté par l'autorité compétente, c'est le projet prévu par la collectivité qui est soumis à l'avis du public sur ses avantages et ses inconvénients. Elle a en effet pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions.

- Site de la mairie de **Fenouillet**

## Concertation volontaire, sur le projet de requalification de la route métropolitaine M820 (ex-RD820)

**CONCERTATION** 18 JUIN / 18 JUILLET 2019  
POUR LA REQUALIFICATION de la M 820 (ex RD 820)

Publié le 18 juin 2019  
Actualités  
du 18 juin au 18 juillet 2019



**Le dossier de concertation est à votre disposition pour :**

- connaître les détails du projet
- vous informer sur les modalités d'expression

**EN SAVOIR PLUS**  
[www.toulouse-metropole.fr](http://www.toulouse-metropole.fr)  
RUBRIQUES // Je participe // Concertations

**NOUS ÉCRIRE**  
[M820@toulouse-metropole.fr](mailto:M820@toulouse-metropole.fr)

**toulouse métropole en grand!**

La M 820 (ex RD 820), axe très fréquenté du Nord de l'agglomération toulousaine et qui s'étend sur 17 kilomètres doit pouvoir accueillir les mutations en cours et à venir.

Dans le cadre des études opérationnelles menées depuis novembre 2018 pour la requalification de cette route, entre Toulouse (Barrière de Paris) et Saint-Jory, une première étape de la concertation volontaire se tiendra, du 18 juin au 18 juillet 2019.

Objectifs de la requalification :

- sécuriser les différents modes de déplacement ;
- fluidifier le trafic, par l'aménagement des intersections et des accès ;
- améliorer le cadre de vie (aspects qualitatif, paysager et esthétique) ;
- faciliter la desserte des entreprises.

Pour que chacun puisse participer à cette concertation (s'informer sur les détails du projet et/ou faire part de ses observations), un exemplaire du dossier est à votre disposition à la mairie.

Vous pouvez aussi apporter votre contribution en écrivant à cette adresse : [M820@toulouse-metropole.fr](mailto:M820@toulouse-metropole.fr)

Des réunions seront organisées prochainement, dans les communes, à destination des acteurs locaux (entreprises et associations) ; dès que fixées, les dates vous seront précisées.

Dossier de concertation : <https://www.toulouse-metropole.fr/-/concertation-pour-la-requalification-de-la-m820-du-18-juin-au-18-juillet-2019>

En savoir plus : <https://www.toulouse-metropole.fr/je-participe/concertations>

- Site de la mairie de **Lespinasse**
- Site de la mairie de **Saint-Alban**
- Site de la mairie de **Saint-Jory**

## B. Les moyens d'expression

### 1. Les réunions de concertation

Les **neuf réunions d'acteurs et de quartier** visaient à informer directement les acteurs incontournables pour le projet afin de le leur présenter.

Première d'une longue série de rencontres, la réunion du 28 juin 2019 s'est déroulée à Toulouse Métropole en présence du Directeur général de **Liebherr Aérospace**. Le même jour, au même endroit, les représentants du **MIN** et du **TLU** ont pu dialoguer avec les équipes de la Métropole.

Les **associations locales**, pour leur part, ont rencontré le maître d'ouvrage du projet, dans la matinée du 3 juillet 2019 à la mairie de Saint-Alban, Square Georges Brassens. L'après-midi, les représentants de l'**Observatoire Toulousain de l'Immobilier d'Entreprise (OTIE)** ont échangé sur le sujet dans les locaux de Toulouse Métropole.

Le lendemain, le 4 juillet 2019, un **panel d'entreprises** a pu poser toutes ses questions. Les **élus** dont la commune est concernée par le projet, ou qui se trouvent dans sa proximité immédiate, ont également rencontré Toulouse Métropole au cours d'une réunion le 5 juillet 2019.

Le 11 juillet, ce fut au tour du Président du directoire de **Chausson Matériaux** d'être reçu. Enfin, le 23 juillet, Toulouse Métropole s'est rendu au 26 rue des Lois pour rencontrer le **maire du quartier 3.1** (Minimes, Barrière de Paris, Ponts-Jumeaux).

En outre, une **réunion de quartier** a eu lieu le 11 juillet 2019 en présence des représentants du maître d'ouvrage dans les bureaux du **Comité de quartier Minimes-Barrière de Paris** au 41 avenue de Fronton pour connaître et localiser leurs attentes.

Ces rencontres ont facilité la présentation du projet de la requalification de la M 820 (ex RD 820) aux acteurs et aux habitants des quartiers concernés, et l'échange en toute sincérité au cours d'un temps de parole dédié aux questions-réponses avec Toulouse Métropole.

### 2. Les courriels

À l'occasion de la concertation, une **boîte mail** permettait de transmettre des questions et avis : [M820@toulouse-metropole.fr](mailto:M820@toulouse-metropole.fr). Cette adresse mail a été communiquée dans le dossier de concertation, la page web dédiée, le dépliant et l'affiche.

### 3. Les registres, courriers et coupons-réponse

Des **registres** étaient mis à disposition avec le dossier de concertation dans les mairies de Saint-Jory, Aucamville, Fenouillet, Saint-Alban, Lespinasse et Toulouse (quartiers 3.1 Minimes/Barrière de Paris et 3.2 Sept Deniers/Ginestous/Lalande) ainsi qu'au siège de Toulouse Métropole. Ils permettaient à la population de formuler des avis et questions sur le projet de la requalification de la M 820 (ex RD 820).

Des **courriers** officiels ont également été envoyés tant numériquement que par voie postale.

Un **coupon-réponse détachable** était associé au dépliant synthétique, mais il n'a fait l'objet d'aucun envoi. Il semblerait que le courriel ait été préféré.

### III – LE BILAN QUANTITATIF DE LA CONCERTATION

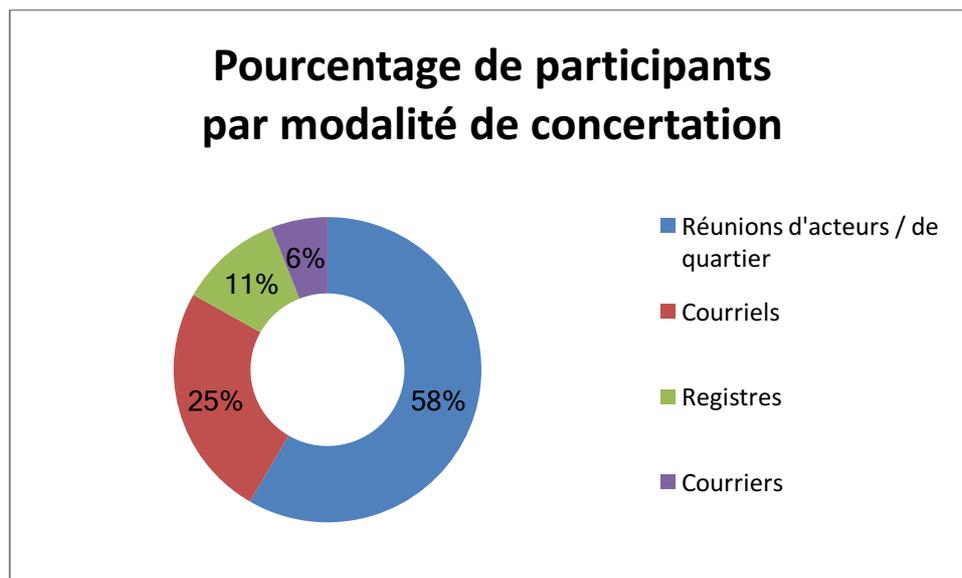
#### A. La synthèse des expressions

##### 1. Le nombre de participants

La concertation a donné lieu à une forte mobilisation de Toulouse Métropole pour rencontrer un maximum de personnes autour du sujet d'une requalification s'avérant attendue sur le territoire.

**101 personnes** ont participé à la concertation *via* différents dispositifs qui leur étaient proposés :

- réunions d'acteurs et de quartiers > 59 personnes
- courriels > 25 personnes
- registres > 11 personnes
- courriers > 6 personnes
- coupon-réponse détachable > 0 personne



*Les réunions représentent 58% des participants.*

*Les modalités écrites –courriels, registres et courriers– représentent 42% des participants.*

Les réunions comptabilisent **15h50 de temps de parole et d'échange** avec les participants.

Tableau 1 – *Fréquentation des réunions d’acteurs et de quartiers*

<b>Acteurs rencontrés</b>	<b>Nombre de participants</b>
Marché d’Intérêt National (MIN)	1
Toulouse Logistique Urbaine (TLU)	1
Liebherr Aérospace	1
Élus / représentants d’élus	16
2 Pieds 2 Roues	1
Les Gens de Saint-Gobain - colchiques et route de Paris	3
Rallumons l’Étoile	2
Observatoire Toulousain de l’Immobilier (OTIE)	3
Structura	1
Autos 4x4 Azur	1
Transports Pech	1
Renault	2
Safran Power Units	1
TLF	1
OTRE	1
Pneus Discount 1	2
SAS Lacheteur 31	1
Propriétaires	3
Narbonne Accessoires	1
Sport 2000	1
Saint-Maclou	1
Architecte DLPG	1
CEMEX	1
Total	1
Conseil Casino	1
Mercialys	2
Chausson Matériaux	1
Comité de quartier Minimes-Barrière de Paris	3
Personnes non identifiées	4
<b>TOTAL</b>	<b>59</b>

Les modalités écrites de participation : **42 personnes** ont par ailleurs utilisé les moyens d’expression par écrit mis à leur disposition : courriel, courrier ou registre.

Tableau 2 – *Détail des participants selon les outils d’échanges*

<b>Outils d’échanges</b>	<b>Nombre de participants</b>
Courriel	25
Registre	11
Courrier	6
Coupon-réponse	0
<b>TOTAL</b>	<b>42</b>

Pour la période du 12 juin au 19 juillet 2019, la page web de Toulouse Métropole dédiée au projet de la requalification de la M 820 (ex RD 820) a réuni **782 visiteurs uniques**.

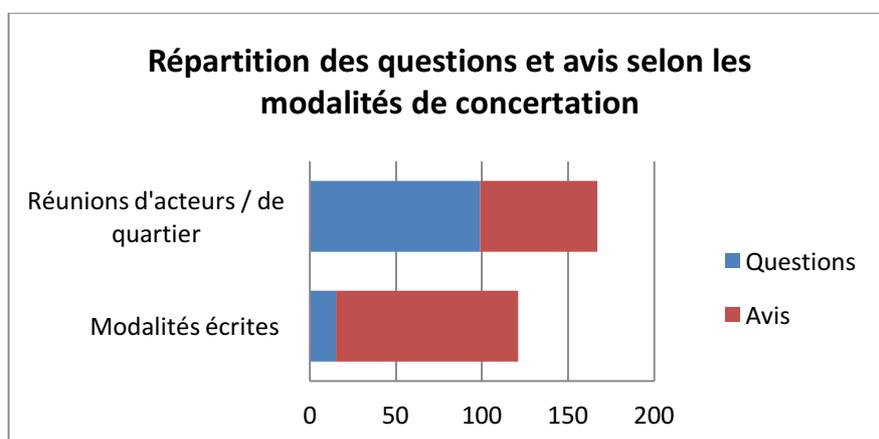
Le dossier de concertation a été **téléchargé 28 fois** sur le site de Toulouse Métropole.

## 2. Le nombre de questions posées et d'avis exprimés

La concertation a donné lieu à **288 expressions du public**.

**114 questions** ont été posées dont **99** en réunions de concertation et **15** *via* les autres outils d'échanges (courriels, courriers et registres).

**174 avis** ont été exprimés dont **68** en réunions de concertation et **106** au moyen d'autres outils d'échanges (courriels, courriers et registres).



*Les citoyens qui souhaitent formuler un avis sur le projet l'ont majoritairement fait par le biais des modalités écrites de la concertation.*

Tableau 3 – Répartition des expressions en réunion de concertation

Dénomination de la réunion	Nombre d'expressions (questions et avis confondus)
MIN et TLU	6
Liebherr Aérospace	9
Associations locales	45
OTIE	12
Entreprises	39
Élus / représentants d'élus	17
Chausson Matériaux	16
Comité de quartier Minimes-Barrière de Paris	15
Mairie du quartier 3.1	8
<b>TOTAL</b>	<b>167</b>

Tableau 4 – Répartition des expressions selon les moyens d'échange

Dénomination	Nombre d'expressions (questions et avis confondus)
Courriels	60
Courriers	37
Registres	24
<b>TOTAL</b>	<b>121</b>

## B. Les thèmes récurrents

Les **288 contributions** produites durant la concertation couvrent plusieurs sujets.

Tableau 5 – Répartition exhaustive des expressions, toutes modalités confondues : réunions, courriels, courriers et registres

Thèmes abordés	Nombre d'expressions (questions et avis confondus)
Propositions d'aménagement	100
Modes actifs	42
Projets connexes	30
Améliorer la circulation	27
Opportunité du projet	25
Cadre de vie	19
Transports en commun	18
Coût et calendrier	15
Modalités de la concertation	8
Impact foncier	4
<b>TOTAL</b>	<b>288</b>

## IV - LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

Les expressions recueillies grâce aux courriels, registres et courriers sont présentées de manière exhaustive en annexes. Les éléments signalés en orange et en italique sont les réponses apportées par le maître d'ouvrage.

Une synthèse de cette participation est proposée dans ce chapitre.

### A. La synthèse des apports généraux

#### 1. Les opportunités du projet

Cet axe routier suscite de fortes attentes de la part des habitants et des entreprises du Nord de Toulouse. Compte-tenu d'une « absence totale d'aménagement depuis 30 ans » voire d'une « décennie de retard », comme l'ont souligné deux participants, cette concertation a démontré le souhait d'une circulation améliorée et sécurisée pour tous les modes de déplacements. En ce sens, un participant stipule que le réaménagement de cet axe routier doit être une « priorité au regard des enjeux en termes d'accessibilité et de mobilité ». En comparant l'aménagement récent de l'entrée Sud de Toulouse, au niveau du Cancéropole, avec l'état actuel de l'entrée Nord, un autre participant mesure l'« immense retard pris dans ce secteur », et plus largement dans le Nord de Toulouse et son agglomération.

À ce titre, plusieurs personnes ont proposé la suppression ou le déplacement du péage en amont de la Métropole comme solution préalable pour réduire le trafic et améliorer la circulation sur la M 820 (ex RD 820).



*L'État affiche des coûts de rachat du péage ou de compensation au titre de la gratuité exorbitants, dont la somme reste à la charge des collectivités locales. Il faut donc être prudent en rendant compte des démarches les plus récentes : demande de relocalisation du péage du Palays pour 400 millions d'euros ou suppression du petit péage de l'Union pour 109 millions d'euros. Le rachat du péage, dont le coût serait nettement supérieur à celui du péage de l'Union, serait financièrement difficile à supporter par les collectivités. En outre, il conduirait à encourager l'usage de la voiture pour les déplacements et ce n'est pas souhaitable. Nous entendons inciter les gens à ne pas prendre leur voiture pour favoriser les modes actifs et les transports en commun.*

*La gratuité entraînerait également un phénomène d'étalement urbain et coûterait encore plus cher à la collectivité en terme environnemental.*

*Il faut aussi prendre en compte l'absence de traduction dans les documents de programmation/planification, en soulignant que les réflexions en cours portent plutôt sur l'examen de dispositions tarifaires ou d'offres de service alternatives à l'usage de voiture en solo, sans remise en cause des péages.*

*Dernier élément, nous avons mesuré la provenance du trafic entre Lespinasse et l'échangeur de La Glacière : 80% des déplacements concernent directement l'accès à cette zone, seuls 20% appartiennent à la catégorie de la circulation de transit.*

Un participant a proposé d'interdire les poids lourds sur l'axe afin qu'ils empruntent l'autoroute. Un autre a suggéré d'interdire uniquement ceux en transit sur la M 820 (ex RD 820).



*Aujourd'hui, il existe déjà une interdiction aux véhicules de plus de 7.5t en transit. Au vu des nombreuses zones d'activité qui émaillent cet axe, le trafic de poids lourds est majoritairement lié aux activités locales (que ce soit à l'arrivée ou au départ de ces activités) et ne peut être interdit pour maintenir le dynamisme économique. Par ailleurs, la M 820 (ex RD 820) a un statut de voie à grande circulation et est un itinéraire de convois exceptionnels. Cette compétence est indépendante du pouvoir de police du maire et dépend du préfet. Les convois exceptionnels ne peuvent donc être interdits sur cet axe. Enfin, de façon exceptionnelle, la M 820 (ex RD 820) est un itinéraire de déviation en cas de fermeture de l'A 62.*

Le Comité Minimes-Barrière de Paris se retrouve dans tous les objectifs du projet : sécuriser les différents modes de déplacement, fluidifier le trafic, améliorer le cadre de vie et faciliter la desserte des entreprises. Pour 2 Pieds 2 Roues, la route est inadaptée aux besoins actuels avec un « trafic véhicules et poids lourds croissant », une « organisation des commerces qui date des années 70 »... L'association souligne un « projet louable et important » et espère que ces propositions ne resteront pas sans effet. Elle retient ainsi quelques principes positifs affichés en objectifs : sécuriser les modes de déplacement, améliorer le cadre de vie, faciliter la desserte des entreprises (même si elle souligne le peu de résidences comparé aux nombreuses entreprises sur cet axe). Dans son courrier, 2 Pieds 2 Roues s'interroge sur les enjeux de santé publique et de réduction du trafic motorisé.



*Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de Toulouse Métropole prend en considération les enjeux de réduction du trafic des véhicules motorisés dans l'agglomération toulousaine. Depuis la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE), le vélo et les modes actifs en général sont réglementés dans le cadre d'une politique de déploiement et de facilitation. Le projet de requalification de la M 820 (ex RD 820) respecte le PDU et répond aux aspects réglementaires de LAURE.*

Alain Danès, qui emprunte cette route quotidiennement, écrit qu'« il est temps de la réaménager » car elle n'est plus en accord avec les évolutions des usages.

Enfin, le Comité social et économique de Liebherr Aerospace annonce qu'en de nombreux aspects, ce projet répond à des attentes formulées de longue date par les différentes instances de l'entreprise pour permettre un meilleur accès multimodal à leur site. Tisséo Collectivités émet également un avis favorable au principe de requalification de cet axe, qui représente un « fort enjeu pour l'ensemble des modes de déplacement ».

La disparité des limitations de vitesse sur cet axe, l'anarchie du stationnement à certains endroits, l'absence d'aménagements pour les piétons-cycles et la multiplicité des accès sur la route ne favorisent pas la lisibilité de l'axe et renforcent sa dangerosité. Plusieurs personnes soulignent de nombreuses incivilités : demi-tours fortuits, motards roulant sur les terre-pleins-centraux, vitesse non respectée, insultes au niveau du pont de Rupé induit par les embouteillages, difficultés à s'insérer sur la voie, etc.

Deux contributions se révèlent catégoriquement non favorables à ce projet : l'une dénote un « énième projet » au budget important qui profiterait aux poids lourds desservant les zones commerciales de cet axe. Tandis qu'un habitant de Lalande signale que « la construction de logements anarchique dans ce secteur est aussi ubuesque que les solutions proposées depuis 20 ans ».

## 2. Le trafic routier

Des précisions ont été demandées sur les comptages qui ont été effectués. D'autres restent à réaliser, comme l'estimation du transit du pôle multimodal.



*Nous attendons les résultats des études modélisées avant d'avancer une réflexion plus poussée sur certains aménagements. La prochaine phase (avant-projet) permettra d'éclaircir certains points.*

## 3. Le cadre de vie

Nombreux sont les participants à avoir évoqué « l'anarchie des panneaux publicitaires », l'« organisation chaotique des entreprises », une « superbe laideur », un « canal latéral peu mis en valeur », etc. Selon Catherine Ortholan, habitante du quartier Barrière de Paris, les riverains aspirent profondément à une amélioration de leur cadre de vie. Quant au comité de quartier des Minimes-Barrière de Paris, il déplore que l'entrée Nord de Toulouse soit aussi mal traitée, impactant ainsi l'« image de marque » de Toulouse.

2 Pieds 2 Roues souligne deux idées-forces : le respect de la loi sur les panneaux publicitaires et l'alignement d'arbres. D'ailleurs, une question sur la réglementation de la publicité extérieure a été posée, à savoir sur le rôle des pouvoirs publics pour la faire appliquer.



*La question esthétique, très peu présente le long de l'axe, relève du domaine privé. Nous allons travailler avec les entreprises sur une charte de qualité, des opérations façades... L'effort de végétation doit effectivement être associé à une belle urbanisation pour rendre cet axe plus agréable. Quant à la réglementation adaptée et harmonisée en matière de publicité et d'enseignes, elle s'applique depuis le 29 avril 2019 sur le territoire des 37 communes de Toulouse Métropole à travers le Règlement Local de Publicité intercommunal (RLPi). Le détail de celle-ci est disponible sur le site internet de Toulouse Métropole.*

**Tableau récapitulatif des arbres abattus/replantés au stade des études préliminaires**  
(Susceptible d'évoluer dans les études ultérieures)

	Zones	Arbres abattus	Total arbres abattus par séquence	Arbres plantés	Total arbres plantés par séquence
Séquence 1	1-A	18	26	-	52
	1-B	7		14	
	1-C	0		16	
	1-D	1		19	
	1-E	0		3	
Séquence 2	2-A	9	15	55	100
	2-B	6		45	
Séquence 3	3-A	0	31	46	211
	3-B	4		77	
	3-C	27		88	
Séquence 4	4-A	14	21	93	241
	4-B	7		148	
Séquence 5	5-A	0	6	63	90
	5-B	6		27	
Séquence 6	6-A	0	0	0	0
	6-B	0		0	
Séquence 7	7-A	4	13	0	0
	7-B	9		0	
Séquence 8	8-A	2	3	0	0
	8-B	1		0	
Séquence 9	9-A	10	11	0	0
	9-B	0		0	
	9-C	1		0	
			<b>126</b>		<b>694</b>



*L'abattage des arbres n'est prévu que ponctuellement dans le cadre du réaménagement, et la volonté va plutôt dans le sens de compléter les alignements d'arbres existants. Cependant, l'état phytosanitaire des arbres existants et la présence de maladies (telle que le chancre coloré notamment) nécessite parfois l'abattage d'arbres supplémentaires, non lié aux réaménagements en cours.*

*Pour ceux en bonne santé, mais dont l'abattage est nécessaire pour l'aménagement, le « déplacement » par une technologie n'est malheureusement pas envisageable. Les racines des platanes se sont étendues horizontalement, ce qui nécessiterait de les couper. Les chances de survie des arbres seraient donc faibles.*

La commune de Lespinasse a rappelé qu'elle souffrait de l'impact ferroviaire tout le long de la M 820 (ex RD 820). Elle rappelle donc l'importance d'assurer une qualité paysagère sur ce tronçon.



*L'objectif premier est de conserver les arbres existants et de renforcer les alignements d'arbres. Nous soulignons d'ailleurs qu'un soin sera apporté à la transition dans les séquences. Pour le nouvel alignement, nous sommes tout à fait ouverts à une autre essence (très graphique et sans les contraintes -résine des platanes qui tomberait sur les voitures stationnées sous les arbres qui serait difficile à nettoyer-). Il faudra cependant veiller à l'appliquer sur un linéaire conséquent pour que cela soit cohérent.*

#### 4. L'amélioration de la circulation

Le projet, dont la visée est d'améliorer la circulation, s'articule autour de plusieurs principes d'aménagement généraux : interdiction des tourne-à-gauche, présence de giratoires à des endroits stratégiques pour permettre les retournements, création de contre-allées pour isoler la M 820 (ex RD 820) des accès directs, diminution de la vitesse sur certains tronçons pour favoriser les déplacements des piétons-cycles. Ces principes ont été bien accueillis et globalement acceptés. Deux points restent à souligner : les distances inter-giratoires parfois contestées et des demandes de contre-allées supplémentaires.

Concernant la vitesse, la M 820 (ex RD 820) a une configuration hétérogène avec présence de zones urbaines et aussi de zones très routières (2x2 voies). À Saint-Jory par exemple, il s'agit d'une zone périurbaine où les champs sont omniprésents. La baisse de la vitesse n'est donc pas forcément pertinente ici. Un mélange entre l'existant et les futurs aménagements se profile. La baisse de la vitesse s'est révélée ne pas être un sujet houleux (essentiellement évoquée pour la séquence 3).

Un participant conseille de traiter les contre-allées « non pas comme une route mais comme une zone de rencontre pour encourager une vitesse modérée et éviter tout stationnement sauvage », et ainsi sécuriser les accès riverains.



*L'objectif d'une zone de rencontre est la création d'un espace public où la vie locale est développée et prépondérante. On la retrouve donc principalement dans des zones de concentration de commerces, services publics, de forte affluence piétonne. Les contre-allées proposées dans l'étude préliminaire ne rentrent pas, à ce stade, dans ce type de configuration. La réglementation en zone de rencontre ne semble donc pas adaptée au contexte local et aux types de flux rencontrés. Cependant, la réglementation des voies en contre-allée et leur sécurisation sera à étudier dans les phases ultérieures en fonction du type d'environnement, de la place de cette voie dans la hiérarchisation, des flux futurs envisagés pour tous les modes de déplacements et des modes de gestion envisagés.*

## 5. Les modes actifs

La M 820 actuelle ne dispose pas, ou peu, d'aménagements dédiés aux piétons-cycles. Cette concertation a montré une très forte attente pour circuler et traverser en toute sécurité sur la M 820 (ex RD 820). Les modes actifs occupent une place importante dans ce projet et le sujet a été beaucoup discuté.

2 Pieds 2 Roues affirme son soutien fort à un projet qui créera des itinéraires pédestres et cyclables tout le long de la M 820 (ex RD 820). Ces aménagements vont permettre de décongestionner le secteur en gérant mieux la desserte des 25 000 emplois concentrés sur cette zone. À noter que certains gardent une vision encore très routière de cet axe.

Les modes actifs ont occupé une belle part de cette concertation, qui a d'ailleurs prouvé la nécessité de mettre en place des aménagements pour que les piétons-cycles puissent circuler en toute sécurité, le long ou à proximité de l'axe. Patrick Bocquier utiliserait bien son vélo « si les routes étaient plus sûres ». Céline Carrière, elle, utilise son vélo et témoigne de la dangerosité des ronds-points pour les cycles. Par exemple, sur le rond-point existant au niveau M 820/rue Seveso, il est bien plus sécurisant de rouler sur les voies piétonnes pour aller d'Aucamville vers Toulouse, que de remonter les files de voitures qui font la queue à l'entrée du rond-point, et attendent de bondir -pour reprendre son expression- afin de s'intercaler dans les files Nord-Sud.

Les actifs ont révélé un réel enthousiasme à l'idée de jouir d'accès sécurisés sur le trajet domicile-travail. De nos jours, nous observons des changements de comportement : il est crucial d'accompagner les voies routières avec des aménagements en faveur des modes actifs, notamment pour les cycles. La requalification de la M 820 (ex RD 820) intégrera des liaisons piétonnes-cycles et la voie verte existante le long du Canal restera un axe dédié aux modes actifs en parallèle des réaménagements prévus au droit de la M 820 (ex RD 820). Les pistes seront connectées au réseau cyclable existant ou futur pour favoriser les liaisons entre les communes et les quartiers riverains.

Certains ont souligné la nécessité d'inciter les entreprises à créer des parcs de stationnement cycles sur leurs parkings véhicules légers et de mettre en place des opérations de communication.



*La demande sera retranscrite aux entreprises, dont certaines disposent déjà de plans de déplacement, mais restent en attente d'aménagements publics pour les conforter. Toulouse Métropole s'engage à accompagner les acteurs économiques afin de faciliter la mobilité de leurs salariés-cycles.*

Pour rappel, une bande cyclable se déploie sur la chaussée, sur une largeur d'environ de 1,50 mètre en urbain (1,20 mètre minimum sous certaines conditions). Elle est signalée par une ligne discontinue, et peut être peinte en vert. Une piste cyclable est matériellement séparée de la chaussée et mesure au minimum 1,70 mètre (1,50 mètre ponctuellement) de largeur (pour les pistes unidirectionnelles), offrant donc un confort et une sécurité supérieurs. Quatre aménagements sont possibles dans la requalification de l'axe : une continuité cyclable en retrait de la M 820 (ex RD 820),

une piste cyclable dissociée physiquement de la route, une bande cyclable ou une voie verte dans les conditions de sécurité suffisante (cohabitation des piétons-cycles).

Concernant les espaces partagés qui seraient source de conflits entre les piétons-cycles dus à une cohabitation difficile, nous sommes conscients qu'il est préférable que des espaces séparés soient prévus, et c'est effectivement le principe qui sera adopté dès que cela sera possible. Il y a quelques années, les contre-sens à vélos surprenaient les automobilistes ; aujourd'hui familier, le principe n'est plus remis en cause. Il faut matérialiser ces aménagements pour faire accepter ces *nouveaux* usages. Au niveau de certaines séquences, les contraintes fonctionnelles et d'emprises impliquent la mise en place de voies vertes. La largeur réservée à la voie verte permettra éventuellement de la transformer en trottoir et piste cyclable.

Quant à la gestion des pistes cyclables dans les giratoires, elle se fera de manière à rendre prioritaires les traversées des cycles en dehors de l'anneau, en les accolant aux traversées piétonnes. Cette configuration permet de limiter les conflits cycles-véhicules sur les sorties de giratoire notamment.

Plusieurs suggestions ont été proposées : prévoir des aménagements (bordures de trottoir infranchissables, etc.) pour éviter tout stationnement sur la piste, mettre en place des potelets visibles de jour comme de nuit au bout des pistes -et non au milieu pour éviter les accidents-, positionner du mobilier urbain à intervalle régulier, augmenter la largeur des bandes d'au moins 30 centimètres pour éviter tout risque d'« emportierage », intégrer des passages de gaines pour équiper les stationnements en bornes de recharge électrique, etc.



*Nous vous remercions pour toutes ces précisions. L'étude présentée correspond à un stade d'étude préliminaire. Les éléments plus précis d'aménagements seront étudiés lors des phases d'études ultérieures (avant-projet notamment).*

- Pas de bordure de trottoir sur les accès à la piste.



*Les bordures permettent de séparer les différents espaces alloués aux circulations (véhicules, cycles, piétons, etc.). Elles sont abaissées (mises à niveau 0) au droit des accès à la piste cyclable ; leur présence est cependant nécessaire afin d'éviter le stationnement sauvage et permet un bon écoulement des eaux de pluie.*

- Une participante note la nouvelle piste cyclable dans le sens Toulouse-Montauban et de nombreux ronds-points, mais se demande comment rejoindre la piste cyclable le long du Canal.



*Les pistes cyclables peuvent être rejointes par les accès et maillage déjà existants au niveau des différents ouvrages présents le long du canal. Le projet de réaménagement de la M 820 (ex RD 820) intègre la sécurisation des traversées des piétons-cycles.*

- Pour Patrick Bocquier, ces aménagements doivent être complétés par un renforcement de la sécurité. Chaque année, ses collègues et lui dénombrent des agressions autour du Lac de Sesquières. Les cycles ne se sentent pas en sécurité et n’empruntent donc pas la piste.



*Nous invitons les usagers à contacter Allo Toulouse au 05 61 222 222 joignable 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. La demande formulée par téléphone est alors orientée vers le service approprié de la Ville ou de la Métropole (service technique, social, police municipale, etc.) ou d'un organisme partenaire (services sociaux, Service d'Aide aux Victimes d'Information et de Médiation, police nationale, préfecture, etc.).*

Des passages inférieurs et supérieurs à la M 820 (ex RD 820) ont été demandés par des salariés, dont une connexion avec les Aménagements Ferroviaires du Nord de Toulouse (AFNT), le développement des haltes et à l’emplacement du pôle multimodal de Lacourtenourt.



*Les passages supérieurs et inférieurs nécessitent des rampes d'accès aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) représentant des ouvrages conséquents. Par ailleurs, les passages inférieurs sont généralement peu utilisés car ils génèrent de l'insécurité. Nous privilégions donc plutôt les passages au niveau de la chaussée. Cependant, des passages inférieurs pourraient être réalisés dans un deuxième temps, en fonction de l'évolution des flux et de la réalisation des AFNT.*

## 6. Les transports en commun

Nous avons souligné l’importance de développer les transports en commun dans le périmètre de la M 820 (ex RD 820) notamment grâce au Linéo 10, et sur l’axe via les lignes Express et Emploi. La déclinaison du Projet Mobilités 2020.2025.2030 prévoit la mise en œuvre du Linéo 10 entre Fenouillet et Toulouse par la Route de Fronton dès 2021, avec une connexion possible à la gare ferroviaire de Fenouillet dans un second temps. La mise en place d'une ligne Emploi sur la M 820 (ex RD 820) d'ici 2025 (active surtout aux heures de pointe), en complément des projets des AFNT et du Boulevard Urbain Nord (BUN) est également prévue par Tisséo Collectivités (en cours d’étude).

Nous avons bien noté les attentes en termes de sécurisation des accès piétons au niveau des arrêts et des traversées piétonnes. L'équipe du Plan de Mobilité Safran Power Units constate des « trottoirs trop étroits et trop près du flux de la circulation », engendrant un sentiment d’insécurité pour les piétons.



*Les aménagements au droit des arrêts bus (accès, trottoirs, arrêts, traversées piétonnes associées) seront détaillés dans les études ultérieures. Le positionnement des points d'arrêts de bus sera à travailler entre les services de Tisséo Collectivités, en lien avec les projets de cheminements de la Métropole, afin de permettre un accès facilité au réseau de transports publics par les piétons-cycles.*

2 Pieds 2 Roues note que l'objectif de faciliter les transports en commun est concrétisé par deux éléments : la création d'une ligne de bus Emploi par Tisséo Collectivités et l'aménagement d'une voie bus sur 50 mètres en amont des zones d'engorgement.

La majorité des salariés de Chausson Matériaux, selon son Président, vient du Nord (jusqu'à Montauban) et ne sera donc pas concernés par les aménagements et les transports en commun réalisés au Sud de l'axe. En revanche, ces aménagements, qui vont faciliter l'accessibilité à la zone, pourront renforcer l'attractivité des entreprises aux yeux des personnes vivant dans l'agglomération toulousaine et attirer de nouveaux profils (exemple : informaticiens).

Pour le Directeur général de Liebherr Aérospace, le projet va permettre le renforcement de l'intermodalité et la préparation de l'augmentation des effectifs de son entreprise.

Quelques questions...

- L'extension du Linéo 10 à partir du centre commercial Casino jusqu'au cœur de ville de Fenouillet, un prolongement de la ligne 110 jusqu'au terminus de Lespinasse en lieu et place du tracé de l'actuelle ligne 59 jusqu'à La Croix avec prolongation jusqu'à la ZAC de Piquepeyre, desserte du cœur de ville de Fenouillet par les lignes 110 et 59 le long du CD 64. L'aménagement de deux arrêts : au niveau du collège et un à hauteur du groupe scolaire situé à proximité de la future place centrale de la ZAC et du cabinet médical.



*L'étude de réorganisation du réseau de bus autour du Linéo 10 est en cours. Des réunions de travail sont organisées régulièrement avec les communes concernées. Les demandes formulées ci-dessus correspondent aux demandes de la commune de Fenouillet que Tisséo Collectivités s'est engagé à étudier dans le cadre de l'étude du réseau de bus autour du Linéo 10. Des parkings-relais sont aussi prévus dans le cadre des AFNT, mais pas dans le projet de la M 820 (ex RD 820).*

- Y'a-t-il des parkings relais prévus dans le projet pour inciter les automobilistes à prendre le bus ?



*Un parking-relais est prévu dans le cadre des projets Linéo 10 sur la commune de Saint-Alban et des AFNT. L'objectif est d'aménager environ 50 places sur une parcelle dont l'acquisition par la collectivité est en cours de négociation.*

## 7. Le coût et le calendrier

De nombreuses questions posées lors de la concertation illustrent de fortes attentes quant à l'aménagement d'une M 820 (ex RD 820) plus sécurisée. Cette concertation sur la requalification révèle ainsi un caractère d'importance cruciale, d'urgence.

Concernant les délais de réalisation de ce projet, la prochaine Programmation Pluriannuelle d'Investissement (PPI) 2020-2026 sera déterminante pour la requalification de la M 820 (ex RD 820).



*La réalisation des premiers aménagements devrait intervenir dans un délai de cinq ans. Nous pouvons espérer, d'ici la fin du prochain mandat, une ou deux sections réalisées.*

**À partir de 2020, les différentes phases pourraient être les suivantes (sous réserve de validation) :**

- Avant-projet > 12 mois (2020)
- Concertation > fin 2020/début 2021
- Enquête publique > 18 mois (fin 2021)

*400 000 euros sont sollicités au budget prévisionnel 2020 pour engager les études d'avant-projet.*

*De la même manière, des crédits sont sollicités sur les prochains exercices pour réaliser des aménagements de sécurité qui seraient déconnectés du calendrier général du projet, de par leur caractère d'urgence.*

*D'ici cette fin d'année, nous aurons une meilleure visibilité sur le coût, les délais et le phasage (incluant la hiérarchisation des priorités).*

*Au stade actuel des études, l'estimation prévisionnelle oscille entre 50 et 60 millions d'euros de travaux, hors acquisitions foncières nécessaires sur le linéaire.*

## **8. Les projets connexes**

La concertation a montré qu'outre la requalification de la M 820 (ex RD 820), les usagers sont également en attente de la concrétisation d'autres projets phares, étroitement liés à la M 820 (ex RD 820). Beaucoup de questions portant sur des projets connexes ont été posées durant cette concertation.

La requalification a été pensée dans son ensemble ; c'est pourquoi nous avons associé à notre réflexion les projets connexes. Néanmoins, quand une question ou une remarque ne faisait pas partie de notre juridiction, nous avons transféré les demandes aux services concernés, dans la mesure du possible, et nous invitons les usagers à se référer à l'entité concernée.

Les projets connexes cités le plus souvent : les Aménagements Ferroviaires du Nord de Toulouse (AFNT), le Franchissement Garonne et le Projet Mobilités 2020.2025.2030 de Tisséo Collectivités.

- Où en est-on dans le Boulevard Urbain Nord (BUN) ?



*Malgré l'annulation de la Déclaration d'Utilité Publique (basée sur un vice de procédure lié à l'organisation des services de l'État lors de l'instruction du projet), l'utilité publique du BUN n'est pas remise en cause.*

*Un pourvoi en cassation a été formé au Conseil d'État fin mai 2019, qui en a confirmé l'instruction.*

*En attendant les conclusions, le planning de réalisation du BUN est décalé, malgré la forte volonté de Toulouse Métropole de voir le chantier reprendre au plus tôt.*

- Qu'en est-il du second pont sur la Garonne ? Pour David Postic, le Franchissement Garonne permettra d'améliorer le trafic de la M 820 (ex RD 820), mais induira une « utilisation accrue » de cet axe. Il met en garde sur le franchissement par le Pont de Gagnac, « la situation deviendra encore plus infernale qu'elle ne l'est aujourd'hui » si sa traversée n'est pas améliorée.



*Toulouse Métropole mène, dans le cadre des études prospectives multimodales sur l'aire métropolitaine toulousaine, une réflexion globale sur la sortie de l'A62, un nouveau franchissement de la Garonne/la RD 2/la RM 902 (ex RD 902) et l'accès aéroportuaire Nord. Cette étude permet de démontrer son opportunité, d'alimenter la modélisation de trafic de la situation projet et de préparer le prochain cadre partenarial du Contrat de Plan. Cette voie nouvelle est un enjeu d'un nouveau maillage pour répondre aux besoins de déplacements entre le Nord et le Nord-Ouest de l'agglomération toulousaine et d'aménagements susceptibles de résorber la congestion sur les voies structurantes d'agglomération. Cette voie nouvelle permettra aussi un nouveau franchissement de la Garonne manquant sur ce secteur Nord de Toulouse (aujourd'hui un seul franchissement existe entre le pont de Blagnac et le pont d'Ondes : le pont de Gagnac). Dans le cadre des AFNT, l'amélioration des liaisons modes actifs transversales (à travers le Canal et la Garonne) est envisagée en plusieurs points. Concernant le franchissement de la Garonne, les études multimodales, menées en partenariat avec l'État, la Région et le Département, doivent préciser son emplacement. Elle créera également des connexions entre le transport ferroviaire et les lignes de transport en commun sur le secteur.*

*De plus, cette voie nouvelle est inscrite au Plan d'Aménagement des Routes Métropolitaines (PARM) mais ne présage pas d'un choix de cette opération par rapport aux autres choix à la prochaine Programmation Pluriannuelle d'Investissement (PPI) en 2020/2021.*

*Enfin, le projet est traduit au Projet Mobilités adopté en février 2018 par Tisséo Collectivités, sans indication de calendrier de mise en œuvre ou programmation financière.*

- Un participant pointe un « calamiteux et dangereux échangeur de Sesquières » qui ne serait pas intégré au projet.

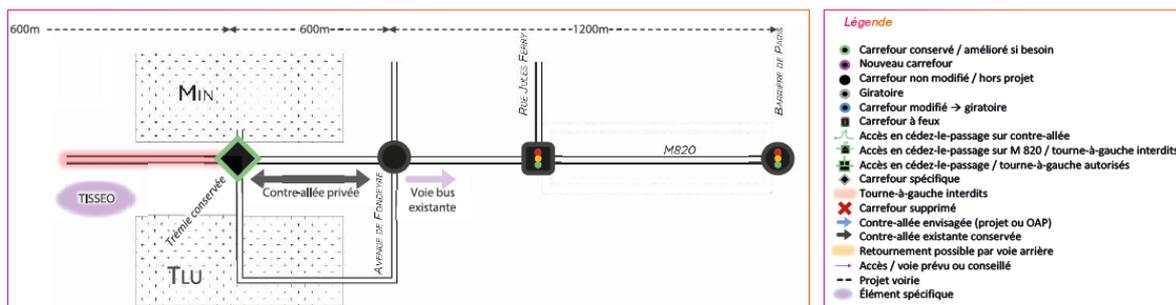


*Concernant l'échangeur de Sesquières, celui-ci fait bien l'objet d'une étude spécifique visant à améliorer son fonctionnement et sa sécurité. Même s'il est géographiquement proche de la M 820 (ex RD820), cette étude reste indépendante du projet de requalification de la M820 (ex RD 820).*

## A. La synthèse des apports sur la séquence 1

Secteur La Vache (Barrière de Paris – Rue de La Glacière)

### L'aménagement type de toute la séquence



18 expressions sur les principes d'aménagement

13 expressions sur les modes actifs

6 expressions sur le cadre de vie

6 expressions sur les projets connexes

3 expressions sur les transports en commun

Le stationnement dans les contre-allées devant le MIN et celui du côté de Fondeyre a été évoqué. Dans le projet, les aménagements prévoyaient du stationnement poids lourds gratuit, alors que TLU est en train de construire un parking poids lourds payant sécurisé avec services (restauration, sanitaires, zones de repos) du côté de Fondeyre, dont la mise en service est prévue au premier trimestre 2021. D'après les propos des représentants du MIN et de TLU, créer du stationnement poids lourds à cet endroit inciterait au stationnement sauvage, générant alors des nuisances (dont la prostitution). D'autant plus que le secteur présente actuellement une forte accidentologie, notamment à cause de ce stationnement sauvage. En revanche, les salariés du MIN et les clients des restaurants pourraient avoir besoin de cet espace de stationnement pour les véhicules légers. Ce pourrait être aussi l'occasion de créer une voie de dégagement en tourne-à-droite pour faciliter le stockage des poids lourds qui accèdent au MIN.



