

In Situ Marchabilité

Ateliers Mobilités



APUMP - Aout 2022

Création d'un outil unique d'évaluation de la marchabilité autour des pôles multimodaux couvrant toutes les situations urbaines, périurbaines et rurales par l'expérimentation sur 3 ateliers sur Saint-Jory, Colomiers et Baziège.

Issue du partenariat entre l'APUMP-O et Tisséo, ces ateliers réunissent un groupe d'adhérents de l'APUMP, des techniciens de Tisséo et les élus et différents acteurs du territoire pour croiser les regards sur le thème de la marchabilité et de l'apaisement de la circulation.

L'objectif sera d'éprouver et d'accompagner l'identification des cheminements piétons autour d'un pôle multimodal et d'initier ou d'approfondir la réflexion sur les possibilités de pacification des modes de déplacements dans l'espace public.

Les membres du groupe mobilités APUMP Occitanie : Sonia Teillac, Antoine Musard, Etienne Guitard, Aurélie Corbineau.

Choix des sites

Saint-Jory

La **commune périurbaine** structurée autour de la RD820, a connu une urbanisation accélérée ces dix dernières années. Cadencement des trains, aménagement de venelles piétonnes, et à venir ; le réaménagement de la RD820. L'évolution vers la pacification des modes de déplacement en est à ses débuts...

Colomiers

Quels sont les enjeux en terme d'aménagements pour les piétons, entre la gare, le centre-ville et les quartiers d'habitations, pour cette **ville de presque 40 000 habitants** à l'aune de l'arrivée de la troisième ligne de métro.

Bazièges

Comment cette **commune rurale** qui accueille de plus en plus d'habitants et d'activités économiques (plateforme logistique lidl) aménage-t-elle la circulation piétonne depuis sa gare jusqu'à son centre et ses différents quartiers résidentiels ?

Méthodologie

1/ Préparation : Identifier un projet de parcours sur carte et faire une visite de terrain au préalable pour adapter le projet aux enjeux visibles sur le terrain.

> *Quel sont les sites spécifiques à enjeux ? Quartiers résidentiels, services et commerces, activité, aménagements scolaires, maison de retraite, mairie, connexion aux espaces naturels ...*

> *Quels sont les points d'intérêts sur un parcours piéton ? patrimoine bâti et naturel, service du quotidien, boulangerie, boulodrome...*

> *Identifier des tronçons à noter à l'aide du tableau avec 4 à 5 points d'arrêt maximum*

2/ Rassembler un groupe : Dix à quinze personnes parmi les élus, techniciens, urbanistes, spécialistes des mobilités des collectivités territoriales et associations spécialisés. Certains connaîtrons et expliquerons le territoire et ses projets, les autres y apporteront un regard neuf.

3/ In Situ : Le jour de l'atelier, le groupe arpente un tronçon, s'arrête et note les impressions générales sur une section. Les tableaux sont imprimés, distribués et relevés par tronçon.

4/ Notation : l'objectif est d'obtenir une note moyenne par tronçon. Chaque point peut-être évalué à l'aide de « + » et de « - » pour donner une note globale. Chaque arrêt est un lieu d'échange, de réflexion, d'explication de l'existant et de projection des solutions possibles.

5/ Après : traiter les tableaux pour obtenir un diagramme sous forme de cible qui donne une idée des points forts et des points faibles par tronçons. Imaginer et documenter des exemples d'intervention.

accessibles à pied ?

Dans un rayon de 15 mn à pied autour des gares, les 3 ateliers ont tous mis en exergue l'importance :

- . Des **continuités des itinéraires** piétons, bien sécurisé notamment aux traversées piétonnes
- . De l'enjeu d'**augmenter les aménagements paysagers** pour notamment améliorer le confort de marche.
- . De la **signalétique piétonne dédiée** permettant l'efficacité du rabattement vers les pôles multimodaux.
- . De marquages au sol à destination des **différents usages**.
- . De la cohérence et de la lisibilité des travaux initiés par les différentes collectivités. Une nécessité de plan guide sur ces travaux, en **cohérence avec le ou les projets urbains de la commune**.
- . Des **aménagements de qualité qui donnent envie** d'y marcher, de jour comme de nuit, par canicule ou pluie.
- . De l'opportunité de créer de **nouveaux services et usages** en favorisant le mode piéton.
- . De **(re)penser des formes urbaines plus compactes** adaptées aux piétons, favorisant la perméabilité des îlots.

