

Compte rendu de réunion

Groupe de travail – Circulation quartier Saint-Michel

Le 16 mars 2017

➤ *Lieu : sur site, rue du GORP et local de réunion du Comité de Quartier de Saint-Michel au 95, Grande rue Saint-Michel.*

➤ *Participation :*

- *Guillaume DRIJARD, Comité de Quartier de Saint-Michel ;*
- *Pierre CAMBON, Association des riverains de la Prison Saint-Michel et Busca ;*
- *Louis AMBID, Association des riverains de la Prison Saint-Michel et Busca ;*
- *Françoise CHATENOU, Association 2 pieds, 2 roues.*

➤ *Services municipaux présents :*

- *Alexia BALLION, Pôle Territorial Toulouse Centre ;*
- *Gérard CHABAUD, Mobilité Gestion Réseaux ;*
- *François JULIEN, Mobilité Gestion Réseaux ;*
- *Florent WAEGHEMAEKER, Direction de l'Action Territoriale ;*
- *Philippe KEMPF, Direction de l'Action Territoriale.*

Visite sur site de la rue du Gorp

1ère partie

- **Constat des flux de circulation sur la rue :**

Le jour de notre visite, un jeudi à 8 heures du matin, un très important flux de piétons est présent :

- des jeunes qui vont au collège et au lycée ;
- des adultes qui vont travailler ;
- des personnes avec des poussettes ;
- des parents avec des enfants qui vont à l'école ou à la crèche...

Il y a également un très important flux de circulation.

Au feu rouge, au croisement avec la Grande rue Saint Michel, une file de voitures arrêtées (pouvant atteindre jusqu'à 10 véhicules) est présente depuis le bout de la rue du Gorp côté grande rue Saint-Michel. Elle impacte également le trafic des rues Robespierre et Blanchard.

- **Constats sur site sur la configuration de la rue :**

Pour des raisons pratiques nous avons partagé la rue du Gorp en trois parties :

1ère partie : du début de la rue au n°35

- **La voie de circulation :**

- le coussin ralentisseur qui se situe juste à l'entrée de la rue est usé et ne ralentit plus les véhicules ;
- accélération constatée dès le passage du coussin ralentisseur.

→ Proposition :

- remplacer le coussin ralentisseur ;

> à l'étude :

- rajouter un coussin ralentisseur au milieu de la rue ;
- mettre un marquage au sol réglementaire rappelant que nous sommes en zone 30.

- **Les trottoirs :**

- côté pair, il est très étroit ce qui implique pour les piétons de marcher sur la chaussée. Côté impair, il est d'une largeur satisfaisante et permet un flux normal des piétons avec des poussettes ou avec un fauteuil roulant.

> à l'étude :

Le Pôle Toulouse Centre exposera les moyens d'améliorer le cheminement des piétons.

2ème partie : entre le n°35 de la rue du Gorp et le croisement avec la rue Blanchard

- **La voie de circulation :**

Il n'y a pas de ralentisseurs, les véhicules peuvent rouler vite et donc avoir un freinage tardif au niveau du carrefour, ce qui peut provoquer des accidents.

Il est aussi constaté que la couche de roulement de la chaussée est fortement dégradée.

→ Proposition :

> à l'étude :

- mettre un ralentisseur avant l'intersection .

- **Les trottoirs :**

- côté pair et impair ils sont très étroits, il est impossible de cheminer avec une poussette ou un fauteuil roulant. Sur la partie impair, il y a des places de stationnement.
- des potelets sont à enlever pour fluidifier le flux de piétons au niveau du n°36.

Cette partie de la rue du Gorp est celle qui pose le plus de problème de cheminement des piétons. Le trottoir étant impraticable, il les oblige à marcher sur la chaussée. Le risque d'accident est important.

→ Proposition :

> à l'étude :

- enlever les places de stationnement pour pouvoir élargir le trottoir. Les places supprimées pourront être déplacées au niveau de la rue Blanchard où il n'y a actuellement aucun stationnement existant. Les places de stationnement créées seraient soumises au statut du stationnement réglementé.

Le Pôle Toulouse Centre étudie la faisabilité des travaux ainsi que le coût financier.

3ème partie : du croisement de la rue Blanchard à la fin de la rue du Gorp, côté Grande Rue Saint-Michel.

- **La chaussée :**

- les véhicules ré-accélèrent sur la ligne droite une fois passé l'intersection des deux rues et cela, jusqu'à la fin de la rue.
- un seul ralentisseur complètement usé est positionné juste avant le feu de croisement en fin de rue, est-il bien placée ? En faut-il d'autres pour ralentir les véhicules ?
- comment réduire la vitesse et protéger les piétons ?