*Il est tout à fait possible de dédier cette voie à la circulation et de supprimer les places de parking. Il est aussi techniquement possible de réserver ce stationnement aux véhicules légers, par exemple en plantant des arbres qui limiteraient la longueur des emplacements. Quant à allonger la voie de dégagement, cela est tout à fait envisageable mais il faudra arbitrer entre la longueur dédiée au stationnement et cette voie. Nous allons aussi sécuriser les accès au MIN avec la création d'une voie de stockage.*

L'aménagement de la séquence 1 implique la suppression de places de parking. Or, plusieurs points induits par cette suppression ont été soulevés : un manque de transversalités, notamment entre l'avenue de Fronton et des États-Unis pour combler les besoins de stationnements, le fait que le stationnement utilisé par les commerces dans la journée ne suffira pas à combler les besoins des résidents le soir et le week-end. Pour pallier ce problème, un participant propose de prévoir des solutions de remplacement, par exemple à proximité de la future station de métro de Fondeyre.



*Il nous paraît important de sécuriser les modes actifs, ce qui entraîne une baisse du nombre de places de stationnement (la suppression ne s'opère que d'un côté). La voie n'est pas extensible et nous ne pouvons pas réaliser des pistes cyclables tout en gardant du stationnement de part et d'autre de la voie.*

*Les activités commerciales présentes sur ce tronçon sont principalement des commerces de proximité (épiceries, restauration, alimentaire) et des commerces du secteur automobile (garages, concessionnaires, réparateurs/garages). Les activités de réparation, garage, concessions répondent sur leur emprise à leur propre besoin de stationnement de clientèle.*

*Toutes ces activités composent une centralité de proximité qui rayonne sur une clientèle de quartiers et moins sur une clientèle de flux. Ainsi, l'enjeu n'apparaît pas tant la diminution d'offres de places de stationnement que d'identifier et de développer des outils/des réglementations permettant de maintenir une offre de stationnement pour la clientèle suffisante face aux besoins de stationnement des résidents du quartier.*

*Le développement du projet TAE à proximité pourra développer le flux piétons pour une partie des commerçants implantés sur ce tronçon du projet d'aménagement.*

*Ainsi, il semblerait opportun de réaliser les travaux d'aménagement en interface avec les travaux du TAE.*

*Nous adapterons les aménagements de cette séquence sur l'arrivée du métro, ce qui nous permettra de déterminer le nombre de places de parking supprimées en fonction des possibilités d'insertion des aménagements pour les piétons-cycles. Le stationnement pourra être tributaire du choix qui sera fait entre bande et piste cyclable en temps voulu.*

*Enfin, Toulouse Métropole propose de réaliser une enquête terrain auprès des commerçants du tronçon pour qualifier plus précisément leur clientèle, leurs pratiques, leurs besoins et définir en conséquence les dispositifs en terme de stationnement adéquats.*

*Nous avons bien pris en compte qu'un dialogue sera nécessaire avec l'ensemble de la population et les commerçants sur ce sujet.*

\*\*\*

Sur le traitement des boulevards Silvio Trentin et Marie Curie, une autre personne conseille d'agrandir les deux voies en entrée et sortie de giratoire, au Nord sur la M 820 (ex RD 820), afin d'accroître les capacités de stockage.



*La continuité des aménagements sur les voies adjacentes devra être traitée en lien ou non avec la requalification de la M 820 (ex RD 820).*

*Les études trafics des études préliminaires sont en cours de finalisation, elles permettront d'affiner les aménagements à prévoir au droit des carrefours. Ces adaptations feront l'objet de compléments aux études préliminaires, et seront ensuite détaillées dans les phases d'études ultérieures.*

\*\*\*

La question de la transplantation des arbres existants a été évoquée. Le comité du quartier Minimes-Barrière de Paris serait favorable à un double alignement latéral avec des aménagements pour les piétons-cycles de chaque côté, à condition de trouver une solution acceptable pour les arbres existants. De son côté, Monsieur Boyer, maire de quartier, a également souligné l'importance du maintien du patrimoine arboré existant.



*Ce sujet sera traité plus en profondeur lors de la phase avant-projet, une fois que le principe d'aménagement sera retenu et la ligne TAE arrivée.*

Tableau récapitulatif des arbres abattus/replantés  
dans la séquence 1 au stade des études préliminaires

(Susceptible d'évoluer dans les études ultérieures)

	Zones	Arbres abattus	Total arbres abattus par séquence	Arbres plantés	Total arbres plantés par séquence
Séquence 1	1-A	18	26	0	52
	1-B	7		14	
	1-C	0		16	
	1-D	1		19	
	1-E	0		3	

\*\*\*

À propos des modes actifs, un participant précise la nécessité de sécuriser l'intersection de la rue de La Glacière avec l'avenue des États-Unis. Cette intersection, qui fait partie des itinéraires cyclables de la ville de Toulouse, est empruntée quotidiennement par de nombreux cyclistes se rendant au travail depuis l'Est.



*En effet, il s'agit d'une requalification importante à entreprendre pour permettre aux piétons-cycles de cheminer en toute sécurité, en évitant l'échangeur autoroutier de La Glacière qui n'est pas adapté à une circulation des modes doux.*

*Les accidents graves enregistrés dernièrement concernent essentiellement des deux roues motorisés et des piétons-cycles, dont la plupart sont des salariés se rendant à leur travail.*

Or, le contournement de La Glacière proposé par Toulouse Métropole pour les modes actifs n'est pas satisfaisant selon le point de vue de deux acteurs. Pour le Comité de quartier Minimes-Barrière de Paris, le passage entre la rue de La Glacière et l'impasse du même nom doit être sécurisé (cinq voies à franchir au niveau du passage piéton) pour les piétons-cycles venant aussi bien de Lalande que de la Barrière-de-Paris. 2 Pieds 2 Roues rejoint cette opinion et propose plusieurs solutions, dont la création d'un passage souterrain pour franchir les cinq voies ou d'une passerelle accrochée au pont de la rocade. La proposition de contournement côté Est *via* la rue des Vieilles Écoles et l'avenue Jean Zay n'est pas non plus satisfaisante pour cette association qui propose de modifier la configuration du rond-point pour dégager sous la rocade une bande assez large afin d'accueillir les cycles le long de l'avenue Jean Zay.



*Les solutions de 2 Pieds 2 Roues pour permettre la continuité cyclable dans le carrefour de La Glacière n'ont pas été étudiées préalablement et nécessiteront d'être analysées dans le détail dans les phases d'études ultérieures.*

Un autre déclare que les abords du Canal latéral ne seraient pas assez valorisés : la réponse apportée pour franchir l'échangeur de La Glacière ne serait qu'« un aspect du problème et ne pourrait suffire ».



*Au-delà de l'écluse de Lalande, vers le Nord, la voie du canal latéral (M 501) a été transférée par le Département à Toulouse Métropole. Les revêtements viennent d'être refaits selon les prescriptions de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF), avec des matériaux adéquats. Vers le Sud, cette voie n'est pas gérée par Toulouse Métropole.*

Concernant les modes actifs, un participant a rappelé la dangerosité pour les cycles d'emprunter le carrefour de La Glacière. Toulouse Métropole a pensé ce maillage en ce sens car le Canal a été privilégié. Et une demande d'amélioration pour le passage des piétons-cycles sur l'avenue des États-Unis a été formulée.



*Nous étudierons l'accidentologie de ce passage et les aménagements possibles au niveau du feu tricolore.*

\*\*\*

Un participant se demande si les bus circuleront encore sur cet axe suite à la suppression de la voie de bus existante au profit de l'aménagement du Linéo 10 sur l'avenue de Fronton.



*À cet endroit précis, qui s'étend sur une petite partie de l'avenue des États-Unis, Tisséo Collectivités n'a pas exprimé le besoin d'un couloir de bus réservé ; ces derniers pouvant tout à fait évoluer dans la circulation sans générer de problème particulier, comme sur le reste de l'avenue.*

Des suggestions pour améliorer la circulation au niveau du carrefour de la Barrière de Paris ont été exprimées, bien que ce carrefour ne soit pas inclus dans l'aménagement de la M 820 (ex RD 820) : il a été évoqué de transformer l'avenue de Fronton en un sens unique et de mettre l'avenue des États-Unis en sens inversé pour réduire le trafic sur la Barrière de Paris. Au reste, le comité de quartier demande à ce que ce carrefour soit intégré dans le projet.



*D'un point de vue technique, il nous paraît compliqué d'aménager la Barrière de Paris tant que la question de la circulation sur le boulevard de Suisse n'est pas abordée. Or, il s'agit d'un des rares axes transversaux de Toulouse, la question est sensible. Cette demande est hors périmètre du programme du réaménagement de la M 820 (ex RD 820) et ne sera pas intégrée.*

Un participant a également suggéré de passer en sens unique l'avenue des États-Unis à deux voies descendantes, et l'avenue de Fronton à deux voies montantes.

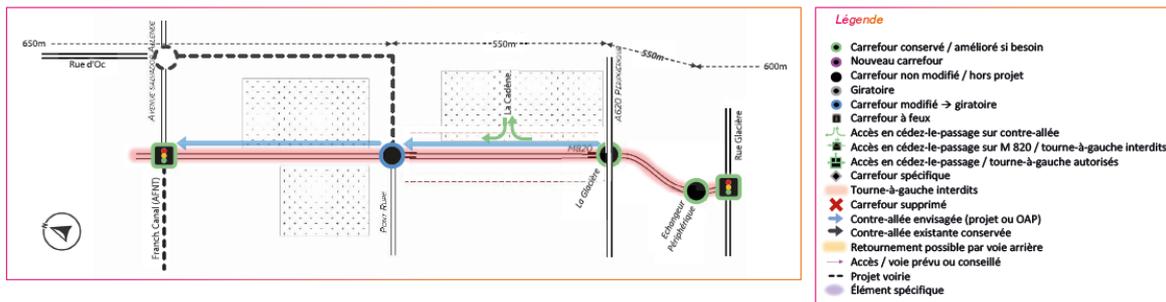


*Les sens alternés, avec deux voies de circulation, n'apaisent pas la circulation car ils incitent aux dépassements. Ceci dit, cette question peut s'envisager à l'échelle d'un quartier.*

## B. La synthèse des apports sur la séquence 2

*De La Cadène (rue de La Glacière) à l'entrée de Toulouse (avenue Salvador Allende)*

### L'aménagement type de toute la séquence



16 expressions sur les principes d'aménagement

4 expressions sur les modes actifs

2 expressions sur les transports en commun

2 expressions sur le cadre de vie

2 expressions sur les projets connexes

D'après l'Observatoire Toulousain de l'Immobilier d'Entreprise (OTIE), la valorisation du foncier délaissé entre la voie ferrée et la M 820 (ex RD 820) après réalisation des différents projets constituera un enjeu intéressant. Toulouse Métropole confirme que ces franges pourront être effectivement commercialisées le moment venu. D'autre part, l'OTIE insiste sur la nécessité de créer une échappatoire à la ZAC de Garonne vers le Nord.



*Le projet de pont en prolongement du boulevard Salvador Allende a émergé en quinzième position dans le Plan d'Aménagement des Routes Métropolitaines (PARM), il pourrait tout à fait jouer ce rôle de désenclavement de la ZAC Garonne par le Nord.*

Concernant le carrefour Salvador Allende, il a été demandé si une réflexion a été menée sur la possibilité...

- d'une voie dédiée au tourne-a-droite vers le boulevard Salvador Allende, soit du Sud au Nord



*La modélisation dynamique à l'horizon 2030 permettra d'affiner les études de trafic et de répondre à la question de l'aménagement global de ce carrefour M 820 (ex RD 820)/ boulevard Salvador Allende.*

*La question du tourne-à-gauche vers le boulevard Salvador Allende (en allant vers le Sud) devra également être étudiée car la création d'un giratoire au niveau de la rue Pierre et Marie Curie permettra potentiellement de gérer ce flux.*

- d'un giratoire au carrefour M 820 (ex RD 820)/boulevard Salvador Allende, tandis qu'un autre s'est demandé si le feu tricolore sera conservé à ce niveau



*À priori, les niveaux de trafic à cet endroit ne sont pas compatibles avec un giratoire simple. Cela dépend aussi de la capacité à supprimer le tourne-à-gauche dans le sens Nord/Sud en utilisant le giratoire Pierre et Marie Curie, situé en amont, pour gérer le trafic vers le boulevard Salvador Allende.*

*Les études de trafic approfondies sont en cours et permettront de déterminer plus finement le meilleur aménagement parmi trois solutions : un carrefour à feux, un giratoire à feux ou un giratoire simple. Toutefois, le trafic étant très chargé sur cette zone, il semblerait que le carrefour à feux soit pertinent. C'est une réflexion à finaliser d'ici la fin de l'année*

- d'un dévoiement du trafic de la M 820 (ex RD 820) par le Chemin de Fenouillet pour accéder à l'échangeur de Sesquières



*Les acquisitions foncières pour élargir le chemin de Fenouillet ont été très longues mais aboutissent, il sera possible de lancer les travaux lors du prochain mandat si cela est décidé lors de prochaine Programmation Pluriannuelle d'Investissement (PPI).*

- une contribution met l'accent sur le virage trop serré pour accéder au périphérique en venant du Nord



*Des vérifications seront faites dans les études à venir.*

La pertinence d'un giratoire au niveau du chemin de Rupé a été remise en cause par l'OTIE. Il semblerait qu'il fasse double emploi avec le carrefour Salvador Allende alors que son intérêt serait plus évident s'il permettait un accès vers l'Est pour desservir des terrains enclavés au droit du giratoire, si possible pour une activité générant du trafic poids lourds. L'association VIE du Nord Toulousain de Fenouillet ne trouve pas souhaitable non plus ce giratoire puisqu'en plus d'être proche d'un autre giratoire, il empiéterait sur le parc classé de La Cadène.



*Le giratoire au niveau de Rupé est nécessaire pour plusieurs raisons :*

- 1. permettre le retournement des usagers ;*
- 2. sécuriser les accès ;*
- 3. permettre la desserte éventuelle des fonciers disponibles (réflexion en cours) ;*
- 4. sécuriser les traversées modes actifs, notamment des cycles entre Salvador Allende et la Canal latéral.*

Le passage du Pont de Rupé a été cité plusieurs fois. La plupart des contributions proviennent des salariés de Safran Power Units, qui demandent notamment un doublement des voies et la régulation du flux pour diminuer les embouteillages et les incivilités endurées au quotidien.



*La requalification des ouvrages existants au-dessus des voies ferrées (Pont de Rupé et Lacourtenourt notamment) est liée aux AFNT ; cette remarque sera donc transmise aux services concernés pour étudier la demande.*

\*\*\*

Un participant souligne l'intérêt des shunts proposés, qui sont peu coûteux, mais pour lesquels l'aménagement nécessite du foncier.



*Toulouse Métropole partage cet avis. Les études de trafic permettront de confirmer ou pas l'intérêt de cette proposition.*

\*\*\*

Un participant s'est plaint de la présence de rats.



*Nous avons bien conscience qu'il existe un problème hydraulique puisque certains riverains jettent leurs eaux usées dans les fossés, d'où ce problème d'exutoire et la présence de nuisibles.*

Dans son courriel, Alain Danès propose d'accéder au périphérique extérieur par un tourne-à gauche via l'avenue Salvador Allende pour diminuer le flux qui descend vers Toulouse.

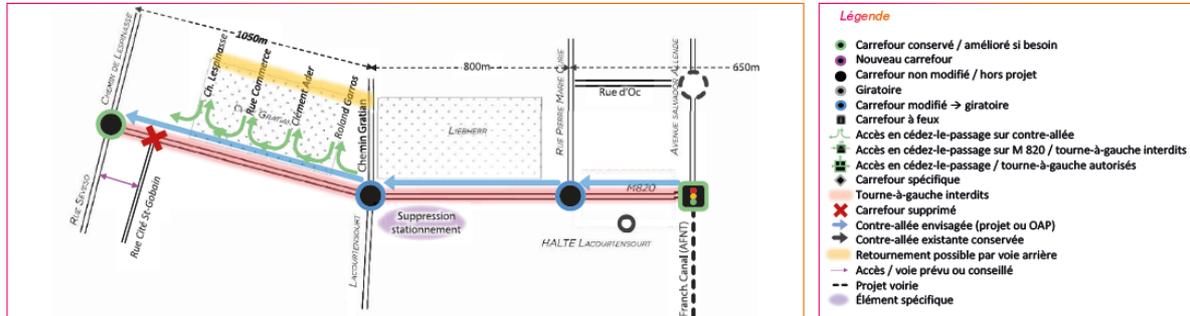


*L'accès au périphérique via Salvador Allende ne fait pas partie du programme de cette requalification. À notre connaissance, aucune étude n'a été réalisée en ce sens.*

## C. La synthèse des apports sur la séquence 3

*Pôle d'échange multimodal de Lacourtenourt (de l'Avenue Salvador Allende au giratoire Seveso)*

### L'aménagement type de toute la séquence



24 expressions sur les principes d'aménagement, dont 3 sur la vitesse

3 expressions sur le cadre de vie

2 expressions sur les projets connexes

1 expression sur les modes actifs

1 expression sur les transports en commun

Monsieur Maigne, Directeur général de Liebherr Aerospace, se montre très favorable à la création d'une contre-allée qui permettra d'améliorer l'accès à son entreprise, en créant notamment une nouvelle entrée pour les poids lourds. Cette entrée se positionnera au niveau de l'ancienne route (privatisée) et nécessitera une étude plus approfondie rendue nécessaire par la présence d'une canalisation de gaz.

\*\*\*

Dans le cadre d'éventuels aménagements de sécurité, il précise que le foncier de Liebherr Aerospace nécessaire à la réalisation du giratoire Gratian pourrait se faire de façon rapide et à l'amiable.

\*\*\*

Lors de la réunion avec les représentants de l'Observatoire Toulousain de l'Immobilier d'Entreprise (OTIE), la baisse de la vitesse à 50 km/heure a été évoquée. Cette baisse a notamment été appréciée lors de la réunion avec les élus. Alors que Monsieur Chausson ne voyait pas l'intérêt de l'abaisser.



*La baisse des limitations de vitesse est proposée en accompagnement des aménagements. Elle permettra de gérer en sécurité le flux des piétons-cycles. Elle ne se fera qu'après réalisation de ces aménagements.*

Pour l'association des Gens de Saint-Gobain - colchiques et route de Paris, la suppression de l'accès à la M 820 (ex RD 820) n'est pas souhaitable. Elle ne souhaite pas que le trafic passe par la rue Cité Saint-Gobain, et ainsi subir le passage des poids lourds appartenant à la société, spécialisée dans les travaux publics, située au bout de la rue. Les voitures de Saint-Jory doivent pouvoir tourner à droite depuis la M 820 (ex RD 820) pour rejoindre la rue Cité Saint-Gobain. Nev Georgi, dans le registre de Fenouillet, partage cet avis. SOGATRAP, la société en question, s'est également exprimée sur la suppression de l'entrée/sortie de la rue Cité Saint-Gobain. Elle rappelle que son activité induit la traversée régulière de pelles mécaniques, de camions et de semi-remorques. Elle n'est pas contre une liaison mais attire l'attention sur les impacts : « nombre conséquent d'engins circulant dans le lotissement avec tous les inconvénients que cela comporte (courbe de Gratian, nuisances sonores, dégradation de la chaussée, etc.) ». Dans le cas où la liaison s'opère, Jérémie Dejean, Directeur général de SOGATRAP, demande « expressément de ne pas avoir l'interdiction de tourner ni à droite vers le centre commercial, ni à gauche vers le rond-point existant ».



*Nous maintiendrons un accès en tourne-à-droite entre la M 820 (ex RD820) et la rue Cité Saint-Gobain, notamment pour les poids lourds.*

\*\*\*

L'OTIE s'est interrogé sur la sécurisation des traversées des piétons à Lacourtenourt, au droit de Liebherr.



*D'une part, il faut accompagner la circulation des piétons-cycles le long de l'axe, et d'autre part gérer et sécuriser les traversées en créant un îlot central, voire si nécessaire ajouter un feu à bouton poussoir pour stopper le flux de véhicules.*

\*\*\*

Un participant s'interroge sur les conséquences pour les entreprises et les habitations du côté de la voie ferrée.



*L'accès se fera comme aujourd'hui par un tourne-à-droite obligatoire.  
Aucune parcelle ne sera enclavée.*

\*\*\*

La zone C de la séquence 3 a suscité quelques interrogations.

- Quels seront les impacts fonciers ?



*Côté Est, il n'y aura pas de changement d'emprise. La route sera juste décalée.*

- Qu'en est-il des convois exceptionnels si la voie est réduite ?



*La largeur des voies de circulation proposée est règlementaire et conforme au passage des convois exceptionnels ; les services de l'État devront valider le projet, notamment sur le sujet du passage des convois exceptionnels.*

- 2,50 mètres sont-ils suffisants pour réaliser une voie verte (distance entre les platanes et ma propriété privée) ?



*La largeur de la voie verte peut être de 2,50 mètres ponctuellement, sur une petite longueur. Ce point sera à analyser dans le détail.*

- Séverine Albert juge que les vues en coupe ne sont pas à l'échelle et pointe une différence entre la distance « propriété privée » / « platanes » entre la réalité et le dossier de concertation.



*Les coupes en travers sont réalisées à un endroit précis, et les largeurs peuvent varier sur le linéaire de la zone. Une étude en vue en plan, plus poussée, sera faite ultérieurement pour conforter les principes proposés.*

- Le numéro 66 route de Paris n'offre pas de retournement possible vers l'impasse des Colchiques, l'accès se fait par la M 820 (ex RD 820) et la route est surélevée par rapport à la limite de propriété. À quel niveau se situera la voie verte ?



*La voie verte est au niveau du terrain existant derrière les platanes ; la configuration avec la rampe pour accéder à la M 820 (ex RD 820) restera inchangée. Ce secteur est à analyser dans le détail.*

Nous avons noté un commentaire portant sur l'absence de piste cyclable pour relier la gare de Lacourtenourt à celle qui longe le Canal latéral, tandis qu'un autre relève la discontinuité d'itinéraire cyclable pour les salariés venant Aucamville (piste cyclable sur le boulevard Salvador Allende se termine sur une impasse). Un participant propose de créer une piste qui fasse la jonction Pont de Rupé/avenue Salvador Allende pour résoudre cette discontinuité.



*Nous prenons note de cette première remarque qui va dans le sens de la recherche de continuités cyclables mais celle-ci devra être traitée dans le cadre de l'aménagement du futur PEM de Lacourtenourt.*

*Concernant la recherche de continuité cyclable entre la M 820 (ex RD 820) et les axes transversaux : la liaison demandée est intégrée au projet via la création du giratoire Rupé et des pistes cyclables sur l'axe, menant jusqu'à l'avenue Salvador Allende.*

Plusieurs questions relevant de projets connexes ont été exprimées. La première concerne le Pont de Lacourtenourt. Le passage du pont ne se fait aujourd'hui que sur une seule voie, alors que les futurs aménagements de la M 820 (ex RD 820) prévoient une 2x1 voie.



*Avec les Aménagements Ferroviaires du Nord de Toulouse (AFNT), les ponts vont être réaménagés. Six ouvrages ont été identifiés sur l'axe, une étude a été faite pour connaître les possibilités et le coût de leur élargissement.*

La seconde porte sur le réaménagement du chemin de Fenouillet.



*Il ne fait pas partie du périmètre d'étude : il s'agit d'un projet connexe. Cela fait partie du Plan d'Aménagement des Routes Métropolitaines (PARM) : les dernières acquisitions foncières sont en finalisation.*

Dans le cadre des AFNT, les aménagements amélioreront la desserte du quartier *via* les gares ou les haltes de Lalande et de la Vache selon un participant. Toutefois, un participant s'interroge sur la mise en place de parking-relais en amont, notamment à Lacourtenourt, pour capter le flux qui se dirigera vers Blagnac (TAE).



*Le déplacement de la halte de Lacourtenourt est effectivement prévu dans le cadre des AFNT. Un pôle d'échange multimodal (PEM) devrait voir le jour au Nord de la jonction entre le boulevard Salvador Allende et la M 820 (ex RD 820), avec un parking-relais, des rabattements de lignes de bus et des parcs à vélos. Il est également prévu un pont enjambant la voie ferrée, dans le prolongement du boulevard, pour rejoindre le chemin de Fenouillet.*

Enfin, un participant se demande si un parking plus important est prévu au niveau de la gare de la Lacourtenourt pour inciter une partie des automobilistes à utiliser cette desserte ferroviaire.



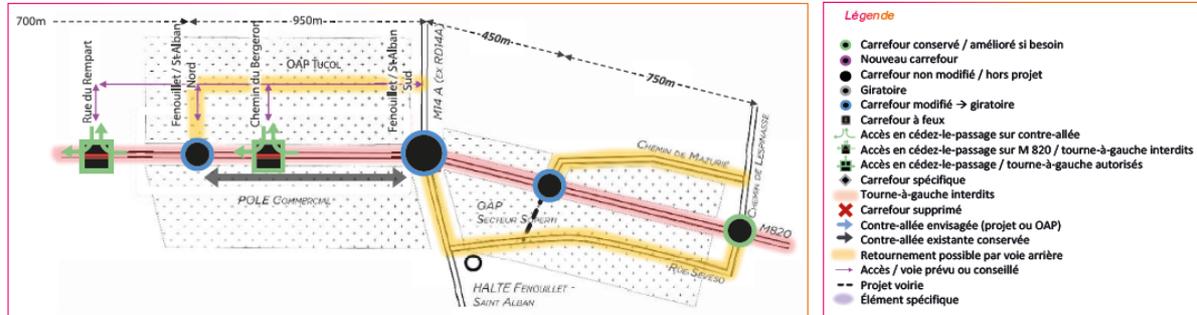
*Un parking-relais est prévu dans le cadre des AFNT.*

## D. La synthèse des apports sur la séquence 4

De Fenouillet (giratoire rue Seveso) à Saint-Alban (rue du Rempart)

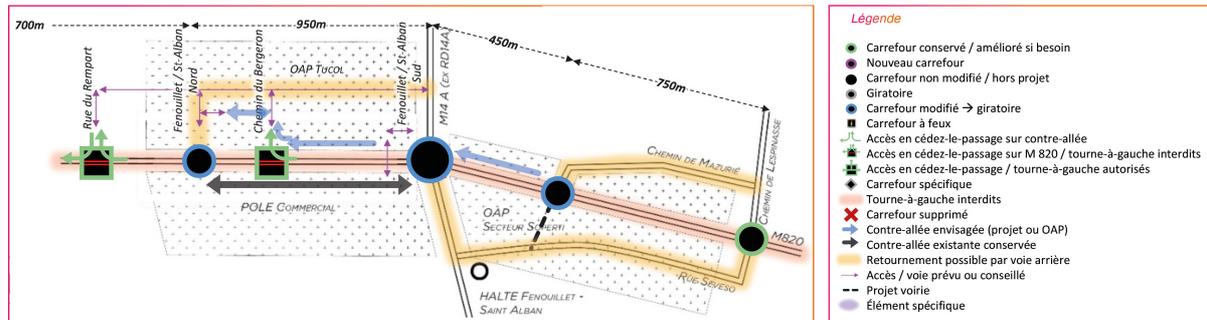
### Avant la concertation

#### L'aménagement type de toute la séquence



### Après la concertation

#### L'aménagement type de toute la séquence



30 expressions sur les principes d'aménagement

8 expressions sur les projets connexes

3 expressions sur les modes actifs

1 expression sur le financement

Le principe des deux giratoires (Nord et Sud) a été approuvé, seuls leurs emplacements ont été vivement discutés. Celui situé côté Sud n'a pas posé de réelles difficultés, les remarques ont essentiellement porté sur l'emplacement d'un giratoire rue des Battants ou chemin du Bergeron (côté Nord). Deux participants souhaitent un giratoire au chemin du Bergeron contre quatre en faveur de celui rue des Battants.

La question du financement des aménagements a été soulevée quant à l'utilité d'un giratoire au niveau de Fenouillet/Saint-Alban Nord. Pour Monsieur Méda, le giratoire devrait se trouver au chemin du Bergeron.



Plusieurs possibilités de financement sont possibles : la Taxe d'Aménagement Majorée, le Projet Urbain Partenarial ou les fonds propres de Toulouse Métropole.

Toujours dans cette même optique, le giratoire Nord a été critiqué. D'un côté, Monsieur Stramare pense que son emplacement sert les intérêts du centre commercial avec la création de ce second giratoire (en plus de celui du Sud). En effet, la Municipalité de Saint-Alban insiste sur la réalisation d'un giratoire au débouché du chemin de Bergeron pour les 500 futurs riverains. Monsieur Méda adhère à cet avis puisqu'il juge ce giratoire nécessaire pour desservir les services et commerces à venir.

D'autre part, des participantes mettent en exergue des problèmes de sécurité au niveau de la rue des Remparts : incivilités, demi-tours intempestifs, embouteillages, passage trop étroit, partie accidentogène, manque de visibilité des motos qui doublent sur la voie du milieu, fort trafic de poids lourds dans cette rue non pas adaptée (croisement difficile, détérioration de la route, insertion difficile). Pour Catherine Le Gall, le nouveau giratoire des Battants permettrait aux salariés de cette zone de rejoindre directement le centre commercial de Fenouillet, profiterait aux nombreux clients des entreprises environnantes pour rejoindre la rue des Battants et d'en repartir aisément quelle que soit leur direction. D'après ses propos, la construction d'un giratoire au niveau du chemin du Bergeron ne servirait qu'à satisfaire l'intérêt de quelques-uns au détriment de la majorité car aucune activité au chemin du Bergeron ne génère de circulation comparable à celle générée par les entreprises établies rue des Battants à ce jour. Quant à Geneviève Rossell, propriétaire de bâtiments commerciaux rue des Battants, elle est également favorable à la création d'un giratoire au niveau d'Action/Basic Fit pour sécuriser l'accès à cette zone industrielle et aux commerces : le terre-plein central mis en place par le Département en 2015 n'a pas résolu le problème de sécurité, et aurait même engendré plus d'infractions. Elles soulignent également que cet aménagement serait moins coûteux que celui au chemin du Bergeron car une partie est déjà.



*Le giratoire rue des Battants répond à un besoin de desserte de l'ensemble des zones d'activité de part et d'autre de la M 820 (ex RD 820), et également en anticipation de l'OAP de Tucof.*

*Il permettra de sécuriser l'entrée et la sortie des riverains ainsi que des commerces. Ce giratoire se situe à un endroit stratégique pour les retournements et permettra de sécuriser les échanges de flux dans toutes les directions.*

*Des contre-allées supplémentaires seront intégrées dans l'approfondissement des études préliminaires, permettant des accès au chemin du Bergeron.*

La création de passages piétons a été requise pour ceux qui souhaitent rejoindre Action ou les autres entreprises situées sur cette rive depuis l'Espace de Fenouillet à pied.



*Des passages piétons protégés supplémentaires sont prévus entre les carrefours et au niveau des giratoires créés et/ou réaménagés. Leur positionnement sera affiné en fonction des demandes et des besoins.*

Pour le giratoire au Sud, la proximité du nouveau giratoire avec le mini rond-point existant qui se trouve sur la M 14 A a été débattu. Un participant stipule que ce dernier, à cause de sa petite taille, ne facilite pas la fluidité de la circulation. Il suggère l'aménagement d'un grand rond-point qui viendrait supprimer le petit pour n'en faire qu'un. La possibilité de le remonter un peu pour résoudre

ce problème a été exprimée. Un participant, lui, souhaite la suppression du passage inférieur, inondé à chaque grosse pluie.



*Le giratoire est bien proposé en ce point : le passage inférieur est cependant maintenu à ce stade d'étude pour conserver le passage des bus et cycles a minima notamment. Concernant le mini rond-point, nous étudierons cette possibilité à l'aide d'une simulation dynamique. Enfin, concernant le fait de le remonter un peu : le flux vient de Saint-Alban/Castelginest/gare multimodale ; si nous déplaçons ce giratoire plus au Nord, nous ne capterons plus le trafic et l'accès à Saint-Alban ne sera pas résolu.*

Un participant propose de mettre en sens unique la M 14C vers le centre commercial de façon à supprimer le tourne-à-gauche vers Saint-Alban, et ainsi répondre aux problématiques en termes de fluidité et de sécurité.



*L'ensemble des aménagements de ce secteur sera conditionné à une simulation dynamique de trafic qui permettra d'en apprécier la meilleure configuration.*

\*\*\*

Pour faire suite à des demandes complémentaires de créations de contre-allées ou de liaisons, nous avons intégré des nouveaux aménagements. Monsieur Chausson approuve les propositions contenues dans le dossier de concertation : un giratoire au niveau de l'entrée Sud du centre commercial, un au Nord au niveau de la rue des Battants et le chemin de Tucol qui lui semble indispensable pour délester la M 820 (ex RD 820) afin de rejoindre l'échangeur. Pour lui, deux voies sont nécessaires côté Est de la M 820 (ex RD 820) : une voie par l'arrière pour desservir l'OAP de Tucol et une contre-allée le long de la M 820 (ex RD 820). « Cette contre-allée pourrait soit rejoindre la voie de desserte de l'OAP, soit se poursuivre jusqu'au chemin de Bergeron, et même idéalement jusqu'au giratoire de la rue des Battants. Cette dernière solution constituerait en un bon compromis entre les tenants d'un giratoire au chemin de Bergeron et ceux qui souhaiteraient un giratoire rue des Battants ». Selon ses propos, un giratoire à la sortie du chemin de Bergeron, et même une simple sortie avec un tourne-à-droite nuirait à la fluidité.



*Ces propositions émanent de plusieurs participants. Elles ont été étudiées de façon à trouver une solution partagée entre les différents acteurs concernés à l'Est et à l'Ouest de la M 820 (ex RD 820).*

*Une contre-allée entre le chemin de Mazurié et Fenouillet/ Saint-Alban Sud, le chemin (dit de Tucol) entre Fenouillet/Saint-Alban Sud et le chemin du Bergeron ont été intégrées. Enfin, une dernière contre-allée est aussi envisagée pour faire la liaison entre le chemin du Bergeron et Fenouillet/Saint-Alban Nord.*

La Mairie de Fenouillet a exprimé le souhait de voir le giratoire au débouché du chemin de Mazurié décalé d'environ une cinquantaine de mètres au Nord afin d'assurer une desserte du pôle commercial SIS rue Mendès France

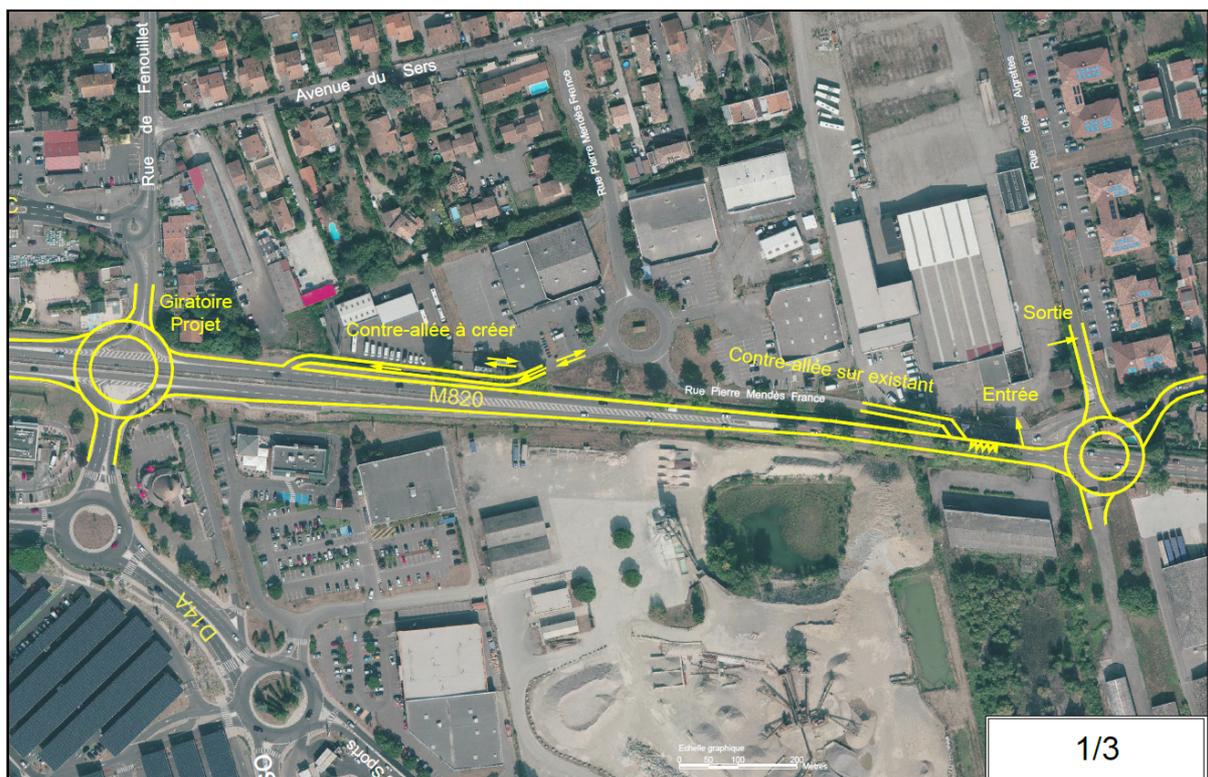


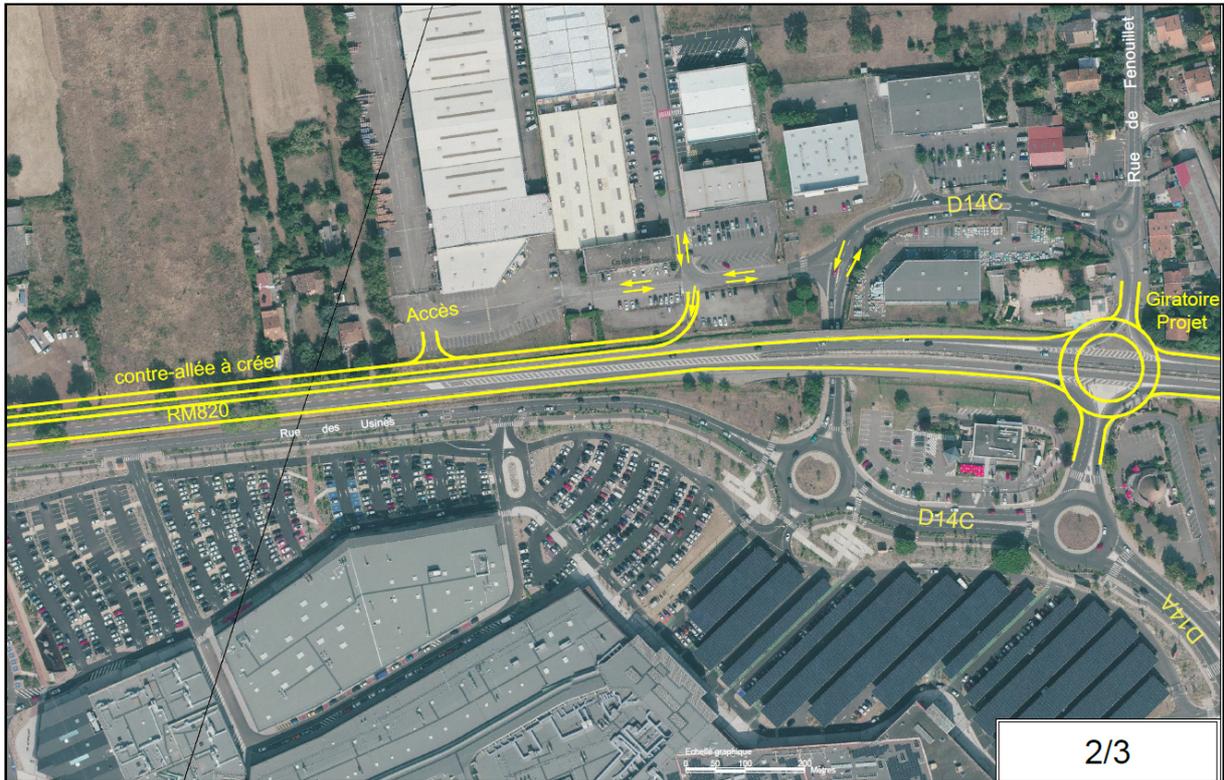
*Cette demande est en cours d'étude.*

#### Le résumé des nouveaux aménagements de la séquence 4

- Une contre-allée au chemin du Mazurié en sens unique montant : après l'arrêt de bus restitué, accès à l'entreprise Aubade en tourne-à-droite depuis la M 820 (ex RD 820) et sortie sur la rue des Aigrettes à prévoir
- Une contre-allée sur l'existant jusqu'au giratoire Fenouillet /RD14
- Une conservation du tourne-à-droite en prolongeant l'îlot central
- Un accès à la contre-allée après le croisement de l'entrée Conforama
- Une contre-allée en sens unique montant depuis la trémie : accès au centre commercial jusqu'au chemin de Bergeron et conservation du tourne-à-gauche sous la trémie pour l'accès à Sport 2000
- Une contre-allée au chemin du Bergeron : accès uniquement en tourne-à-droite et en sens unique
- Une contre-allée en double sens pour rejoindre la rue des Battants
- Un accès à Narbonne Accessoire restitué sur cette contre-allée
- Un accès provisoire à prévoir pour la parcelle longeant le chemin du Bergeron

#### **Les modifications prises en compte à la suite de la concertation :**

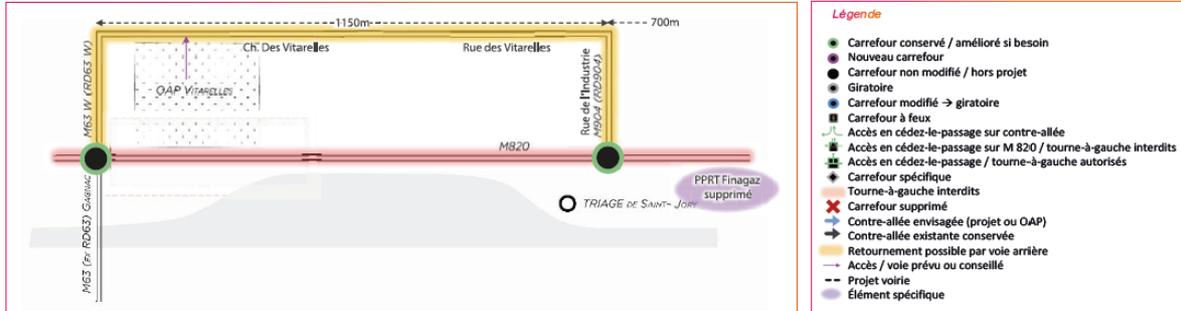




## E. La synthèse des apports sur la séquence 5

De Saint-Alban (rue du Rempart) à Lespinasse (rue de la Mairie)

### L'aménagement type de toute la séquence



3 expressions sur les principes d'aménagement

1 expression sur les projets connexes

Cette séquence ne prévoit pas de contre-allée car le chemin des Vitarelles permettra les retournements. D'autre part, la possibilité d'une halte ferroviaire a été évoquée.