Favoriser les logiques de rabattement

La nature comme éléments essentiel au confort des parcours



@ In Situ Saint-Jory



Echange sur un site avec Pailumons l'Étoile



@ In Situ Colomiers



@ In Situ Bazèges

Penser et diversifier les usages des espaces publics

Relier les services et les centralités

Pour aller plus loin ? Tirer parti du «ZAN»

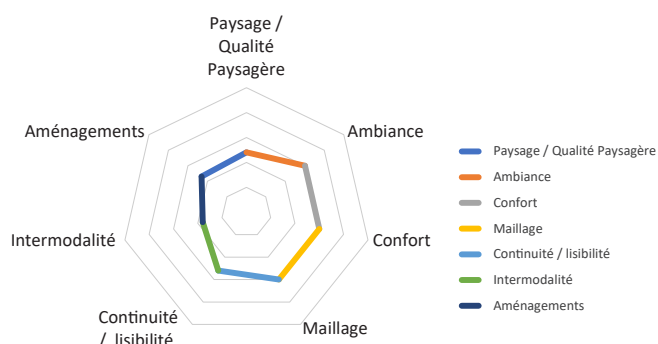
La loi climat et résilience 2021 impose une nouvelle manière de concevoir les espaces en ville, limitant l'imperméabilisation et favorisant des aménagements adaptés aux évolutions climatiques.

Si de nombreux projets locaux engagent des actions en ce sens, c'est une stratégie globale de désimperméabilisation qui pourrait être engagée au service de la qualité des espaces publics piétonniers de la Métropole.

L'évaluation par tronçon est effectuée au moyen du tableau ci-dessous.

Chaque thématique reçoit une «note» issue de l'appréciation par des + ou des - de chaque sous-thématique. La synthèse des évaluations par tronçon est reprise sur **le diagramme radar**.

L'outil donne la possibilité à chacun de refaire sa propre évaluation. C'est un outil d'évaluation accessible à tous les publics. L'ensemble des données est facilement agrégable.



Extrait du tableau d'évaluation

PAYSAGE/QUALITE PAYSAGERE	
Note moyenne /5	
Attractivité paysagère	
Ouverture sur le paysage	
Ombrage/Végétalisation	
Présence de milieux naturels et de biodiversité	

USAGES ET PRATIQUES / AMBIANCE	
Ambiance Note moyenne/5	
Possibilités de flâner, s'arrêter, s'asseoir	
Niveau de propreté	
Niveau de luminosité (lumière naturelle, présence d'ombrage)	
Sentiment de sécurité, regards sur l'espace public	
Niveau sonore	
Attractivité, vitalité de l'environnement (façades et services en rez-de-chaussée)	
Confort Note moyenne/5	
Qualité du revêtement au sol	
Adaptation de l'espace au plus grand nombre (niveau d'accessibilité)	
Conflit potentiel avec les autres modes de déplacement, dont glisse urbaine (skate, trottinette ...) polyvalence des espaces	
Conflit potentiel avec les autres modes de déplacement, dont glisse urbaine (skate, trottinette ...) polyvalence des espaces	

QUALITE DES AMENAGEMENTS / RESEAU	
Maillage Note moyenne/5	
Multiplicité d'itinéraires	
Perméabilité des îlots traversés	
Régularité des traversées piétonnes (à minima tous les 100 m)	
Continuité / lisibilité Note moyenne/5	
Itinéraires continus	
Fluidité du cheminement (pas d'obstacles)	
Priorité piéton en traversée de carrefours (ex : boutons poussoirs, ralentisseurs, plateaux...). Sentiment de sécurité/ incitation à ralentir	
Signalétique, jalonnement (indication de direction, temps de parcours)	
Intermodalité Note moyenne/5	
Arrêt ou station aménagés pour l'attente	
Signalétique, visibilité et jalonnement vers l'arrêt ou la station	
Aménagements favorisant la cohabitation avec les autres modes de déplacement (accès au stationnement vélo, rampe pour accès vélo, etc.)	
Aménagements Note moyenne/5	
Largeur des cheminements - Trottoirs	
Présence de bancs / mobilier de confort	
Présence de lampadaire	
Services (toilettes, fontaine à eau...)	