- **Les trottoirs :**

- côté impair, il est étroit. Côté pair, il est suffisamment large pour cheminer dessus à pieds ou avec une poussette.
- au n°1 bis, les voitures qui se garent sur le parking privé de la résidence, empiètent sur le trottoir. Ce qui diminue fortement la largeur de celui-ci.

→ Proposition :

- voir le syndic de l'immeuble pour qu'il mette une barrière afin d'interdire physiquement l'empiètement du trottoir par les voitures stationnées sur le parking privé. Si aucune réponse de sa part, le Pôle Toulouse Centre procédera à la mise en place d'une barrière Saint-Georges ou d'une corbeille. Il faudra alors enlever la première barrière Saint-Georges pour garder la largeur du trottoir.

- La sortie du parking du n°3 bis pose un problème car les voitures sortant du parking prennent la rue du Gorp en sens interdit sur quelques mètres pour récupérer la rue Robespierre. Voir s'il est possible d'installer un panneau « obligation de tourner à droite » sur le mur de la prison en face.

Constat général sur toute la rue :

1. La couche de roulement est fortement dégradée, il faudrait envisager rapidement son remplacement.
2. Prévoir de mettre des bandes podotactiles sur tous les passages piétons.
3. Il manque des corbeilles, il faudrait en installer plusieurs sur la rue.

En conclusion :

La rue du Gorp génère aux heures de pointe un fort flux de piétons et de véhicules. La configuration de la rue, très étroite, avec des trottoirs inexistant sur une partie de celle-ci, la vitesse quelquefois excessive des automobilistes et le mauvais état de la chaussée la rend dangereuse.

Le Pôle Territorial Toulouse Centre va faire une étude générale d'aménagement de la rue. Cette étude reprendra toutes les remarques faites par le groupe de travail, certains aménagements pourront être réalisés rapidement, d'autres seront soumis à arbitrage, et seront plus longs à mettre en œuvre.

Autre point identifié rue Notre Dame :

Un panneau à l'entrée de la rue Notre Dame indique un tourne à droite vers l'école Notre Dame depuis la Grande rue Saint-Michel (côté ex-prison). Or, cette rue est en sens interdit dans ce sens. Il convient donc de déposer le panneau de fléchage véhicule en ce sens ou alors de flécher le parcours uniquement pour les piétons. Un participant témoigne de la prise de sens interdit régulière de véhicules sur la rue d'où l'importance d'une intervention rapide.

Quelques aménagements de sécurisation piétonne sont également à prévoir sur la rue Notre Dame > mettre à l'étude.

Présentation par le service MGR

2ème partie

Comptage des voies autour de la rue Sainte-Philomène :

Le service Mobilité Gestion Réseaux propose de faire un comptage sur plusieurs points autour de la rue Sainte-Philomène. Ces comptage auront lieu du 24 au 30 avril 2017 (PDF en annexe) sur les rues suivantes :

- Sainte-Philomène deux points de comptages, un côté rue Frizac et un autre côté rue des Pyrénées.
- Allée des Demoiselles entre la rue d'Auriol et Saint-Luc.
- Léo Lagrange côté place du Busca.

Le service propose aussi de faire de nombreux points de comptage de véhicules répartis dans les rues autour de la place du Busca pendant 6 mois à 1 an après la fin des travaux de réaménagement pour voir l'impact de celui-ci par rapport aux données actuelles.

Étude du changement de sens de circulation de la rue Beethoven

Le changement de sens de circulation de la rue Beethoven est pratiquement impossible car dans les faits, il y a un bon équilibre entre les rues entrantes et sortantes sur la rue Achille Viadieu. Si la rue Beethoven change de sens de circulation, toutes les rues faisant le lien entre Achille Viadieu et Saint-Michel seront en sens sortant. Il faudrait trouver une rue qui fasse le sens rentrant et seule la rue Poudepée le pourrait. Néanmoins, changer le sens de circulation de la rue Poudepée, pour pouvoir accéder à la rue Achille Viadieu, n'est pas souhaitable car elle est étroite et non dimensionnée pour un tel trafic.

En conclusion :

La rue Beethoven est la seule rue qui permet d'entrer dans le quartier. Si le sens de circulation devait changer c'est la rue Poudepée qui devrait en supporter le trafic. Cette rue deviendrait alors très dangereuse pour les piétons.