*Quand la configuration actuelle de la M 820 (ex RD 820) est adaptée, les accès par l'arrière sont préférés pour cette manœuvre. Quant à la possibilité de halte ferroviaire, une demande a été sollicitée auprès de la Région au niveau de Lespinasse.*

*Nous sommes actuellement en phase d'études préliminaires, la phase d'avant-projet permettra de prendre en compte les évolutions des projets connexes en temps voulu.*

\*\*\*

Dans le registre de Lespinasse et lors d'une réunion, une demande concernant un tourne-à-droite sur la M 820 (ex RD 820) pour desservir l'OAP des Vitarelles (entrée) en venant de Toulouse a été formulée. Aujourd'hui, toutes les entrées et sorties se font par le chemin des Vitarelles.



*Cette demande a été prise en compte et intégrée dans le projet.*

\*\*\*

Enfin, un participant a soumis l'idée de prolonger la RD 902 au-delà du MEETT (futur Parc des Expositions de Toulouse) jusqu'au franchissement Garonne au niveau de Merville/Saint-Jory pour soutenir le développement urbain et économique des communes du Nord et Nord-Ouest toulousain, mais aussi pour anticiper l'accès au futur Parc des Expositions.

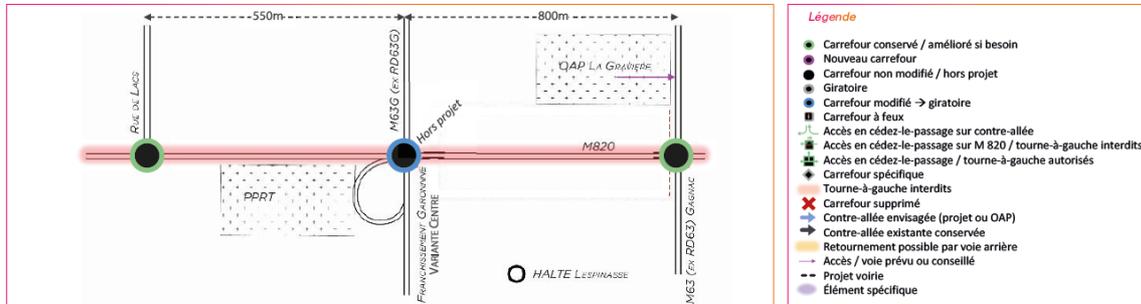


*Cette demande s'étend au-delà de l'emprise de la requalification de la M 820 (ex RD 820).*

## F. La synthèse des apports sur la séquence 6

*Lespinasse (de la rue de la Mairie à la rue des Lacs)*

### L'aménagement type de toute la séquence



**5 expressions sur les principes d'aménagement, dont 1 sur la vitesse**  
**2 expressions sur les projets connexes**

Selon un élu, toutes les entreprises qui se situent entre le carrefour de Gagnac et celui du Franchissement Garonne souhaiteront une contre-allée. Dans cette séquence, aucune contre-allée n'est prévue à l'Est et à l'Ouest alors que l'espace serait suffisant pour en aménager.



*La desserte est déjà possible par l'arrière via le chemin de la Gravière. Nous étudierons en option la faisabilité et le coût de la contre-allée côté Est, dans l'approfondissement des études préliminaires.*

Le Directeur de UMS souhaiterait la mise en place d'un accès sur la M 820 (ex RD 820). Pour ce faire, il propose de limiter les sorties des véhicules sur le chemin de la Gravière.



*Cet aménagement n'a pas pour vocation de créer de nouveaux accès directs sur la M 820 (ex RD 820).*

La Maire de Lespinasse s'interroge sur la faisabilité d'une contre-allée entre le rond-point de la M 820 (ex RD 820)/M 63 et la bretelle de l'autoroute. Elle permettrait la desserte de toutes les entreprises situées le long de l'axe et supprimerait les poids lourds circulant à l'intérieur de sa commune, notamment sur la route de l'Hers et le chemin de la Gravière.



*Cette portion de l'axe, une 2x2 voies de type autoroutière, ne s'avère pas adaptée à la création d'une contre-allée qui engendrerait un problème de sécurité. La proximité des entreprises et le coût de réalisation non négligeable ne permettent pas un tel aménagement. D'autant plus qu'aujourd'hui, l'adressage des entreprises se fait par le chemin de la Gravière. Nous étudierons en option la faisabilité et le coût de la contre-allée côté Est, dans l'approfondissement des études préliminaires.*

Enfin, un participant évoque la suppression de la circulation à 2x2 voies sur cette même portion et l'abaissement de la vitesse.



*La présence du PPRT ne nous permet pas de réduire la capacité de la voirie dans ce secteur (règlementation actuelle PPRT prise en compte).*

\*\*\*

Lors de la réunion avec les associations locales, un participant s'est interrogé sur la prise en compte du Franchissement Garonne pour le carrefour envisagé entre la M 820 (ex RD 820)/M 63G.



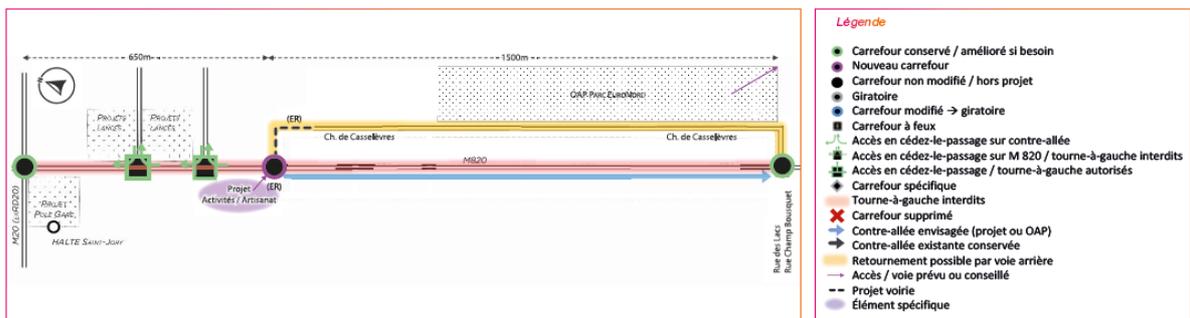
*Des raccordements ont effectivement été envisagés si la variante centre du Franchissement Garonne était retenue.*

*Elle a été matérialisée sur l'aménagement type, bien qu'elle ne fasse pas partie du projet de requalification de la M 820 (ex RD 820).*

## G. La synthèse des apports sur la séquence 7

*Lespinasse (rue des Lacs) à l'entrée de Saint-Jory (gare)*

### L'aménagement type de toute la séquence



5 expressions sur les principes d'aménagement

1 expression sur le financement

Cette séquence ne prévoit pas de contre-allée car le chemin de Casselèvres permettra les retournements.



*Quand la configuration actuelle de la M 820 (ex RD 820) est adaptée, les accès par l'arrière sont préférés pour cette manœuvre. Ici, la distance de retournement sera de 1,5 kilomètre, soit la plus longue sur l'axe.*

*Concernant la vitesse, il n'y aura pas de modification.*

Une question sur le financement du nouveau carrefour a été soulevée, tout en remettant en cause son emplacement. Le participant se demande pourquoi la Jardinerie Toulousaine ne peut pas bénéficier de ce giratoire.

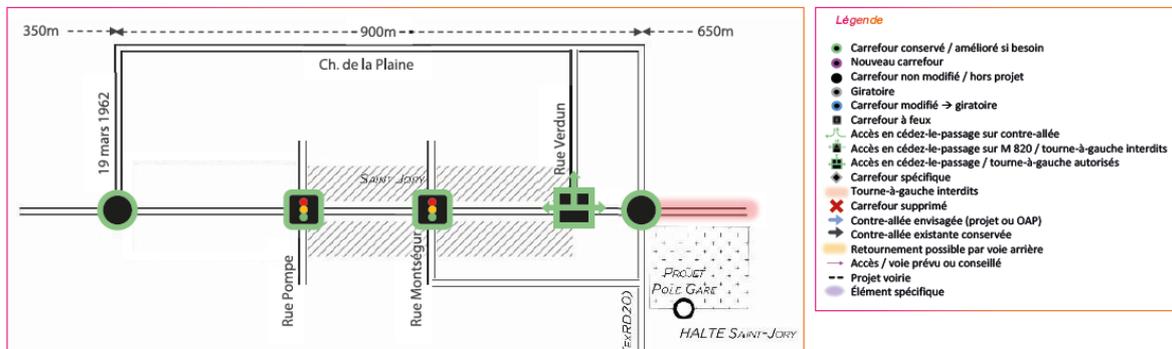


*Si nous interdisons les tourne-à-gauche, nous avons besoin d'un retournement. Le giratoire n'a pas pour finalité de servir les intérêts des entreprises, mais l'ensemble des usagers, soit dans l'intérêt général.*

## H. La synthèse des apports sur la séquence 8

*Saint-Jory (de la gare à la rue du 19 mars 1962)*

### L'aménagement type de toute la séquence



### 1 expression sur les modes actifs

Une question a été posée concernant l'aménagement prévu pour les piétons-cycles sur cette séquence.

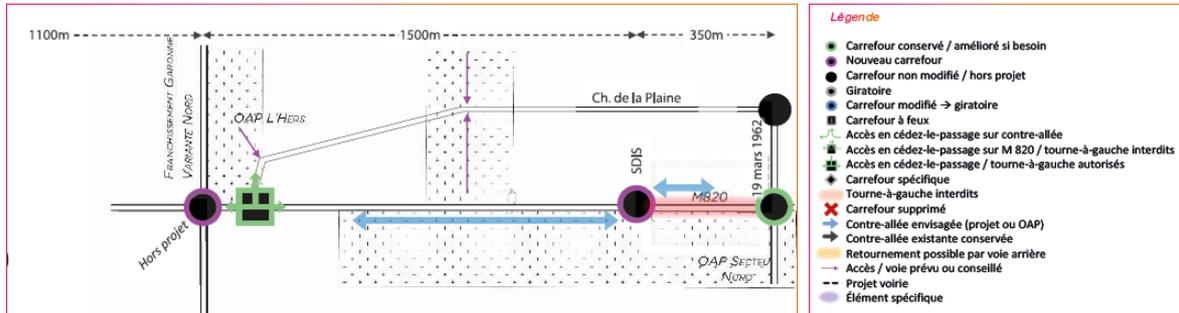


*Il y a très peu d'espace ici : la continuité piétons-cycles est impossible. Deux itinéraires associés à la trajectoire de la M 820 (ex RD820) ont été suggérés à l'Ouest : une continuité dans le cadre des AFNT et de l'OAP gare ou un passage via la rue des Bagnols.*

## I. La synthèse des apports sur la séquence 9

*Du Nord de Saint-Jory (rue du 19 mars 1962) à l'Hers*

### L'aménagement type de toute la séquence



### 1 expression sur les projets connexes

Cette séquence n'a suscité qu'une seule contribution avec la particularité de porter sur un projet connexe.

## V – LES CONCLUSIONS DU MAÎTRE D’OUVRAGE

Ce mois de concertation a témoigné d’une forte mobilisation des participants répondant présents en nombre, montrant un **réel intérêt pour la requalification de la M 820 (ex RD 820)** et ayant adopté une attitude positive unanime lors des moments de rencontre organisés. La quantité du public autant que sa qualité d’écoute, d’échange et de génération de proposition, signifie que le projet est très attendu sur le territoire, notamment en termes d’aménagements des séquences 2, 3 et 4.

Le **moment citoyen** qui vient de se dérouler a permis de valider des objectifs précis et incontournables de la requalification. Au premier chef la sécurisation de l’axe avec l’attente de création de parcours sécurisés pour les piétons-cycles, mais aussi le désir de voir se développer l’offre de transport en commun. Les quatre objectifs ont effectivement été confirmés par les contributions : **sécurisation** des différents modes de déplacement, **fluidification** du trafic, **amélioration** du cadre de vie et **facilitation** de la desserte des entreprises.

**Grâce aux neuf réunions et 42 contributions écrites, le maître d’ouvrage a ajusté la teneur du projet initial et mis en place, en réponse aux attentes des usagers :**

- un espace de stationnement pour véhicules légers au lieu de poids lourds devant le MIN ;
- le maintien de l’accès pour la rue de la Cité Saint-Gobain, mais en tourne-à-droite strict ;
- le tourne-à-droite pour sortir de la M 820 (ex RD 820) vers l’OAP des Vitarelles ;
- la création supplémentaire de contre-allées.

Aujourd’hui, une première étape se termine, pour faire place à la finalisation des études préliminaires puis à phase avant-projet dès 2020. Cette dernière permettra d’affiner les grands principes d’aménagements et de les présenter lors d’une prochaine phase de concertation.

**Nous avons encore des points à étudier plus finement dont :**

- le giratoire au Nord de Fenouillet et ses contre-allées ;
- l’aménagement du carrefour Salvador Allende/M 820 (ex RD 820) ;
- la traversée des piétons-cycles au giratoire de La Glacière ;
- les trafics.

Dans le cadre de la concertation, de nombreuses attentes ont été exprimées concernant les projets connexes dont les AFNT, le Franchissement Garonne, la M 902 et le Projet Mobilités 2020.2025.2030 de Tisséo.

## VI – LES ANNEXES

1. La délibération du Bureau de Toulouse Métropole du 13 juin 2019 .....	54
2. La délibération du Bureau de Toulouse Métropole du 10 octobre 2019 .....	56
3. Le compte rendu de la réunion du 28 juin : MIN et TLU .....	58
4. Le compte rendu de la réunion du 28 juin : Liebherr Aérospace .....	61
5. Le compte rendu de la réunion du 3 juillet : les associations locales .....	64
6. Le compte rendu de la réunion du 3 juillet : l'OTIE .....	71
7. Le compte rendu de la réunion du 4 juillet : les entreprises .....	74
8. Le compte rendu de la réunion du 5 juillet : les élus .....	83
9. Le compte rendu de la réunion du 11 juillet : Chausson Matériaux .....	87
10. Le compte rendu de la réunion du 15 juillet : le comité de quartier .....	91
11. Le compte rendu de la réunion du 23 juillet : le maire du quartier 3.1 .....	95
12. Les courriels .....	97
13. Les courriers .....	117
14. Les registres .....	136
15. L'article d'Actu Toulouse .....	166

## 1. La délibération du Bureau de Toulouse Métropole du 13 juin 2019



Bureau du jeudi 13 juin 2019

Toulouse, 6 rue Leduc - Locaux Toulouse Métropole - salle Métropole

### Délibération n° DEL-19-0403

## Réaménagement et requalification de la M820 (ex-RD820) : ouverture et approbation des modalités de concertation

### Exposé

Des études préliminaires ont été lancés début novembre 2018, afin d'étudier le réaménagement et la requalification de la M820 (ex RD820), entre la limite communale nord de Saint-Jory et la Barrière de Paris à Toulouse.

Il s'agit aujourd'hui, compte tenu de l'évolution du cadre réglementaire et du contexte environnemental au sens large du projet (Monuments Historiques classés, Zones inondables, PPRT ...), de compléter les études réalisées et d'étudier le projet en tenant compte de l'ensemble des dimensions pouvant le structurer (environnement, socio-économie, urbanisme, technique, trafic, ...), dans l'objectif de trouver le meilleur parti d'aménagement répondant aux différents enjeux identifiés dans le diagnostic.

Les études préliminaires ont pour objectif final de définir le programme, le phasage et les estimations prévisionnelles du réaménagement et de la requalification de la M820 (ex RD820), en termes de projet de transport et de parti d'aménagement (profil en travers, aménagements paysagers, principes de mise en œuvre, phasages...), tout en s'appuyant sur les nouveaux projets de développement urbain, notamment sur la trame du réseau secondaire.

Plus concrètement, les études doivent permettre de définir les différentes possibilités de réaménagement et de la requalification de la M820 (ex RD820), et ce, après analyses multicritères visant à atteindre un développement durable (cohérent avec les contraintes actuelles de la zone d'étude et avec les objectifs de développement urbain).

Il s'agira donc, par une cartographie du territoire et une analyse large toutes thématiques confondues des contraintes et possibilités, de rechercher l'ensemble des partis d'aménagement possibles, par séquence, tout en proposant un aménagement cohérent sur l'ensemble du linéaire étudié.

Conformément aux prescriptions des articles L 103-2 et R 103-1 du code de l'urbanisme, il y a lieu, parallèlement aux 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.

Les objectifs fixés de la concertation sont les suivants :

- présenter et informer le projet au public,
- recueillir l'avis du public.

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

Pendant cette première étape de la concertation, relative aux études préliminaires, un dispositif d'information et de participation sera mis à disposition du public du 18 juin au 18 juillet 2019.

Les modalités de ce dispositif sont les suivantes :

- parution d'un avis dans la presse
- une page dédiée sur le site internet de Toulouse Métropole

Bureau du 13 juin 2019

Délibération n°DEL-19-0403

- mise à disposition au public d'un dossier de concertation, au siège de Toulouse Métropole, à la mairie de quartier 3.1 et 3.2 du secteur Nord Toulouse et aux mairies d'Aucamville, de Fenouillet, de Saint-Alban, de Lespinasse et de Saint-Jory. Ce dossier sera accompagné d'un registre, permettant aux personnes intéressées de consigner leurs observations.
- des réunions avec les acteurs.
- tout autre moyen que le Président de Toulouse Métropole jugera utile au bon déroulement de la concertation.

## 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 Voirie du 7 juin 2019,

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

Décide :

### Article 1

D'approuver la mise à disposition d'un dispositif d'information et de participation destiné au public du 18 juin 2019 au 18 juillet 2019.

### Article 2

D'approuver les modalités d'information et de participation du public suivantes :

- parution d'un avis dans la presse,
- une page dédiée sur le site internet de Toulouse Métropole,
- mise à disposition du public d'un dossier de concertation, au siège de Toulouse Métropole, à la mairie de quartier 3.1 et 3.2 du secteur Nord Toulouse et aux mairies d'Aucamville, de Fenouillet, de Saint-Alban, de Lespinasse et de Saint-Jory. Ce dossier sera accompagné d'un registre permettant aux personnes intéressées de consigner leurs observations,
- des réunions avec les acteurs,
- 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.

### Article 4

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

Résultat du vote :  
Pour 64  
Contre 0  
Abstentions 0  
Non participation au vote 0

Publiée par affichage le 20/06/2019

Reçue à la Préfecture le 20/06/2019

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

Jean-Luc MOUDENC

## 2. La délibération du Bureau de Toulouse Métropole du 10 octobre 2019



Conseil de la Métropole du jeudi 10 octobre 2019  
Espaces Vanel - Arche Marengo - Toulouse

### Projet de délibération n° DEL-19-0786

## Réaménagement et requalification de la M820 ( ex-RD820) : approbation du bilan de concertation

### Exposé

---

Les Études Préliminaires ont été lancées début novembre 2018 afin d'étudier le réaménagement et la requalification de la M820 (ex RD820) entre la limite communale nord de Saint-Jory et la Barrière de Paris à Toulouse.

Il s'agit aujourd'hui, compte tenu de l'évolution du cadre réglementaire et du contexte environnemental au sens large du projet (Monuments Historiques classés, Zones inondables, PPRT ...), de compléter les études réalisées et d'étudier le projet en tenant compte de l'ensemble des dimensions pouvant le structurer (environnement, socio-économie, urbanisme, technique, trafic, ...), dans l'objectif de trouver le meilleur parti d'aménagement répondant aux différents enjeux identifiés dans le diagnostic.

Les Études Préliminaires ont pour objectif final de définir le programme, le phasage et les estimations prévisionnelles du réaménagement et de la requalification de la M820 (ex RD820), en terme de projet de transport et de parti d'aménagement (profil en travers, aménagements paysagers, principes de mise en œuvre, phasages...), tout en s'appuyant sur les nouveaux projets de développement urbain, notamment sur la trame du réseau secondaire.

Plus concrètement, les études doivent permettre de définir, après analyses multicritères visant à atteindre un développement durable (cohérent avec les contraintes actuelles de la zone d'étude et avec les objectifs de développement urbain), les différentes possibilités de réaménagement et de la requalification de la M820 (ex RD820).

Il s'agira donc, par une cartographie du territoire et une analyse large toutes thématiques confondues des contraintes et possibilités, de rechercher l'ensemble des partis d'aménagement possibles par séquence tout en proposant un aménagement cohérent sur l'ensemble du linéaire étudié.

Conformément aux prescriptions des articles L 103-2 et R 103-1 du code de l'urbanisme, Toulouse Métropole a délibéré en date du 13 juin 2019 approuvant un dispositif d'information et de participation destiné au public du 18 juin au 18 juillet 2019.

Les modalités de ce dispositif ont été organisées de la manière suivante :

- la parution d'un avis dans la presse
- une page dédiée sur le site internet de Toulouse Métropole et d'une adresse mail
- la mise à disposition au public d'un dossier de concertation, au siège de Toulouse Métropole, à la mairie de quartier 3.1 et 3.2 du secteur Nord Toulouse et aux mairies de Aucamville, Fenouillet, Saint Alban, Lespinasse, Saint-Jory. Le dossier a été accompagné d'un registre permettant aux personnes intéressées de consigner leurs observations.
- des réunions avec les acteurs
- la réalisation de dépliant, communiqué de presse, panneau d'exposition,... etc

Le bilan est annexé à la présente délibération.

Une information du public sera poursuivie au fur et à mesure de l'avancement de la définition du projet.

## Décision

Le Conseil de la Métropole,

Vu l'avis favorable de la Commission Voirie du vendredi 06 septembre 2019,

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

Décide :

### Article 1

De prendre acte du bilan de la concertation publique, tel que présenté dans le rapport annexé à la présente délibération.

### Article 2

De poursuivre les études sur la base des études préliminaires précédemment réalisées et du bilan de la concertation.

### Article 3

D'autoriser le Président à signer tous les actes aux effets ci-dessus.

### 3. Le compte rendu de la réunion du 28 juin : MIN et TLU

# CAMPARDOU communication

## TOULOUSE MÉTROPOLE – Requalification de la M 820

Compte rendu de la réunion du 28 juin 2019

### LE LIEU

Toulouse Métropole

### LES PARTICIPANTS

#### Les représentants du maître d'ouvrage :

- Bruno Gautier, Direction Infrastructures, Travaux, Energies, Toulouse Métropole
- Céline Aizpitarte, Direction Infrastructures, Travaux, Energies, Toulouse Métropole
- Jean-Marie Vidal, Direction Infrastructures, Travaux, Energies, Toulouse Métropole
- Lise Beaulieu, Direction du Développement Economique, Toulouse Métropole
- Sophie Netter, Chef de Projet, Arcadis
- Thomas Campardou, Directeur, Campardou Communication

#### Les acteurs présents :

- Chrystelle Gaillac, Directrice du développement du Marché d'Intérêt National (MIN) de Toulouse
- François Cantinaud, Président de Toulouse Logistique Urbaine (TLU)

### LE DÉROULÉ DE LA RÉUNION

La réunion a débuté à 15h30.

Cette réunion permet de faire une présentation des études aux acteurs économiques sollicités lors du diagnostic, dont le MIN et TLU. Après une brève présentation du périmètre de projet, Toulouse Métropole détaille les différentes phases d'études à venir et les concertations associées. La présentation se concentre sur les séquences 1 et 2, qui concernent plus particulièrement le MIN et TLU.

## LES PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT TYPE DE LA SÉQUENCE 1

### Le stationnement sur la contre-allée devant le MIN :

**Remarque –** F. Cantinaud : Pourquoi créer du stationnement PL côté MIN, alors que Toulouse Métropole nous demande de construire un parking PL côté Fondeyre ? Créer du stationnement, c'est inciter au stationnement sauvage, qui génère des nuisances (dont la prostitution). De plus le stationnement PL aérien ne va pas dans le sens de l'histoire : aujourd'hui la réglementation européenne impose de créer des parkings PL payants sécurisés avec services (restauration, sanitaires, zones de repos) à intervalles réguliers, et le site a été identifié comme tel. La mise en service est prévue au 1<sup>er</sup> trimestre 2021 (prix de la nuit : 14 à 17 euros). Enfin, la création d'une Zone à Faible Emission (ZFE) va fortement impacter la circulation dans ce secteur, et en premier lieu la circulation des PL : ce n'est pas opportun de l'encourager par la création de places de stationnement gratuites.

**Remarque –** C. Gaillac partage totalement cette analyse et rajoute que le secteur présente actuellement une forte accidentologie, notamment à cause de ce stationnement sauvage. Rationnaliser le stationnement permettrait certes d'améliorer la sécurité, mais aussi malheureusement d'encourager la fraude et d'accentuer le phénomène de camions ventouses. En revanche, les salariés du MIN et les clients des restaurants pourraient avoir besoin de stationnement pour leurs véhicules. Ceci pourrait être aussi l'occasion de créer une voie de dégagement en tourne-à-droite pour faciliter le stockage des PL qui accèdent au MIN (sur une longueur d'environ 50 mètres). Enfin, elle souligne la nécessité de sécuriser la sortie du MIN vers le Nord et de régler le sort de la voie d'accélération, très dangereuse en raison notamment du stationnement existant (à voir si on le traite en voie d'insertion).

**Réponse –** Soit on interdit le stationnement, soit on le régule. Dans tous les cas, il faut prendre en compte ce choix dans l'aménagement. Il est tout à fait possible de dédier cette voie à la circulation et de supprimer les places de parking. Il est aussi techniquement possible de réserver ce stationnement aux véhicules légers, par exemple en plantant des arbres qui limitent la longueur des emplacements. Quant à allonger la voie de dégagement, cela est tout à fait envisageable mais il faudra arbitrer entre la longueur dédiée au stationnement et à cette voie.

### Le stationnement sur la contre-allée côté Fondeyre (actuellement voie privée) :

**Remarque –** Les participants font le même type de remarque sur l'opportunité de créer du stationnement PL, et indiquent que le besoin à cet endroit, devant les immeubles de bureaux et les commerces, concerne plutôt du stationnement VL.

**Réponse –** Pas d'objection de la part de Toulouse Métropole pour étudier cette possibilité. Il semble que la demande lors du diagnostic ait été mal interprétée et le projet sera modifié dans le sens demandé. Toulouse Métropole souligne également la nécessité d'aménager aussi le virage vers l'avenue de Fondeyre (en venant du Nord) et demande à TLU de lui fournir le plan masse de son projet.

## LES PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT TYPE DE LA SÉQUENCE 2

### Les continuités cyclables à La Glacière

**Remarque** – Les accès sous la voie ferrée et l'impasse de La Glacière ne sont pas très sécurisés.

**Réponse** – En effet, il s'agit d'une requalification importante à entreprendre pour permettre aux piétons et aux cycles de cheminer en toute sécurité, en évitant l'échangeur autoroutier de La Glacière qui n'est pas adapté à une circulation des modes doux.

### LE THEME DES DÉLAIS

**Question** – Quelle est la temporalité de ce projet ?

**Réponse** – La réalisation des premiers aménagements devrait intervenir dans un délai de cinq ans, lors du prochain mandat.

### LE THÈME DU TRAFIC

**Remarque** – C. Gaillac souligne l'importance de la période où se font les comptages routiers, en indiquant de nouveau que la période creuse du MIN se situe en février-mars. Le trafic du MIN le plus important se situe entre 2 et 8 heures.

La réunion a fini à 16h40.

#### 4. Le compte rendu de la réunion du 28 juin : Liebherr Aérospatiale



### TOULOUSE MÉTROPOLE – Requalification de la M 820

Compte rendu de la réunion du 28 juin 2019

#### LE LIEU

Toulouse Métropole

#### LES PARTICIPANTS

##### Les représentants du maître d'ouvrage :

- Bruno Gautier, Direction Infrastructures, Travaux, Energies, Toulouse Métropole
- Céline Aizpitarte, Direction Infrastructures, Travaux, Energies, Toulouse Métropole
- Jean-Marie Vidal, Direction Infrastructures, Travaux, Energies, Toulouse Métropole
- Lise Beaulieu, Direction du Développement Economique, Toulouse Métropole
- Sophie Netter, Chef de Projet, Arcadis
- Thomas Campardou, Directeur, Campardou Communication

##### Les acteurs présents :

- Jean-Luc Maigne, Directeur général de Liebherr Aérospatiale
- Gérard André, Maire d'Aucamville
- Roseline Armengaud, Conseillère municipale déléguée à l'Urbanisme-Habitat

#### LE DÉROULÉ DE LA RÉUNION

La réunion a débuté à 14 heures.

Cette réunion permet de faire une présentation des études aux acteurs économiques sollicités lors du diagnostic, dont Liebherr Aerospace. Après une brève présentation du périmètre de projet, Toulouse Métropole détaille les différentes phases d'études à venir et les concertations associées. Le bilan de la présente concertation sera approuvé en septembre 2019. La présentation se concentre sur les séquences 2 à 4, qui concernent plus particulièrement les interlocuteurs de cette réunion.

#### LES PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT TYPE DE LA SÉQUENCE 2

**Question** – Avez-vous étudié la possibilité d'une voie dédiée au tourne-à-droite vers le boulevard Allende (en allant vers le Nord) ?

**Réponse** – La modélisation dynamique à l'horizon 2030 permettra d'affiner les études de trafic et de

répondre à la question de l'aménagement global de ce carrefour M 820/boulevard Allende. La question du tourne-à-gauche vers le boulevard Allende (en allant vers le Sud) devra également être étudiée car la création d'un giratoire au niveau de la rue Pierre et Marie Curie permet potentiellement de gérer ce flux.

**Remarque** – La création d'un giratoire au droit de la rue Pierre et Marie Curie est rendue nécessaire par l'implantation de PSA, et à plus long terme d'un village automobile.

**Remarque** – Le chemin de Gratian ne recevra plus de trafic poids lourds à l'avenir.

### LES PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT TYPE DE LA SÉQUENCE 3

**Remarque** – Monsieur Maigne se montre très favorable à la création d'une contre-allée qui permettra d'améliorer l'accès à son entreprise, en créant notamment une nouvelle entrée poids lourds. Cette entrée se positionnerait au niveau de l'ancienne route (privatisée) et nécessitera une étude plus approfondie rendue nécessaire par la présence d'une canalisation de gaz.

### LE THÈME DES DÉLAIS

**Question** – Quelle est le délai de réalisation de ce projet ?

**Réponse** – La prochaine Programmation Pluriannuelle d'Investissement (PPI) 2020-2026 sera déterminante pour la requalification de la M 820. À partir de 2020, les différentes phases sont les suivantes (sous réserve de validation) :

Avant-projet : 12 mois

Enquête publique : 18 mois

Acquisitions foncières

Travaux

Soit au total environ cinq ans. Ces délais ne concernent pas les aménagements de sécurité qui seraient déconnectés du calendrier général du projet. Par exemple, la réalisation d'un giratoire prend environ deux ans (hors aléas tels qu'un déplacement de réseaux).

**Question** – Quelle est la priorité de ce projet vis-à-vis du Plan d'Aménagement des Routes Métropolitaines (PARM) ?

**Réponse** – Les projets mieux classés que la M 820 sont soit déjà engagés, soit réalisés dans un cadre partenarial. Le classement de ce projet en dixième position dans le PARM permettra d'inscrire au prochain mandat la réalisation de travaux sur une ou deux séquences, sachant que 8 millions d'euros sont d'ores et déjà votés pour lancer les travaux de sécurité dès 2020.

**Question** – Quelles sections seraient prioritaires ?

**Réponse** – La section Glacière/Fenouillet, la plus fréquentée et la plus accidentogène, semble prioritaire.

## LE THÈME DU FONCIER

**Remarque** – Il existe probablement une possibilité de négocier à l’amiable le foncier nécessaire à la réalisation du giratoire de Gratian.

**Remarque** – En conclusion, Monsieur Maigne confirme, sur le principe, tout l’intérêt du projet pour l’entreprise Liebherr Aerospace car il répond aux sujets discutés avec les salariés. Le renforcement de l’intermodalité permettra de préparer l’augmentation des effectifs de l’entreprise.

La réunion a fini à 15h30.

## 5. Le compte rendu de la réunion du 3 juillet : les associations locales

# CAMPARDOU communication

## TOULOUSE MÉTROPOLE – Requalification de la M 820

Compte rendu de la réunion du 3 juillet 2019

### LE LIEU

Mairie de Saint-Alban

### LES PARTICIPANTS

#### Les représentants du maître d'ouvrage en tribune :

- Bruno Gautier, Direction Infrastructures, Travaux, Énergies, Toulouse Métropole
- Céline Aizpitarte, Direction Infrastructures, Travaux, Énergies, Toulouse Métropole
- Jean-Marie Vidal, Direction Infrastructures, Travaux, Énergies, Toulouse Métropole
- Sophie Netter, Chef de Projet, Arcadis
- Thomas Campardou, Directeur d'Agence, Agence Campardou Communication
- Gwendoline Roussel-Chan, Chargée de Projet, Agence Campardou Communication

#### Les associations présentes :

- Jean Labbé, 2 Pieds 2 Roues
- Yvan Pavan, Les Gens de Saint-Gobain - colchiques et route de Paris
- Séverine Aubert, Les Gens de Saint-Gobain - colchiques et route de Paris
- Alain Rolland, Les Gens de Saint-Gobain - colchiques et route de Paris
- Benoît Durand, Rallumons l'Étoile
- Jean-Christophe Babinet, Rallumons l'Étoile

### LE DÉROULÉ DE LA RÉUNION

La réunion a débuté à 9h15.

Toulouse Métropole s'excuse pour l'envoi tardif des convocations. Ensuite, un rapide rappel historique est fait, notamment sur la raison pour laquelle nous précisons « M 820 (ex RD 820) » dans le dossier de concertation. C'est encore récent et il faut laisser du temps aux gens pour s'approprier cette dénomination. Les échanges étaient fluides et les participants sont intervenus au fil de la présentation.

Dans un premier temps, il est précisé que la concertation sert à prendre en compte les avis des usagers, qu'ils seront tous pris en compte, même si certains auront des retours négatifs. Il est

également rappelé les moyens d'expression possibles : coupon-réponse à renvoyer et boîte mail dédiée. L'objectif de la concertation est de recueillir les avis pour peaufiner les études préliminaires avant d'engager la phase d'avant-projet, dans laquelle les aménagements seront détaillés plus en profondeur. Il y a des degrés d'urgence différents selon les secteurs.

## LE PRINCIPE D'AMÉNAGEMENT POUR « MIEUX CIRCULER »

**Question** - Si tous les tourne-à-gauche sont interdits, comment les retournements seront possibles ? Et à quelle distance ?

**Réponse** - Des giratoires agrémenteront tout l'axe pour permettre les retournements. Les retournements ont été positionnés à des distances acceptables. La présence d'entreprises nécessite parfois des contre-allées. Pour rendre possible ces aménagements, des emplacements réservés seront utilisés.

**Question** - La présence de ces nouveaux ronds-points sur la M 820 ne va-t-elle pas rendre pénible la circulation des convois exceptionnels ?

**Réponse** - Nous avons pris en compte cette donnée dans nos études : les giratoires ne seront pas surélevés et il n'y aura pas de potelets.

**Question** - Combien de mètres mesure une contre-allée ?

**Réponse** - Une contre-allée mesure en moyenne trois mètres. L'espace derrière les platanes est assez important : entre 2,50 mètres et 3 mètres.

**Remarque** - Les motards roulent souvent sur les terre-pleins-centraux. Nous faisons face à de véritables incivilités.

**Remarque** - Merci de prendre de l'espace réservé aux voitures plutôt qu'aux piétons lors des aménagements.

## LE THÈME DE LA VITESSE

**Question** - Qu'est-ce qui nous empêche de tout mettre à 50h/km ? Il y a des passages piétons alors qu'il y a des zones limitées à 70 km/h. C'est dangereux.

**Réponse** - Nous sommes sur une configuration qui n'est pas du tout homogène car il y a des zones urbaines et d'autres plus routières. À Saint-Jory par exemple, nous sommes dans une zone périurbaine où les champs sont omniprésents. La baisse de la vitesse n'est pas forcément pertinente ici. Nous proposons un mix entre ce qui existe aujourd'hui et les aménagements de demain.

## LE THÈME DES MODES ACTIFS

**Remarque** - Fenouillet est très mal desservi par les transports en commun.

**Réponse** - Tisséo va créer une nouvelle ligne pour faciliter les déplacements domicile-travail. Cette ligne, appelé Express, opérera surtout aux heures de pointe (matin et soir). Elle sera complétée par le

Linéo 10, dont la mise en service est prévue pour 2020. Son terminus sera le centre commercial de Fenouillet via la route de Fronton, puis la halte de Fenouillet dans un second temps. Les bus seront aussi plus spacieux.

**Remarque** – Il faut un vrai recours multimodal.

**Réponse** - Les lignes Express et Emploi vont améliorer la desserte des entreprises. Nous avons pris en compte les projets connexes dans notre réflexion, mais il faut également considéré le fait que les échéances des autres projets ne soient pas les mêmes pour les différents maîtres d’ouvrage.

**Remarque** - Il y a une véritable inquiétude sur les polarités. Les gens descendent des bus mais il n’y a aucun cheminement piéton sécurisé. Difficulté des traversées piétonnes.

**Question** - Y a-t-il des actions spécifiques menées au sein des entreprises pour inciter l’utilisation de ces modes de déplacement ? Les entreprises ont-elles prévenu leurs salariés ?

**Remarque** - Il y a des plans de déplacement au sein des grandes entreprises, mais elles sont en attente d’aménagements pour les conforter.

**Remarque** – Dans la conception des arrêts de bus, merci de ne pas couper la continuité piétonne.

## LE THÈME DU TRAFIC

**Question** - Est-ce que l'on se base sur le trafic actuel ?

**Réponse** - Aujourd'hui, il y a beaucoup de trafic. Cet axe ne pourra pas en absorber plus donc on raisonne sur le trafic actuel. Il faut savoir qu’il y a un flux continu de 6h à 19h30.

**Remarque** - Si on interdit les poids lourds de 3,5 tonnes sur l’axe, cela résoudrait le problème.

**Réponse** - L’axe accueille seulement 20% de transit tous véhicules entre la sortie d’autoroute et le périphérique.

## LES REMARQUES GÉNÉRALES

**Question** - Au niveau esthétique, que fait-on des câbles ?

**Réponse** - On les enterre.

**Question** - Est-ce que toutes nos remarques seront acceptées ?

**Réponse** - Le but de cette concertation est de recueillir les avis des personnes qui ont une vision du projet (élus, associations, commerçants, acteurs économiques, etc.). Tout au long du projet, des évolutions seront nécessaires mais c'est la vie normale d'un projet. Dans le bilan de la concertation, chaque avis/question aura une réponse.

**Question** - Les travaux commenceront quand ?

**Réponse** - 400 000 euros sont sollicités au budget prévisionnel 2020 pour engager les études d’avant-projet. D’ici cette fin d’année, nous aurons une meilleure visibilité sur le coût, les délais et le

phasage (incluant la hiérarchisation des priorités). Nous pouvons espérer, d'ici la fin du prochain mandat, une ou deux sections réalisées.

**Question** - Serait-il possible de repeindre les passages piétons sur la M 820 car ils sont inexistants ?

**Réponse** - On les entretient mais nous allons y penser.

**Question** - Pourquoi ne pas rendre l'autoroute gratuite entre Saint-Jory et Toulouse ?

**Réponse** - Le rachat autoroutier est hors de prix et le report modal vers les véhicules n'est pas souhaitable car nous encourageons les modes actifs. D'autant plus que le recul du péage engendrerait un étalement urbain.

**Question** - Qu'en est-il des ouvrages de franchissement existants sous-dimensionnés ?

**Réponse** – Dans le cadre des AFNT, six ouvrages d'art ont été identifiés pour être repris dont Rupé, Allende, Lacourtenourt Tournelle, La Plage...

**Question** - Au niveau esthétique, qu'allez-vous faire à part la question des arbres ?

**Réponse** - Nous allons replanter ou prolonger les alignements où cela est possible. Quant à la question esthétique, très peu présente le long de l'axe, elle relève également du domaine privé. Nous allons travailler sur une charte de qualité, des opérations « façades ». Il y a les contraintes associées au PLUih, nous pouvons accompagner les riverains...

**Question** - Avez-vous un ordre d'idée du budget global ?

**Réponse** - Au stade actuel des études, l'estimation prévisionnelle oscille entre 50 et 60 millions d'euros de travaux, hors acquisitions foncières nécessaires sur le linéaire.

## LES PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT TYPE DE LA SÉQUENCE 1

**Question** – Pourquoi ne pas profiter des mutations pour élargir ? Si on supprime tous les stationnements, comment vont faire les riverains pour se garer ?

**Réponse** - Le stationnement ne sera supprimé que d'un côté. La voie n'est pas extensible et nous ne pouvons pas réaliser des pistes cyclables tout en gardant du stationnement de part et d'autre de la voie. Actuellement, l'enquête publique sur la 3<sup>e</sup> ligne de métro a lieu. Ce secteur va évoluer avec l'arrivée du métro, tout comme les usages. Il nous paraît important de sécuriser les modes actifs, ce qui entraîne une baisse du nombre de places de stationnement.

**Remarque** - Les voies vertes sont sources de conflits entre les piétons et les cycles. 1,40 mètre pour faire cohabiter deux usages, c'est compliqué.

**Réponse** - Les usages évoluent. Il y a quelques années, les contre-sens à vélos surprenaient les automobilistes. Aujourd'hui, les gens sont habitués et ont accepté ce principe. Il faut matérialiser ces aménagements pour les faire accepter.

## LES PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT TYPE DE LA SÉQUENCE 2

**Remarque** - Les cycles doivent éviter le carrefour de La Glacière. Passer sur la bretelle d'accès est trop dangereux. Il faut trouver une alternative.

**Réponse** - Le maillage pour les modes actifs a été pensé en ce sens. Le Canal a été privilégié sur cette partie de la M 820.

**Question** - Il n'y aura plus qu'une voie ?

**Réponse** - Le projet prévoit une 2x2 voies avec un terre-plein-central entre le giratoire de La Glacière et le carrefour Salvador Allende.

**Question** - Le feu au pont de Rupé sera-t-il supprimé ?

**Réponse** - Le feu de carrefour Rupé/M 820 sera supprimé au profit d'un giratoire. Celui du pont sera maintenu pour le passage du pont (Pont de Rupé hors périmètre du projet).