In Situ Marchabilité

Colomiers



Colomiers, deuxième commune après Toulouse en population de Haute-Garonne est situé en première couronne.

Sa position stratégique et son importance en font une cible prioritaire pour activer les alternatives à l'autosolisme en vue de répondre aux enjeux de transition énergétique.

La gare actuelle de Colomiers est desservie par les trains régionaux de l'axe Auch--> Toulouse. Ce pôle d'échange multimodal qui accueille presque 10 lignes de bus, un P+R de 214 places est situé au sud du centre-ville de la commune. Elle sera également bientôt desservie par la nouvelle ligne de métro 3.

Enjeux

Le secteur de la Gare de Colomiers présente des infrastructures routières conséquentes en connexion avec la RN124, pénétrante majeure de l'agglomération. L'usage de la marche à pied est faible et le recours à la voiture est élevé même pour des déplacements de proximité (EMD 2013).

Demain, la troisième ligne de métro va desservir la gare de Colomiers. Cette arrivée va bouleverser les comportements de mobilité sur le secteur. L'enjeu d'un cheminement modes actifs attractif est très fort et sera une condition de succès de la future station. Cette visite a pour but de réaliser un état de lieux de la marchabilité.

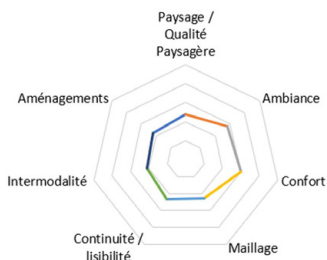
**Séquence
parcours**

Repérage

**Diagramme de
la séquence**

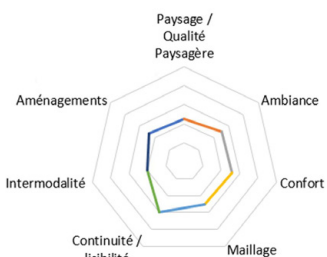
Enjeux

Séquence 1



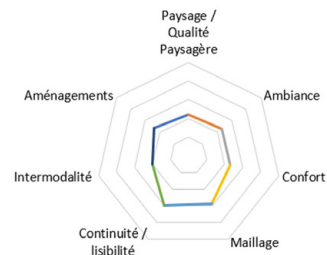
L'arrivée depuis le sud de la commune vers le PEM est peu lisible. L'emprise des voies de circulations est conséquente. Le déploiement de pistes bidirectionnelles sur trottoirs est un atout pour le vélo mais ne laisse guère de place pour la circulation des piétons. La traversée piétonne des 4 voies est peu confortable.

Séquence 2



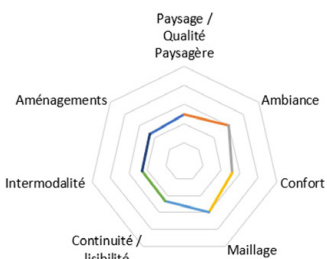
Pour rejoindre le centre-ville Est de la commune et franchir la RN124 de manière sécurisée, il est possible d'emprunter un cheminement dans le quartier pavillonnaire (Cabirol). Les trottoirs sont étroits d'un côté et de l'autre côté souvent encombrés par du stationnement de véhicules privés ou des poubelles. Le franchissement de la RN124 pourrait être amélioré pour les vélos avec une meilleure insertion des rampes et davantage éclairé et entretenu pour les piétons. Des conflits piétons-vélos côté voie latérale nord sont présents.

Séquence 3



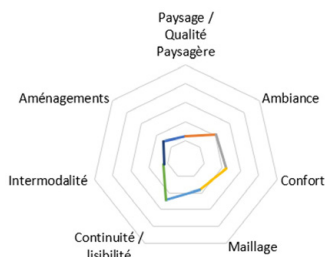
La traversée du Rond-Point des Droits de l'Homme est complexe car le boulevard Eugène Montel ne dispose pas de traversées piétonnes aménagées. L'environnement est très routier. Il n'est pas agréable de cheminer sur le boulevard, ni sur l'esplanade François Mitterrand. Le trottoir sous la traversée de la RN124 est très étroit et les vitesses pratiquées par les véhicules particuliers sont élevées notamment au niveau des bretelles.