Étude du changement de sens de circulation de la rue Notre Dame

Le changement de sens de circulation de la rue Notre Dame, est pratiquement impossible car si ce changement de sens de circulation intervenait il aurait pour principales conséquences :

1. Le fait que la rue du Gorp deviendrait la seule rue qui permettrait de sortir du quartier. La rue du

Gorp serait totalement saturée de véhicules, alors que nous voulons justement apaiser son flux.

2. De plus, la rue Notre Dame deviendrait un shunte, qui permettrait de traverser le quartier, de la Grande rue Saint-Michel à l'Allée des Demoiselles en passant par la rue Saint-Joseph, ce qui augmenterait fortement le trafic de transit.

Étude de la suppression du shunte de la rue Joly

Présentation de l'historique de la rue Joly., Cette rue est étudiée depuis de nombreuses années, de nombreux comptages ont été effectués.

Une discussion s'engage autour des changements de sens de circulation de la rue Joly et de la rue de Puymaurins.

En conclusion :

Effectivement , il y du passage dans cette rue, mais depuis 2012 on observe une forte diminution du trafic dans tout le quartier, si nous touchions à un sens de circulation, cela se répercuterait sur tout le quartier.

→ Proposition :

- si le changement de sens de circulation de la rue Joly amène plus de problèmes qu'il n'en résout, cette rue ne doit pas changer de sens de circulation. Par contre, des améliorations peuvent être apportées au bout de la rue, par exemple pour améliorer la sécurité des vélos.

- plusieurs aménagements sont demandés par le Comité de Quartier Saint-Michel et l'association 2 Pieds 2 Roues. Ils vont les transmettre au Pôle Centre qui les examinera.

Présentation sécurité routière zone 30 (PDF en pièce jointe)

- Demande de mettre la place du Busca zone 20

La place du Busca va être totalement réaménagée, dans le projet actuel la limitation de vitesse des véhicules est prévue à 30 Km/h. Une forte demande des habitants est que la place soit apaisée et mise en zone de rencontre limitée à 20 km/h. Les travaux de réaménagement de la place peuvent supporter les deux limitations de vitesse.

Pourquoi la place du Busca va rester en vitesse limitée à 30 km/h ?

Pour pouvoir mettre les voies de circulation sur la place du Busca en Zone 20 (zone de rencontre), il faut que les voies d'accès à celle-ci soient en limitation de vitesse à 30 km/h.

En effet, on ne peut pas passer directement d'une limitation de vitesse à 50 km/h à une limitation de vitesse à 20 km/h. Pour pouvoir limiter la vitesse à 20 km/h, il faut que la voie précédente d'accès soit limitée à 30 km/h.

Actuellement trois voies sont rentrantes sur la place du Busca :

- l'avenue Ségoffin
- la rue des 36 Ponts
- la rue Léo Lagrange

Actuellement, seule l'avenue Ségoffin est limité à 50 km/h, ce qui rend impossible la création d'une zone de rencontre (zone 20) sur la place.

- Mettre l'avenue Ségoffin en zone 30 ?

L'avenue Ségoffin est actuellement limitée à 50 km/h. Une forte demande des habitants du quartier est d'abaisser la vitesse à 30 km/h, et ceci pour deux raisons :

- la voie de circulation est dangereuse, la rue Ségoffin est une grande ligne droite

- mettre la voie en limitation de vitesse à 30 km/h, permettrait de limiter la vitesse à 20 km/h sur la place du Busca rénovée.

Or, pour abaisser la vitesse à 30 km/h, il ne suffit pas de mettre un panneau. Les habitants demandent donc des aménagements spécifiques pour que les véhicules respectent bien la vitesse de 30 km/h.

Un autre élément est à prendre en compte ; l'avenue Ségoffin est un axe de transit sur le quartier par l'avenue de Frizac. Pour mettre cette rue en zone 30, il faut réfléchir au niveau du quartier en globalité jusqu'à la rue Marcel Langer.

Quand on met une rue en zone 30 c'est pour baisser le trafic des véhicules et apaiser la rue.

Le Pôle Toulouse Centre va lancer une étude sur la mise en zone 30.

Prochaines réunions :

Le thème de la prochaine réunion du groupe de travail sera celui de la communication.

Nous verrons avec le service MGR où en sont les réflexions sur les futurs flyers et moyens de communication sur les zones 20 et 30.

Les retours aux demandes spécifiques exposées lors de cette rencontre seront exposés lors d'une prochaine réunion qui se déroulera en septembre 2017.