**Question** - Y'aura-t-il des pistes cyclables ?

**Réponse** - Oui, une piste unidirectionnelle de chaque côté.

### Accès au Nord du giratoire de La Glacière

**Question** - Si les tourne-à-gauche sont interdits, les terre-plein-centraux sont inutiles. On pourrait gagner de l'espace, non ?

**Réponse** - Non, car il faut faire une séparation en *dur* pour ne pas que les motos et autres usagers passent par le terre-plein-central.

**Question** - Ne serait-il pas envisageable de mettre des gendarmes couchés à la sortie des ronds-points ?

**Réponse** - Non, car le trafic est trop important et le bruit pourrait gêner les riverains. La réglementation à ce sujet est assez contraignante.

**Question** - Quelle continuité pour les cycles au niveau des giratoires ? Un principe a-t-il été défini ?

**Réponse** - Il s'agit de la phase suivante. Nous voulons favoriser les piétons-cycles donc nous allons sécuriser l'ensemble de ces cheminements. Ce sont des enjeux clairement identifiés qui demandent un travail important pour la prochaine étape du projet. La solution serait qu'ils ne rentrent pas dans l'anneau mais c'est difficile de créer des traversées sécurisées au stade des études préliminaires. Nous n'avons pas encore regardé ce niveau de détail. Nous souhaitons évidemment permettre la continuité vers les traversées piétonnes.

## LES PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT TYPE DE LA SÉQUENCE 3

**Question** - Quel est le principe de la liaison entre la rue Seveso à la rue Cité Saint-Gobain ? On ne veut pas que cela empiète sur la rue Cité Saint-Gobain et subir le trafic des poids lourds, notamment de la société SOGATRAP. Il y a un intérêt à accéder à la rue Seveso et la M 820.

**Réponse** - Ce n'est pas dans le projet de la M 820, mais une liaison est envisagée dans le cadre de l'OAP Soferti. Une solution pourrait être de maintenir un accès en tourne-à-droite entre la M 820 et la rue Cité Saint-Gobain, notamment pour les poids lourds. Nous y répondrons plus en détail dans le bilan de concertation.

**Question** - Quelle est la distance entre les deux giratoires ?

**Réponse** - Il y a un peu plus de 1 kilomètre.

**Remarque** - Depuis trois ans, je me bats pour mettre un panneau de limitation (70 km/h) au-dessus du panneau qui marque la fin de Fenouillet. Les gens qui ne connaissent pas les environs roulent à 80 km/h.

**Réponse** - Nous pourrions le mettre quelques mètres après, dans le sens de Toulouse. Jusqu'à présent, votre demande n'était pas adressée au bon interlocuteur... Elle ne pouvait donc aboutir.

**Question** - Quelles sont les conséquences pour les entreprises et les habitations du côté de la voie ferrée ?

**Réponse** - L'accès se fera comme aujourd'hui par un tourne-à-droite obligatoire.

#### LES PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT TYPE DE LA SÉQUENCE 4

**Question** - Quelle est la distance entre les deux giratoires ?

**Réponse** - Il y a un peu plus de 950 mètres.

**Question** - Qu'en est-il du pôle multimodal ? Y'a-t-il des discussions avec la Région ?

**Réponse** - Nous avons pris en compte tous les projets connexes, dont le parc multimodal au niveau de la nouvelle gare de Lacourtenourt. Le flux est important ici, le Linéo 10 sera raccordé. Il y a effectivement un enjeu entre la nouvelle halte de Fenouillet et le projet Linéo 10.

#### LES PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT TYPE DE LA SÉQUENCE 5

**Question** - Il n'y aura pas de contre-allée ?

**Réponse** - Non, il n'y aura pas de contre-allée car le chemin des Vitarelles permet les retournements. Nous allons utiliser l'accès par l'arrière.

**Question** - Y'a-t-il une possibilité de halte RER ?

**Réponse** - Une demande de création d'une halte ferroviaire au niveau de Lespinasse a été déposée, vers le pont de Gagnac. Nous en sommes aux études préliminaires, la phase d'avant-projet permettra de prendre en compte les évolutions des projets connexes en temps voulu.

#### LES PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT TYPE DE LA SÉQUENCE 6

**Question** - Comment comptez-vous prendre en compte le Franchissement Garonne ?

**Réponse** - Des raccordements ont été envisagés si cette variante du Franchissement Garonne est retenue.

**Question** - Il n'y a rien sur ce tronçon, pas de contraintes d'aménagements donc ?

**Réponse** - Le Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) est très contraignant. Ce tronçon ne va pas trop changer.

#### LES PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT TYPE DE LA SÉQUENCE 7

**Question** - Il n'y aura pas de contre-allée ?

**Réponse** - Non, il n'y aura pas de contre-allée car le chemin de Casselèvres permet les retournements. Nous allons utiliser l'accès par l'arrière.

**Question** - Mais tous ces chemins sont-ils capables d'accueillir autant de véhicules ?

**Réponse** - Oui, nous pouvons même dire qu'ils sont sous-exploités aujourd'hui.

**Question** - Quelle est la vitesse envisagée ?

**Réponse** - Il est difficile d'abaisser la vitesse à 50 km/h ici car c'est une partie rurale où il y a peu d'aménagements.

**Question** - Quand pourrons-nous nous retourner ?

**Réponse** - La distance de retournement est de 1,5 kilomètre ; c'est la plus longue de toutes les séquences.

#### LES PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT TYPE DE LA SÉQUENCE 8

**Question** - Quel est l'aménagement prévu pour les piétons-cycles ?

**Réponse** - Il y a très peu d'espace ici, la continuité piétons-cycles est impossible. Un itinéraire associé à la trajectoire de la M 820 a été pensé à l'Ouest : une continuité dans le cadre des AFNT et de l'OAP gare ou un passage via la rue des Bagnols.

#### LES PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT TYPE DE LA SÉQUENCE 9

**Question** - Qu'est-ce qui se construit à l'entrée de Saint-Jory ?

**Réponse** - Il existe une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) avec un groupe scolaire et des aménagements privés.

La réunion s'est terminée à 11 heures.

## 6. Le compte rendu de la réunion du 3 juillet : l'OTIE

# CAMPARDOU communication

## TOULOUSE MÉTROPOLE – Requalification de la M 820

Compte rendu de la réunion du 3 juillet 2019

### LE LIEU

Toulouse Métropole

### LES PARTICIPANTS

#### Les représentants du maître d'ouvrage :

- Bruno Gautier, Direction Infrastructures, Travaux, Energies, Toulouse Métropole
- Céline Aizpitarte, Direction Infrastructures, Travaux, Energies, Toulouse Métropole
- Jean-Marie Vidal, Direction Infrastructures, Travaux, Energies, Toulouse Métropole
- Lise Beaulieu, Direction du Développement Economique, Toulouse Métropole
- Romain Bonnet, Direction du Développement Economique, Toulouse Métropole
- Sophie Netter, Chef de Projet, Arcadis
- Thomas Campardou, Directeur, Campardou Communication

#### Les acteurs présents représentant l'Observatoire Toulousain de l'Immobilier d'Entreprise (OTIE) :

- Pierre-François Acquaviva, Tourny Meyer
- Guillaume Rouziès, Keops
- Julie Pasques, Arthur Loyd

### LE DÉROULÉ DE LA RÉUNION

La réunion a débuté à 14 heures.

Cette réunion permet de faire une présentation des études aux acteurs économiques sollicités lors du diagnostic, dont les membres de l'OTIE.

### LES PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT TYPE DE LA SÉQUENCE 2

**Question** – Quelle est la pertinence d'un giratoire au chemin de Rupé ? Ne fait-il pas double emploi avec le carrefour Allende ? En revanche, son intérêt serait plus évident s'il permettait un accès vers l'Est pour desservir des terrains enclavés au droit du giratoire, si possible pour une activité générant du trafic PL.

**Réponse** – Le pôle d'Aménagement de Toulouse Métropole réalise une étude pour déterminer la meilleure desserte et le meilleur accès à ces terrains, notamment en ce qui concerne les poids lourds.

**Remarque** – Il est nécessaire de créer une échappatoire à la ZAC de Garonne vers le Nord.

**Réponse** – Le projet de pont en prolongement du boulevard Allende a émergé en 15<sup>e</sup> position dans le Plan d'Aménagement des Routes Métropolitaines (PARM), il pourrait tout à fait jouer ce rôle de désenclavement de la ZAC Garonne par le Nord.

**Remarque** – La contre-allée va faire fuir le commerce. En revanche, les ronds-points vont créer des sites stratégiques pour certaines activités commerciales (restauration par exemple).

**Réponse** – Cela correspond à une nécessaire recomposition des activités le long de cet axe, ainsi qu'à une meilleure lisibilité.

**Remarque** – La valorisation du foncier délaissé entre la voie ferrée et la M 820, après réalisation des différents projets (AFNT et requalification de la M820) constitue un enjeu intéressant.

**Réponse** – Effectivement, il existe un intérêt pour ces franges qui pourront être commercialisées le moment venu.

### LES PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT TYPE DE LA SÉQUENCE 3

**Question** – La limitation de vitesse à 50km/h n'est-elle pas trop restrictive ?

**Réponse** – La baisse des limitations de vitesse est proposée en accompagnement des aménagements qui inciteront naturellement à un apaisement de la vitesse. Cela permet de gérer en sécurité le flux des piétons et des cycles.

**Question** – Comment sécuriser les traversées piétons à Lacourtenourt, au droit de Liebherr ?

**Réponse** – D'une part, il faut accompagner la circulation des piétons et des cycles le long de l'axe, et d'autre part gérer et sécuriser les traversées en créant un îlot central, voire si nécessaire ajouter un feu à bouton poussoir pour stopper le flux de véhicules.

### LES PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT TYPE DE LA SÉQUENCE 4

**Question** – Au sujet des giratoires d'accès au centre commercial de Fenouillet, il faut faire attention à la rupture de commercialité entre les deux côtés du M820.

**Réponse** – Il faudra peut-être maintenir les deux accès, l'un par le giratoire, l'autre par le passage inférieur. Les simulations de trafic nous éclaireront sur les solutions à retenir.

### LES REMARQUES GÉNÉRALES

**Remarque** – Le trop grand nombre de séquences nuit à la lisibilité du projet. Par exemple, les séquences 2 et 3 sont identiques.

**Réponse** – En fait, chaque séquence est différente. Par exemple, la séquence 2 est à 2x2 voies alors

que la séquence 3 est à 2x1 voie, donc les aménagements proposés sont différents.

**Remarque** – L'enjeu d'accessibilité et de parking est essentiel pour la commercialité.

## LE THÈME DE LA SÉCURITÉ

**Question** – Existe-t-il des possibilités de passages piétons-cycles souterrains en dessous de la M820 ?

**Réponse** – Les passages inférieurs sont généralement peu utilisés car ils génèrent de l'insécurité. Nous privilégions donc plutôt les passages au niveau de la chaussée. Cependant, des passages inférieurs pourraient être réalisés dans un deuxième temps, en fonction de l'évolution des flux et de la réalisation des AFNT.

**Remarque** – Prévoir d'intégrer les nouveaux modes de transport (VAE, trottinettes électriques, etc.) au projet d'infrastructure.

## LE THÈME DES DÉLAIS

**Question** – Quel est le calendrier prévisionnel du projet ?

**Réponse** – Voici les prochaines étapes du projet, sous réserve de validation :

2020 : avant-projet

Fin 2020-début 2021 : concertation

Fin 2021 : enquête publique

En parallèle, des aménagements de sécurité pourraient être lancés dès 2020.

La réunion a fini à 16 heures.

## 7. Le compte rendu de la réunion du 4 juillet : les entreprises

# CAMPARDOU communication

## TOULOUSE MÉTROPOLE – Requalification de la M 820

Compte rendu de la réunion du 4 juillet 2019

### LE LIEU

Mairie de Saint-Alban

### LES PARTICIPANTS

#### Les représentants du maître d'ouvrage :

- Bruno Gautier, Direction Infrastructures, Travaux, Energies, Toulouse Métropole
- Céline Aizpitarte, Direction Infrastructures, Travaux, Energies, Toulouse Métropole
- Jean-Marie Vidal, Direction Infrastructures, Travaux, Energies, Toulouse Métropole
- Estelle Poirier de Narcay, Direction des Opérations d'Aménagement, Toulouse Métropole
- Denis André, Direction de l'Action Économique, Toulouse Métropole
- Lise Beaulieu, Direction de l'Action Économique, Toulouse Métropole
- Marie Geyer, Service Centralités & Commerce, Toulouse Métropole
- Sophie Netter, Chef de Projet, Arcadis
- Julien Schnell, Chef de Projet, Urbanica
- Thomas Campardou, Directeur d'Agence, Agence Campardou Communication
- Gwendoline Roussel-Chan, Chargée de Projet, Agence Campardou Communication

#### Les acteurs économiques présents à la 1<sup>re</sup> réunion (secteur Sud) :

- Romain Lorreard, Structura
- Gabriella Turke, Autos 4x4 Azur
- Serge Bioret, représenté par Nathalie Meunier, Transports Pech
- Arnaud Richou, Renault
- Marco Lottini, Renault
- Nathalie Lecoutre, Safran Power Units
- Franck Puharre, TLF
- Philippe Chastrusse, GTP 31 – OTRE
- Thierry Bez, Pneus Discount 31
- Sandrine Bez, Pneus Discount 31

*Des personnes ne se sont pas inscrites sur la liste d'émergence : 10 d'entre elles ont émergé sur les 13 présentes.*

### Les acteurs économiques présents à la 2<sup>e</sup> réunion (secteur Nord) :

- Philippe Goulesque, SAS Lacheteur 31
- Geneviève Rossel, entreprise non renseignée
- Audrey Molinier, entreprise non renseignée
- Emmanuel Thiebaut, Narbonne Accessoires
- Pierre Lachaume, Sport 2000
- Oliver Jaubert, Saint-Maclou
- Gérard Athiel pour Monsieur Méda, Artchitecte DPLG
- Éric Arquier, SCI Bergeron
- Frédéric Joubert, CEMEX
- David Gomes, Total (dépôt pétrolier Lespinasse)
- Éric Oget, Conseil Casino
- Bertrand Gaulé, Mercialys (centre commercial de Fenouillet)
- Véronique Pecqueux Rolland, Mercialys (centre commercial de Fenouillet)
- Serge Sage, Mairie de Saint-Alban
- Raymond-Roger Stramare, Mairie de Saint-Alban

*Une personne présente ne s'est pas inscrite sur la liste d'émargement.*

### **LE DÉROULÉ DE LA RÉUNION**

Les temps d'échange ont débuté à 9h05 pour se finir à 12h30.

La matinée a été divisée en deux parties : les entreprises situées dans la partie Sud de la M 820 ont été conviées dans un premier temps, puis celles de la partie Nord. L'intérêt était de mobiliser les entreprises sur des séquences qui les concernent directement. Un rappel historique est fait sur l'appellation « RD 820 » qui est devenue « M 820 ». Il est également rappelé qu'une concertation sert à recueillir les avis des usagers, et que ceux-ci seront tous pris en compte. Si certains avis ont des réponses négatives, la raison sera précisée. L'idée est d'améliorer le projet. Des dépliants à renvoyer sont mis à disposition pour que les entreprises les distribuent à leurs salariés.

Fin novembre, un programme des opérations, une estimation et un phasage seront communiqués à la suite de ces études préliminaires.

Le Maire de Saint-Alban s'exprime : il attend cette requalification depuis 30 ans. Cela fait 48 ans qu'il est élu dans cette collectivité mais qu'il n'est pas entendu. L'Ouest a connu des aménagements, mais pas Saint-Alban. Les usagers sont bloqués aux heures de pointe et il y a des bouchons permanents à partir de 16h30-17h. Il remercie le Président de Toulouse Métropole d'avoir choisi la mairie de Saint-Alban pour accueillir ces réunions.

Toulouse Métropole insiste sur le fait qu'il y a aujourd'hui une véritable prise de conscience des élus et une forte sollicitation du Président pour améliorer cet axe. Les crédits nécessaires pour poursuivre les études ont été sollicités. Sous réserve de validation de cette enveloppe, une enquête publique se profile d'ici 2020 pour le foncier. Au niveau environnemental, il est rappelé que le projet s'adaptera

au fil des aménagements. En attendant que les études se terminent, un budget de 8 millions d'euros a été également demandé pour réaliser des aménagements de sécurité qui seraient déconnectés du calendrier général du projet, du fait de leur caractère d'urgence. La nouvelle gouvernance aura tous les éléments nécessaires pour décider de la prochaine Programmation Pluriannuelle d'Investissement (PPI) : les tranches et la hiérarchisation seront renseignées. Le prochain mandat pourrait lancer les travaux sur une ou deux séquences.

Enfin, il est rappelé que des études au niveau de la modalisation du trafic et des carrefours sont en cours. Les résultats pourraient influencer sur les choix d'aménagement.

Concernant le cadre de vie, un lien longitudinal sur les 17 kilomètres est souhaité.

Il s'agit de :

- faire cohabiter les différents usages ;
- améliorer le paysage ;
- régler les problèmes de sécurité ;
- améliorer le paysage car on se situe dans une entrée de ville ;
- valoriser une porte d'entrée économique de la métropole.

## LES ÉCHANGES PENDANT LA RÉUNION 1

### LE THÈME DES MODES ACTIFS

**Remarque** - Les bus desservent mal le secteur. Il faudrait au moins trois bus dans l'heure car un employé qui rate aujourd'hui son bus arrive une heure après. Un bus par heure, ce n'est pas possible.

**Réponse** - Une ligne emploi aux heures de pointe pour desservir les entreprises va bientôt être mise en service. Nous présenterons ce nouveau service dans le bilan car nous savons qu'il existe une forte attente des entreprises.

**Remarque** - Il s'agit d'une route avec des commerces et des entreprises. Je ne comprends pas, on ne parle que des vélos. C'est une zone industrielle. Les bus sont les bienvenus mais les pistes cyclables ne sont pas nécessaires. Pour les loisirs, il y a les balades sur le canal latéral. Il n'y a personne qui circule en vélo.

**Réponse** - Les salariés ont manifesté un réel souhait d'avoir des accès en vélos pour faire le trajet domicile-travail. De nos jours, nous pouvons observer des changements de comportement. C'est aussi une obligation réglementaire d'accompagner les voies routières avec des aménagements en faveur des modes actifs. Le contre-sens cyclable sur les zones limitées à 30km/h en a étonné plus d'un au début. En deux-trois ans, les usagers de la route se sont adaptés. Il n'y a personne car la route n'est pas adaptée : c'est trop dangereux. Il faut prendre en compte les changements de comportement dans les études. Cela va également permettre de décongestionner le secteur en gérant mieux la desserte de ses 25 000 emplois.

## REMARQUES GÉNÉRALES

**Remarque** - Les convocations ont mal été faites. Envoi mail et relance téléphonique, ça été mal fait. Vous êtes plus nombreux que nous. Il n'y a que Renault et des entreprises de camping-car.

**Réponse** - Une trentaine d'entreprises ont été invitées. Nous sommes en phase d'études préliminaires, il s'agit d'une concertation volontaire et le choix a été fait d'organiser des réunions dans un cadre limité.

**Remarque** - Je n'étais pas au courant de cette réunion. Vous allez prendre du foncier, les commerces vont disparaître car on ne pourra plus exposer de véhicules dans le parking.

**Réponse** - Une réunion publique de 200-300 personnes, c'est possible mais cela ne changerait grand-chose. Nous voulons échanger avec vous pour améliorer le projet. D'autres phases de concertation auront lieu quand les études seront plus affinées, puis lors de l'enquête publique.

**Remarque** - Il faut que l'on soit informé quand il y a ce genre de risque.

**Réponse** - Nous comprenons et nous avons essayé de ratisser large mais c'est difficile de n'oublier personne. Nous avons fait une annonce presse, un communiqué de presse (repris par *Actu Toulouse* d'ailleurs). Nous avons également créé une page dédiée sur notre site Internet, une boîte mail... Une affiche et des dépliants ont été déposés dans les mairies concernées. Pour ce qui est de la réunion, il s'agit d'un panel représentatif des entreprises du secteur.

**Question** - Ces giratoires n'auront-ils pas un impact inverse sur la circulation, en devenant une contrainte ?

**Réponse** - Des études de trafic sont en cours pour définir les entrées qui pourraient passer à deux voies, engendrant alors une capacité complémentaire de stockage en approche de ces giratoires. Cela permettra ainsi un maintien des trafics.

**Question** - Quelles sont les dimensions des contre-allées ?

**Réponse** - Trois mètres de chaussée, soit à peu près la largeur d'un poids lourd.

**Question** - Quelles sont les contraintes/contreparties ?

**Réponse** - Le réaménagement va forcément amputer du foncier privé à certains endroits. Il pourrait y avoir des impacts sur l'activité. Mais c'est un compromis à faire pour la sécurité de l'ensemble des usagers.

**Question** - Quels sont les délais ?

**Réponse** - Un cahier des charges va être établi pour sélectionner un nouveau groupement de MOE à la fin de l'année. Ensuite, en 2020, sous réserve de validation, il y aura la phase d'avant-projet puis l'enquête publique. Nous allons entrer dans une période de décisions qui va durer entre deux ans et demi à trois. Des aménagements de sécurité pourraient être engagés dès l'année prochaine car nous avons sollicité une enveloppe (en attente de validation).

## LES PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT TYPE DE LA SÉQUENCE 2

**Question** - Y'a-t-il une possibilité de corriger le problème de la flèche orange au feu (tourne à droite vers Aucamville) ?

**Réponse** - Oui, d'où l'importance de faire une voie dédiée pour ceux qui veulent tourner à droite.

**Remarque** – Actuellement il y a un problème de largeur car deux camions ne peuvent pas être l'un à côté de l'autre. Les camions sont obligés de rester sur la file de droite.

## LES PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT TYPE DE LA SÉQUENCE 3

**Question** - Le carrefour à feux tricolores d'Allende sera-t-il conservé ?

**Réponse** - Le trafic est très chargé sur cette zone, nous sommes en attente des simulations dynamiques. Toutefois, il semblerait que le carrefour à feux soit pertinent. C'est une réflexion à finaliser d'ici la fin de l'année.

**Question** - Concernant le pont de la route de Lacourtenourt, y aura-t-il des modifications car on viendrait d'une 2x1 voie alors que le pont est sur une seule voie ?

**Réponse** - Avec les Aménagements Ferroviaires du Nord de Toulouse (AFNT), les ponts vont être réaménagés. Six ouvrages ont été identifiés sur l'axe, une étude a été faite pour connaître les possibilités et le coût de leur élargissement.

**Question** - Le chemin de Fenouillet sera-t-il réaménagé ?

**Réponse** - Il ne fait pas partie du périmètre d'étude : il s'agit d'un projet connexe. Cela fait partie du Plan d'Aménagement des Routes Métropolitaines (PARM) : toutes les acquisitions foncières sont en finalisation d'acquisition. Les travaux pourraient débuter lors du prochain mandat, sous réserve de validation, mais cela reste à confirmer l'année prochaine.

**Question** - Les platanes seront-ils conservés ?

**Réponse** - Les alignements d'arbres seront reconstitués. L'objectif est de conserver les arbres existants et de renforcer les alignements d'arbres.

**Remarque** - Les arbres c'est joli, mais ils sont malades. Avec la chaleur, ils sécrètent une résine qui tombe sur le matériel et les voitures stationnées sous les arbres qui donnent une impression de rouille. C'est dégoûtant. Pour ceux qui vivent ça au quotidien, ce n'est pas terrible. C'est impossible à nettoyer. En plus, les platanes créent des accidents car les gens rentrent dedans.

**Réponse** - Les alignements sont des propositions. S'il y a des platanes aujourd'hui, c'est parce qu'il y a un historique. Pour le nouvel alignement, nous sommes tout à fait ouverts à une autre essence (très graphique et sans les contraintes). Cependant, il faudra l'appliquer sur un linéaire conséquent pour que cela soit cohérent.

**Remarque** - Les égouts sont infestés de rats. On veut du concret. D'accord pour des platanes, mais en bonne santé.

**Réponse** - Nous avons conscience qu'il y a un réel problème hydraulique. Des riverains jettent leurs eaux usées dans les fossés, d'où des problèmes d'exutoire et la présence de rats.

**Question** - Concrètement, vous allez prendre cinq mètres pour faire cette contre-allée ?

**Réponse** - La route sera un peu déplacée, décalée vers l'Ouest, donc sans impact foncier côté Est.

**Question** - Quels sont les impacts fonciers (zone C) ?

**Réponse** - Côté Est, il n'y aura pas de changement d'emprise (entreprise qui pose la question située à l'Est - Aucamville). Vous ne serez pas touchés, nous allons juste décaler la route.

**Remarque** - Mais attendez, il y a des gens qui rénovent actuellement. Il faudrait leur dire, non ?

**Réponse** - S'ils font des travaux, ils nous ont consultés et ont eu une autorisation. Ces travaux ne portent pas atteinte aux règles du PLUih. Ce n'est pas facile pour les entreprises directement impactées de se projeter dans le projet. Dans le cadre de la prochaine concertation, nous convierons tous les propriétaires impactés.

## **LES ÉCHANGES PENDANT LA RÉUNION 2**

Cette deuxième réunion a débuté à 10h40. Nous sommes sur le même principe d'introduction que la première. Il a été ajouté qu'une future équipe serait choisie l'année prochaine. Celle-ci aura tous les éléments nécessaires pour continuer les études. Pour l'année 2020, une enveloppe de 400 000 euros a été sollicitée pour continuer les études. 8 millions d'euros seront consacrés, sous réserve de validation, à des aménagements de sécurité. Ce besoin est clairement identifié.

### **LE PRINCIPE D'AMÉNAGEMENT POUR « MIEUX CIRCULER »**

**Remarque** - Le commerçant préférera une contre-allée car l'acheteur pourra s'arrêter alors qu'il ne peut pas le faire sur un rond-point.

### **LE THÈME DES MODES ACTIFS**

**Question** - Comment encourager la pratique des modes actifs ? Avez-vous réfléchi aux choix de matériaux ?

**Réponse** - Nous sommes actuellement sur les principes d'aménagement. Le choix des matériaux est une étape qui interviendra plus tard. Il y a une continuité piétons-cycles le long de l'axe et des traversées sécurisées pour encourager ces pratiques. Quatre aménagements sont possibles dans la requalification de l'axe : une continuité cyclable en retrait de la M 820 (ex RD820), une piste cyclable dissociée physiquement de la route, une voie verte (cohabitation des piétons-cycles) dans les conditions de sécurité suffisante. Ces quatre types d'aménagement sont présents dans le projet. Nous essayons de favoriser la piste cyclable de part et d'autre de la voie mais sa faisabilité dépend de la configuration des lieux. Nous essayons d'éloigner les cycles des automobiles et de jumeler cela avec le paysage (alignements d'arbres). Cette voie a besoin de respirer. C'est une prescription générique qui va dans le sens du bien commun.

## LES REMARQUES GÉNÉRALES

**Question** - Pour alléger la circulation sur la M 820, ne pourrait-on pas déplacer le péage ? L'autoroute est payante donc les usagers prennent la M 820 par défaut. On pourrait le déplacer à l'entrée de la métropole. À l'époque, le péage avait été construit à la sortie de la ville de Toulouse mais maintenant, la limite de la ville/métropole a été repoussée.

**Réponse** - Nous avons mesuré la provenance du trafic entre Lespinasse et l'échangeur de La Glacière : 80% des déplacements concernent directement l'accès à cette zone, il n'y a que 20% de transit. Déplacer la barrière de péage aurait un coût. Nous souhaitons inciter les gens à ne pas prendre leur voiture pour favoriser les modes actifs et les transports en commun. La demande est très forte dans ce secteur et nous voulons donner plus de capacité. La gratuité entraînerait un phénomène d'étalement urbain et coûterait cher à la collectivité en terme environnemental.

## LES PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT TYPE DE LA SÉQUENCE 4

**Question** - La contre-allée pour agrandir la route... Vous allez faire une deux voies pour desservir le centre commercial alors qu'il y a déjà des accès existants. Ce n'est pas pertinent... Créer une voie pour aller où ? Le rond-point ne va nulle part, ça ne paraît pas logique.

**Réponse** - Il y a un besoin pour l'entrée Nord du centre-commercial et l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) Tucol qui va accueillir 600 logements. Il est donc important de sécuriser la sortie de l'OAP et des commerces, c'est un besoin logique à l'Ouest (centre commercial) et à l'Est pour anticiper (OAP).

**Question** - Quel financement ? Taxe majorée... Les usagers financent une phase qui ne va nulle part : on ne veut pas d'un accès depuis le chemin de Bergeron. La contre-allée jusqu'à la rue du Rempart serait plus approprié car elle permettrait de rajouter un barreau qui manque au secteur.

**Réponse** - La taxe d'aménagement majorée ne sert pas seulement à financer des aménagements, mais aussi à développer le secteur économique sur le territoire. Pour cela, la collectivité territoriale et le privé apportent une contribution.

**Remarque** - C'est plus logique : le chemin de Bergeron car il y a du terrain disponible.

**Réponse** - Nous regarderons cela globalement.

**Question** - Nous voulons une contre-allée.

**Réponse** - La voie nouvelle de Tucol permettra aussi la desserte de la zone, par l'arrière.

**Remarque** - Demande de rajouter une contre-allée entre le chemin de Mazurié et Fenouillet / Saint-Alban Sud (accès au centre commercial à l'Est existant).

### Les giratoires de Fenouillet / Saint-Alban (Nord et Sud)

**Question** - Ce giratoire devait servir toutes les zones... Où on est-on ? Beaucoup de trafic arrivait dans le sens de Saint-Alban à l'époque des études (10 ans plus tôt), d'où la solution d'une trémie qui

ferait passer la M 820 sous le giratoire. Nous avons plus besoin de retournements, de traversées piétons-cycles que d'une desserte des zones.

**Réponse** - Nous sommes sur un itinéraire de convois exceptionnels, la trémie devrait être dimensionnée en conséquence. De toute façon, le giratoire permettra tous les mouvements.

**Question** - Pourquoi créer ce nouveau rond-point ? Quel est l'objectif premier ? Plus on met de rond-point, plus c'est difficile de circuler, non ?

**Réponse** - Les retournements sont faits pour ne pas nuire à la circulation.

**Question** - La contre-allée ne peut-elle pas répondre à ce besoin sans créer un giratoire ?

**Réponse** - Nous allons le regarder car s'il y a une contre-allée, il faut un retournement. Les usagers ne veulent pas rester trop longtemps dans la contre-allée pour se retourner.

**Remarque** - La trémie est plus sécurisée que le rond-point.

**Réponse** - Nous allons étudier cela. Il est compliqué de conserver la trémie car pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR), il faut tenir la règle des 4% de pente maximum, sinon il faut un palier d'1,50 mètre tous les 10 mètres.

**Question** – Mini-giratoire sur la RD 14C qui nuit à la fluidité. Si on a un gros rond-point, on pourrait le supprimer car il est très proche du petit. On peut l'aménager pour n'en faire qu'un (deux ronds-points dont un petit à l'Est) ?

**Réponse** - Nous allons étudier cette possibilité à l'aide d'une simulation dynamique.

**Remarque** - La contre-allée sera facile à faire car le propriétaire vend.

**Remarque** - On pourrait remonter un peu ce nouveau rond-point et du coup il n'y aura pas le problème de proximité avec le mini rond-point.

**Réponse** - Le flux vient de Saint-Alban-Castelginest-gare multimodale : si nous déplaçons ce giratoire plus au Nord, nous ne capterons plus le trafic et l'accès à Saint-Alban ne sera pas résolu. D'un point de vue flux, la solution présentée par la MOE paraît être la plus pertinente.

**Question** - A-t-on prévu d'utiliser le Canal pour les cycles ?

**Réponse** - Oui, c'est un complément nécessaire d'aménagement. L'idée est d'avoir une continuité.

## LES PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT TYPE DE LA SÉQUENCE 6

**Question** - Peut-on avoir le détail du Plan de Prévention des Risques technologiques (PPRT) ?

**Réponse** - Il y a peu d'aménagements possibles ici. Nous ne pouvons pas diminuer le trafic et faire passer les piétons-cycles. Le PPRT est très contraignant de ce point de vue.

**Question** - Est-ce que le rond-point va se faire ?

**Réponse** - Cela dépend de la variante du Franchissement Garonne retenue.

## LES PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT TYPE DE LA SÉQUENCE 7

**Question** - Qui paie le rond-point rouge ? 1 000 275 euros. [Le participant montre un support non institutionnel de loin : un quatre pages de *Métropole d'Avenir*.] Pourquoi la jardinerie n'a-t-elle pas de rond-point ?

**Réponse** – Dans le cadre des aménagements de la M 820, le financement est issu des fonds propres de Toulouse Métropole. Un rond-point permet les retournements. Nous ne servons pas les intérêts des entreprises, mais l'ensemble des usagers. Les ronds-points ne sont pas placés devant les commerces pour servir leurs intérêts, ils sont placés dans l'intérêt de l'aménagement de la M 820, dans l'intérêt général.

**Remarque** – Si ça ne bouge pas, nous bloquons Tucol (allusion à la séquence 4).

## 8. Le compte rendu de la réunion du 5 juillet : les élus

# CAMPARDOU communication

## TOULOUSE MÉTROPOLE – Requalification de la M 820

Compte rendu de la réunion du 5 juillet 2019

### LE LIEU

Toulouse Métropole

### LES PARTICIPANTS

#### Les représentants du maître d'ouvrage en tribune :

- Bruno Gautier, Direction Infrastructures, Travaux, Energies, Toulouse Métropole
- Céline Aizpitarte, Direction Infrastructures, Travaux, Energies, Toulouse Métropole
- Estelle Poirier de Nancy, Direction des Opérations d'Aménagement, Toulouse Métropole
- Sophie Netter, Chef de Projet, Arcadis
- Thomas Campardou, Directeur d'Agence, Agence Campardou Communication
- Gwendoline Roussel-Chan, Chargée de Projet, Agence Campardou Communication

#### Les élus présents :

- Alain Susigan, Adjoint du maire de Saint-Alban
- Raymont-Roger Stramare, Maire de Saint-Alban
- Bernard Sance, Maire de Lespinasse
- Roland Cornibert, Adjoint au maire de Lespinasse
- Gilles Broquère, Maire de Fenouillet
- Henri Rufau, Adjoint au maire de Fenouillet
- Marie-Claude Farcy, Conseillère départementale du canton de Toulouse 8
- Marie Mouline, Chargée de Secteur Toulouse Nord, Maison de la Citoyenneté Nord
- Victor Denouvion, Conseiller départemental du Canton de Castelginest
- Gérard André, Maire d'Aucamville

### LE DÉROULÉ DE LA RÉUNION

La réunion a débuté à 15h11.

Un rapide rappel historique est fait. Il est également rappelé que Toulouse Métropole a 10 ans pour passer de la terminologie « RD 820 » à « M 820 ». Les acteurs économiques et les associations ont également été consultés afin que tout le monde puisse donner son avis. Les principes

d'aménagement ont déjà été présentés aux élus lors du COPIL du 20 mai.

Fin novembre, un programme d'opérations, son planning et son coût seront définis pour ensuite être proposés dans la Programmation Pluriannuelle d'Investissement (PPI). Une enveloppe de 400 000 euros a été sollicitée pour l'avant-projet (2020). Si elle est validée, il n'y aura donc pas d'arrêt des études pendant la période pré-électorale.

## LES REMARQUES GÉNÉRALES

**Question posée par Marie-Claude Farcy** - Pourquoi mon binôme Vincent Gibert n'a pas été invité ?

**Réponse** - C'est sûrement un oubli de notre part. Nous nous en excusons et allons regarder de plus près pour voir ce qui s'est passé.

**Question** - Peut-on avoir des précisions sur les dates du projet ?

**Réponse** - L'enquête publique se fera pour statuer sur le parcellaire, le foncier. On espère une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) fin 2021.

**Remarque** - On a bien conscience que Saint-Jory n'est pas dans les séquences prioritaires à aménager.

**Remarque** – Soins à apporter à la transition entre les séquences.

## LES PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT TYPE DE LA SÉQUENCE 1

**Remarque** – Il faudrait ajouter le réaménagement de l'échangeur de Sesquières.

**Réponse** - Celui-ci fait bien l'objet d'une étude spécifique visant à améliorer son fonctionnement et sa sécurité. Même s'il est géographiquement proche de la M 820 (ex RD820), cette étude reste indépendante du projet de requalification de la M820 (ex RD 820).

**Question** - On enlève le stationnement ?

**Réponse** - Si on conserve le stationnement, les vélos resteront sur la route. Si on enlève les arbres sur le terre-plein-central, nous en planterons deux alignements pour mettre une piste cyclable de part et d'autre de la voie, qui sera déconnectée de la route.

**Remarque** - Il faut vraiment que les piétons-cycles se sentent en sécurité ici car les voitures se garent mal... Les poussettes ne passent pas toujours. ..

## LES PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT TYPE DE LA SÉQUENCE 2

**Question** - Qu'en est-il des ponts de la voie ferrée ?

**Réponse** – Dans le cadre des ANFT, six ouvrages à reprendre ont été identifiés. Des études préliminaires sont en cours pour créer une voie à double sens. En optant pour les quatre voies

ferrées, les ouvrages existants devront être réaménagés. Cela se concrétisera au moment du lancement des Aménagements Ferroviaires du Nord de Toulouse (AFNT).

#### L'accès au Nord du giratoire de La Glacière

**Question** - Derrière les aménagements, il y a des impacts fonciers. Les shunts sont peu coûteux et on va gagner en capacité... Mais le foncier ?

**Réponse** - Nous allons nous appuyer sur les AFNT. Mais cela ne sera peut-être pas les AFNT qui porteront les expropriations mais le projet de la M 820... En effet, la DUP des AFNT est attaquée ce moment.

### LES PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT TYPE DE LA SÉQUENCE 3

**Remarque** - Baisse de la vitesse appréciée.

#### Suppression du carrefour à l'entrée de la rue cité Saint-Gobain

**Remarque** - Quel est le lien entre la rue cité Saint-Gobain et la rue Seveso ? Cela ne nous va pas : il n'est pas question que les véhicules passent par la rue Saint-Gobain. Il faut créer une voie directe. On ne veut pas que les camions passent devant les habitations. Il faut une proposition pour éviter que les poids lourds passent par la rue de Saint-Gobain.

**Réponse** - Il y aura un maintien de l'accès sur la M 820 en tourne-à-droite strict.

### LES PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT TYPE DE LA SÉQUENCE 4

#### Création d'un giratoire Fenouillet/Saint-Alban Nord et Sud

**Question** - Comment avez-vous défini l'emplacement de ce giratoire Nord ? Ce giratoire ne sert à rien. On l'aimerait au chemin du Bergeron parce qu'il y a l'OAP Tucol qui va se construire. En plus, nous avons l'impression que vous servez les intérêts de Casino, en créant un deuxième rond-point à hauteur de la rue de Fenouillet.

**Réponse** - Pour le rond-point Nord, il s'agit de la meilleure proposition de rond-point car il se trouve au centre, à un endroit stratégique pour les retournements. Dans le cadre de l'aménagement de la future zone du PPRT de Total Gaz, il faut savoir que la contre-allée pourrait être déplacée vers l'Ouest, vers Fenouillet. Au Sud, il y'a des choses qui risquent de changer rue Seveso, comme sur la zone de l'OAP Soferti. Le principe est de créer un giratoire et de garder la trémie pour permettre un échange vers la gare multimodale de Fenouillet.

**Remarque** – La commune de Saint-Alban a candidaté auprès du Département pour accueillir un nouveau collège à l'horizon 2023-2025 au Nord de Toulouse. La rue du Rempart a été proposée pour l'accueillir. Les communes de Saint-Alban, Saint-Sauveur et Castelnau d'Estrétefonds ont également candidaté pour accueillir ce collège.

**Réponse** - Nous n'étions pas au courant.

**Remarque** - D'ailleurs, les collégiens de Saint-Alban qui vont au collège de Fenouillet : trop dangereux pour eux de traverser.

**Remarque** - On va séparer les flux : au lieu d'un passage on en aura deux. Ce rond-point, on l'a présenté jadis et il ne s'est jamais fait.

## LES PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT TYPE DE LA SÉQUENCE 5

**Remarque** - OAP Vitarelles ? Nous souhaitons un tourne-à-droite (en discussion en ce moment). Toutes les entrées/sorties se font par le chemin de Vitarelles mais on aimerait avoir une entrée depuis la M 820 entre les deux carrefours.

## LES PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT TYPE DE LA SÉQUENCE 6

**Remarque** - Toutes les entreprises qui se situent entre le carrefour de Gagnac et celui du Franchissement Garonne vont demander une contre-allée car il y'a de la place. Et il n'y a pas de contre-allée prévue dans votre projet. [Demande de contre-allées à l'Est et à l'Ouest entre la M 63 et M63G.]

**Réponse** - Nous allons prendre en compte ces demandes.

*Aucune remarque sur les séquences 7, 8 et 9.*

La réunion se termine sur le rappel que le programme d'opération est à finaliser avec un estimatif et des délais pour la prochaine gouvernance. Selon son choix, il financera un ou deux tronçons suivant les priorités établies d'ici cette fin d'année. 400 000 euros sont sollicités au budget prévisionnel 2020 pour engager les études d'avant-projet. De la même manière, des crédits sont sollicités sur les prochains exercices pour réaliser des aménagements de sécurité qui seraient déconnectés du calendrier général du projet, de par leur caractère d'urgence. D'ici cette fin d'année, nous aurons une meilleure visibilité sur le coût, les délais et le phasage (incluant la hiérarchisation des priorités).

Le Conseil départemental remercie Toulouse Métropole de l'avoir associé à la concertation et rappelle que dans le cadre du protocole il pourrait y avoir un cofinancement de ce projet.

La réunion a fini à 16h40.

## 9. Le compte rendu de la réunion du 11 juillet : Chausson Matériaux

# CAMPARDOU communication

## TOULOUSE MÉTROPOLE – Requalification de la M 820

Compte rendu de la réunion du 11 juillet 2019

### LE LIEU

Toulouse Métropole

### LES PARTICIPANTS

#### Les représentants du maître d'ouvrage :

- Bruno Gautier, Direction Infrastructures, Travaux, Energies, Toulouse Métropole
- Céline Aizpitarte, Direction Infrastructures, Travaux, Energies, Toulouse Métropole
- Jean-Marie Vidal, Direction Infrastructures, Travaux, Energies, Toulouse Métropole
- Estelle Poirier de Narcy, Direction des Opérations d'Aménagement, Toulouse Métropole
- Sarah Castello, Chef de Projet, Arcadis
- Thomas Campardou, Directeur d'Agence, Agence Campardou Communication

#### L'acteur économique présent :

- Pierre-Georges Chausson, Président du directoire de Chausson Matériaux

### LE DÉROULÉ DE LA RÉUNION

La réunion a débuté à 15 heures.