Séquence 4



Le secteur Vignemale est davantage apaisée car moins circulée. Quelques liaisons piétonnes sont présentes mais l'accès vers la gare n'est pas aménagé et n'est pas lisible. La présence d'arbre pourrait être valorisée. Le quartier semble fermé et il est difficile de se repérer. L'accès depuis le Rond-point d'Ossau génère des détours de par son emprise importante.

Séquence 5



La liaison centre-ville – gare n'est pas du tout attractive voir anxiogène avec la traversée de la RN124 via le chemin d'En Sigal. Le tunnel n'est pas éclairé, étroit et circulé.

L'arrivée allée du Lauragais contraste avec le chemin d'En Sigal, avec des aménagements qualitatifs, paysagers et l'accès à une offre complète en services et équipements.

In Situ Marchabilité

Baziège



Baziège est une commune péri-urbaine de 3300 habitants de l'aire d'attraction de Toulouse située dans l'intercommunalité du Sicoval. A 24 km de Toulouse, cette commune est desservie par les grands axes de communication, notamment l'A31 et la ligne ferroviaire Toulouse-Narbonne. Elle est traversée par l'Hers et bordée par le canal du midi. Elle accueille plusieurs activités économiques : des plateformes logistiques, une coopérative agricole, une maison de retraite et un foyer occupationnel pour personnes en situation de handicap ainsi que des commerces de proximité.

Enjeux

Faisant partie de l'aire d'attraction de Toulouse, une forte proportion de ses habitants travaillent sur la métropole toulousaine. 17% des actifs travaillent sur Baziège même. 14% d'actifs n'utilisent pas la voiture : 5 % utilisent les transports en commun et près de 4 % utilisent les modes doux au quotidien, ce qui est plutôt élevé compte tenu du contexte périurbain.

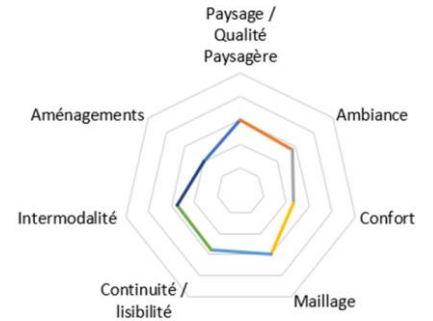
La gare représente une opportunité et un atout pour la commune autant pour les personnes souhaitant travailler sur l'aire urbaine toulousaine que pour les personnes recrutées sur les différentes activités locales, notamment avec la crise énergétique qui impacte le coût de leurs déplacements et la saturation des réseaux viaires aux entrées de Toulouse.

Plusieurs lignes de bus desservent la gare et les différents axes de la commune (TAD, lignes départementales).

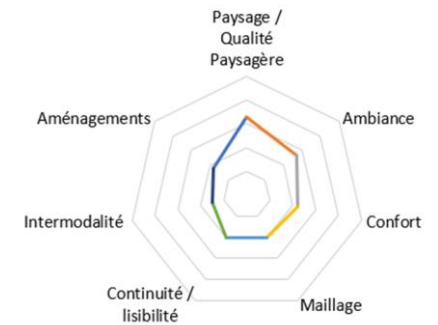
L'articulation des modes de transport entre eux et les liaisons à pieds, ne sont pas lisibles et nécessiteraient un jalonnement pour une meilleure mise en valeur des parcours.

Il est à noter qu'il n'y a aucun cheminement piéton sécurisé entre la gare et la plateforme logistique qui se situe à seulement 1 km.

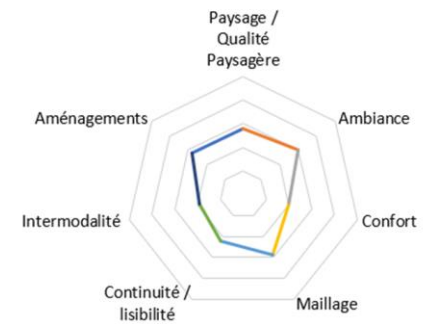
Séquence 1



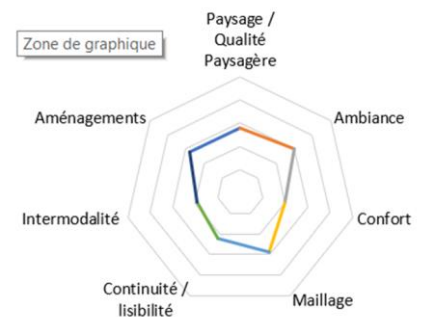
Séquence 2



Séquence 3



Séquence 4



In Situ Marchabilité

Saint Jory



Saint-Jory est une des communes les plus attractives de Toulouse Métropole, avec une croissance de 3% par an contre 1.29% pour la Métropole.