Cette réunion permet de faire une présentation des études aux acteurs économiques sollicités lors du diagnostic, dont Monsieur Chausson. Ce dernier regrette vivement que les cessions de terrains qu'il a consenties à Toulouse Métropole n'aient pas été suivies de contreparties, par manque évident de volonté politique. S'ensuit un exposé des griefs à l'encontre du maître d'ouvrage qui ne placent pas cette réunion sous les meilleurs augures. Néanmoins, après une brève présentation du périmètre de projet et des différentes étapes jusqu'à sa réalisation, il est proposé à Monsieur Chausson de se concentrer sur la présentation des séquences 4 et 5, qui le concernent en particulier. Celui-ci exprime son souhait de connaître également les aménagements prévus depuis Toulouse, et notamment l'amélioration des accès à la M 820.

## LES REMARQUES GÉNÉRALES

**Remarque** – Il est fort dommage que ce dossier n’avance pas depuis plus de 30 ans car à l’époque, on disposait des terrains et de l’espace permettant de réaliser ces aménagements plus facilement et de façon beaucoup moins coûteuse.

## LE THÈME DU TRAFIC

**Question** – La gratuité de l’A62 a-t-elle été étudiée ? Ce serait certainement la solution aux problèmes de circulation sur la M 820.

**Réponse** – Le rachat du péage, dont le coût serait nettement supérieur à celui du péage de l’Union, serait financièrement impossible. En outre, il conduirait à encourager l’usage de la voiture pour les déplacements et ce n’est pas souhaitable.

## LE THÈME DES TRANSPORTS EN COMMUN

**Question** – Comment peut-on imaginer de façon réaliste que les salariés de mon entreprise viennent au travail autrement qu’en voiture ?

**Réponse** – Le projet d’aménagement de la M 820 intègre le terminus du Linéo 10 situé dans le centre commercial de Fenouillet. Tisséo envisage également de mettre en service une ligne Emploi sur la M 820, avec des fréquences importantes aux heures de pointe du matin et du soir, pour desservir les entreprises.

**Remarque** – 65% de mes salariés viennent du Nord, jusqu’à Montauban, donc ne seront pas intéressés par les aménagements et les transports en commun faits au Sud. En revanche, pour recruter de nouveaux profils (ex : informaticiens), qui eux résident généralement à Toulouse, ces aménagements peuvent faciliter l’accessibilité et l’attractivité de l’entreprise.

## LES PROPOSITIONS D’AMÉNAGEMENT TYPE DE LA SÉQUENCE 2

**Question** – Est-ce qu’un dévoiement du trafic de la M 820 par le chemin de Fenouillet pour accéder à l’échangeur de Sesquières, a été étudié ?

**Réponse** – Ces études sont en cours, les acquisitions foncières pour élargir le chemin de Fenouillet ont été très longues mais aboutissent enfin, et il sera possible de lancer les travaux lors du prochain mandat si cela est décidé lors du prochain PPI.

**Question** – Pourquoi ne pas prévoir un giratoire au carrefour M 20/boulevard Allende ?

**Réponse** – A priori les niveaux de trafic à cet endroit ne sont pas compatibles avec un giratoire simple. Cela dépend aussi de la capacité à supprimer le tourne-à-gauche dans le sens Nord-Sud en utilisant le giratoire Pierre et Marie Curie, situé en amont, pour gérer le trafic vers le bd Allende. Les études de trafic approfondies sont en cours et permettront de déterminer plus finement le meilleur aménagement parmi trois solutions : carrefour à feux / giratoire à feux / giratoire.

**Remarque** – Il est intolérable que le garage VW soit autorisé à décharger ses voitures sur la route, cela va à l’encontre de toutes les règles de sécurité et des autorisations d’urbanisme.

**Proposition** – Mettre à sens unique la voie entre le giratoire de La Glacière et l’avenue Jean Zay, dans le sens Nord-Sud, pour éviter les sorties sur le giratoire en provenance de Jean Zay.

### LES PROPOSITIONS D’AMÉNAGEMENT TYPE DE LA SÉQUENCE 3

**Question** – Pourquoi limiter la vitesse à 50 km/h sur cette section ? Je n’en vois pas l’intérêt.

**Réponse** – L’abaissement de la vitesse permet les aménagements pour les piétons et les cycles. Bien entendu, la modification de la limitation de vitesse ne se ferait qu’après réalisation de ces aménagements.

**Question** – Pourquoi alors ne pas créer des passages en sous-terrain ou des passerelles ?

**Réponse** – Les passages sous-terrain ne sont pas utilisés, pour des questions d’insécurité ressentie essentiellement. Quant aux passages aériens, la contrainte des convois exceptionnels obligerait à réaliser des ouvrages extrêmement hauts, avec des rampes trop imposantes.

Sur l’éventuel maintien du tourne-à-droite à l’entrée de la rue cité Saint-Gobain, suite à la concertation

**Remarque** – Prendre en compte l’avis de quelques personnes ne va pas forcément dans le sens de l’intérêt général.

**Réponse** – Dans le cas présent, la demande consiste à éviter une circulation de poids lourds devant les habitations. Cela nous semble aller dans le sens de la sécurité, donc de l’intérêt général.

### LES PROPOSITIONS D’AMÉNAGEMENT TYPE DE LA SÉQUENCE 4

Les giratoires

**Proposition** – Monsieur Chausson approuve les deux propositions contenues dans le dossier de concertation : un giratoire au niveau de l’entrée Sud du centre commercial, et un au Nord, au niveau de la rue des Battants. Le giratoire de Bergeron correspond, selon Monsieur Chausson, à un intérêt privé.

Les contre-allées

**Proposition** – Deux voies sont nécessaires côté Est de la M 820 : une voie par l’arrière pour desservir Tucol, et une contre-allée le long de la M 820. Cette contre-allée pourrait soit rejoindre la voie de desserte de Tucol, soit se poursuivre jusqu’au chemin de Bergeron, et même idéalement jusqu’au giratoire de la rue des Battants. Dans ce cas, l’ensemble de la contre-allée devrait être à double sens. Cette dernière solution constituerait selon Monsieur Chausson un bon compromis entre

les tenants d'un giratoire au chemin du Bergeron et ceux qui souhaitent un giratoire rue des Battants.

**Réponse** – La proposition de contre-allées émane de plusieurs acteurs. Elle va être étudiée de façon à trouver une solution partagée entre les différents acteurs concernés à l'Est et à l'Ouest de la M820.

#### La circulation

**Proposition** – Mettre en sens unique la D14C vers le centre commercial de façon à supprimer le tourne-à-gauche vers Saint-Alban, problématique en terme de fluidité et de sécurité.

**Réponse** – L'ensemble des aménagements de ce secteur sera conditionné à une simulation dynamique de trafic qui permettra d'en apprécier la meilleure configuration.

**Remarque** – Les voies de circulation par l'arrière des magasins permettront une meilleure desserte de l'échangeur de Bruguières (A62), en évitant d'emprunter la M820.

#### Le financement des aménagements

**Proposition**- Les propriétaires seraient certainement prêts à financer ces aménagements. Si un engagement collectif est pris en ce sens, Monsieur Chausson pourrait envisager de participer à hauteur de 200 à 300 000 euros.

### LES PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT TYPE DE LA SÉQUENCE 5

**Remarque** – L'entreprise Chausson dispose d'une agence dans ce secteur. Pas de remarque particulière.

En conclusion, Monsieur Chausson explique qu'il est prêt à aider à partir du moment où les aménagements proposés répondent à un souci de valorisation du secteur. Il exposera sa proposition de contre-allée par courrier.

La réunion a fini à 16h45.

## 10. Le compte rendu de la réunion du 15 juillet : le comité de quartier Minimes-Barrière de Paris



### TOULOUSE MÉTROPOLE – Requalification de la M 820

Compte rendu de la réunion du 15 juillet 2019

#### LE LIEU

Comité de quartier Minimes-Barrière de Paris – 41 avenue de Fronton – 31200 Toulouse

#### LES PARTICIPANTS

##### Les représentants du maître d'ouvrage :

- Bruno Gautier, Direction Infrastructures, Travaux, Énergies, Toulouse Métropole
- Jean-Marie Vidal, Direction Infrastructures, Travaux, Énergies, Toulouse Métropole
- Philippe Fuser, Directeur de Projet, Arcadis
- Thomas Campardou, Directeur d'Agence, Agence Campardou Communication

##### Les membres de l'association présents :

- Serge Baggi, Président
- Alain Soulard
- Catherine Ortholan

#### LE DÉROULÉ DE LA RÉUNION

La réunion a débuté à 16h15.

En préambule, Monsieur Baggi expose que le quartier se trouve au centre de multiples projets et problématiques que la requalification de la M 820 doit prendre en compte : flux importants de circulation sur les axes radiaux (« la Barrière de Paris est l'entonnoir du Nord »), TAE, MIN, RER Nord, aménagement du canal latéral, sites Seveso, nuisances liées à la prostitution. Il est satisfait que cette réunion soit organisée et permette d'aborder toutes ces questions. De son côté, Toulouse Métropole rappelle les différentes phases d'études et de concertation qui mèneront jusqu'à l'enquête publique, avant de débiter la présentation du projet.

#### LE THÈME DU CADRE DE VIE

**Remarque** – Quand on compare l'aménagement récent de l'entrée Sud de la ville, au niveau du Cancéropole, et l'état actuel de l'entrée Nord, on mesure le retard immense pris par notre quartier,

et plus largement par le Nord de la ville et de l'agglomération. Nous demandons notamment un aménagement de la Barrière de Paris et souhaitons rencontrer Monsieur Busquets pour évoquer cette question.

**Réponse** – D'un point de vue technique, il ne sert à rien d'aménager la Barrière de Paris tant que la question de la circulation sur le boulevard de Suisse n'est pas abordée. Or il s'agit d'un des rares axes transversaux de Toulouse, donc la question est sensible.

## LE THÈME DES MODES ACTIFS

**Question** – Quelle est la différence entre une bande cyclable et une piste cyclable ?

**Réponse** – Une bande cyclable se déploie sur la chaussée, sur une largeur d'environ de 1,50 mètre en urbain (1,20 mètre minimum sous certaines conditions). Elle est signalée par une ligne discontinue, et peut être peinte en vert. Une piste cyclable est matériellement séparée de la chaussée et mesure au minimum 1,70 mètre (1,50 mètre ponctuellement) de largeur (pour les pistes unidirectionnelles), offrant donc un confort et une sécurité supérieurs.

**Remarque** – Puisqu'il est relativement difficile de créer des transversales routières à la M820, nous proposons de travailler sur des transversales dédiées aux modes doux. Par exemple, celle qui relierait les stations de métro de La Vache et de Fondeyre, avec des prolongations vers Toulouse-Lautrec d'un côté, et vers le Canal de l'autre. Il est indispensable de faire figurer ces transversales sur vos schémas.

**Réponse** – Bien entendu ces transversales sont nécessaires mais ne doivent pas forcément faire partie du projet de requalification de la M 820 pour des questions de faisabilité budgétaire. Nous les matérialiserons sur les documents à l'avenir.

**Question** – Nous soutenons fortement les Aménagements Ferroviaires du Nord de Toulouse (AFNT) qui amélioreront la desserte du quartier via les gares ou haltes de Lalande et de la Vache. Toutefois, nous sommes vigilants à la mise en place de parking-relais en amont, notamment à Lacourtenourt, pour capter le flux qui se dirigera vers Blagnac via TAE. Pouvez-vous nous confirmer que cette halte sera déplacée vers le Sud et si elle disposera d'un parking suffisant ?

**Réponse** – Effectivement, le déplacement de la halte de Lacourtenourt est prévu dans le cadre des AFNT. Un pôle d'échange multimodal (PEM) devrait voir le jour au nord de la jonction entre le boulevard Allende et la M 820, avec un parking-relais, des rabattements de lignes de bus et des parcs à vélos. Il est également prévu un pont enjambant la voie ferrée, dans le prolongement du boulevard Allende, pour rejoindre le chemin de Fenouillet.

## LE THÈME DE L'ACCIDENTOLOGIE

**Question** - Vous parlez des conditions de sécurité, pouvez-vous nous apporter des précisions sur l'accidentologie ?

**Réponse** – Les accidents graves enregistrés dernièrement concernent essentiellement des 2 roues motorisés, des piétons et des cycles, notamment avec des salariés se rendant au travail. La disparité des limitations de vitesse sur cet axe, l'anarchie du stationnement à certains endroits, l'absence d'aménagements pour les piétons et les cycles et la multiplicité des accès sur la route ne favorisent

pas la lisibilité de l'axe et renforcent sa dangerosité.

## LES PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT TYPE DE LA SEQUENCE 1

**Proposition** – Nous sommes demandeurs d'une piste cyclable le long de l'avenue des Etats-Unis avec un passage impasse des Etats-Unis vers Lalande et un lien vers le Canal latéral et plus loin vers les Sept Deniers. Cette demande est très importante pour le Comité de quartier.

**Question** – En quoi les abords du Canal latéral sont-ils valorisés ? Il y a un gros travail à faire... la réponse apportée pour franchir l'échangeur de La Glacière n'est qu'un aspect du problème et ne peut suffire.

**Réponse** – Au-delà de l'écluse de Lalande, vers le Nord, la voie du canal latéral (M 501 – ex RD 501) a été transférée par le Département à Toulouse Métropole. Les revêtements viennent d'être refaits selon les prescriptions de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF), avec des matériaux adéquats. Vers le Sud, cette voie n'est pas gérée par Toulouse Métropole.

**Question** – Pourrait-on transplanter les arbres existants, à l'image de ce qui a été fait pour le tramway de Nice par exemple ?

**Réponse** – Les racines des platanes se sont étendues horizontalement, ce qui nécessiterait de les couper. Les chances de survie des arbres seraient donc faibles. En revanche, si l'option d'un double alignement d'arbres latéral était retenue, il conviendrait de faire le rapport entre le nombre d'arbres abattus et le nombre d'arbres plantés.

**Remarque** – Nous serions favorables à un double alignement latéral avec des aménagements pour les piétons et les cycles de chaque côté, de façon homogène avec l'ensemble de l'axe, à condition de trouver une solution acceptable pour les arbres existants, en concertation avec la population.

**Proposition** – Nous proposons un sens unique : avenue des États-Unis à deux voies descendantes, et l'avenue de Fronton à 2 voies montantes.

**Réponse** – Les sens alternés, avec 2 voies de circulation, n'apaisent pas la circulation car ils incitent aux dépassements. Ceci dit, cette question peut se regarder à l'échelle d'un quartier.

**Question** – Vous proposez de supprimer le couloir de bus av. des Etats Unis : cela signifie-t-il qu'il n'y aura plus de bus sur cet axe ?

**Réponse** – A cet endroit précis, qui s'étend sur une petite partie de l'av. des États-Unis, Tisséo n'a pas exprimé de besoin de couloir de bus, ces derniers pouvant tout à fait évoluer dans la circulation sans générer de problème particulier, comme sur le reste de l'avenue.

**Question** – Combien de places de parking prévoyez-vous de supprimer sur l'av. des Etats-Unis ? Avez-vous prévu des mesures de compensation ? A l'image de ce que nous demandons sur l'avenue des Minimes, peut-on faire une étude précise des besoins en parking des commerçants et prévoir des solutions de remplacement, par exemple à proximité de la station de métro de Fondeyre ? Cette question du stationnement nécessitera une concertation avec l'ensemble de la population et les

commerçants.

**Réponse** – Les études d’avant-projet permettront de déterminer le nombre de places de parking supprimées en fonction des possibilités d’insertion des aménagements pour piétons et cycles. Pour ce dernier point notamment, le stationnement pourra être tributaire du choix qui sera fait entre bande et piste cyclable.

## LES PROPOSITIONS D’AMÉNAGEMENT TYPE DE LA SEQUENCE 2

**Question** – Quel est le statut de la contre-allée privée ?

**Réponse** – Cette voie ne fait pas partie du domaine public. Elle appartient à une copropriété ou à une association syndicale et pourrait être rétrocédée à Toulouse Métropole dans le cadre de la requalification de la M 820.

**Remarque** – Nous demandons un bel aménagement pour modes doux sur l’impasse des Etats-Unis et l’impasse de La Glacière. A ce titre, nous vous indiquons que le Toulouse Aviron Sports et Loisirs (Président : Monsieur Portes) réfléchit actuellement à des aménagements pour ses activités à la jonction de l’impasse de La Glacière et du Canal latéral.

**Réponse** – Il conviendra certainement de mobiliser les enveloppes locales pour réaliser cet aménagement, afin de ne pas obérer le budget de l’aménagement de la M820.

**Question** – Peut-on améliorer le passage piétons-cycles de l’avenue des Etats-Unis ?

**Réponse** – Nous allons étudier l’accidentologie de ce passage et les aménagements possibles au niveau du feu tricolore.

La réunion s’est terminée à 18h30.

## 11. Le compte rendu de la réunion du 23 juillet : le maire du quartier 3.1

# CAMPARDOU communication

## TOULOUSE MÉTROPOLE – Requalification de la M 820

Compte rendu de la réunion du 23 juillet 2019

### LE LIEU

Antenne de la Mairie de Toulouse

### LES PARTICIPANTS

#### Les représentants du maître d'ouvrage en tribune :

- Bruno Gautier, Direction Infrastructures, Travaux, Énergies, Toulouse Métropole
- Céline Aizpitarte, Direction Infrastructures, Travaux, Énergies, Toulouse Métropole
- Sarah Castello, Chef de Projet, Arcadis
- Gwendoline Roussel-Chan, Chargée de Projet, Agence Campardou Communication

#### Les acteurs présents :

- Maxime Boyer, Maire du quartier 3.1 (Minimes, Barrière de Paris, Ponts-Jumeaux)
- Marie Mouline, Chargée de Secteur Toulouse Nord, Maison de la Citoyenneté Nord

### LE DÉROULÉ DE LA RÉUNION

La réunion a débuté à 16h15. Elle a permis de faire une présentation des études concernant le secteur d'intervention de Monsieur Boyer, soit les séquences 1 et 2 du projet de requalification de la M 820. En préambule, Toulouse Métropole rappelle que la M 820 supporte un fort trafic et accueille près de 14 000 emplois. Ensuite, il est rappelé que la prochaine étape servira à hiérarchiser les séquences, à définir les coûts et les délais afin d'intégrer ces opérations dans le nouveau PPI. Enfin, il est précisé que la concertation s'est déroulée durant l'été pour pouvoir commencer à travailler dès la rentrée sereinement la suite. 400 000€ ont été votés pour continuer les études d'avant-projet en 2020.

### LES REMARQUES GÉNÉRALES

**Question** – Combien le projet va-t-il coûter ? Et spécifiquement ma partie ?

**Réponse** – Entre 50 et 60 millions d'euros. Pour votre part, cela dépend de la variante choisie (deux propositions). Vous aurez une réponse à l'automne prochain.

**Remarque sur le fonctionnement du carrefour de la Barrière de Paris** – Le carrefour de la Barrière de Paris est complexe : il comprend cinq sorties et entrées. On y dénote des difficultés de circulation. Il a été évoqué de transformer l’avenue de Fronton en un sens unique et de mettre l’avenue des États-Unis en sens inversé pour réduire le trafic sur la Barrière de Paris. La sortie sur l’avenue de Fronton depuis la Barrière de Paris est limitée. Tisséo semblait intéressé, mais MGR (service d’expertise circulation déplacements) y est défavorable. Le projet de la M 820 et celui-ci peuvent se croiser. Je n’ai pas d’avis arrêté sur ce sujet, ni le comité de quartier concerné... Mais ne pourrait-on pas profiter de cette occasion pour étudier cette solution ?

**Réponse** – Nous le ferons apparaître dans le bilan. Nous allons solliciter la direction de Philippe Le Cocquen. Cet axe fonctionne comme un ensemble. Nous allons nous rapprocher de MGR pour qu’ils nous donnent leur avis.

**Remarque sur les transversales non loin de la M 820** – Il y a des problèmes de transversales au boulevard Silvio Trentin, boulevard de Suisse, boulevard Pierre-Marie Curie et à la route de Launaguet. C’est un axe difficile à gérer. Dans le prochain PPI, je souhaiterais que l’on développe davantage les axes principaux plutôt que les ruelles. Sur le boulevard Silvio Trentin, les cycles ont plus de difficultés à passer que sur l’avenue des États-Unis.

**Remarque sur les enjeux de TAE** – Je ne veux pas que le projet signifie un « sous investissement voitures » dans le quartier. Pour La Vache, nous pensions que le projet de la ZAC allait réduire le trafic. Or, une fois terminée, il n’y avait pas assez de places. La Collectivité a dû dépenser 113 000 euros supplémentaires pour créer du stationnement. Et le problème n’est toujours pas résolu. C’est un peu l’offre qui crée la demande. Il faudrait davantage intégrer les voitures dans l’aménagement

## LES PROPOSITIONS D’AMÉNAGEMENT TYPE DE LA SÉQUENCE 1

**Question portant sur la zone A** – Il s’agit d’une piste ou d’une bande cyclable ?

**Réponse** – C’est une piste.

**Question portant sur le carrefour avenue de Fondeyre** – Où se trouvent les arbres qui seront abattus ? D’ailleurs, pourquoi les abattre ?

**Réponse** – Pour assurer la continuité des voies. Quatre arbres ont été identifiés (donnée à confirmer). Nous mettrons le nombre d’arbres impactés dans le bilan de concertation si nous pouvons avoir les données avant sa parution.

**Remarque sur les arbres abattus** – Il y a beaucoup d’arbres qui pourraient être abattus. Cela ne me plaît pas, par principe, car cela va dans le sens contraire de l’actualité climatique. D’autant plus que ces arbres ont une bonne tenue. Néanmoins, si l’alignement d’arbres abattus au centre est restitué sur les côtés, en plus grand nombre et de même qualité et âge, je ne m’y opposerai pas. Je souligne une vigilance particulière sur ce point : toute décision récente de suppression d’arbres, notamment remarquables, fait l’objet de vives réactions des habitants.

**Remarque sur la suppression du stationnement** – Le « stationnement résident », je le développe sur du « stationnement commerçant » : les résidents peuvent se garer le soir sur les places utilisées par la

clientèle des commerces la journée moyennant une contribution financière. Aux endroits où vous allez supprimer des places, il n y a pas assez de routes perpendiculaires... Sur l'avenue de Fronton et des États-Unis notamment. Le stationnement commerçant ne suffit pas à combler les besoins des résidents, ils ne pourront pas trouver de places puisque nous manquons de transversales à cet endroit. C'est un sujet qui mérite une profonde réflexion. Et il ne faut pas oublier les petits commerces.

La réunion s'est terminée à 17h45.

## 12. Les courriels

### **Quentin Legendre - 27 juin**

Bonjour,

Les modes actifs semblent avoir été pris en compte dans le projet.

Pour autant, je me permets d'ajouter des remarques concernant les axes cyclables envisagés, le traitement des contre-allées, et d'autres d'un ordre plus général :

- Il faut éviter autant que possible les espaces partagés piétons/cycles. La peinture au sol ne permet pas de séparer les usagers et implique des conflits d'usage
- Lorsque les pistes cyclables sont sur le bord d'un axe routier et encore plus d'une contre-allée, il faut prévoir des aménagements pour éviter tout stationnement sur la piste (bordures de trottoir infranchissables par exemple). Cette remarque est également valable côté trottoir piéton sur le bord des contre-allées ne présentant pas de places de stationnement (ou voir la remarque plus bas sur le traitement des contre-allées)
- Lorsque les pistes cyclables sont en retrait de l'axe de circulation "voiture", le traitement des intersections est un élément clé de la fluidité de l'axe cyclable. L'aménagement doit permettre aux vélos circulant sur la piste d'être "mécaniquement" prioritaires sur les voitures changeant de direction ou arrivant de la voie traversée par la M820. L'expérience montre qu'une simple peinture au sol n'est pas suffisante dans ce cas. On peut penser à une élévation du niveau de la chaussée sur l'axe de la piste cyclable pour que le niveau de la piste cyclable soit régulier par exemple
- Lorsque des bandes cyclables se trouvent le long de stationnements, la largeur des bandes doit être augmentée d'au moins 30 cm pour éviter tout risque d'"emportierage"
- Lorsqu'une contre-allée est créée uniquement pour sécuriser les accès riverains, merci de prévoir le traitement de cette contre-allée non pas comme une route mais comme une zone de rencontre (enrobé de couleur différente ou traitement similaire au trottoir qui la jouxte, même niveau que le trottoir (pas de dénivellation donc traversée simplifiée pour les piétons, mais délimitée par des potelets par exemple) --> l'aménagement sera plus qualitatif, cela encouragera une vitesse moindre et évitera tout stationnement sauvage. Ce type de traitement pourrait même être étendu aux contre-allées présentant du stationnement.
- Merci de mettre en place du mobilier urbain pour attacher son vélo à intervalle régulier.
- Prévoir dès la création des aménagements que certaines places de stationnement pourraient être reconverties en zone de dépose pour trottinette en free floating, en box à vélo sécurisé, en station vélo-toulouse...
- Merci d'assurer dès les rénovations des passages de gaines qui permettront à terme d'équiper les stationnements en bornes de recharge électrique sans travaux majeurs

Merci pour votre écoute

Quentin LEGENDRE (habitant de Toulouse)

**Frédéric Hechinger - 28 juin**

Bonjour,

Cela fait 20 ans que j'habite dans le quartier de Lalande, et cela fait 20 ans que la construction de logement est aussi anarchique et ubuesque que les solutions qui sont proposées pour l'aménagement des axes routiers nord !!

ne vous est il jamais venu a l'esprit que les gens empruntent ces axes pour leur gratuité et le simple fait de reculer la barrière de péage au delà de sorite d'eurocentre permettrait de désengorger toute cette partie et ne laisser que la desserte locale utilisé l'axe "RN20".

Avant de vouloir refaire des axes, qui avec une utilisation normale sont tout à fait suffisants, il faut contextualiser la situation. les gens qui travaillent préfère passer du temps dans les bouchons plutôt que de payer 1€ de péage. et la société d'autoroute peut très bien faire ce changement comme cela a été fait à Montpellier.

à croire que dans la bas les neurones sont plus aérés !!

cdt,

FH

**Steve Roumeau - 28 juin**

Bonjour,

Je vous transmets qq réflexions dans le cadre de la concertation du projet M820.

1. Échéances: il me paraît prioritaire d'engager des travaux d'ici 5 ans sur cette voie d'accès à Toulouse: laideur et anarchie des panneaux publicitaires donnent une impression "étrange" à toutes personnes arrivant à Toulouse pour le 1 iere fois.

2. Anarchie publicitaires: n'existe -il pas de règlement pour régler la pollution visuelle de certaines enseignes qui disposent de panneaux volumineux? Que font les pouvoirs publics pour faire respecter les règles élémentaires d'harmonie visuelle?

3. Plateforme multi modale: j'espère la création à moyen terme du TER toulousain jusqu'à St Jory. La gare de St Alban Fenouillet ne dispose que de qq créneaux sur la journée pour se rendre à Toulouse.

Il y a de nombreux espaces pour créer des parkings à voitures à proximité. La création de piste cyclable est bien entendu souhaitable mais pourquoi ne pas envisager la création d'un pont pour les modes de transport doux entre Fenouillet et Beauzelle afin de traverser la Garonne et accéder ainsi à un des cœurs économiques de l'agglo toulousaine?

Cordialement,

Steve ROUMEAU

St Alban

**Thierry Bruniera - 4 juillet**

Bonjour,

Travaillant à la société SAFRAN POWER UNITS situé au bord du lac de Sesquières je suis particulièrement concerné par cette concertation.

Je me permets donc de vous communiquer les points qui il me semble serait intéressant d'amélioré :

Suppression des feux et création de rond-point

Doublement des ponts traversant les voies ferrées et le canal du midi

Augmentation des transports en commun (nombre de lignes, fréquence)

Cordialement.

Thierry BRUNIERA

SAFRAN POWER UNITS

### ***J.J. Lafond - 8 juillet***

Bonjour,

Je n'ai pas encore consulté le dossier, mais indépendamment des aménagements futur (donc pas avant quelques années) si on pouvait ne pas laisser les camions de plus de 7,5 T y circuler -comme la réglementation le prévoit- ce serait déjà pas mal. Ils doivent prendre l'autoroute à Saint Jory Nord et St Jory sud / Bruguière, si pas fait à la fin de la rocade.

Que Toulouse Métropole face le nécessaire auprès des PM ou Gendarmerie de chaque commune pour faire respecter cette réglementation, la circulation et la sécurité y gagnerait à peu de frais.

Cordialement.

### ***Denis Foltran - 8 juillet***

C'est à la suite d'un accident mortel survenu à hauteur du carrefour de la RD 820 et de l'avenue Allende, que je m'étais permis d'interpeller le conseiller général de Fronton, (Lespinasse dépendait de ce canton) avec copie à M Maire de Lespinasse, et Mme Floureusses dont l'accident est survenu sur son secteur. Elle a eu la gentillesse de me répondre que cette avenue dépendait de Toulouse Métropole, peut-être à ce moment là Grand Toulouse. M Cohen était maire de Toulouse. C'est parfois difficile de trouver le bon interlocuteur.

Il s'agissait de dénoncer la dangerosité de cette entrée (sortie) de Toulouse qui est aussi d'une superbe laideur. L'accès aux magasins riverains est très délicat (surtout la sortie) et dangereux. Depuis rien n'a été fait. Enfin un projet voit le jour, je l'ai consulté à la mairie de Lespinasse, ce projet , je l'espère sera réalisé rapidement, et permettra de sécuriser, fluidifier le trafic, enjoliver l'environnement, et assurer une meilleure desserte des transports publics. J'avais mis l'accent sur le calamiteux et dangereux échangeur de Sesquières, et je n'ai pas noté, sauf erreur, que ce projet permettait de l'améliorer. Il s'agirait de créer de nouvelles bretelles comme cela a été fait à l'échangeur du Palays. Reste à savoir qui serait le maître d'œuvre de cet échangeur (ASF ou Toulouse Métropole). C'est toujours compliqué de savoir qui fait quoi.

Personnellement, j'avais imaginé que l'on pouvait couper les platanes qui bordent la route afin de réaliser des voies pour les bus, (par grand vent des branches tombent sur la route) mais ce n'est pas la solution qui a été retenue. Peu importe pourvu que ce projet aboutisse rapidement.

Sincères salutation

### **Catherine Le Gall - 8 juillet**

Bonjour,

Cela fait plusieurs années que nous réclamons la sécurisation de la RN 20 au niveau du carrefour ACTION/BASIC FIT.

Il y a déjà eu plusieurs accidents graves voire mortels à ce croisement.

Nous avons été fort déçus de constater que la sécurisation de ce croisement avait donné, au lieu du rond-point tant espéré, naissance à un terreplein central ne permettant plus de revenir vers TOULOUSE (Terreplein qui, à peine quelques jours après sa réalisation a vu des accidents avec des véhicules venus s'enfourcher dessus ; ce qui a amené à le réduire ne satisfaisant toujours pas les usagers).

Nous souhaitons donc la création d'un rond point en lieu et place de ce terreplein pour plusieurs raisons :

- Sécurité :
  - A plusieurs reprises nous avons constaté que des véhicules contournaient le terreplein pour repartir vers Toulouse,
  - De même les véhicules qui veulent sortir de la zone pourraient revenir sur la RN 20 sans prendre le sens interdit devant TOTAL, du fait des nombreux embouteillages à la sortie de la zone pour les personnes voulant repartir vers ST JORY, ou voulant revenir vers la zone du TERROIR pour les salariés qui y travaillent,
  - Les véhicules qui veulent entrer dans la rue des Battants ne peuvent se suivre à plusieurs car l'espace pour attendre de tourner est beaucoup trop étroit et ne permet le stockage que d'un véhicule à la fois et lorsque plusieurs véhicules ou un camion veulent tourner ils stoppent la circulation sur la RN20 créant des risques d'accidents ou d'embouteillage.
- Qualité des routes :
  - La rue des battants accueillent plusieurs entreprises qui reçoivent des Poids Lourds. Le fait de ne plus pouvoir repartir par la nationale pour aller vers Toulouse les obligent à emprunter la rue du rempart qui n'est pas du tout adaptée :
    - Difficulté pour que 2 véhicules se croisent
    - Détérioration de la route
    - Danger pour sortir sur la nationale
- Accessibilité : La création du rond-point permettrait :
  - aux salariés de la zone du TERROIR et de la rue des BATTANTS de rejoindre directement la zone commerciale de fenouillet et d'en revenir aux nombreux clients d'ACTION, BASIC FIT, SODISCOL, etc... de rejoindre la rue des Battants et d'en repartir aisément quelle que soit leur direction
- Travaux : L'aménagement d'un rond point serait certainement plus aisé et moins couteux au carrefour ACTION/BASIC FIT car l'aménagement est déjà en partie réalisé.

La construction d'un rond point au niveau du chemin du Bergeron ne servirait qu'à satisfaire l'intérêt de quelques-uns au détriment de la majorité car aucune activité chemin du Bergeron ne génère de circulation comparable à celle générée par les entreprises établies rue des Battants à ce jour.

Cordialement,

Catherine LE GALL

DRH - Société SODISCOL - 13 rue des BATTANTS - BP 50201 - 31142 ST ALBAN

## **Alain Danès - 8 juillet**

Bonsoir,

Utilisateur au quotidien de cette route M820 (route de Paris) je trouve qu'il est temps en effet de la réaménager car elle n'est plus (depuis longtemps) en accord avec l'évolution de la circulation.

Aussi, puisqu'il semble possible d'émettre des avis sur le projet voici quelques réflexions que vous lirez peut-être.

Reprenons vos schémas, séquence par séquence, en partant du sud vers le nord

### **Séquence 2: La cadène - entrée Toulouse**

importante modification de la prise du périphérique à prévoir

en venant du nord, virage trop serré pour accéder au périphérique intérieur -extérieur

Pont de Rupé: (je l'emprunte tous les jours dans le sens Sesquières-M820)

il semble que vous prévoyez un giratoire au bas du pont et à l'arrivée sur la M820

**ce qui pose problème à ce niveau est la voie unique sur le pont de Rupé**

doublement de ce pont ABSOLUMENT nécessaire

régulation du flux à revoir (non respect des feux => saturation)

Séquence 3:

intersection M820-Rue pierre Marie Curie

visiblement, mise en place d'un giratoire que vous auriez dû déjà faire il y a quelques années quand vous avez réaménagé ce carrefour

cette même séquence 3 mais dans le sens Nord-sud

passé la descente du pont de Rupé on passe (à la force) de 2 voix à une seule pour distribuer l'accès à Toulouse et au périphérique intérieur-extérieur

pour accéder au périphérique extérieur pourquoi ne pas tourner à gauche avenue Salvador Allende et emprunter (ou créer) une voie sur l'autoroute A62 en prenant un peu de terrain à la Cadène.(on est sur le péage)

tout est prêt pour cela: juste « percer » la bute de l'autoroute avant son franchissement (300m de travaux à tout casser)

Ça permettrait de diminuer flux qui descend vers Toulouse

Séquence 4 (sud-nord)

intersection M820-M14A (ex cd RD14A)

vous prévoyez un giratoire (QUI AURAIT DÛ DEJA ETRE REALISE AVEC LA RENOVATION DU GEANT CASINO)

Il faut, à mon sens, faire un très grand giratoire:

qui permet de se rendre à Saint Alban

qui dessert LIDL, Saint Maclou, CONFORAMA (si existe encore), et le magasin de sport)

voir aussi comment desservir le magasin de carrelages qui est bloqué sur son îlot

qui permet de reprendre la M820

qui permet d'accéder au Géant

et qui permet de revenir sur le sud

mais SURTOUT supprimer ce passage inférieur sous la M820 qui est inondé à chaque grosse pluie

Pour les reste je n'ai pas trop d'idées car je n'y passe pas trop souvent.

**Je ne sais pas si mes remarques seront prises en considération** (peu probable car tout semble déjà figé) mais je suis prêt à argumenter en tant qu'utilisateur régulier de ce tronçon saturé et non en tant que « concepteur plein de bonnes idées sur le papier et derrière son bureau »

Cordialement  
Alain DANES

***Thibault Jacquin - 9 juillet***

Bonjour  
Serait-il possible de consulter en ligne le projet d'aménagement de la route M820 ?  
Cordialement  
Thibaut JACQUIN

***Geneviève Rossell - 9 juillet***

Bonjour,  
Propriétaire de bâtiments commerciaux Rue des Battants à Saint Alban, je vous écris suite à la concertation à laquelle j'ai participé la semaine dernière afin de donner mon avis.  
Je suis favorable à la création d'un rond point au niveau d'Action/Basic Fit, car cela sécuriserait l'accès à la zone industrielle, et aux différents commerces.  
Le terre-plein qui a été mis en place en 2015, n'as pas résolu les problèmes de sécurité et je constate encore plus d'infraction (les deux roues et même les quatre roues coupent la nationale pour faire demi-tour même si cela est interdit.)  
Mes locataires lorsqu'ils veulent aller sur Toulouse se dirigent vers la rue du Rempart et sortent sur la nationale à ce niveau. Ce qui pose un problème de sécurité, car la Rue est étroite l'accès sur la nationale n'est pas facile, et parfois des motos doublent sur la voie du milieu et c'est dangereux car lorsqu'on sort de la rue du Rempart, on ne les voit pas forcément.  
En effet, après consultation des locataires et propriétaires de la zone Rue des Battants, il y a environ 1600 camions mensuel qui transitent dans cette rue. Donc au niveau sécurité il faudrait leur faciliter l'accès et la sortie sur la M820. Afin de n'avoir aucun problème avec les 2 roues, et les 4 roues qui doublent sur la bande centrale  
La création de ce rond-point permettrait:  
- que les différents utilisateurs (locataires comme clients) puissent se rendre vers Toulouse ou Montauban sans danger  
- que ces personnes accèdent indifféremment à la zone commerciale de Casino et à la zone commerciale Rue des Battants  
- que les piétons qui veulent accéder aux deux zones puissent le faire en sécurité  
- que le coût des travaux serait moindre car le terrain s'y prête et que l'emprise au sol est libre  
- que l'accès à la zone de casino est déjà réalisé  
- que les camions qui desservent les 2 zones puissent y accéder en sécurité

La construction d'un rond-point Chemin du Bergeron serait à mon sens moins favorable car cette zone n'est pas beaucoup en activité donc moins desservi et le coût de réalisation serait plus élevé

Cordialement

Geneviève ROSSELL

**Thomas Jamme - 11 juillet**

Bonjour,

Après consultation du dossier, mon point de vue sur chaque séquence par priorité :

- 1/ Mettre en place les continuités piétons-cycles
- 2/ Réduire la vitesse réglementaire actuelle de 70 km/h à 50 km/h
- 3/ Supprimer le stationnement existant en bord de voie
- 4/ Créer des giratoires pour interdire les tourne-à-gauche depuis et vers la M 820 (ex RD 820)  
Renforcer les liaisons avec les transversales existantes et à venir
- 5/ Conserver et renforcer les alignements d'arbres existants, créer une bande paysagères côté privé
- 6/ Améliorer les carrefours
- 7/ Utiliser les emplacements réservés côté Est et à l'Ouest (maintien partiel pour le futur trottoir)

Cdt,

--

Thomas JAMME

**Audrey Molinier - 11 juillet**

Propriétaire depuis peu de locaux commerciaux situé Rue des Battants. Je vous écris suite à la concertation du 4 Juillet 2019 à laquelle j'ai assistée.

Je vous fais part de mon avis favorable quant à la construction d'un rond-point situé au niveau des locaux de BASIC Fit et Action (Rue des battants).

- Les embouteillages: il y a énormément de société dans la zone d'activité Rue des Battants qui font appel à des transporteurs et gros transporteurs (Livraisons, expédition de commande, ...) mais aussi énormément de véhicules particuliers (CCL, Action, Basic Fit, ...). La création d'un giratoire permettrait la fluidité du passage et éviterais les embouteillages ainsi que les demi-tours intempestifs sur la M820.

Certains transporteurs ou clients passent par la Rue du Rempart, mais cette dernière n'est pas adaptée à une circulation aussi importante.

- La sécurité, les accidents : depuis la mise en place des terres pleins centraux qui devait permettre d'éviter les collisions, nous avons à déplorer des accidents corporels dont certains mortels, ainsi que des infractions et délits multiples. De plus, certains automobilistes font demi-tour sur la M820 ou double sur la voie centrale réservé pour tourner, sans prêter attention aux différents usagers de la voie centrale ou aux terre-pleins.
- La liaison Espace Fenouillet et la Zone d'Activité rue des Battants : Il y a certains clients de l'Espace Fenouillet qui souhaitent accéder à Action, OccazStore, ... et qui pour éviter de

reprendre la voiture, traverse la M820 à pieds. Les voitures qui souhaitent passer d'une zone à l'autre pourront ainsi le faire sans danger, sans créer d'embouteillages et dans la sécurité des piétons.

- La zone de Tucol : la création de nombreux logement à Saint Alban ne doit pas empêcher la création du rond-point au niveau d'Action/Basic Fit. En effet, ils auront tout de même deux giratoires pour sortir ou accéder à leurs logements.

Or si le rond-point se trouve au niveau du Chemin de Bergeron, les transporteurs et clients qui voudront accéder toute la journée aux sociétés pourront créer des embouteillages (avec des pics de pollution) ou qui passeront par les petites routes, rue du Terroir, rue créée pour la zone de Tucol pour éviter des embouteillages éventuels.

- Le cout : la création du rond-point rue des Battants est plus adapté car la route et les infrastructures si prêtes, effectivement les chemins d'accès qui mène à l'Espace Fenouillet et rue des Battants existent déjà. En revanche, la création d'un rond-point chemin du Bergeron engendrerait des travaux d'aménagement donc un coût supplémentaire et la destruction de la contre-allée déjà existante et nécessaire à l'Espace Fenouillet.
- Zone verte : la création d'un rond-point au niveau de la rue des Battants permettrait aux cyclistes et piétons de pouvoir accéder aux deux zones commerciales avec le moins de risques possible. Le tout sans rester au bord de la M820 pour accéder aux commerces car on connaît le danger que risque un piéton lorsqu'il marche le long d'une nationale. En créant un giratoire cela facilitera l'accès des piétons et des cyclistes avec la création de passages piétons afin d'éviter au maximum les accidents.

Il me semble que pour l'intérêt général et le bien être des futurs usagers et des futurs habitants il serait préférable de créer le rond-point au niveau de la zone d'activité rue des Battants (lieu accidentogène, coût, liaison entre Espace Fenouillet/zone d'activité des Battants).

Il serait dommage de créer un rond-point pour la zone de Tucol qui n'est pas encore réalisé au détriment d'une zone d'activité commercial déjà existante depuis des années qui ne demande qu'à évoluer et créer de l'emploi ainsi que du pouvoir d'achat aux habitants des communes voisines.

Cordialement

MOLINIER Audrey

### ***Pierre-Georges Chausson - 11 juillet***

Dans le cadre de la concertation concernant la M820, je souhaite faire les observations suivantes :

Le chemin de Tucol prévu entre la rue de Fenouillet et le chemin des battants semble indispensable et délesterait la M820 pour rejoindre l'échangeur de l'A20.

D'autre part, je pense qu'un giratoire à la sortie du chemin du Bergeron et même une simple sortie avec un tourne à droite pénaliseraient la fluidité de la circulation sur la M820.

Il me semblerait préférable de réaliser une contre-allée entre la rue de Fenouillet et le chemin des battants parallèle à la 820 (je m'engage à céder gracieusement les parcelles nécessaires à la réalisation de cette contre-allée). Le chemin du grand Bergeron déboucherait sur cette contre-allée (supprimant une sortie directe sur la M820). Cette contre-allée aboutirait sur un giratoire sur la M820 face à l'Entrée-Sortie actuelle de la zone commerciale et du chemin des battants. Cette option supprimerait un giratoire sur la M820 et par ce biais rendrait la M820 plus fluide.

Sur ce secteur très fréquenté (rue de Fenouillet, Chemin des battants), la présence entre les deux giratoires d'accès au Géant, complété du passage sous-terrain :

La contre-allée Ouest (existante)

La contre-allée Est (à réaliser)

Du chemin de Tucol entre la rue de Fenouillet et le chemin des battants

Permettrait de délester la M820 et de desservir convenablement les zone d'activité et de bureaux tant aux heures de pointe que les samedis de forte fréquentation.

Cordialement.

Pierre-Georges CHAUSSON

CHAUSSON MATERIAUX et Gérant de Trialissimmo - Centre commercial hexagone

60 rue de Fenouillet BP 35140 - 31142 Saint Alban

### **David Postic - 12 juillet**

Bonjour,

Je viens de lire avec beaucoup d'intérêt ce document.

J'ai bien compris qu'il ne traite que de l'aménagement de la M820.

Toutefois, pour être en mesure de traiter efficacement de façon pérenne les problématique de trafic dans cette partie de la métropole, il semble indispensable que ce projet soit étroitement lié à d'autres qui devraient adresser la question des déplacements est-ouest.

En particulier 3 choses :

- Je note l'apparition d'un giratoire pour améliorer la desserte de Safran Power Unit. Très honnêtement, un giratoire est une bonne idée. Toutefois, la problématique première n'est pas le carrefour situé à cet endroit mais très clairement (et je l'utilise assez souvent pour en attester), le pont qui permet de franchir la voie ferrée et le canal. Seul un sens de passage est possible et en cas d'engorgement de ce pont (comme cela arrive de façon quotidienne), le risque important est que le bouchon remonte sur la M820. Un pont à double sens permettrait d'éviter ce risque (les usagers qui doivent circuler de l'est à l'ouest ne seront pas bloqués par ceux qui circulent de l'ouest à l'est. Ceux circulant de l'Ouest à l'Est s'inséreront dans la circulation de la M820 sans perturber le flux de véhicules.
- Le franchissement Garonne... Gros sujet du nord Toulousain. L'amélioration du trafic de la M820 entrainera une utilisation accrue de cet axe. Si le franchissement de la Garonne par le pont dit de Gagnac et au-delà être en capacité de quitter le secteur de Seilh n'est pas améliorer, la situation deviendra encore plus infernale qu'elle ne l'est aujourd'hui.
- Toujours dans le registre amélioration du franchissement Garonne ce qui entrainerait probablement une réduction du trafic sur l'axe Nord Sud, une possibilité serait de construire une passerelle piéton/vélo entre les communes de Fenouillet et celle de Beauzelle. 10 kilomètres séparent aujourd'hui le centre de Fenouillet au centre de Beauzelle (et la ZAC Andromède du coup), alors que seuls 2 kilomètres seraient à réaliser en vélo. Ces 10 kilomètres sont réalisés en 45' aux heures de pointes alors que moins de 10' seraient nécessaires pour les parcourir en vélo ☺ Combien de personnes de Fenouillet, Saint-Alban, Aucamville travaillent sur cette Zone d'activité Commerciale (Airbus, AKKA, Safran, ....) ? Nul

doute que ceci devrait contribuer à un certain désengorgement de cet axe Nord-Sud qui dessert les deux seuls ponts permettant de traverser la Garonne.

J'ai bien conscience que ceci n'est pas à traiter dans le cadre de ce projet, mais je suis certain que d'autres travaillent sur cette problématique de franchissement Garonne. N'hésitez pas à leur faire suivre ce message...

Cordialement,

David POSTIC

Un riverain et un travailleur du Nord Toulousain

### **Julien Savary - 13 juillet**

ayant découvert ce projet tardivement, et l'enquête ayant lieu à une période d'été où les cyclistes sont en vacances je suis obligé d'exprimer un avis personnel avec cinq points principaux:

= 1- soutien fort à ce projet qui créera un transport en commun en site propre et un itinéraire pédestre (trottoirs) et cyclable (pistes cyclables) continu sur plus de 10Km

Tout ce secteur manque cruellement de pistes cyclables et de trottoirs, et il faut que les salariés des entreprises puissent se rendre à leur travail sans voiture: en TC bus , en TC train, à pied et à vélo, et en combinant ces modes, et se déplacer localement pour repas et courses.

Il faut aussi que les habitants proches puissent aller faire des courses ou visites à vélo.

= 2- demande 1 : les deux pistes cyclables unidirectionnelles de la M820 doivent être connectées entre elles, ce qui implique que les ronds-points routiers qui permettront de traverser doivent être aménagés pour les cyclistes: bande cyclable sur la chaussée par exemple

= 3- demande 2: les deux pistes cyclables unidirectionnelles de la M820 doivent être connectées au réseau cyclable existant ou futur pour des liaisons avec les communes et quartiers riverains ou proches

avec une attention particulière aux liaisons avec la Voie Verte parallèle du canal de Garonne.

= 4- demande 3: les deux pistes cyclables unidirectionnelles de la M820 doivent disposer de services de stationnement permettant l'intermodalité des modes de transports:

Parc sécurisé à la gare de St-Jory

autres parcs à étudier par tronçon

= 5- demande 4: Toulouse Métropole pourrait inciter les entreprises de l'axe de la M820 à créer des parcs de stationnement vélos sur leurs parkings automobiles par de l'information et des fiches techniques conseillant sur le choix des supports à vélo et des méthodes d'implantation.

En effet il faut que les cyclistes disposent de facilités de stationnement à proximité immédiate des magasins, entrepôts et diverses entreprises: ces parcs de stationnement doivent être situés le plus près possible des entrées, et être constitués de matériels adaptés type U renversé (à l'exclusion des « pince-roues »).

Cordialement

Julien Savary

Vice-président de Deux Pieds Deux Roues

Référent du quartier 3.3 (quartier nord)

### **Association Ma Terre - 14 juillet**

Mesdames, messieurs,

Notre association, Ma Terre, encourage toutes les initiatives pour réduire l'impact de l'activité humaine sur la santé de notre planète. Nous aimerions que tout projet d'envergure vise cet objectif: si le réaménagement de cet axe routier y participe, nous en serions tous satisfaits.

La mise en œuvre va mettre en péril des arbres: notre association vous demande de n'en couper aucun et de tenter, si nécessaire, de les déplacer, même si les spécimens sont imposants, la technologie existe.

Bien cordialement

Patricia Casado et Henri Campos

Association Ma Terre

Gratentour

### **Marc Paty - 15 juillet**

Bonjour,

Je travaille chez safran Power Units, je dois prendre matin et soir le chemin du pont de Rupé.

Le passage du canal et la voie ferrée se fait par un pont à une seule voie régulée par un feu tricolore, mal synchronisé avec celui de la route de Paris .

Aux heures de grandes affluences, 7h 30mm et 16h/17h, des bouchons importants sont constatés allant jusqu'à bloquer la voie de droite de la route de paris, sens Toulouse

Je ne parle pas des personnes qui doivent attendre plusieurs passages de feu avant de pouvoir emprunter le pont (énervement, voire parfois des altercations plus ou moins musclées)

GRAND Danger

Ne serait-il pas possible de doubler ce passage, vous allez faire des travaux de voirie et je crois savoir que la SNCF va aussi élargir les voies, cela ne serait pas d'un cout exorbitant, bien que toujours trop élevé ?

Merci par avance pour votre écoute

**Marc PATY**

Responsable Fabrication R&T | Service R&T |

Direction Technique

Safran Power Units

### **Bernard Pedemonte - 15 juillet**

Bonjour,

Dans le cadre de la concertation pour la requalification de l'axe routier nord, l'équipe du Plan de Mobilité Safran Power Units souhaite apporter sa contribution.

Safran Power Units est une entreprise employant environ 650 personnes, à proximité immédiate de la RD820 (Sesquières).

Safran Power Units est pénalisée par la configuration actuelle de la RD820 et nous souhaitons apporter les propositions suivantes :

– **Pour ce qui concerne la circulation automobile :**

Le Pont de Rupé, qui dessert notre entreprise, est à ce jour pour nous un point noir de circulation.

Ce pont, qui ne peut être emprunté que dans un seul sens à la fois compte tenu de son étroitesse, provoque régulièrement des bouchons.

En effet, en raison du feu situé en aval, à l'intersection avec l'avenue des Etats Unis, le flux de circulation du lac de Sesquières (donc de Safran Power Units) vers l'avenue des Etats Unis remonte sur le pont aux heures de pointe, le bloque et empêche le passage dans l'autre sens. Ceci provoque de nombreuses incompréhensions entre les automobilistes qui s'engagent sur le pont sans savoir qu'ils vont y être bloqués et les automobilistes dans l'autre sens qui ne peuvent pas passer.



Solutions proposées :

1. Élargir le pont pour permettre la circulation à double sens, ou
2. Synchroniser les feux tricolores réglant la circulation sur le pont de Rupé avec les feux tricolores permettant le débouché du pont sur l'avenue des Etats Unis , ou
3. Mettre ce pont à circulation en sens unique dans une direction et le pont de Lacourtenourt voisin (et posant le même type de problème) à circulation en sens unique également, dans l'autre sens de circulation

Il nous paraît par ailleurs nécessaire de mieux matérialiser par un marquage au sol explicite, deux voies de circulation au débouché de ce pont sur l'avenue des Etats Unis, afin que les automobilistes se répartissent sur 2 files et désengorgent le pont



– **Pour ce qui concerne les transports en commun :**

Il n’y a pas d’arrêt de bus à l’écart de la circulation automobile

Les trottoirs sont trop étroits et les piétons se sentent en insécurité car trop proches du flux de circulation automobile intense sur cet axe. Nous préconisons un élargissement des trottoirs le long de la RD820.

Par ailleurs, il manque cruellement une piste cyclable permettant de relier la gare SNCF de Lacourtenourt à la piste cyclable le long du canal latéral (gare de Lacourtenourt <-> Pont de Rupé et gare de Lacourtenourt <-> pont de Lacourtenourt)

– **Pour ce qui concerne les modes actifs (piétons, vélos) :**

Notre site industriel a la chance d’être bien desservi par deux itinéraires cyclables majeurs : celui du canal latéral et celui de la zone des 7 deniers

En revanche, nous subissons une discontinuité d’itinéraire cyclable pour nos nombreux salariés habitant dans la zone d’Aucamville.

Aucamville est desservi par une piste cyclable sur l’Avenue Allende. Cette piste cyclable se termine en cul de sac au niveau de la jonction de l’avenue Allende avec l’avenue des États-Unis.

Nous demandons la création d’une piste cyclable permettant de résoudre cette discontinuité et qui fasse la jonction avec la piste cyclable du canal latéral au niveau du Pont de Rupé. Nous demandons donc la création d’une piste cyclable sur la RD820 sur le tronçon Pont de Rupé <-> Avenue Salvador Allende. Nous ne l’avons pas vu mentionné dans le dossier de réaménagement ; c’est pourtant indispensable pour Safran Power Units.

Enfin, il est nécessaire de sécuriser l’intersection de la rue de La Glacière avec l’Avenue des États-Unis. Cette intersection, qui fait partie des itinéraires cyclables de la ville de Toulouse, est empruntée quotidiennement par de nombreux cyclistes. Elle permet de faire la jonction entre les pistes cyclables de la ceinture Est (Cité de l’Espace - Argoulets – Boulevard d’Atlanta – Borderouge) et le canal latéral. C’est le trajet quotidien de nombreux cyclistes se rendant au travail depuis l’Est Toulousain vers Blagnac et la zone d’Airbus ou vers la zone de Toulouse Nord – Fenouillet (dont certains cyclistes Safran Power Units).

Les cyclistes venant de l’église de Lalande doivent à cet endroit franchir l’avenue des États-Unis au niveau d’un feu tricolore / passage piéton. 5 voies sont à franchir.

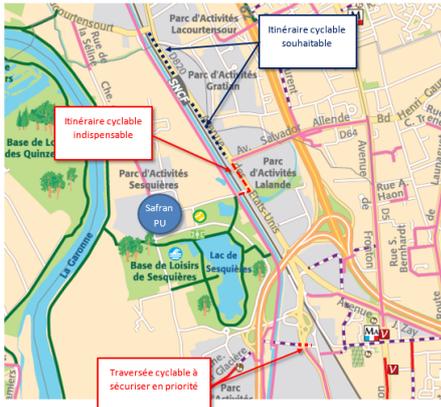
Plusieurs dangers sont ici cumulés :

- Franchissement par les cyclistes d’une artère à très forte circulation

- Aucun marquage au sol n'indique aux automobilistes la traversée des cyclistes
- Le franchissement se fait à niveau.
- 5 voies à traverser par les cyclistes dans 2 sens de circulation différents.
- Un feu tricolore pour les véhicules venant de la rue de La Glacière n'interrompt la circulation sur l'Avenue des Etats Unis que dans un seul sens de circulation

Nous demandons à cet endroit la création d'un franchissement sécurisé de la RD820, aérien (pont) ou souterrain (tunnel) pour les cyclistes

En résumé pour les modes actifs :



### **Bernard PEDEMONTE**

Chef de Projet Plan de Mobilité  
Safran Power Units

### **Patrick Bocquier - 15 juillet**

Bonjour,

Pour moi, l'avenir est de favoriser les pistes cyclables. Moi-même, si les routes étaient sûres, je prendrais un vélo.

De plus en plus de personnes essayent, mais beaucoup ne sont pas rassurés par le trafic.

**Point 1 :** prévoir si possible l'aménagement du canal avec des pistes cyclables et des allées piétons, pas forcément sur la M820.

La route M820 aménagée ne servirait que d'accès :

Faire des 'passages' souterrains ou aériens à St Jory, Fenouillet pour traverser la M820 .

Il faut aussi prévoir dans les villes mitoyennes (Bruguières, Castelginest, Saint Alban, Aucamville) des axes réservés au cycliste pour permettre d'aller sur la piste cyclable en bord du canal..

> ne pas mélanger avec flux de voitures : aménager les bords de l'Hers

Ceci nécessite :

- de faire des passages protégés pour rejoindre la piste, sans traverser la M820
- de prévoir, à partir de chaque village, des pistes dédiées aux cyclistes

**Point 2 :** Quel que soit le choix, il faut séparer vraiment les pistes cyclables du Traffic et des piétons , pour que les uns ne puisse pas empiéter sur les autres > Sécurisation Piétons et cyclistes

**Point 3 :** Mais aussi, renforcer la sécurité policière :

*Ce n'est pas les mêmes compétences, mais **c'est à prévoir en même temps. ( Caméras )***

Je travaille à Safran Power Units, et nous savons que chaque année des personnes sont agressées autour du lac. Mes collègues, qui pourraient venir en vélo, ont peur.

Donc faire des pistes, d'accord, mais s'il n'y a pas la sécurité en parallèle (Caméras, présence policière ...) cela ne servira pas. Le tour du Lac est entouré de squat .. et autres.

Le nombre de voitures brûlées chaque mois sur la route de Fenouillet en témoignent, ainsi que les agressions (rappel piscine municipale de Sesquières brûlée, équipement sportif détruit etc )

*Et de plus, c'est une honte, pour la Métropole de Toulouse, d'avoir un camping municipal, avec des alentours non sécurisés, quand je vois les touristes qui arrivent en camping-car, et veulent se promener en vélo, nous avons peurs pour eux. Je pense que certains doivent repartir vite, et écouter leur programme.*

**Point 4:** Revoir la traversée des ponts vers la M820 (Route de Lacourtenourt et Pont de Rupé) : prévoir des feux qui évitent que les personnes se retrouvent coincées aux heures de pointe sur les ponts. Les véhicules se coincent régulièrement, car pas de visibilité.

**Point 5:** Le Bun pour désengorger le Nord : oui mais quand ???... C'est reporté chaque année .. Et cela ne fait que 13 km de route !!! A chaque vœux des maires, nous avons la présentation du projet, mais rien n'avance, chaque année un nouveau rebondissement ... 11 ans de discours pour un projet qui n'aboutit pas (ou partiellement, donc inutile)

*Je commence à penser que les études qui durent, vont finir par couter très très cher ... autant que le projet*

**Point 6:** et le second pont sur la Garonne ??

Tout le monde est désespéré de constater que l'on construit des logements mitoyens, ou les personnes s'entassent ... et sans avoir d'infrastructures routières qui évoluent en même temps Vos propositions semblent prendre en compte de nombreux points, à part la sécurité Policière des personnes, qui incombe aussi à Toulouse Métropole.

Par contre, si ce débat est comme la seconde rocade, le BUN, un deuxième pont ... c'est pour dans 30 ans ????

Il faut être optimiste pour y croire ; et pour que cela devienne une réalité .....

mais en attendant, c'est des heures de bouchons chaque jour, de la pollution, du temps, du mécontentement ...

Merci

Cordialement

Patrick BOCQUIER

**Céline Carrière - 16 juillet**

Bonjour,

Je vois une nouvelle piste cyclable dans le sens Toulouse - Montauban et de nombreux nouveaux ronds points, mais qu'est-il prévu pour rejoindre la piste cyclable le long du canal ?

Étant moi-même fréquemment à vélo, je peux témoigner de la dangerosité de ces ronds points pour les vélos (notamment en cas de circulation dense) si rien n'est prévu pour les prioriser.

Aujourd'hui par exemple sur le rond point existant au niveau M820 - rue Seveso, il est bien plus sécurisant, d'utiliser les voies piétonnes en vélo, pour aller de Aucamville vers Toulouse, que de

remonter les files de voitures qui font la queue à l'entrée du rd point, et attendent de bondir pour s'intercaler dans les files Nord-Sud.

Et pourtant un vélo n'est pas un piéton..

Un minimum me semblerait un tracé vert interne au rond point, rendant les vélos prioritaires au niveau des sorties (type grand rond).

Quand aux ponts rejoignant le canal, aucun n'est réellement praticable pour les vélos, une passerelle spécifique serait à long terme la bienvenue.

Cordialement,  
Céline Carrière,  
Aucamville,

***Françoise Garrigou - 16 juillet***

Bonjour,

À l'occasion des travaux envisagés pour la M820, Toulouse Métropole souhaite améliorer la desserte des entreprises.

Nous nous réjouissons de cette excellente initiative et souhaitons la mise en place d'un accès depuis la M820 vers notre société UMS.

Si besoin, il nous sera possible de limiter les sorties des véhicules côté chemin de la gravière.

François GARRIGOU - UMS - 9, chemin de la gravière - 31150 Lespinasse. Tel : 05.62.22.99.00.  
Parcelle N° AE 232. »

Très cordialement,  
François GARRIGOU

***Sébastien Vasner - 17 juillet***

Bonjour

Avec un état actuel du trafic allant jusqu'à 38 000 véhicules par jour dont de nombreux poids-lourds, la M820 est aujourd'hui saturée.

Le réaménagement de cet axe routier nord toulousain doit être une priorité au regard des enjeux en termes d'accessibilité et de mobilité.

En termes d'infrastructures routières sur le secteur Nord et pour la commune de Fenouillet les aménagements suivants sont indispensables et vont de pair avec le réaménagement de la M820 :

- Réalisation de nouveaux carrefours sur la M820 dont un au niveau de l'entrée Nord du centre commercial et un au niveau de Saint-Alban Fenouillet en maillage avec le chemin de Mazurié
- Aménagement du boulevard urbain de Ginestous dont la programme validé en 2006 n'a jamais été finalisé
- Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT) avec la mise à quatre voies entre Saint-Jory et Matabiau et une desserte TER avec des fréquences par quart d'heure entre Castelnau d'Estretfonds et Toulouse
- La ligne de bus Linéo 10 avec, conformément à la délibération de la commune du 23 mai dernier, une - MAIRIE DE FENOUILLET – REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL

MUNICIPAL – SEANCE DU 02 07 2019 - 11 extension à partir du centre commercial Casino jusqu'au cœur de ville de Fenouillet, un prolongement de la ligne 110 jusqu'au terminus de Lespinasse en lieu et place du tracé de l'actuelle ligne 59, la création de la ligne « Emploi » sur la RD 820 tout en actant le maintien de la ligne 59 jusqu'à La Croix avec prolongation jusqu'à la ZAC de Piquepeyre et l'aménagement de deux arrêts, l'un au niveau du collège et l'autre à hauteur du groupe scolaire situé à proximité de la future place centrale de la ZAC et du cabinet médical à venir et la desserte du cœur de ville de Fenouillet par les lignes 110 et 59 le long du CD 64, - le franchissement de la Garonne qui permettrait de renforcer la liaison Est-Ouest du secteur Nord et Nord-Ouest de la Métropole

- Le prolongement de la RD902 au-delà du METT jusqu'à la future traversée de la Garonne au niveau de Merville / Saint-Jory permettant ainsi de soutenir le développement urbain et économique des communes du Nord et Nord Ouest Toulousain et d'anticiper les difficultés d'accès au futur Parc des Expositions.

Bien cordialement  
Sébastien VASNER

### **Pierre Virlogueux - 17 juillet**

Avec cinq points principaux:

= 1- soutien fort à ce projet qui créera un transport en commun en site propre et un itinéraire pédestre (trottoirs) et cyclable (pistes cyclables) continu sur plus de 10 Km

Tout ce secteur manque cruellement de pistes cyclables et de trottoirs, et il faut que les salariés des entreprises puissent se rendre à leur travail sans voiture: en TC bus, en TC train, à pied et à vélo, et en combinant ces modes, et se déplacer localement pour repas et courses.

Il faut aussi que les habitants proches puissent aller faire des courses ou visites à vélo.

= 2- demande 1 : les deux pistes cyclables unidirectionnelles de la M820 doivent être connectées entre elles, ce qui implique que les ronds-points routiers qui permettront de traverser doivent être aménagés pour les cyclistes: bande cyclable sur la chaussée par exemple, d'autre part si il y a de longues distances entre les différentes intersections, il faudrait installer des traversées piétons vélos avec feux. Au moins une traversée tout les 500 à 600 m environs.

= 3- demande 2: les deux pistes cyclables unidirectionnelles de la M820 doivent être connectées au réseau cyclable existant ou futur pour des liaisons avec les communes et quartiers riverains ou proches

avec une attention particulière aux liaisons avec la Voie Verte parallèle du canal de Garonne.

= 4- demande 3: les deux pistes cyclables unidirectionnelles de la M820 doivent disposer de services de stationnement permettant l'intermodalité des modes de transports:

Parc sécurisé à la gare de St-Jory

autres parcs à étudier par tronçon

= 5- demande 4: Toulouse Métropole pourrait inciter les entreprises de l'axe de la M820 à créer des parcs de stationnement vélos sur leurs parkings automobiles par de l'information et des fiches techniques conseillant sur le choix des supports à vélo et des méthodes d'implantation.

= 6- demande 5: Il faut éviter tout obstacle inutile qui peut être la cause d'un accident : pas de potelets au milieu de la piste cyclable qui peuvent gêner certains utilisateurs : vélos avec remorque,

vélos cargos, tricycles couchés, vélomobile etc. Des potelets pourront être installés en bout de piste ou latéralement pour éviter le stationnement sauvage. Dans tous les cas il faut que ces potelets soient bien visible de jour comme de nuit : couleur claire et bandes réfléchissantes et la distance entre potelets doit de 1,40 m minimum (norme fauteuil handicapé) Bien sur cette disposition risque de causer quelques abus de la part de scooters ou 2roues motorisés. Mais il n'y a pas à ma connaissance de solution qui bloque les 2 roues motorisés sans pénaliser les usagers légitimes. Il faut faire le choix de privilégier les usagers légitimes. Par contre, il faudra verbaliser les abus si il y en a.

= 7- demande 6: Pas de bordures de trottoir sur les accès à la piste.

En effet il faut que les cyclistes disposent de facilités de stationnement à proximité immédiate des magasins, entrepôts et diverses entreprises: ces parcs de stationnement doivent être situés le plus près possible des entrées, et être constitués de matériels adaptés type U renversé (à l'exclusion des « pince-roues »).

Cordialement

Pierre Virlogeux.

Copie sur la liste de diffusion 2 Pieds 2 Roues

### ***Dimitri Vrignaud - 18 juillet***

Bonjour,

Dans le cadre de la consultation sur la requalification de l'axe routier nord, je vous sou mets deux remarques :

- au niveau du rond-point de La Glacière, serait-il possible de prévoir la continuité de l'aménagement un espace sécurisé pour les cyclistes pour avoir une continuité notamment vers l'avenue Jean Zay ?
- au niveau de la gare de la Lacourtenourt, ne serait-il pas possible pour inciter une partie des automobilistes à utiliser cette desserte ferroviaire de prévoir un parking plus important ?
- de manière générale, des parkings ne sont-ils pas prévus sur le projet pour inciter les automobilistes à stationner pour prendre la ligne de bus ?

Je vous remercie pour la prise en compte de ces remarques et la qualité du dossier présenté.

Cdt,

Dimitri Vrignaud

### ***Frédéric Simon - 24 juillet***

Bonjour,

J'ai certes dépassé la date du 18 juillet, mais compte tenu de la double décennie de retard que nous avons sur l'aménagement routier de cette zone, je dois pouvoir malgré tout vous donner mon avis.

Utilisateur quotidien du Pont de Rupé depuis 10 ans, je pense être devenu un expert de cet accès routier.

Il est inconvenable d'avoir, à l'aube des années 2020, un accès mono voie pour desservir une zone où plusieurs centaines de salariés se rendent chaque jour.

Vous n'êtes évidemment pas sans savoir que cet accès est également utilisé par des populations qui fonctionnent d'ailleurs différemment du reste de la société.

Autant dire qu'il est plus que fréquent de démarrer au feu vert et d'avoir des voitures en face de soi. Je considère que nous avons de la chance qu'il ne se soit pas passé quelque chose de grave, mais sachez que les incivilités, agressions verbales et physiques (j'ai quand même eu un mec qui a couru derrière la voiture parce que je lui reprochais gentiment d'être passé totalement au feu rouge) sont quotidiennes.

Sur mon trajet domicile/travail, cet accès est ma principale source de stress. @pas normal !!!

J'espère que cette concertation sera l'occasion d'avoir enfin un accès sécurisé et sécurisant à l'entreprise Safran Power Units.

Merci d'avance,

Cordialement,

## 13. Les courriers

# Comité Social et Economique

## Liebherr Aerospace Toulouse SAS

408, Avenue des Etats Unis 31200 TOULOUSE  
Adresse Postale : B.P. 2010 31016 TOULOUSE CEDEX 2  
Tél.05.61.35.28.28 – Fax 05 61 35 22 38  
Bureau\_ce@ce-lts.com



Toulouse Métropole  
Concertation pour la requalification de l'axe routier nord  
[M820@toulouse-metropole.fr](mailto:M820@toulouse-metropole.fr)

Toulouse, le 12 juillet 2019

Madame, Monsieur,

Les représentants du personnel de l'entreprise LIEBHERR-AEROSPACE TOULOUSE ont pris connaissance du projet de requalification de la M820 qui fait l'objet actuellement d'une concertation.

Par de nombreux aspects, ce projet répond à des attentes formulées de longue date par les différentes instances de l'entreprise pour permettre un meilleur accès multimodal à notre site.

En effet, les 1600 personnes travaillant sur le site de Toulouse y accèdent aujourd'hui par plusieurs moyens :

- Le train, avec l'accès direct à la Gare de Lacourtenourt. C'est le **mode d'accès idéal**, qui se développera encore plus avec un meilleur cadencement.
- Le bus, grâce notamment à la ligne 59 et ses arrêts à proximité immédiate de notre site. Ce mode souffre actuellement d'un encombrement de ses bus et du **trafic sur l'avenue**. Par ailleurs, malgré les aménagements actuels, il **reste dangereux** de relier à pied les arrêts de bus/train et le site (véhicules motorisés trop rapides, ne respectant pas le feu piéton, bas-côtés étroits et non aménagés pour les piétons qui côtoient les poids lourds de l'avenue)
- Le vélo et autres modes doux, en connexion avec la ville d'Aucamville mais aussi le Sud et le Nord via le canal latéral et la M820. Ce mode pourrait se développer avec **des accès sécurisés et continus aux voies cyclables environnantes**, et notamment le canal latéral. A ce jour, de trop nombreux potentiels usagers renoncent par crainte pour leur sécurité le long de la M820 (des accidents ont déjà eu lieu).
- La voiture, qui reste largement utilisée, en partie en covoiturage, mais pour laquelle **l'accès** devient de plus en plus difficile, souffrant du **trafic** et de ses connexions à l'avenue (**absence de giratoires**)

Compte tenu de ce contexte, les solutions proposées permettent de répondre à la majorité de nos problématiques et nous en sommes ravis.

Nous profitons de cette concertation pour assortir notre avis favorable de quelques préconisations, partagées avec notre Direction et l'équipe du Plan de Déplacement Entreprise :

- Les voies cyclables proposées doivent réduire au maximum les traversées de voies motorisées : traversées de M820 sécurisée (ponts, gare), traversée de contre-allées, passage de croisement/giratoires. Marquage et signalisation efficaces, pas de

- chicanes, priorité donnée sur les croisements, limitation forte de la vitesse sur les contre-allées (ralentisseurs, vitesse réduite)
- Pour l'accès aux transports en commun (train et bus) : il est primordial d'avoir une connexion de proximité sécurisée, c'est-à-dire un circuit piétonnier sécurisé notamment à la traversée de la M820 et au passage des différents croisements/ giratoires.
  - Pour l'utilisation des bus : leur circulation doit être facilitée, comme cela est par exemple prévu à l'approche des giratoires, et des arrêts de proximité maintenus. Le tracé de la ligne 59 est primordial pour notre site.

Au vu du projet, nous sommes convaincus que ces éléments trouveront écho auprès des équipes conceptrices.

Nous serons attentifs aux prochaines étapes du projet, que nous espérons les plus proches possibles pour permettre une mise en application aussi rapide que possible.

Cordialement,

Christine STEPHAN

Secrétaire du Comité Social et Economique  
LIEBHERR-AEROSPACE TOULOUSE



Numériquement  
signé par Christine  
STEPHAN  
Date : 2019-07-16  
13:28+02:00

Ortholan Catherine  
41 rue Adonis, Bât A,  
31200. Toulouse  
[catherine.ortholan@sfr.fr](mailto:catherine.ortholan@sfr.fr)

**Objet : Contribution à la concertation volontaire sur le projet de requalification de la route M820  
Du 18 juin au 18 juillet 2019**

Toulouse, le 16 juillet 2019

J'habite dans le quartier Barrière-de-Paris de Toulouse, concerné par le projet de requalification de la route M820.

J'ai pris connaissance du dossier de consultation du projet de requalification de la route M820, en tant qu'habitant du quartier Barrière-de-Paris, et en tant que membre actif du Comité de Quartier Minimes Barrière-de-Paris.

Depuis longtemps, les riverains des quartiers nord toulousains aspirent profondément à une amélioration de leur cadre de vie dans les prochaines années.

Notre quartier est concerné essentiellement par la séquence 1 du projet, entre la Barrière-de-Paris et le rond-point de la Glacière. Je constate à regret que la Barrière-de-Paris n'est pas incluse dans l'aménagement de la M820, et je demande que ce rond-point de la Barrière-de-Paris fasse partie du projet, en faisant le trente-cinquième carrefour à traiter.

Notre quartier rencontre, depuis des années, des difficultés majeures à absorber les flux de circulation toujours plus nombreux. Le rapport Interland de septembre 2016 confirme cette forte présence automobile sur ce secteur faisant de la Barrière-de-Paris un véritable goulot d'étranglement, pénétrantes arrivant du Nord (Avenues des États-Unis, Fronton, Route de Launaguet, rocade) vers la ville et vers Airbus par le boulevard d'Elche.



Il est dommage de traiter l'aménagement de la M820 en laissant de côté la Barrière-de-Paris ; et il faudrait aussi traiter l'aménagement des boulevards Silvio Trentin et Pierre et Marie Curie, en aménageant des trottoirs larges, arborés, des pistes cyclables, des boulevards où il fait bon se promener, ce qui n'est pas le cas actuellement .

Je me retrouve dans les objectifs de cette rénovation de la M820:

- Sécuriser les différents modes de déplacement
- Fluidifier le trafic en aménageant les accès et les intersections
- Améliorer le cadre de vie (aspect qualité, paysager et esthétique des lieux)
- Faciliter la desserte des entreprises

1/ Sécuriser les différents modes de déplacement :

- Je tiens quand même à faire remarquer que l'Avenue des Etats-Unis a été réaménagée il n'y a pas si longtemps que ça (peut-être une quinzaine d'années), et les arbres sont actuellement de belle taille. Il serait, à mon avis, bien dommage de les abattre, sans les replanter.
- De la Barrière-de-Paris jusqu'à la contre-allée privée qui fait partie également de l'Avenue des Etats-Unis, je serais favorable à deux pistes cyclables unidirectionnelles, et arbres de chaque côté, sous réserve de réutilisation des arbres existants actuellement sur la portion de l'avenue des Etats-Unis entre l'avenue Jules Ferry et la Barrière-de-Paris (arbres de grande taille). Je suis favorable à une continuité des voies de déplacement en modes doux dans tout ce secteur.
- Par contre, la disparition d'un côté de toutes les places de parking va poser problème.
- Les propositions faites pour les contre-allées de l'avenue des Etats-Unis, de part et d'autre de la trémie, assureraient la continuité des modes de déplacement depuis la Barrière-de-Paris.
- Le contournement piétons et cycles du carrefour de la Glacière est assuré par un aménagement Impasse des Etats-Unis puis rue de la Glacière, Impasse de la Glacière et Canal Latéral. Il faudrait un aménagement sécurisé entre la rue de la Glacière et l'impasse de la Glacière, permettant aux piétons et cycles venant aussi bien de Lalande que de la Barrière-de-Paris, dans la continuité des aménagements depuis la Barrière-de-Paris, d'accéder en toute sécurité au Canal Latéral. Cette voie assurera le contournement des ronds-points de la Glacière et de Lalande, l'accès au Canal Latéral, l'accès à la zone de loisirs de Sesquières, l'accès aux Sept-Deniers par le tunnel sous l'A620.

2/ Fluidifier le trafic en aménageant les accès et les intersections :

- La fluidification du trafic sur la M820 passe obligatoirement par l'aménagement de la Barrière-de-Paris, extrémité de la M820, actuellement goulot d'étranglement, collecteur de toutes les voies de circulation venues du Nord, comme dit en préambule.
- L'accès aux nouvelles stations de métro Fondeyre et La Vache doit également être pris en compte, en aménageant une voie modes doux Rue Paul Verlaine et Avenue Jules Ferry, permettant de relier les stations entre elles.
- La fluidification du trafic, de mon point de vue, passe aussi par l'aménagement de parkings. Le Comité de Quartier Minimes Barrière-de-Paris, dans différentes contributions, a demandé l'aménagement de parkings à l'emplacement des futures haltes TER, elles-mêmes positionnées souvent le long de la M820. Je partage totalement cette demande.
- Il faudrait prévoir des parkings en amont, près des gares du TER Nord prévu d'ici 10 ans, et près des stations de métro 3<sup>ème</sup> ligne prévue d'ici 2025, pour limiter l'arrivée des véhicules dans notre quartier. Tout est lié, et il faut avoir une vision globale des différents projets qui vont avoir un impact sur la vie de notre quartier, et plus globalement sur le Nord Toulousain.
- C'est dans le même ordre d'idée que le Comité de Quartier a demandé, dans sa contribution à l'enquête publique sur la 3<sup>ème</sup> ligne de métro, remise mercredi 3 juillet, le déplacement du parking-relais prévu à La Vache sur l'emprise foncière des Transports Mazet, le long de la voie ferrée, avec accès direct depuis l'avenue de Fronton par l'Impasse du Marché-Gare, libérant et apaisant ainsi le cœur de quartier La Vache. Le Comité de Quartier a demandé aussi, dans la même contribution, l'aménagement d'un parking Impasse Barbara, pour la station Fondeyre, avec accès par la rue Federico Garcia Lorca, depuis le carrefour Cassagne. J'ai demandé les mêmes choses dans ma contribution personnelle à l'enquête publique sur la 3<sup>ème</sup> ligne de métro.
- De même, pour fluidifier le trafic, un travail doit être fait pour améliorer la signalétique, limitant les convergences vers la Barrière-de-Paris.

3/ Améliorer le cadre de vie (aspect qualité, paysager et esthétique des lieux) :

- Je déplore que l'entrée Nord du quartier soit aussi mal traitée. C'est l'image de marque de Toulouse qui est impactée, par l'organisation chaotique des entreprises, un Canal latéral pas mis en valeur, la présence de deux sites Seveso 2 au milieu des habitations, et depuis 2014, une prostitution massive à l'entrée de la ville ; et ce, alors que le quartier et le Nord de l'agglomération sont en pleine mutation, avec l'arrivée galopante de nouveaux logements.
- Il faut entériner le recul de Toulouse-Centre, de la Barrière-de-Paris au niveau de Sesquières et donc, agir en conséquence.
- Le Comité de Quartier a demandé et obtenu que le Canal Latéral soit classé en zone de biodiversité, lors de la dernière révision du PLU. Il faut que des aménagements importants soient faits pour mettre en valeur ce Canal Latéral et le rendre plus accessible: mur anti-bruit, élargissement de son emprise, liaisons vertes avec le quartier et les espaces verts du quartier.

4/ Faciliter la desserte des entreprises :

- Dans le dossier, le développement du centre routier de Fondeyre est souligné, sur lequel est prévu un projet de renouvellement urbain, et une plate-forme pour la logistique urbaine et les livraisons du dernier km. Je suis favorable à ces livraisons du dernier km, annoncées en modes doux.

De toute façon, les aménagements de notre quartier devront faire l'objet d'une co-construction active avec les riverains du quartier, habitants et commerçants.

Le 16 juillet 2019,  
Catherine Ortholan



Syndicat Mixte des Transports en Commun  
de l'Agglomération Toulousaine

**TOULOUSE METROPOLE**  
**Monsieur Jean-Luc MOUDENC**  
**Président**  
BP 35821 - 6, rue René Leduc  
31505 TOULOUSE Cedex5

Toulouse, le **17 JUL, 2019**

Nos réf : DGAPI/Projets Territorialisés/SyM/CSP

*Affaire suivie par : Sylvain MATHIEU*

**Objet :** Concertation pour le projet de requalification de la M820 – Avis de Tisséo-Collectivités

Monsieur le Président,

Dans le cadre de la concertation menée par Toulouse Métropole du 18 juin au 18 juillet 2019 pour le projet de requalification de la route M820 (ex-RD 820) entre Toulouse et Saint-Jory, je vous prie de trouver ci-dessous l'avis de Tisséo-Collectivités.

Tout d'abord Tisséo-Collectivités émet un avis favorable au principe de requalification de cet axe, entrée de ville au nord de l'agglomération, présentant un fort enjeu pour l'ensemble des modes de déplacements.

La déclinaison du Projet Mobilités 2020.2025.2030 prévoit la mise en œuvre du Linéo 10 entre Fenouillet et Toulouse en 2021 par la Route de Fronton, et la mise en place d'une ligne « emplois » sur la M820 d'ici 2025, en complément des projets AFNT et BUN.

La congestion actuelle et la perspective de mise en place d'une ligne de bus structurante à court terme impliquent de prévoir des aménagements pour fiabiliser les transports publics sur l'axe M820 : aménagements continus de type couloirs bus ou sites propres, uni ou bidirectionnels selon les tronçons, en fonction des enjeux de congestion observés et estimés.

En effet, il est nécessaire de favoriser l'ensemble des modes de déplacements dans le cadre du réaménagement de cette voie M820, seule voie pénétrante du secteur nord qui dispose d'emprises foncières permettant l'accès aux habitations et emplois du secteur nord dans les prochaines décennies.

Le positionnement des points d'arrêts de bus sera à travailler entre nos services, en lien avec les projets de cheminements de la Métropole, afin de permettre un accès facilité au réseau de transports publics par les piétons et vélos. De plus, Tisséo Collectivités s'étant engagé dans le Schéma Directeur d'Accessibilité Programmé, une analyse conjointe Toulouse Métropole – Tisséo Collectivités devra être menée dès à présent pour la mise en accessibilité des arrêts prioritaires au SDAP.

Je vous informe que conformément au programme d'opération approuvé, l'itinéraire du Linéo 10 prévu en 2021 en terminus au centre commercial de Fenouillet est susceptible d'évoluer pour permettre :

- la desserte de l'OAP Tucol et traversée de la M820 pour rejoindre le centre commercial, sous réserve de compatibilité des projets de voirie,
- La connexion à la gare ferroviaire de Fenouillet,
- éventuellement la desserte du cœur de ville de Fenouillet.

Par ailleurs, Tisséo Collectivités coordonne l'élaboration du schéma directeur cyclable d'agglomération avec l'ensemble des partenaires concernés, dont Toulouse Métropole. Dans ce schéma, deux niveaux de réseaux cyclables sont à l'étude : d'une part un réseau cyclable structurant de niveau supérieur nommé Réseau Express Vélo, d'autre part un réseau intercommunal à l'échelle des 37 communes de Toulouse Métropole.

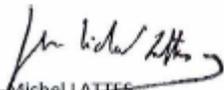
Le projet de réaménagement de la M820 Nord intègre des itinéraires cyclables mais présentant des enchaînements d'aménagements hétérogènes : unidirectionnelle, bidirectionnelle, voie verte et multiplicité des giratoires. Cela ne permet pas de préjuger de la résorption complète des discontinuités et peut rendre difficile la lecture des itinéraires cyclables le long de la M820 Nord ou sur des voies alternatives.

Par ailleurs, le projet de Réseau Express Vélo en cours de définition propose une ligne qui longerait l'axe par le canal latéral et traverserait la M820 Nord en 4 points :

- Glacière – Chemin de l'église de Lalande.
- Rupé - Salvador Allende.
- M14A à Fenouillet.
- Saint-Jory-Gare.

Le traitement des intersections n'est pas présenté dans le détail mais les continuités cyclables devront être préservées et prioritaires afin de sécuriser le parcours des cyclistes entre le REV (Réseau Express Vélo) et le réseau d'agglomération de Toulouse Métropole.

Je vous remercie par avance pour la prise en compte de cette contribution dans le cadre des études ultérieures conduites sur ce projet, et vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'expression de mes salutations distinguées.