Elle accueille aujourd'hui presque 6 800 habitants. Son rythme de construction est de l'ordre de 10% de logements neufs créés chaque année.

Ce territoire est concerné par de nombreux projets d'envergure notamment le grand Parc Canal, le projet des Aménagements Ferroviaires Toulousains, la requalification de la M820.

Enjeux

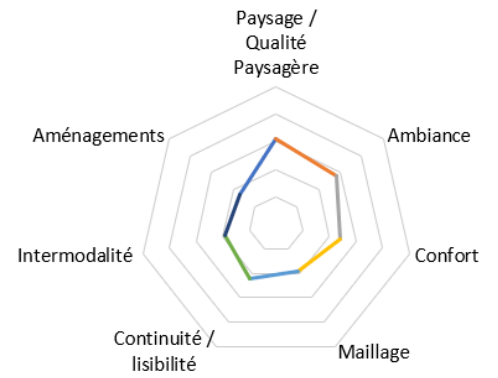
L'enjeu de disposer d'espaces publics confortables en lien avec la gare est essentiel pour assurer l'activation de ce potentiel de report modal et éviter l'usage de la voiture.

Le réseau Express vélo qui doit être aménagé sur la RM820 ainsi que le canal du Midi sont également des vecteurs pour favoriser l'intermodalité et le rabattement en gare de Saint-Jory.

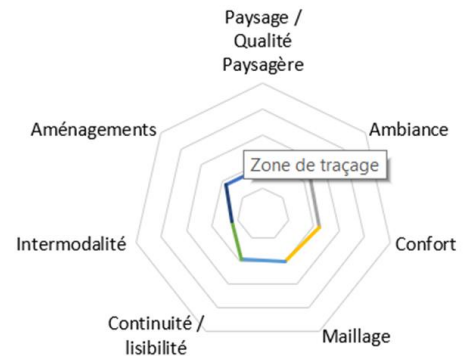
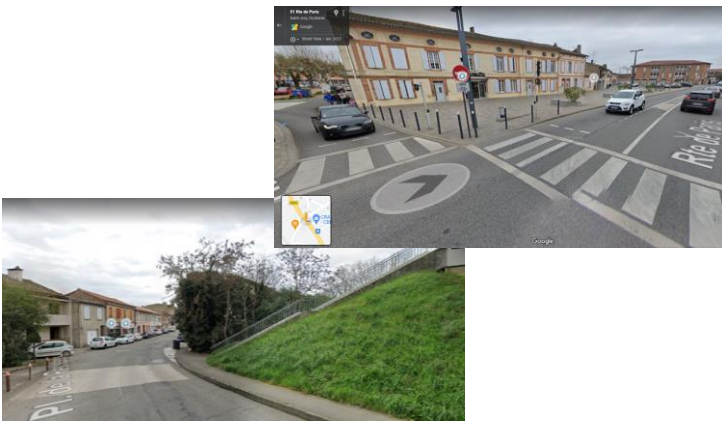
C'est dans le cadre de ces nombreux bouleversements que le site de Saint-Jory a été choisi pour imaginer les déplacements futurs en cohérence avec la transition énergétique à engager sur les territoires périphériques.

L'arrivée de la troisième ligne de métro et le cadencement au quart d'heure ferroviaire permettront aux habitants de rejoindre les deux sites d'emplois majeurs de l'agglomération dans des temps de parcours très concurrentiels à la voiture.

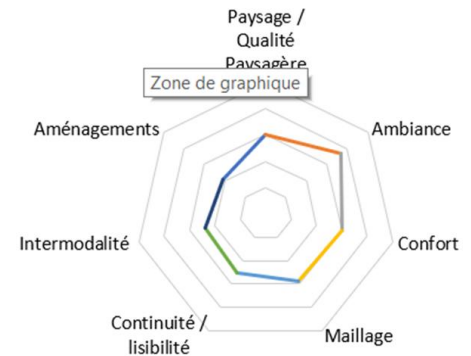
Séquence 1



Séquence 2



Séquence 3



Séquence 4