  
Jean-Michel LATTES  
Président de Tisséo-Collectivités  
Vice-Président de Toulouse Métropole  
1<sup>er</sup> adjoint au Maire de Toulouse



## **Dossier concertation aménagement de la M820**

### **Remarques et propositions de l'association 2 Pieds 2 Roues**

Toulouse, le 17 juillet 2019

## Historique

La M820 (Ex RD820, Ex N20) a déjà fait l'objet de plusieurs études (2009 avec un séquençement quasi identique, Plan Guide Nord\_2030 de Février2014, etc.....).

La seule réalisation qui en a découlé à ce jour est le réaménagement de la zone commerciale de Fenouillet.

## Généralités

La M820, de la Barrière de Paris à St-Jory, est effectivement un axe majeur d'échanges pour le Nord toulousain.

La seule partie modernisée est à ce jour : la zone du centre commercial de Fenouillet.

Pour le reste, nous sommes toujours avec une voirie inadaptée aux besoins actuels avec un trafic véhicules et poids lourds croissant et une organisation des commerces le long de cette voirie qui date des années 70 totalement inadaptée aux besoins actuels.

## Remarques

Cette concertation vient à point nommé pour proposer un projet et montrer que la Métropole a prévu quelque chose pour le Nord Toulousain. **Nous espérons que ces propositions ne resteront pas sans effets cette fois-ci.**

En effet l'état d'avancement des équipements de mobilité structurants pour le Nord est préoccupant.

- La mise en œuvre d'un nouveau pont sur la Garonne vers Blagnac en prolongation du Boulevard Allende ou ailleurs est évoquée (cela fait plus de 20 ans que l'on en parle) mais n'est toujours pas planifiée.
- La LGV est en stand-by (échéance prévisible autour de 2035).
- L'AFNT (Aménagement Ferroviaire Nord Toulousain) pour la mise à 4 voies par RFF entre Matabiau et St Jory avec TER cadencé au quart d'heure en stand-by (10 ans pour la réaliser une fois décidé donc 2030 au mieux).
- Linéo 10 noyé dans la circulation sur la RD4 (entre La Vache et centre commercial Fenouillet) prévu pour 2021.
- BUN (Boulevard Urbain Nord) à l'arrêt, 2030 au mieux s'il redémarre.

Dans ce cadre incertain, la non réflexion à ce jour d'une desserte par bus en site propre sur la M820 ou itinéraire parallèle semble risquée (même si sa mise en œuvre reste problématique). La proposition Tisséo de rebaptiser le bus actuel 59 en « Ligne Express » ne semble pas suffisante pour le faire aller plus vite et assumer le trafic voyageur en attendant la réalisation hypothétique de l'AFNT.

- Le report modal vers le linéo 10 de la RD4, ne semble pas une solution viable.
- Il faut intégrer la spécificité du Nord Toulousain en liaison avec le positionnement du M.I.N. et le pôle d'échange routier de Fondeyre (reconditionnement du dernier kilomètre) qui génère une forte proportion de poids lourds empruntant chaque jour cette voie (estimé à 3800/j) et qui va perdurer.
- Le projet de la M820 sur le secteur Nord Toulousain, crée une forte discontinuité cyclable entre l'impasse de la Glaciaire et le rond-point sous la Rocade, alors qu'il doit avoir pour objectif de les supprimer.

### **Remarques détaillées pour le secteur 3 (Toulouse Nord)**

Dans le séquençage en 9 phases proposé, le secteur 3 est majoritairement concerné par la séquence 2 qui va de l'impasse de la Glaciaire au boulevard Salvador Allende

- 1) Au niveau de l'impasse de la Glaciaire, création d'une énorme discontinuité cyclable jusqu'au rond-point sous la rocade
  - a. **Les solutions de contournement cyclable proposées sont inadaptées.**
    - i. Côté Est via la rue des vieilles écoles et Jean Zay :
      - La rue des vieilles écoles, avec l'urbanisation galopante du secteur, n'est plus utilisable en semaine de manière sécurisée.
      - Le boulevard Jean Zay fait partie du futur REV (Réseau Express Vélo) circulaire, mais n'a pas à ce jour de piste cyclable sur le cheminement proposé (à pied ou à vélo c'est très dangereux entre les véhicules qui ne respectent pas le 50, et les vendeurs de voiture qui encombrant les trottoirs en terre).
    - ii. Côté ouest via l'impasse de la Glaciaire et le bord du canal :
      - La traversée de la M820 au passage clouté niveau de l'impasse est très dangereuse car il y a 5 voies à franchir. Les passages en groupe sont difficiles par manque de place pour les vélos au milieu de la 2\*2 voie et pour passer la cinquième voie.
      - Le maillage voie canal / M820 via le pont de Rupé actuel (en sens unique avec feux) n'est pas adapté et rallonge le retour vers la M820.
      - Le maillage voie canal / M820 via le projet AFNT nous renvoie au plus tôt dans 10 ans.
  - b. **Propositions 2p2r**
    - **Côté Ouest prévoir un passage en souterrain pour vélos et piétons** pour franchir les 5 voies et accéder de manière sécurisée à l'impasse de la Glaciaire et au canal. Cet aménagement permettra d'avoir un itinéraire sécurisé pour aller au Stade Ernest Wallon et le Golf de Garonne en rejoignant le bord du canal.

- **Faire le maillage voie canal / M820 depuis le canal via une passerelle accrochée au pont de la rocade** (Côté Nord), qui enjambera le canal, le réseau ferré, et la M820 (prévue dans le futur REV circulaire).
- **Côté Est abandonné pour accéder à la M820.**
- **Prévoir une piste double sens côté droit en montant vers Paris entre le rond-point sous la rocade et le boulevard Salvador Allende**, en lieu et place des deux pistes unidirectionnelles proposées. En effet, la majorité des échanges futurs sur ce secteur vont se passer côté droit, le côté gauche étant bloqué par la voie ferrée et la disparition des commerces actuels.
- Traitement des intersections et accès Jean Zay / M820

**Modifier la configuration du rond-point pour dégager sous la rocade une bande de 3 à 4m** (côté droit en regardant vers le Nord) **pour accueillir une arrivée cyclable de long de Jean Zay** (prévue futur périphérique REV) **et un cheminement piéton**. Attention que le passage de l'entrée voiture sur Jean Zay de 1 voie à 2 voies rende possible cette configuration.

**Prévoir également après le passage sous le pont une montée piéton /cycle vers une future passerelle accrochée au pont de la rocade pour franchissement de la M820 /voie ferrée /canal latéral.**

#### c. **Importance de l'axe Jean-Zay.**

L'Axe Jean ZAY **est très important** pour sortir du quartier vers le Nord et rejoindre l'Avenue des États-Unis où l'on trouve des commerces dès le passage sous le périphérique franchi.

Il est aussi très important pour les habitants de ce quartier de pouvoir rejoindre en vélo le métro Borderouge, le cinéma UTOPIA, la salle de concert "Le Métronum", le Carrefour MARKET place de La Maourine, le Théâtre de La Violette, le Jardin du Musée d'histoire naturelle de Borderouge, etc....

Raccorder cet axe avec la halte ferroviaire « Lalande Église ».

## **Propositions**

- 1) **Soutien fort à ce projet** qui créera des itinéraires pédestres et cyclables sur plus de 15 Km.

Tout ce secteur manque cruellement de pistes cyclables et de trottoirs, il faut que les salariés des entreprises et les locaux puissent se déplacer sans être obligés de prendre une voiture : en TC bus, en TC train, à pied ou à vélo, ou en combinant ces modes.

- 2) les pistes cyclables et trottoirs devront être « continus », ce qui implique que les ronds-points devront être aménagés efficacement : bande cyclable sur la chaussée par exemple. Une bonne signalisation verticale et horizontale permettra de savoir où se trouve le tronçon suivant lorsqu'on arrive à un carrefour/rond-point.
- 3) les pistes cyclables et voies vertes de la M820 devront être connectées au réseau cyclable existant ou futur pour des liaisons avec les communes et quartiers riverains ou proches (avec une attention particulière aux liaisons avec la Voie Verte parallèle du canal de Garonne).
- 4) les pistes cyclables de la M820 devront disposer de services de stationnement permettant l'intermodalité des modes de transports :
  - Parcs sécurisés aux gares ferroviaires et PEM
  - autres parcs à étudier par tronçon
- 5) Toulouse Métropole pourrait inciter les entreprises de l'axe de la M820 à créer des parcs de stationnement vélos (pour les employés ou les clients) par de l'information et des fiches techniques pour aider sur le choix des supports à vélo et les méthodes d'implantation.

En effet, il faut que les cyclistes puissent disposer de facilités de stationnement à proximité immédiate des magasins, entrepôts et lieux d'emploi : ces parcs de stationnement doivent être situés le plus près possible des entrées et être constitués de matériels adaptés type U renversé (à l'exclusion des « pince-roues »).

## **Remarques de fond**

Dans le cadre de cette concertation, l'association 2P2R a été invitée à une réunion de présentation du projet, le mercredi 3 juillet 2019, à la mairie de St Alban. **Ainsi, elle dispose de suffisamment d'éléments pour émettre, à l'occasion de cette toute première phase d'échange, quelques remarques de fond qui pourraient avoir ainsi le temps d'être prises en considération.**

Comme évoqué précédemment, deux pieds deux roues reconnaît que le projet est louable (rénovation d'une infrastructure tombée dans l'escarcelle de la métropole il y a peu) et important (17 km) et retient quelques principes positifs affichés en objectifs : « sécuriser » (les modes de déplacement), « améliorer le cadre de vie », « faciliter la desserte des entreprises » (peu de résidences, nombreuses entreprises sur cet axe). Elle apprécie avoir été conviée dès cette première étape et tient à être constructive et force de proposition par rapport aux premiers éléments dont elle dispose.

**En préambule de ce chapitre, 2P2R tient à rappeler qu'il ne s'agit pas d'une requalification de cet axe routier puisqu'il ne change pas de vocation** (il reste un axe routier, ne devient pas une esplanade piétonne ou un parc autos ou autre double-voie de tram) **mais d'une (simple) rénovation** (quand bien même le budget prévisionnel apparaît important).

**2P2R n'a pas vu rappelés, dans l'exposé ou les documents présentées, les grands enjeux d'une métropole européenne en ce début de 21<sup>e</sup> siècle, à savoir :**

Les enjeux de santé publique avec « affiché » un but de réduction de la pollution et du réchauffement climatique. Le projet est-il conforme à la loi Laure et aux lois visant réduction des polluants et autre effet de serre ?

Les enjeux de réduction du trafic de véhicules motorisés (camions, autos, motos) clairement prévus par la loi notamment à travers les PDU ainsi que les enjeux et pistes d'action proposées dans le projet urbain toulousain sont-ils respectés ?

Un enjeu passé sous silence est celui inhérent au fait qu'il s'agit là d'un axe majeur d'entrée/sortie de Toulouse, historiquement « la route de Paris ». Il y a là un facteur d'image pour Toulouse, porté par ce secteur et cet axe que l'on ne peut ignorer, que l'on y entre en auto, en train, en péniche, .....

Prendre en compte ces enjeux permettrait d'influer sur la réflexion et la conception de ce projet qui, pour l'heure **ne part que d'une considération de trafic**, de fluidification, avec certes un enrobage annoncé vert et esthétique et aussi, reconnaissons le, une pensée affirmée pour les transports en commun et les modes actifs de déplacement.

**En matière de qualité de vie, de cadre de vie**, le propos semble illustré par deux idées-force :

- Alignement d'arbre.
- Respect de la loi sur les panneaux publicitaires.

Cela paraît dérisoire quand on analyse la situation actuelle : quasi de non-droit quant au bâti, au clôtures, à l'utilisation des espaces publics et privés (souvent à l'apparence de décharges), à l'omniprésence des véhicules, roulant ou stationnant, aux niveaux de pollution (sonore, olfactive, particules).

Cadre et qualité de vie seront améliorés si l'on porte attention à l'esthétique de l'axe (traitement des sols, mobilier) ainsi qu'au paysage environnant.

**L'objectif de faciliter les transports en commun est lui concrétisé par deux éléments :**

- La création d'une ligne de bus « entreprises » par Tisséo, bravo !
- L'aménagement d'une voie bus sur 50 m en amont des zones d'engorgement.

Là encore, on se trouve dans une insuffisance notoire. Si l'on veut fluidifier le trafic (objectif affiché), il convient de penser à fluidifier tous les trafics : véhicules motorisés, transports en commun, vélo, marche. Pour fluidifier le trafic véhicule (en dehors des uniques giratoires), une piste efficace (la seule ?) : réduire le nombre de conducteurs et donc opérer un report modal.

Ce report ne peut s'opérer que si :

1°) ça ne devient pas plus facile de rouler en auto, ce vers quoi nous mène par définition ce projet de fluidifier le trafic car on pense avant tout au principal problème : les voitures et camions.

2°) c'est plus facile de rouler en modes actifs et en transports en commun

Pour ces deux conditions, une seule et même solution, puisque l'artère comporte dans le projet deux fois deux voies : mettre une voie réservée aux TC sur l'ensemble du linéaire (+ vélos quand absence de piste cyclable), l'autre voie aux motorisés « individuels ».

Cette disposition rendra par ailleurs plus rentable la ligne de bus créée par augmentation du nombre d'usagers.

En fait, **ce qui fait cruellement défaut dans ce projet c'est l'absence d'objectifs véritables** (améliorer le cadre de vie, fluidifier sont des finalités ou des stratégies), des objectifs quantitatifs en matière de parts modales : réduire la part modale autos, camions, accroître la part modale TC, accroître la part modale modes actifs. En partant des comptages actuels, le maître d'ouvrage doit pouvoir quantifier le gain de ce grand projet pour la société.

**Le grand point fort de ce projet semble être la concertation démarrée avec les entreprises.**

On comprend qu'elles ont provoqué cette concertation, qu'elles souhaiteraient que leurs employés viennent en bus, en vélo, à pied.

Pour 2P2R, il y a là un levier formidable à actionner : profiter de ce grand projet assez coûteux, fait à l'origine pour elles, pour avancer plus loin avec elles.

Elles auront une mission et le devoir d'informer et sensibiliser leur salariés à prendre le bus, prendre le vélo ou la trottinette et donc à abandonner l'auto individuelle.

Des opérations de communication sont à prévoir : 2p2r peut aider à la mise en place d'un « AYAV M820 » (Allons Y A Vélo).

Les entreprises peuvent s'équiper de parc à vélo attractif (confortable, pratique) doublé pourquoi pas de services aux cyclistes (atelier, vestiaires, douches,...).

Elles peuvent mettre en place des incitations financières : Le forfait mobilité durable prévu dans la loi LOM sera à proposer ; Achat-prêt vélo en direct ou coup de pouce financier par exemple pour l'achat d'un VAE ; Développer et encourager le covoiturage.

Prévoir si ce n'est déjà fait de réactualiser les plans de déplacements entreprise ; Envisager des mutualisations de ces plans de déplacements et d'autres transports (livraisons, déchets).

Plus loin encore, envisager collectivement la rénovation des bâtiments (pourquoi pas un concours voire une opération « façades » ; Travailler l'aspect des arrières de bâtiments absolument indignes actuellement, envisager une charte architecturale, une charte pour les clôtures et abords des bâtiments ; Imaginer la mutualisation des espaces verts, de leur conception (paysagiste en commun), des zones de stockage, des parkings, de leur entretien.

Abordant ces questions, les entreprises ont là une l'opportunité d'assumer parfaitement leur responsabilité sociale et sociétale (RSE) et même d'aborder l'économie circulaire dans laquelle le gouvernement souhaite mobiliser les entreprises. Cette opération partenariale entraînera amélioration des fonctionnements, baisse de coûts intermédiaires de production, amélioration de l'image de l'entreprise impactant à terme positivement le chiffre d'affaires, autant de gains grâce aux investissements humains et financiers consentis.

Pour cet axe, si on prévoit la rénovation des infrastructures, il convient de prévoir sa gestion, son animation. **Ce projet « routier » peut se transformer en véritable projet de développement local. On peut faire de cette ex-RN 20 non pas seulement une M820 améliorée « civilisée », mais aussi une véritable entrée anoblée vers la capitale régionale. Plus qu'une route, une avenue, lieu d'urbanité partagée. C'est la condition d'une réussite complète.**

**Bernard CELY**

**Pour groupe de travail 2P2R**



## COMITE DE QUARTIER MINIMES–BARRIERE DE PARIS

Association loi 1901

Déclaration à la Préfecture sous le n° W313018352

Siège: 41 avenue de Fronton 31200 Toulouse

[comitequartiernord.toulouse@laposte.net](mailto:comitequartiernord.toulouse@laposte.net)

[www.comite-de-quartier-minimes-barriere-de-paris.org](http://www.comite-de-quartier-minimes-barriere-de-paris.org)

**Objet : Contribution à la concertation volontaire sur le projet de requalification de la route M820**

**Du 18 juin au 18 juillet 2019**

Toulouse, le 17 juillet 2019

### **En préambule...**

Le Comité de Quartier a pris connaissance tardivement (après la commission de quartier du jeudi 13 juin où la consultation n'était pas à l'ordre du jour) du dossier de consultation du projet de requalification de la route M820. Au même moment le Comité de Quartier était avec les habitants fortement engagé dans l'Enquête Publique sur l'arrivée de la troisième ligne de métro (trois stations : Fondeyre, La Vache, Toulouse-Lautrec faisant l'objet de plusieurs contributions). Le présent document fait l'objet d'une réflexion entre les membres de la commission mobilités du Comité de Quartier qui n'ont pu la porter à connaissance des habitants du quartier.

Nous avons pu rencontrer, le lundi 15 juillet Monsieur Bruno Gautier et son équipe de la direction Infrastructures Travaux et Énergies que nous remercions d'avoir pris ce temps de concertation.

Ceci dit, le sujet étant de première importance pour le quartier, vous trouverez en suivant les premiers éléments de réflexion de la commission mobilités du Comité de Quartier.

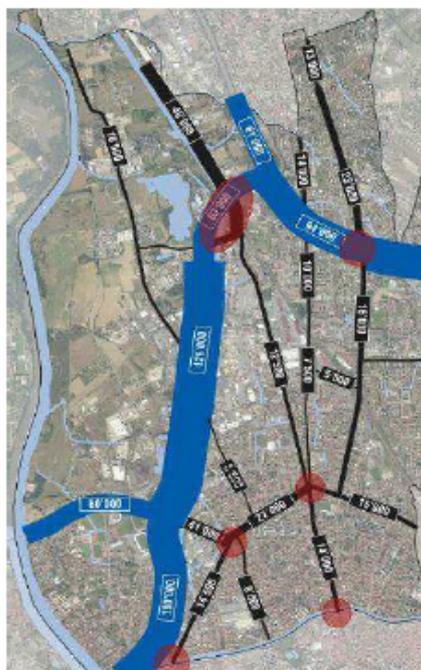
### **La Barrière de Paris, la grande oubliée du projet.**

Depuis longtemps, les riverains des quartiers nord toulousains aspirent profondément à une amélioration de leur cadre de vie dans les prochaines années, en particulier concernant les différentes mobilités.

Bien que partie prenante de l'ensemble, notre quartier (triangle limité par le Canal du Midi, le Canal Latéral et la voie ferrée) est visé essentiellement par les séquences 1 et partiellement 2 du projet, entre la Barrière-de-Paris et le rond-point de la Glacière.

Nous constatons à regret que la Barrière-de-Paris n'est pas incluse dans l'aménagement de la M820, et nous demandons que ce rond-point de la Barrière-de-Paris fasse partie du projet, ce carrefour intégrant les trente-cinq à traiter tout le long de la M820.

En effet, notre quartier rencontre, depuis des années, des difficultés majeures à absorber les flux de circulation toujours plus nombreux. Le rapport Hinterland de septembre 2016 confirme cette forte présence automobile sur ce secteur décrivant **la Barrière-de-Paris comme un véritable goulot d'étranglement**, pénétrantes arrivant du Nord (Avenue des États-Unis, Route de Fronton, Route de Launaguet, rocadés) vers la ville et vers Airbus par le boulevard d'Elche.



*On ne peut donc pas traiter l'aménagement de la M820 en laissant de côté la Barrière-de-Paris.*

Le Comité de Quartier se retrouve dans tous les objectifs de cette rénovation de la M820:

- Sécuriser les différents modes de déplacement
- Fluidifier le trafic en aménageant les accès et les intersections
- Améliorer le cadre de vie (aspect qualité, paysager et esthétique des lieux)
- Faciliter la desserte des entreprises

#### **Sécuriser les différents modes de déplacement :**

- De la Barrière-de-Paris jusqu'à la contre-allée privée qui fait partie également de l'Avenue des États-Unis, le Comité de Quartier serait favorable à deux pistes cyclables unidirectionnelles, et arbres de chaque côté, sous réserve de réutilisation des arbres existants actuellement sur la portion de l'avenue des États-Unis entre l'avenue Jules Ferry et la Barrière-de-Paris (arbres de grande taille). Le Comité est favorable à une continuité des voies de déplacement en modes doux jusqu'à La Glacière. Sous réserve de places de parking en nombre suffisant pour les riverains et les commerçants.
- Les propositions faites pour les contre-allées de l'avenue des États-Unis, de part et d'autre de la trémie, assureraient la continuité des modes de déplacement depuis la Barrière-de-Paris.
- Le contournement piétons et cycles du carrefour de la Glacière est assuré par un aménagement Impasse des États-Unis puis rue de la Glacière, Impasse de la Glacière et Canal Latéral. Le Comité demande un aménagement sécurisé entre la rue de la Glacière et l'impasse de la Glacière, permettant aux piétons et cycles venant aussi bien de Lalande que de la Barrière-de-Paris, dans la continuité des aménagements depuis la Barrière-de-Paris, d'accéder en toute sécurité au Canal Latéral.

Cette voie assurera le contournement des ronds-points de la Glacière et de Lalande vers ou hors la ville-centre, l'accès au Canal Latéral, l'accès à la zone de loisirs de Sesquières, l'accès aux Sept-Deniers par le tunnel sous

l'A620, l'accès à Lalande par le tunnel sous la voie ferrée. *Cet espace est à traiter comme un important nœud en mode doux inter quartier.*

#### **Fluidifier le trafic en aménageant les accès et les intersections :**

- La fluidification du trafic sur la M820 passe obligatoirement par l'aménagement de la Barrière-de-Paris, extrémité de la M820, actuellement goulot d'étranglement, collecteur de toutes les voies de circulation venues du Nord, comme dit en préambule.
- L'accès aux nouvelles stations de métro Fondeyre et La Vache doit également être pris en compte, en aménageant une voie modes doux Rue Paul Verlaine et Avenue Jules Ferry, reliant les stations entre elles.
- La fluidification du trafic, de notre point de vue, passe aussi par l'aménagement de parkings. Le Comité de Quartier, dans différentes contributions, a demandé l'aménagement de parkings à l'emplacement des futures haltes TER, elles-mêmes positionnées souvent le long de la M820.
- C'est dans le même ordre d'idée que le Comité de Quartier a demandé, dans sa contribution à l'enquête publique sur la 3<sup>ème</sup> ligne de métro, remise mercredi 3 juillet, le déplacement du parking-relais prévu à La Vache sur l'emprise foncière des Transports Mazet, le long de la voie ferrée, avec accès direct depuis l'avenue de Fronton par l'Impasse du Marché-Gare, libérant et apaisant ainsi le cœur de quartier La Vache. Le Comité de Quartier a demandé aussi, dans la même contribution, l'aménagement d'un parking dépose-minute Impasse Barbara, pour la station Fondeyre, avec accès par la rue Federico Garcia Lorca, depuis le carrefour Cassagne.
- De même, pour fluidifier le trafic, un travail doit être fait pour améliorer la signalétique, limitant les convergences vers la Barrière-de-Paris.
- La proposition d'une mise en sens unique (de la Barrière de Paris au rond-point Cassagne) de l'Avenue des États-Unis et de la Route de Fronton pourrait être étudiée et soumise de toute façon à concertation avec les riverains et les commerçants
- Enfin, l'impact des différents aménagements sur le nombre de places de parking doit être co-construit avec les riverains et les commerçants.

#### **Améliorer le cadre de vie (aspect qualité, paysager et esthétique des lieux) :**

- Le Comité de quartier déplore depuis longtemps que l'entrée Nord du quartier soit aussi mal traitée. C'est l'image de marque de Toulouse qui est impactée par l'organisation chaotique des entreprises, un Canal Latéral pas mis en valeur, pas protégé des différentes pollutions des rocade, par la présence de deux sites Seveso 2 seuil haut (ESSO et STCM) dans la ville-centre, et depuis 2014, une prostitution massive à l'entrée de la ville ; et ce, alors même que le quartier et le Nord de Toulouse est en pleine mutation, avec l'arrivée de nouvelles infrastructures et de nombreux nouveaux logements.
- *Il faut entériner le recul de Toulouse-Centre, de la Barrière-de-Paris au niveau du rond-point de La Glacière et donc, agir en conséquence.*
- Le Comité de Quartier a demandé et obtenu que le Canal Latéral soit classé en zone de biodiversité, lors de la dernière révision du PLU. Il faut que des aménagements importants soient faits pour mettre en valeur ce Canal Latéral et le rendre plus accessible: mur anti-bruit, élargissement de son emprise, liaisons vertes avec le quartier, les stations de métro et les espaces verts du quartier.

#### **Faciliter la desserte des entreprises :**

- Le développement du centre routier de Fondeyre est souligné, sur lequel est prévu un projet de renouvellement urbain, et une plate-forme pour la logistique urbaine (PLU) et les livraisons du dernier km. Le Comité de Quartier est favorable à ces livraisons du dernier km, annoncées par des véhicules électriques.
- Nous avons noté lors de la rencontre du 15 juillet que 90 % du trafic sur la RN20 étaient liés à l'activité sur zone (riverains, commerces, entreprises). A court terme, moins de cinq ans, avant l'arrivée du TER

et du METRO, quels moyens peuvent-ils être mis en œuvre pour répondre à une réduction du trafic sur cet axe ?

Le Comité de Quartier demande enfin des précisions sur le calendrier des travaux et leur ordonnancement.

*De toute façon, les aménagements dans notre quartier devront faire l'objet d'une co-construction active avec les riverains du quartier.*

Pour le Comité de Quartier Minimes-Barrière de Paris,  
le président, Baggi Serge  
et pour la commission mobilités, Catherine Ortholan, Alain Soulard.

## ENQUETE REQUALIFICATION M 820 18/7/2019

L'association VIE du Nord Toulousain de Fenouillet, n'a pas pu assister à la réunion de présentation à St Alban, car avertie seulement 48 h avant et regrette encore une fois la tenue précipitée d'une enquête sur un projet non urgent en plein mois de juillet !

Encore un Nième projet d'aménagement de la « route de Paris », mais cette fois, c'est un projet pharaonique qui va se chiffrer à plusieurs millions d'euros à la charge du contribuable, pour moins d'une dizaine de kilomètres de route principalement stratégique pour les poids lourds qui desservent les zones commerciales longeant cet axe !

L'état des lieux actuels ne fait pas ressortir les principaux points noirs de cet axe. On ne peut se faire une opinion et voir l'urgence sans connaître les endroits précis où se forment les bouchons quotidiens et sans en analyser des raisons. On note, par exemple, une saturation du trafic sur l'échangeur de la Glacière permettant le raccordement avec la rocade, aussi bien pour l'embranchement avec la M820 que du côté du chemin de Fenouillet où un giratoire d'accès serait bénéfique, mais c'est l'ensemble qui est à revoir, dont la voie de sortie trop étroite de la rocade pour relier la M820 !

Par exemple et de façon plus flagrante et totalement absurde, la portion de M820 vers Toulouse, entre la Cadène et le pont « occitan » de la rocade, comporte seulement une voie, après rabattement de deux voies, alors qu'il y a parfaitement la place pour aménager cette deuxième voie tant attendue par les utilisateurs sur une longueur de moins de 600 mètres ! Que font les décideurs ?

Par exemple, aucun délestage du trafic de la M820 n'est envisageable sur l'autoroute qui la longe tout le long, avec report du péage à Villeneuve les Bouloc et créations d'accès et sorties partout où cela est possible pour desservir les zones commerciales et d'habitat !

Autre exemple à propos des liaisons transversales totalement saturées, un seul pont à risques sur la Garonne, à Gagnac, à seulement deux fois une voie, entre Blagnac et Grenade ! Le projet de pont sur Fenouillet est-il enterré ?

Il serait aussi utile de bien connaître l'accidentologie de cette portion du projet M820 depuis ces dernières années avec des trafics qui génèrent une vitesse de circulation très limitée, pour les automobilistes et poids lourds ? cette portion de M820 est-elle vraiment accidentogène ?

La piste cyclable de part et d'autre du canal latéral doit jouer un rôle primordial entre Castelnaud d'Estretfonds et les Ponts Jumeaux, pour tous les deux roues, avec des entrées et sorties tout le long de la M820, même si cela nécessite une sécurisation des berges du canal, ou des traversées sécurisées de la M820. Par contre, il n'est pas souhaitable d'envisager de voies réservées pour le transport en commun en site propre sur la M820, le projet de voie ferroviaire cadencée attenante devant subvenir aux besoins.

Avant de vouloir dépenser des sommes d'argent colossales pour la sécurisation et l'embellissement de l'entrée de ville de Toulouse, qui va profiter prioritairement aux riverains d'activités et peu aux riverains habitants presque inexistant le long de cet axe, il convient de se poser les bonnes questions pour résoudre les problèmes actuels de trafic déjà trop prégnants.

Il n'est pas forcément nécessaire d'aménager un giratoire à chacune des intersections, parfois très rapprochées, de la M820 avec les voies riveraines, même s'il est impératif d'interdire le tourne à gauche et donc d'établir une véritable barrière continue au milieu de la chaussée. C'est le cas du projet de giratoire empiétant le parc classé de la Cadène, beaucoup trop proche des deux échangeurs de part et d'autre.

## 14. Les registres

	<p>DÉPARTEMENT <i>Haute Garonne</i></p> <p>COMMUNE <i>LESPINASSE</i></p>
<h1>Registre de concertation du public</h1>	
<p><i>Cocher la case correspondante</i></p> <p><input type="checkbox"/> Schéma de Cohérence Territorial (S.C.O.T.)</p> <p><input type="checkbox"/> Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.)</p> <p><input type="checkbox"/> Plan d'Occupation des Sols (P.O.S.)</p> <p><input type="checkbox"/> Zone d'Aménagement Concerté (Z.A.C.)</p> <p><input type="checkbox"/> Opération d'aménagement</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Autre</p> <p>Relatif à : <i>Etudes préliminaires pour le réaménagement et la requalification de la M820.</i></p> <p>Lieu de la concertation : <i>Mairie de Lespinasse</i></p> <p>réf. 501 071</p> <p>Berger Levrault</p>	

## OBSERVATIONS DU PUBLIC

- A l'occasion des travaux envisagés pour la M820, Touloux Metropole souhaite améliorer la desserte des Entreprises.

Nous nous réjouissons de cette excellente initiative et souhaitons la mise en place d'un accès depuis la M820 vers notre société UMS

Si besoin, il nous sera possible de limiter les sorties des véhicules côté "chemin de la gravière".

François GARRIGOU - UMS - 9, chemin de la gravière  
31150 LESPINASSE. Tel : 05 62 22 9900. Parcellaire  
n° AE 232. f.garrigou@ums.fr



- Comme déjà évoqué lors des comités de pilotage, la commune souhaiterait que plusieurs sujets fassent l'objet d'études supplémentaires.

① La faisabilité d'une contre-allée entre le nord-point M 820 - M 63 et la bretelle vers l'autoroute. Celle-ci permettrait la desserte de toutes les entreprises situées le long de la M 820. Elle réduirait le nombre de poids lourds circulant à l'intérieur de la commune, notamment Route de l'Herbe et chemin de la Gravière.

② Ne pas laisser la circulation à 2 fois de voies par

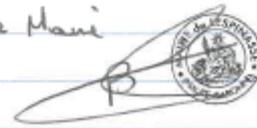
P.L

cette même portion de voirie la M 820 et abaisser  
la vitesse qui est actuellement de 30 à l'heure.

③ Desserte de l'OAP des vitarelles par un tourné à  
droite en venant de Toulouse. Ce dossier est en cours.  
Une réunion a eu lieu avec les services de voirie  
concernés et un PUP devant être mis en place  
pour réaliser les équipements nécessaires à la  
sécurité.

④ Assurer une qualité paysagère en la somme  
pouffe de l'impact paysagère par tout le linéaire  
de la traversée du territoire.

le Maire





DÉPARTEMENT

*Haut Garonne*

COMMUNE

*FENOUILLET*

## Registre de concertation du public

*Cocher la case correspondante*

- Schéma de Cohérence Territorial (S.C.O.T.)
- Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.)
- Plan d'Occupation des Sols (P.O.S.)
- Zone d'Aménagement Concerté (Z.A.C.)
- Opération d'aménagement
- Autre

Relatif à :

*Etudes préliminaires pour le réaménagement et la requalification de la M820.*

Lieu de la concertation :

*Mairie de Fenouillet*

réf. 501 071

Berger  
Levrault

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE  
Département de la HAUTE GARONNE

Extrait du registre des délibérations  
Du Conseil Municipal de la commune de  
FENOUILLET

SEANCE du 2 juillet 2019

Nombre de membres :

- Afférents au Conseil Municipal : 29
- En exercice : 29
- Présents : 17
- Procuration(s) : 05
- Absent(s) : 07

Convocation :

- Date d'envoi : 26/06/19
- Date de publication : 26/06/19

Acte rendu exécutoire :

- Date de publication : 05/07/19
- Date de transmission au contrôle de légalité : 05/07/19

L'an 2019 et le deux juillet à 19H30, le Conseil Municipal de la commune de FENOUILLET, régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la Loi, dans la salle de la maison des associations, sous la Présidence de Monsieur Gilles BROQUERE, Maire, qui a ouvert la séance. La séance a été publique.

**Présents :** Mesdames et Messieurs G. BROQUERE, H. RUFU, T. BELLIDENT, B. TROUVE, A. PONTCANAL, F. VERDELET, S. VASNER, V. BROQUERE, JP. PRADIE, Y. ALAJARIN, J. TEYRET, E. DUPUY, M. ROUMIGUIER, C. VIDAL, S. GAUTHE, S. DETROIT, A. KOT

**Absent(s) ayant donné procuration :**

Monsieur A. PARAIRE a donné procuration à Monsieur B. TROUVE  
Madame S. HEDIDAR a donné procuration à Monsieur H. RUFU  
Madame V. RIBEIRO a donné procuration à Monsieur T. BELLIDENT  
Monsieur S. BLANCHET a donné procuration à Monsieur S. VASNER  
Monsieur R. AZZAKHNINI a donné procuration à Madame A. PONTCANAL

**Absent(s) :** C. MARCOS, T. DUHAMEL, C. GISCARD, M. COMBE, S. COMBALIER, P. MONTICELLI, S. CHARDY

**Secrétaire :** M. ROUMIGUIER

**OBJET DE LA DELIBERATION n° 2019-S4-10 : CONCERTATION – AMENAGEMENT M 820**

Monsieur le Maire rappelle à l'Assemblée les enjeux de l'aménagement de la M820 (ex RD820), voie pénétrante qui constitue l'axe économique du Nord de l'agglomération toulousaine.

Malheureusement faute d'anticipation et de projet des différents gestionnaires de cette voie depuis ces dernières décennies, son dimensionnement ne permet plus d'absorber l'état actuel du trafic allant jusqu'à 38 000 véhicules par jour dont de nombreux poids-lourds.

Monsieur le Maire rappelle à l'Assemblée sa forte mobilisation pour que le secteur Nord de la Métropole rattrape son retard en termes de transport en commun, de voirie et plus généralement en termes d'accessibilité et de mobilité.

Aujourd'hui de compétence Métropolitaine, Monsieur le Maire demande à ce que la requalification de cette voie réponde enfin aux attentes des élus locaux et aux besoins de la population. Il précise qu'une enveloppe de 30M€ est prévue pour cette opération au titre des projets prioritaires retenus dans le Plan d'Aménagement des Routes Métropolitaines (PARM)

Monsieur le Maire rappelle les priorités défendues par la commune en termes d'infrastructures routières sur le secteur Nord :

- la réalisation de nouveaux carrefours sur la M820 dont un au niveau de l'entrée Nord du centre commercial et un au niveau de Saint-Alban Fenouillet en maillage avec le chemin de Mazurié,
- l'aménagement du boulevard urbain de Ginestous dont la programme validé en 2006 n'a jamais été finalisé,
- les Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT) avec la mise à quatre voie entre Saint-Jory et Matabian et une desserte TER avec des fréquences par quart d'heure entre Castelnau-d'Estrétefonds et Toulouse,
- la ligne de bus Linéo 10 avec, conformément à la délibération de la commune du 23 mai dernier, une extension à partir du centre commercial Casino jusqu'au cœur de ville de Fenouillet, un prolongement de la ligne 110 jusqu'au terminus de Lespinasse en lieu et place du tracé de l'actuelle ligne 59, la création de la ligne « Emploi » sur la RD 820 tout en actant le maintien de la ligne 59 jusqu'à La Croix avec prolongation jusqu'à la ZAC de Piquepeyre et l'aménagement de deux arrêts, l'un au niveau du collège et l'autre à hauteur du groupe scolaire situé à proximité de la future place centrale de la ZAC et du cabinet médical à venir et la desserte du cœur de ville de Fenouillet par les lignes 110 et 59 le long du CD 64,

Accusé de réception en préfecture  
031-213101827-20190702-2019-S4-10-DE  
Date de télétransmission : 05/07/2019  
Date de réception préfecture : 05/07/2019

- le franchissement de la Garonne qui permettrait de renforcer la liaison Est-Ouest du secteur Nord et Nord-Ouest de la Métropole,
- le prolongement de la RD902 au-delà du METT jusqu'à la future traversée de la Garonne au niveau de Merville / Saint-Jory permettant ainsi de soutenir le développement urbain et économique des communes du Nord et Nord Ouest Toulousain et d'anticiper les difficultés d'accès au futur Parc des Expositions.

La concertation publique organisée par la Métropole du 18 juin ou 18 juillet 2019 pour la requalification de la M820 est un temps fort pendant lequel les intérêts de la commune doivent être défendus et entendus.

Par conséquent, Monsieur le Maire propose à l'assemblée de se prononcer en proposant d'émettre un avis favorable aux propositions d'aménagement de la M820 sous réserve des priorités rappelées ci-dessus et d'un planning de réalisation à confirmer.

Entendu cet exposé et après en avoir délibéré, le Conseil Municipal :

- **EMET** un avis favorable aux propositions d'aménagements de la M820 proposées lors de la concertation publique sous réserve des priorités ci-dessus et du planning de réalisation à confirmer.

Résultat du vote :

Pour : Unanimité  
Contre :  
Abstentions :  
Non participation au vote :

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

Le Maire,  
G. BROQUERE



Accusé de réception en préfecture  
031-213101827-20190702-2019-S4-10-DE  
Date de télétransmission : 05/07/2019  
Date de réception préfecture : 05/07/2019





## OBSERVATIONS DU PUBLIC

Le 01/07/2019. associations :

Les gens de ST GOBAIN, route de Paris (01820)  
et empane des Colchiques. - TEL 06 29 39 08 48  
le carrefour de la sortie ST GOBAIN est supprimé  
et relié à la rue SEVESO à quel point, cela  
n'est pas prévue.  
attention pour. Les courbes éventuelles ~~à~~ sécurité  
de SOGATRA avec un camion + remorque cela fait  
16 mètres de long. (voir le Rayon)  
il serait souhaitable d'augmenter le service  
des bus 59 afin de desservir Fenouillet. ~~St Jean~~

Le 01/07/2019. association: Les gens de ST GOBAIN  
COLCHIQUES et route de PARIS TEL 06 29 39 08 48  
suite à la Réunion faite le 03/07/2019. à ST ALBAN  
avec Toulouse Métropole dirigée par Monsieur BRUNO  
GAUTIER. Il n'est pas question de voir servir  
de fond de la rue ST GOBAIN pour faire la  
liaison avec la rue SEVESO.

Les voitures venant de côté ST Jean peuvent très  
facilement à droite pour rejoindre la rue ST GOBAIN  
le Président ~~St Jean~~

Alain Rolland complètement d'accord cette route  
n'est pas prévue par circulation intensive.

Nancy Georgi 11.07.2019 : La rue Saint Gobain  
doit rester sous forme d'impasse et être  
utilisée uniquement par les riverains.

le 11/07/19 : Entreprise SOGATRAP  
20 rue de la cité Saint-Gobain  
31150 FENOUILLET  
TEL: 06 24 33 84 94

Le carrefour de la sortie St Gobain étant supprimé, merci de nous préciser si vous souhaitez exactement nous faire sortir, car nous sommes situé au fond de la rue de la cité Saint-Gobain. Nous sommes une entreprise de Travaux publics avec un passage très régulier de pelle mécanique, de camions et de semi-remorques.

En effet il est question de créer une liaison directement avec la rue Seuseso, nous ne sommes pas contre, il faudrait cependant prendre en compte le nombre conséquent d'engins circulant dans le lotissement avec tous les inconvénients que cela comporte (Courbe de rotation, nuisances sonores, dégradations prématurée de la chaussée, etc etc.)

Si vous décidez de nous rediriger vers la rue Seuseso, nous demandons expressément de ne pas avoir d'interdiction de tourner ni à droite vers le centre commercial, ni à gauche vers le rond point existant.

Merci de prendre en compte toutes ces demandes.

M. DEJEAN Jérôme  
Directeur général

le 18/07/2019 ALBERT Séverine  
66 route de Paris  
31150 FEMOUILLAT  
TEL: 05.82.74.74.92

Dans son ensemble, le projet est intéressant.

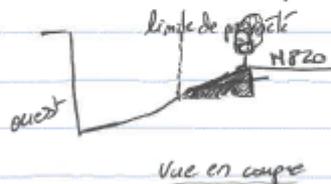
### Séquence 3 / zone C

Actuellement entre 2 rangées d'arbres, il y a l'équivalent de 3 voies de circulation → ce que prévoit le projet dans ce même espace, c'est 3 voies de circulation + 1 trottoir + 1 piste cyclable. La distance entre ces platanes n'étant pas extensible, cela implique que pour réduire les voies de circulation ⇒ N'oubliez pas la circulation quotidienne de convois exceptionnels

Les vues en coupe des aménagements ne sont malheureusement pas à l'échelle → côté Ouest, sur les schémas, entre la situation actuelle et le projet, on a l'impression que la distance propriété privée - platane a augmenté ⇒ difficile de se projeter. Il faut savoir qu'il n'y a pas 2,50 m entre ma propriété privée et le platane. Est-ce suffisant pour une voie verte ?

Côté Est, il est prévu une contre-allée montante pour accéder aux commerces et côté Ouest, l'accès aux commerces et livraisons se fera donc directement depuis la N820

⚠ La 66 route de Paris n'a pas de retournement possible vers l'impasse des Colchiques, l'accès se fait uniquement par la N820 et plus la route est surélevée par rapport à la limite de propriété



A quel niveau sera la voie verte ?

Par ailleurs, vous supprimez totalement le carrefour Rue de la Cité  
Sentr-Gobain mais votre projet manque de détails quand à la voie  
qui sera crée pour remplacer - En l'absence de plus d'informations,  
difficile de se prononcer sur le bien fondé de cette suppression -

En espérant que vous tiendrez compte de nos remarques





DÉPARTEMENT *Haute-Garonne*

COMMUNE *SAINT-ALBAN*

## Registre de concertation du public

Cocher la case correspondante

- Schéma de Cohérence Territorial (S.C.O.T.)
- Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.)
- Plan d'Occupation des Sol (P.O.S.)
- Zone d'Aménagement Concerté (Z.A.C.)
- Opération d'aménagement
- Autre

Relatif à :

*Etudes préliminaires pour le  
réaménagement et la requalification  
de la M820.*

Lieu de la concertation :

*Empire de Saint-Alban*

## OBSERVATIONS DU PUBLIC

le 17 Juillet 2013

- lettre du 17 Juillet 2013 de la Commune, annexé au  
procès-verbal - Procès-verbal → plans

SAINTE-ALBANE, le 17 Juillet 2013

le Maire



R. FRANCKÉ

le 17 Juillet 2013

- lettre de M. DESSA, représentant de la parcelle A420 le long de  
la RD820 (cf. plans)





Urbanisme  
Danielle ROUS  
Tél. : 05.62.75.93.95  
Fax. : 05.62.75.93.90

urba@mairie-stalban.fr  
N/Réf. : D.R.

OBJET : recommandations de la Municipalité de Saint-Alban  
Concernant les études préliminaires pour le réaménagement  
Et la requalification de la M 820  
Registre de concertation du public

Monsieur le Vice-Président,

Je fais suite à ma lettre du 23 Mai 2019 par laquelle je vous faisais part de remarques concernant le réaménagement et la requalification de la M 820, je vous transmets par la présente, des remarques complémentaires de la Municipalité de Saint-Alban à prendre en compte dans le cadre de la concertation du public qui a lieu du 18 Juin 2019 AU 18 juillet 2019, à savoir :

**Tout d'abord, les études préliminaires de ce projet font apparaître la création d'un giratoire au débouché du chemin du Mazurié sur la M 820. La municipalité souhaiterait que ce giratoire soit prolongé d'environ une cinquantaine de mètres au nord afin de d'assurer une desserte du pôle commercial sis rue Mendès France ou bien il conviendrait également de prévoir une contre-allée reliant le futur giratoire au débouché de la RD14 a (rue de Fenouillet)**

Ensuite, la Municipalité de Saint-Alban insiste fortement sur la réalisation d'un giratoire au débouché du Chemin du Bergeron. Il serait judicieux de prévoir aussi une contre-allée du giratoire rue de Fenouillet jusqu'au giratoire du chemin du Bergeron précité.

Enfin, une contre-allée pourrait être prévue au débouché de la rue des Battants. Il serait possible aussi de prévoir une voie de liaison reliant la rue des Battants jusqu'au chemin du Bergeron. Je précise à cet effet qu'il existe un réseau d'assainissement entre les parcelles 40 et 41 (section AD) comme je l'ai indiqué sur le plan annexé à la présente.

Dans le cas où ces demandes ne seraient pas prises en considération la commune ne pourrait pas aménager la zone de Tucoi laquelle, je le précise à nouveau comptera plus de 500 logements à moyen terme.

J'ose espérer que toutes ces recommandations seront suivies d'effet.

Avec mes remerciements, je vous prie d'agréer, Monsieur le Vice-Président, l'expression de mes sentiments distingués.

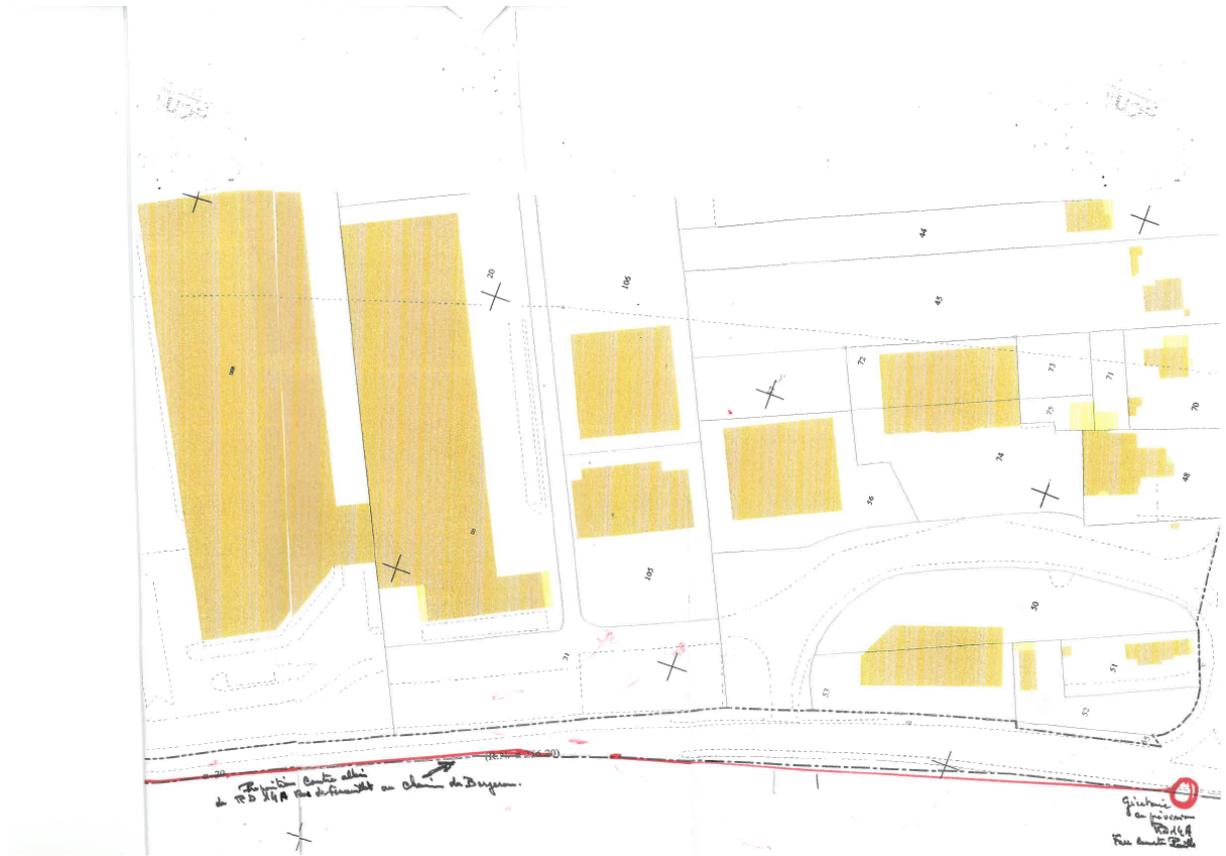
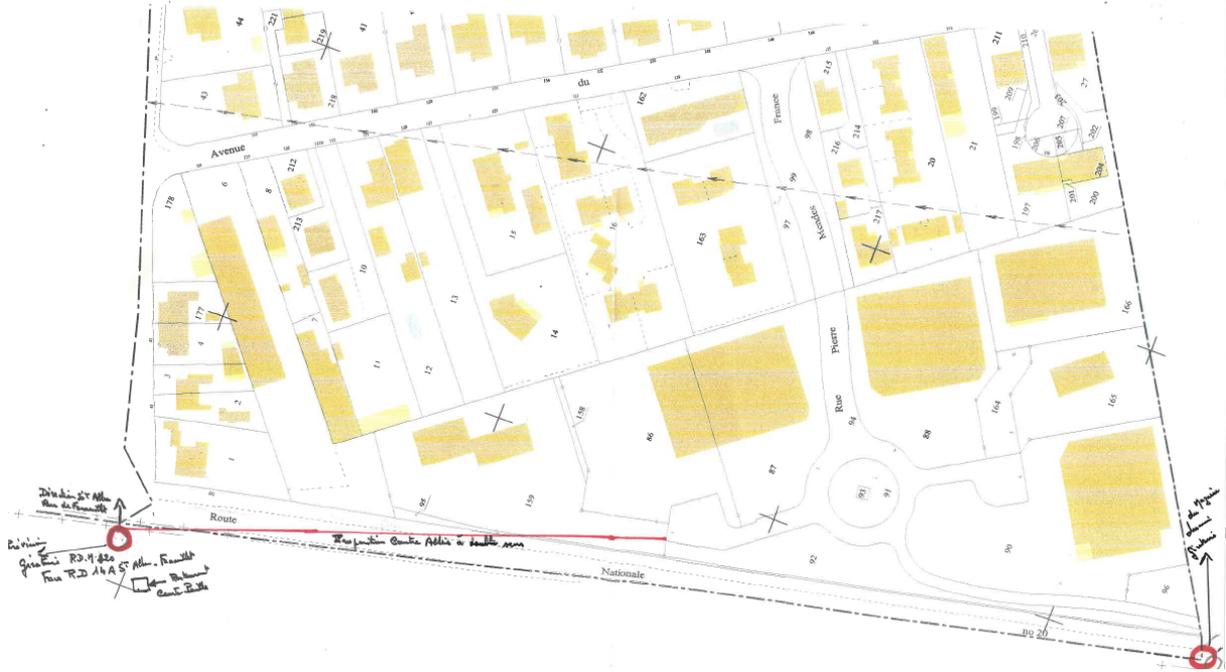
Le Maire

R. STRAMARE



P.J. : plan

Mairie : Square Georges Brassens - 31 140 SAINT-ALBAN  
Tél : 05 62 75 93 93 - Fax - 05 62 75 93 90 -  
www.saint-alban31.fr - accueil@mairie-stalban.fr







Le 17 juillet 2019

A Toulouse Métropole - *Conseiller Public*

Selon le plan d'aménagement de la zone Tucol présenté en 2017 à Toulouse Métropole par nous-même, Mr ARQUIER et Chausson matériaux (cf requête générale et plans joints de 2017), le rond-point a toujours été envisagé à l'intersection du chemin du Bergeron et de la RD820 doit être maintenu à cet endroit pour desservir à la fois les 500 logements environ prévus sur le site et les 20 000 M2 environ de services et de commerce planifiés sur cette zone Tucol le long de la RD820.

Toutes les discussions que nous avons eu par la suite avec Toulouse Métropole (notamment Mr Rozen et MME Amadiou) allaient aussi dans ce sens.

Ce rond-point au Bergeron est essentiel à la fois pour l'activité commerciale à développer mais aussi pour la desserte des futures et nombreuses habitations, voir de petits groupes scolaires, sur lesquelles travaille les promoteurs entre autres Kauffman n Broad.

**Ce rond-point est d'ailleurs prévu dans les derniers projets de PARM de la ville Toulouse,** même si le délai n'est pas spécifié à ce stade.

Encore récemment en septembre 2018 des publications de Toulouse Métropole (dessines moi TOULOUSE) annonçaient clairement « une voie centrale de la rue de Fenouillet au chemin du Bergeron traversera la zone de sud en nord avec un débouché par le rond-point à créer sur la RD 820 »

Pourquoi ce changement de position soudain sur un rond-point au Bergeron ? et comment compte-t-on gérer l'important trafic routiers lié à l'activités (dont commerce), à l'habitation voir au scolaire sur la zone Tucol sans un rondpoint au Bergeron ?

La contre allée partant du futur rond-point du Bergeron qui est nécessaire pour aller du futur rondpoint du Bergeron vers l'entrée actuelle du géant casino (sur lequel un autre rond-point est maintenant envisagé)

Un contre allée le long de la RN20 un peu dans le même esprit que la contre allée du coté de Géant casino devrait permettre de relier ces deux nouveaux rond points et de desservir toutes les activités nouvelles sur la zone Tucol.

**L'ensemble des emplacements foncier sont d'ailleurs réservés** (bande de 20 mètres de long de la RD820 entre l'entrée actuel de casino au niveau de spot 2000 et le chemin du Bergeron) **pour réaliser cette contre-allée** dont le schéma a déjà été prévue de longue date par les services de la métropole et la mairie de Saint-Alban.

Avec Mr ARQUIER notre voisin nous nous sommes d'ailleurs vu refuser des demandes de nouvel accès sur la RD820 car les emplacements été réservés pour cette allée selon un courrier de la métropole de 2019 .

*Par*

Il est clair que ce nouveau complexe rond-point au Bergeron + contre-allée le long de la RD 820 permettra de fluidifier le trafic sur la zone est d'avoir une entrée sortie au Bergeron sûre en termes de sécurité pour les voitures en provenance de Toulouse et de Saint-Jory

Ce serait un comble que le rond-point prévu au chemin du Bergeron soit déplacé ailleurs qu'au Bergeron car la **Taxe d'aménagement majorée** (plusieurs millions d'euros sur les fonciers d'habitation et d'activité du Tucol) est justement appliquée uniquement aux futures constructions sur les fonciers du Tucol et **non pas sur les fonciers rue des usines qui eux n'ont pas de taxe d'aménagement majorés**.

De plus l'activité et donc le trafic rue des usines coté Saint alban est largement inférieur à celle planifiée coté Tucol.

Une telle augmentation e la Taxe d'aménagement devrait nécessairement prendre en charge le financement d'un rond-point au Bergeron et un contre allée partant de ce rondpoint.

Dans le cas contraire, nous ne manquerons pas d'exiger des justificatifs.

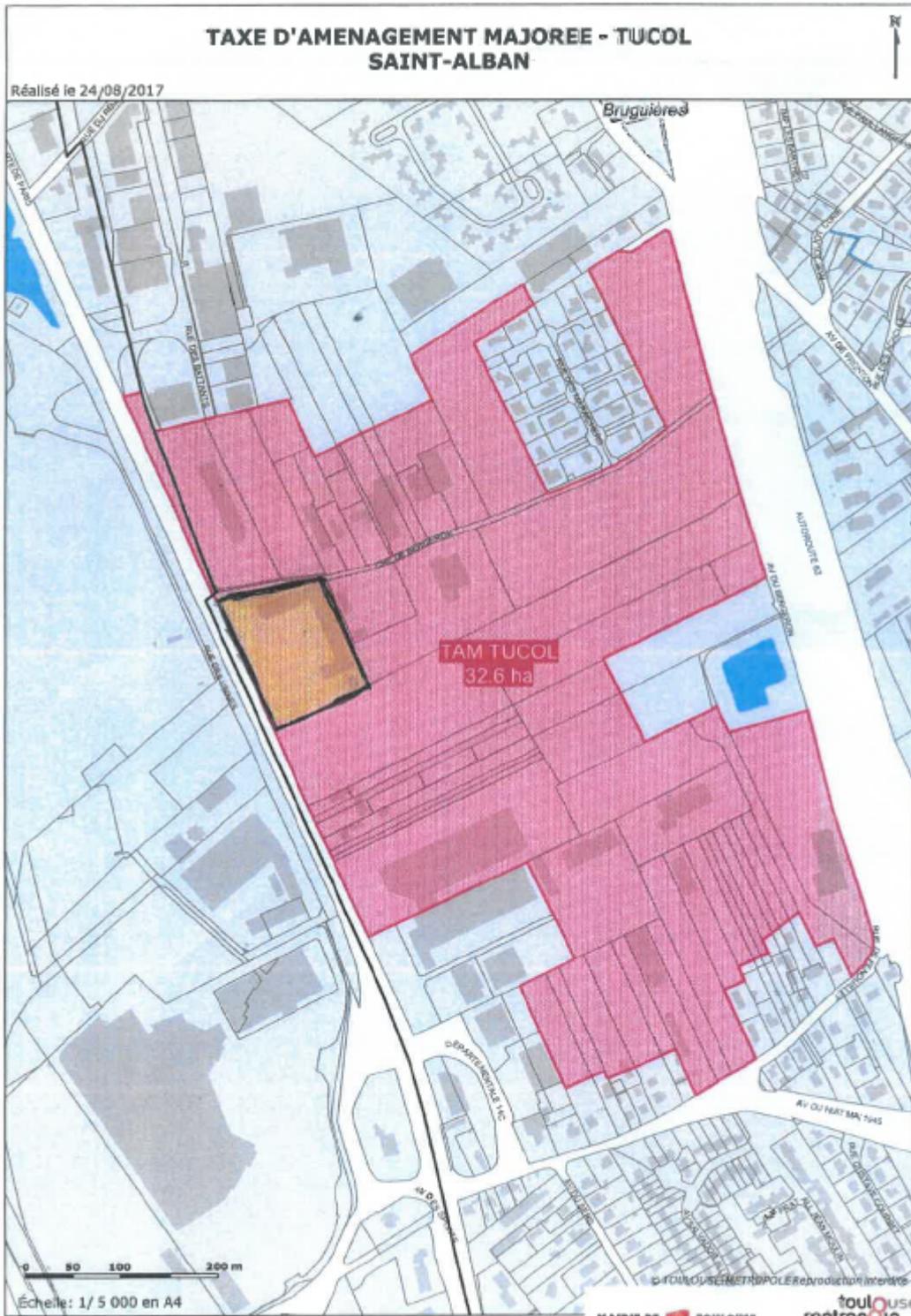
Pour le dire plus clairement les propriétaires du Tucol ne doivent pas payer une taxe d'aménagement sur majorée et qui servirait indirectement aux financements d'autres ronds-points sur la RN20 qui ne seraient pas situés au Tucol (donc au Bergeron).

Philippe MEDA 

Gérant Sci Cantomerle propriétaire parcelle AK 90 le long de la RD820  
Mon 06 08 64 09 71

Annexes :

- plan d'aménagement de la zone du tucol et schéma co signés en 2017 pour rapell
- Article Dessines moi toulouse sur le rond point au bergeron
- plan de zone ou la taxe d'aménagement majorée appliquée sur la zone Tucol uniquement



Le 17 juillet 2019

#### A Toulouse Métropole

Selon le plan d'aménagement de la zone Tucol présenté en 2017 à Toulouse Métropole par nous-même, Mr ARQUIER et Chausson matériaux (cf requête générale et plans joints de 2017), le rond-point a toujours été envisagé à l'intersection du chemin du Bergeron et de la RD820 doit être maintenu à cet endroit pour desservir à la fois les 500 logements environ prévus sur le site et les 20 000 M2 environ de services et de commerce planifiés sur cette zone Tucol le long de la RD820.

Toutes les discussions que nous avons eu par la suite avec Toulouse Métropole (notamment Mr Rozen et MME Amadieu) allaient aussi dans ce sens.

Ce rond-point au Bergeron est essentiel à la fois pour l'activité commerciale à développer mais aussi pour la desserte des futures et nombreuses habitations, voir de petits groupes scolaires, sur lesquelles travaille les promoteurs entre autres Kauffman n Broad.

Ce rond-point est d'ailleurs prévu dans les derniers projets de PARM de la ville Toulouse, même si le délai n'est pas spécifié à ce stade.

Encore récemment en septembre 2018 des publications de Toulouse Métropole (dessines moi TOULOUSE) annonçaient clairement « une voie centrale de la rue de Fenouillet au chemin du Bergeron traversera la zone de sud en nord avec un débouché par le rond-point à créer sur la RD 820 »

Pourquoi ce changement de position soudain sur un rond-point au Bergeron ? et comment compte-t-on gérer l'important trafic routiers lié à l'activités (dont commerce) , à l'habitation voir au scolaire sur la zone Tucol sans un rondpoint au Bergeron ?

La contre allée partant du futur rond-point du Bergeron qui est nécessaire pour aller du futur rondpoint du Bergeron vers l'entrée actuelle du géant casino (sur lequel un autre rond-point est maintenant envisagé)

Un contre allée le long de la RN20 un peu dans le même esprit que la contre allée du côté de Géant casino devrait permettre de relier ces deux nouveaux rond points et de desservir toutes les activités nouvelles sur la zone Tucol.

L'ensemble des emplacements foncier sont d'ailleurs réservés (bande de 20 mètres de long de la RD820 entre l'entrée actuel de casino au niveau de spot 2000 et le chemin du Bergeron) pour réaliser cette contre-allée dont le schéma a déjà été prévue de longue date par les services de la métropole et la mairie de Saint-Alban.

Avec Mr ARQUIER notre voisin nous nous sommes d'ailleurs vu refuser des demandes de nouvel accès sur la RD820 car les emplacements été réservés pour cette contre allée selon un courrier de la métropole de 2019 .

IL est clair que ce nouveau complexe rond-point au Bergeron + contre-allée le long de la RD 820 permettra de fluidifier le trafic sur la zone est d'avoir une entrée sortie au Bergeron sure en termes de sécurité pour les voitures en provenance de Toulouse et de Saint-Jory

Commenté [U1]:

Ce serait un comble que le rond-point prévu au chemin du Bergeron soit déplacé ailleurs qu'au Bergeron car la **Taxe d'aménagement majorée** (plusieurs millions d'euros sur les fonciers d'habitation et d'activité du Tucol) est justement appliquée uniquement aux futures constructions sur les fonciers du Tucol et **non pas sur les fonciers rue des usines qui eux n'ont pas de taxe d'aménagement majorés** .  
De plus l'activité et donc le trafic rue des usines coté Saint alban est largement inférieur à celle planifiée coté Tucol.

Une telle augmentation e la Taxe d'aménagement devrait nécessairement prendre en charge le financement d'un rond-point au Bergeron et un contre allée partant de ce rondpoint.  
Dans le cas contraire, nous ne manquerons pas d'exiger des justificatifs.  
Pour le dire plus clairement les propriétaires du Tucol ne doivent pas payer une taxe d'aménagement sur majorée et qui servirait indirectement aux financements d'autres ronds-points sur la RN20 qui ne seraient pas situés au Tucol (donc au Bergeron).

Philippe MEDA

Gérant Sci Cantomerle propriétaire parcelle AK 90 le long de la RD820  
Mon 06 08 64 09 71

Annexes :

- plan d'aménagement de la zone du tucol et schéma co signés en 2017 pour rapell
- Article Dessines moi toulouse sur le rond point au bergeron
- plan de zone ou la taxe d'aménagement majorée appliquée sur la zone Tucol uniquement

Requête pour l'aménagement de la zone commerciale et de services du  
TUCOL en zone AU0 ET zone UE (en bordure de la rd 820) - 24 mai 2017

(auprès du commissaire enquêteur, lors de l'enquête publique de modification  
DU PLU - commune de Saint-Alban)

1/ Création d'activités commerciales et tertiaires ZONE tucol AU0 et zone UE

Lors de nos divers rendez-vous avec la mairie de Saint Alban et Toulouse Métropole les responsables nous ont confirmés leur intention de développer la zone d'aménagement commerciale du TUCOL sur Saint-Alban face au Géant Casino de Fenouillet.

Dans cette optique nous avons travaillé sur un projet de création ou d'extension, le long de la RD820, de 3 grands blocs de bâtiments commerciaux de grande qualité architecturale d'environ 26 000 M2 (dont 6 794 M2 existants et 2 300 M2 reconstruits) pour 22 000 M2 de CDAC minimum pour plusieurs enseignes nationales, que nous souhaitons faire valider lors de la modification du PLU à venir.

Plus précisément 15000 M2 environ de cette création de foncier se trouvent à l'intérieur de la zone AU0.

Au nord-ouest, le développement de ce foncier sur environ 60 000 m2 de terrain est situé en bordure de la RD 820 et empiète sur les 2 zones :

- zone AU0 (foncier de la SCI Cantomerle et fonciers le long de la RD820), dans l'attente de sa transformation en zone UE

- zones UE, soit le foncier comprenant le bâtiment de Chausson Matériaux d'un côté et de l'autre le foncier de Mr Arquier qui longe le chemin du Bergeron.

Ce développement dynamisera, comme souhaité lors de l'enquête publique de 2015, l'activité commerciale du côté de Saint-Alban, et fera le lien avec les nouveaux commerces du côté de Fenouillet.

Sur ces mêmes fonciers mais à l'arrière des blocs de bâtiments commerciaux, nous prévoyons de construire plusieurs bâtiments sur plusieurs niveaux à usage de tertiaire. Notre étude se base la création au minimum sur trois nouveaux bâtiments tertiaires.

Enfin, nous envisageons un projet d'hôtel à la jonction entre la zone de commerce et la zone d'habitation du secteur AU0 que nous présentons par ailleurs.

1 Requête pour l'aménagement de la zone commerciale et de services TUCOL AU0 (en bordure de la rd 820) - Mai 2017

P.M CA E.A

Au nord-est de la zone Tucol, cette nouvelle activité commerciale sur Saint-Alban permettra d'assurer des services complémentaires pour les nouvelles habitations de la zone TUCOL et permettra de faire le lien naturel vers les habitations et les activités existantes du centre-ville de Saint-Alban.

Compromis (U1):

Les enseignes nationales et régionales avec qui nous sommes en contact pour ce projet, ont toutes des activités complémentaires qui amèneraient un surplus d'offres et de services aux habitants de Saint-Alban et des communes aux alentours puisque la zone de chalandise est estimée à plus de 200,000 habitants. Ces enseignes sont prêtes à s'engager sur ce site pour le potentiel commercial qu'il représente, et envisagent la création de plus de 150 emplois à temps plein.

En parallèle à l'ouverture à l'urbanisation de la zone AU0 du TUCOL, nous demandons l'intégration et la validation des nouvelles activités commerciales et de services soumis à CDAC pour 22 000 m2 minimum en création lors de la modification du PLU.

L'obtention de ces nouvelles CDAC est primordial pour que nous puissions construire et rentabiliser nos investissements sur le site.

Nous souhaitons avoir la confirmation de la possibilité d'obtention de ces 22 000 m2 CDAC sur la partie commerciale de la zone Tucol, et connaître les délais d'obtention de ces CDAC

#### 2/ NOUVELLES VOIERIES DE DESSERTE DE LA NOUVELLE ZONE COMMERCIALE

Les dessertes de ce nouveau pôle sont essentielles à la fois pour l'activité commerciale et tertiaire (livraisons, entrée sortie sur le site) ainsi que pour les nouvelles habitations, et nous souhaitons avoir confirmation des éléments de voirie suivant :

1/ Intégration dans le PLU de la création sur la RD820 du rond-point qui permettra de desservir correctement la nouvelle zone commerciale que nous proposons et de faire le lien entre et avec la zone du Géant casino Fenouillet.

Nous suivons en ce sens « la nécessité d'aménager un rond-point sur la RD820, à hauteur du Chemin du Bergeron ou à hauteur de la future voie qui desservira la zone d'aménagement commercial du TUCOL » comme indiqué notamment dans les délibérations du conseil municipal de Saint-Alban du 5 décembre 2014).

2 Requête pour l'aménagement de la zone commerciale et de services TUCOL AU0 (en bordure de la rd 820) – Mai 2017

PM CA E.A

2/confirmation de l'intégration dans le PLU de la création de la contre-allée à double sens allant du giratoire à côté de Sport 2000 et Conforama au nouveau rond-point situé la sortie sur la RD820 du chemin du Bergeron de la zone TUCOL.

3/ Intégration dans le PLU de la création de la voie transversale à double sens, qui permettra au trafic poids lourds et tous véhicules de fonctionner entre la contre allée et la voie structurante, et notamment de desservir les zones de parkings des activités commerciales et ceux des bâtiments tertiaires.

4/ Confirmation de la création de voie structurante, parallèle à la RD820 qui est déjà intégrée dans le précédent PLU.

Cette voie permettra notamment de fluidifier le trafic routier en sortie de la nouvelle zone commerciale et en entrée sortie des nouvelles zones d'habitations au nord-est.

Nous souhaitons avoir confirmation du timing et du financement de l'ensemble de ces voiries nécessaires aux activités de la nouvelle zone et de son environnement.

Pour l'ensemble de ces nouvelles activités commerciales et tertiaires et ainsi que pour les voiries mentionnées ci-dessus, nous joignons un schéma qui n'est qu'un tracé de principe.

Notre intention est que l'ensemble de ces demandes soient prises en compte dans la modification actuelle (enquête publique) du PLU de Saint-Alban.

Mr Philippe MEDA, pour la SCI CANTOMERLE propriétaire de la parcelle: AK N°90 28ME AU0 TUCOL de Saint-Alban (environ 34700 M2)

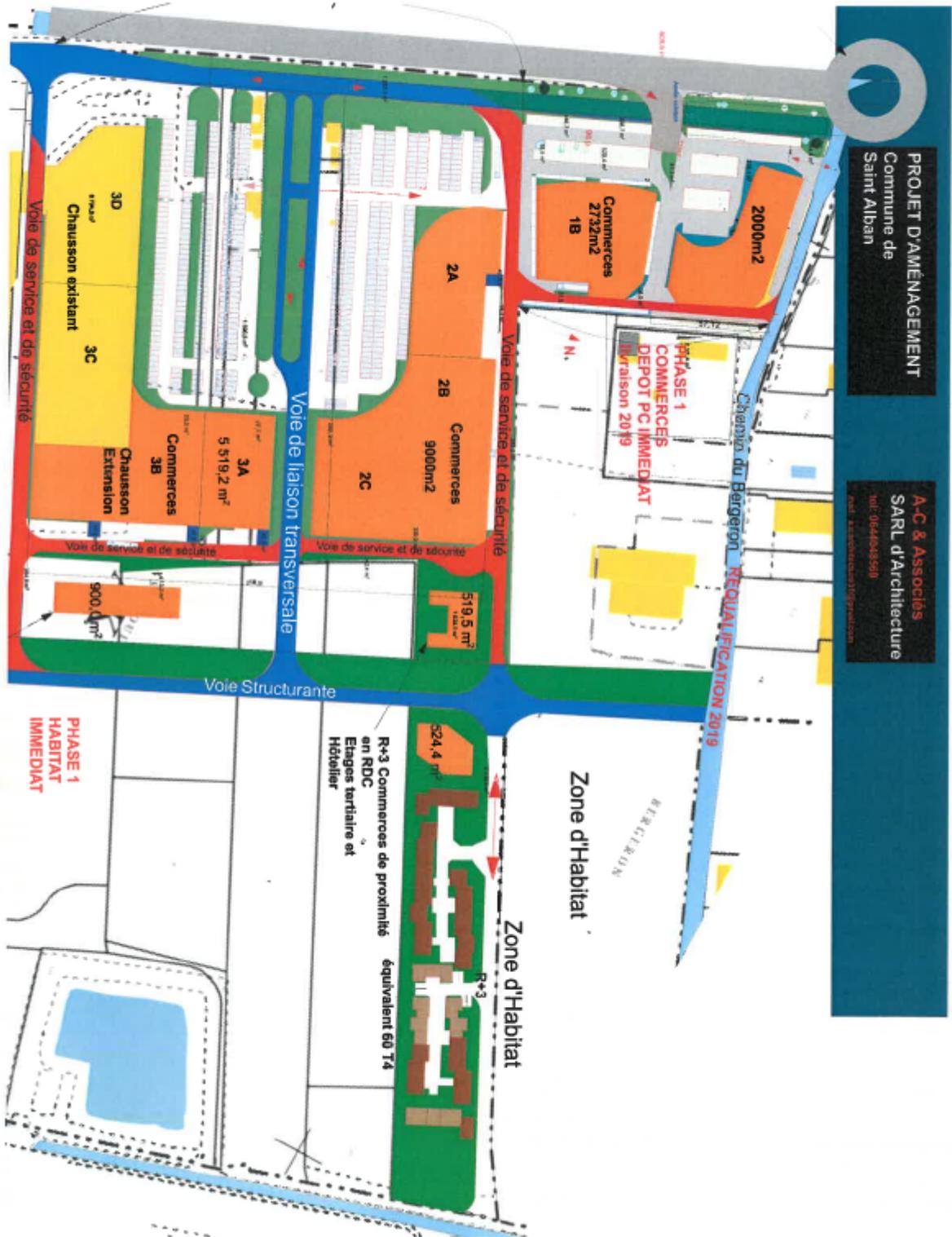
Mr Pierre Georges CHAUSSON pour CHAUSSON MATERIAUX, propriétaire en zone UE, en bordure de la zone AU0 du Tucol.

Mr Eric Arquier, propriétaire d'un bâtiment sur une parcelle de 14 000M2 environ en zone UE, en bordure de la zone Tucol, le long du Chemin du bergeron.

3 Requête pour l'aménagement de la zone commerciale et de services TUCOL, AU0 (en bordure de la RD 820) - Mai 2017

PH

CA B.A.





APPEL À PROJETS URBAINS INNOVANTS



Sites communaux

 **Saint-Alban**

## ZONE DE TUCOL



**A**u sein d'une zone de plusieurs hectares faisant l'objet d'Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) au sein du PLUi-H, le site proposé par la commune de Saint-Alban est l'une des dernières unités foncières communales libre au sein d'un nouveau quartier aux fonctions mixtes et qui devra répondre aux attentes des futures populations en matière de services et commerces de proximité.

L'urbanisation du périmètre général de l'OAP commencera par la réalisation d'une tranche de 270 logements. La réalisation de logements supplémentaires (estimés jusqu'à 150 logements) et de commerces de proximité viendra compléter la première tranche sur cette zone (il n'est pas demandé aux porteurs de projet de les réaliser).

À l'avenir, l'accessibilité du site sera améliorée grâce au passage de la ligne LINEO 10 au travers du site et du développement de la gare multimodale de Fenouillet dans le cadre de l'Aménagement Ferroviaire du nord Toulousain.

Une voie centrale, de la rue de Fenouillet au chemin du Bergeron traversera la zone de sud en Nord, avec un débouché par un rond-point à créer sur la D820, permettant une meilleure circulation des futurs usagers de la zone et améliorant la desserte du centre commercial étendu de la Galerie Espaces Fenouillet.

toulouse  
métropole

en grand !



APPEL À PROJETS URBAINS INNOVANTS

16



LOCALISATION  
Avenue du Bergeron - Saint-Alban



**PROPRIÉTAIRE**  
Commune de Saint-Alban

**SURFACE DU SITE**  
environ 12 500 m<sup>2</sup>

**OCCUPATION ET/OU  
CALENDRIER PRÉVISIONNEL  
DE LIBÉRATION DU SITE**  
Terrain libre de toute occupation

**ORIENTATIONS À PRENDRE  
EN COMPTE**  
L'aménagement de ce nouveau quartier devra prendre en compte les besoins des futures populations, tant en matière d'infrastructures de réseau, que d'équipements de proximité et d'équipements publics (notamment scolaire)

**DOCUMENTS D'URBANISME  
APPLICABLES, SERVITUDE  
D'UTILITÉ PUBLIQUE ET  
RÉFÉRENCES CADASTRALES**  
Zonage PLU-i-H : AUP2  
Références cadastrales :  
AK 88, AK 89



Planimétrie de l'orientation d'aménagement

Localisation du site en bleu

## 15. L'article d'Actu Toulouse

### Toulouse. L'axe routier le plus « pourri » et parmi les plus bouchés de l'agglomération va être réaménagé

Au nord de Toulouse persiste l'un des axes routiers parmi les plus problématiques de l'agglomération. Un réaménagement complet de cet axe très emprunté est à l'étude. Les détails.

© Publié le 28 Juin 19 à 7:02



Plus de 38 000 véhicules circulent chaque jour sur certains tronçons de l'ancienne nationale 20, notamment à proximité du grand rond-point de Lalande  
(©Archives Actu Toulouse)

C'est l'un des axes les plus dangereux et parmi les plus embouteillés de l'agglomération de **Toulouse**. C'est une route tellement mal fichue qu'elle est même devenue au fil des ans un danger pour les automobilistes et pour les piétons. Notamment du fait que c'est aussi l'une des plus empruntées par les camions, hors du **périphérique**.

Cet axe, c'est l'**ancienne nationale 20** à laquelle on pourrait aisément décerner la palme de **la route la plus « pourrie » de notre territoire**.

## Une route figée dans les années 80

De **Toulouse à Saint-Jory (Haute-Garonne)**, cette route est en effet « restée dans son jus », celui d'une voie telle qu'on la concevait dans les années 70-80. Elle symbolise à elle seule **le retard accumulé en terme d'infrastructures dans le nord toulousain**, un territoire en plein développement démographique et économique mais qui ne dispose pas de voiries et de transports en commun en capacité d'absorber ce développement.

» Lire aussi : [Pourquoi le nord de Toulouse est devenu un véritable « enfer » pour les automobilistes](#)

Sans aucune amélioration depuis des décennies, **cette route est restée figée dans les années 80**. Les intersections y sont dangereuses. Les files de véhicules s'y allongent.

Certains jours, ce sont **plus de 38 000 véhicules** qui peuvent y rouler sur certains tronçons, notamment sur la section en approche du périphérique, vers Lalande. Ces véhicules se mêlent **aux nombreux poids-lourds, près de 1500 à 3700 chaque jour**, qui empruntent cet axe qui longe plusieurs zones d'activités (Fondevyre, Lalande, la zone commerciale du Casino Fenouillet, les zones d'activités d'Euronord et Eurocentre).

Des zones d'activité qui se sont agrégées le long de la route sans cohérence, au coup par coup, donnant un côté anarchique au paysage fait d'anciens bâtiments désaffectés, d'enseignes installées dans des hangars d'un autre temps et de nouveaux commerces attirés par les nombreux passages de véhicules.

## Asphyxie routière qui s'accroît

Une circulation continue et sous tension qui fait de cette entrée de Toulouse l'une des plus embouteillées de la Ville rose. Une **asphyxie routière** qui s'accroît depuis 2017, année qui a vu l'extension de la zone commerciale de Fenouillet.

Déjà en 2016, avant même le développement de cette galerie commerciale, une étude posait un constat accablant :

“ *Les axes principaux du secteur, dont la RD 820, sont saturés notamment aux heures de pointe, et les conditions de circulation sont de plus en plus difficiles. De ce fait, le trafic se propage sur les axes secondaires ayant la même conséquence de saturation que les axes principaux. L'exemple le plus criant est celui de la RD 820 (ex-RN 20) qui fonctionne en limite de capacité, et ce tout au long de la journée.*

» Lire aussi : [Le matin, aux heures de pointe, Toulouse a les pires bouchons de France](#)

## L'ancienne nationale bientôt réaménagée

Trois ans plus tard, rien ne s'arrange : **cette route est constamment saturée aux heures de pointe**. Dans le même temps, on y observe un « stationnement anarchique », « aucun aménagement en faveur des modes actifs à l'exception de la partie sud », une « accessibilité médiocre à pied vers les transports en commun », des « carrefours dangereux », indique le dossier de concertation qui introduit le dossier du **futur réaménagement de cet axe routier**.

Car si l'ancienne nationale 20 fait peine à voir, elle va bien être réaménagée même si aucun calendrier n'est annoncé. C'est dans cette perspective qu'a lieu actuellement [une concertation qui va durer jusqu'au 18 juillet 2019](#).

Cet aménagement routier, qui a été intégré au PARM, le plan routier pour l'agglomération toulousaine à horizon 2030, prévoit plusieurs opérations pour rendre cet axe plus fluide, moins dangereux et plus favorable aux transports en commun.

» Lire aussi : [CARTE. Voici les projets routiers pour mettre fin aux bouchons à Toulouse et dans la métropole](#)



Voici la carte des projets routiers jugés comme prioritaires dans le cadre du plan routier de Toulouse Métropole (©Toulouse Métropole)

## Des giratoires à la place des feux rouges

Pour ce faire, le plan d'aménagement prévoit de travailler sur les 34 carrefours qui se succèdent entre Fenouillet et Toulouse.

“ Ces carrefours permettent notamment les accès directs vers des communes ou des zones d'activités et/ou commerciales desservies par un maillage local et un réseau de voies entre quartiers. À ces nombreux carrefours s'ajoute une multitude d'accès riverains qui ne facilitent ni la fluidité ni la sécurité du trafic, est-il constaté dans le dossier de concertation.

Ici, l'idée serait de créer essentiellement de **nouveaux giratoires** qui remplaceraient des carrefours à feux.

Les aménagements réalisés sur plusieurs carrefours iront de pair avec une amélioration de l'accessibilité pour les piétons et les vélos dans un secteur où « les infrastructures et le maillage cyclables sont peu développés » et où « les quelques aménagements existants ne sont pas adaptés ou peu attractifs », relève le dossier de concertation.

» Lire aussi : [Toulouse. On vous dit où sont implantés les radars feux rouges dans l'agglomération](#)

## Création d'une piste cyclable

Le projet présenté propose la réalisation d'une continuité cyclable et piétonne sur l'ensemble de l'axe. Concrètement, cela se traduirait par la **mise en place d'une piste cyclable unidirectionnelle de chaque côté de la route.**

Dans la même veine, l'idée est de faciliter l'accès aux transports en commun avec la mise en place d'itinéraires sécurisés.

Le but du projet de réaménagement est bien évidemment de fluidifier et sécuriser cet axe routier. Les aménageurs se proposent de résoudre en priorité l'accès aux innombrables entreprises qui sont implantées de façon anarchique le long de l'ancienne nationale.

Pour quitter ces enseignes, les clients doivent le plus souvent s'insérer directement sur la voirie ce qui amène des situations dangereuses.

Pour remédier à cette situation, le projet envisage la création de contre-allées sur plusieurs tronçons des dix kilomètres.

» Lire aussi : [Toulouse veut empêcher les automobilistes de prendre des raccourcis dans les quartiers](#)

## La fin du tourne-à-gauche

Toujours dans l'idée de sécuriser cet axe très emprunté, le plan de réaménagement prévoit la **suppression pure et simple du tourne-à-gauche**, soit cette bande centrale qui permet de couper de tourner à gauche en traversant la voie réservée à l'autre sens de circulation.

“ Les tourne-à-gauche seront interdits depuis et vers la M 820 (ex RD 820) grâce à des dispositifs physiques faisant obstacle à ces mouvements dangereux. Des contre-allées seront également mises en place dès que possible pour isoler la M 820 (ex RD 820) des accès directs

Concrètement, un terre-plein central pourrait être positionné au centre de la chaussée pour empêcher physiquement les automobilistes de tourner à gauche.

## Baisse de la limitation de vitesse

Pour aller de pair avec l'ensemble des aménagements, la vitesse autorisée sur les dix kilomètres reliant Toulouse à Saint-Jory pourrait **être abaissée à 50 km/h**.

Pour l'heure, selon les sections, cette limitation bouge de 50 à 90 km/h en passant par 70 km/h.

“ À moyen terme, la vitesse autorisée sera mise en cohérence avec les usages et activités existants puis abaissée à son niveau réglementaire par zones, avec une première baisse de 70 à 50 km/h entre Lacourtenourt et Lespinasse. À long terme, c'est au fil de l'urbanisation environnante que s'opèrera l'adaptation des limitations de vitesse : entre Lespinasse et Saint-Jory, puis en limite Nord de Saint-Jory, est-il annoncé dans le dossier de concertation.

Du quartier la Vache à Toulouse jusqu'à Saint-Jory, compte-tenu de la diversité des sites, les aménagements seront réalisées selon un découpage de 9 sections correspondant aux caractéristiques routières, urbaines et économiques. Le calendrier et le coût de l'opération seront déterminés après un vote au sein de Toulouse Métropole, sans doute à l'automne 2019.