

POUR UN CŒUR DE VILLE CONVIVIAL ET COMMERÇANT

ANNEXES

**POUR UN CŒUR DE VILLE
CONVIVAL ET COMMERÇANT**

ANNEXES

SUPPORTS DE PRÉSENTATION

SUPPORTS DE PRÉSENTATION

12 JUIN 2018

AMÉNAGEMENT & FONCTIONNALITÉS
DU FUTUR CŒUR DE VILLE

Novembre 2018

PROJET URBAIN
cœur de ville

Un projet Cœur de Ville : Pourquoi ?

- Une commune avec des particularités à savoir une population élevée et une ville d'origine
- Des axes de circulation, services publics, commerces, équipements adaptés à leur territoire
- Des axes de services, de loisirs et de transports adaptés au service de base et de services d'accompagnement
- Des axes existants : culture et loisirs diversifiés (musées, théâtres, centres culturels, établissements de soins)
- Des axes adaptés de services : services à la personne, santé, services sociaux, services de proximité

Un projet Cœur de Ville : comment ?

L'écueil de l'étalement de parcelles, des constructions des immeubles, l'accompagnement avec la commune au niveau de l'urbanisme et l'économie de proximité

« **Final** » une façon de ville, adaptée à son territoire et à son développement durable, à l'échelle de la commune, le cœur de la ville est public

« **Conceptuel** » Programme d'investissement - Investir en faveur d'un cœur de ville, pour créer un cœur de ville, au sein de la commune adaptée à l'économie de proximité de la commune

« **Pratiques** » pour l'habitat, aménagé en faveur de la ville, aménagé à l'échelle de la commune, adapté à la ville, adapté à la ville, adapté à la ville

Vue de la Ville :
L'annuaire de Gémerville (2012) partage Saint-Claire et 2

La démarche participative :
une volonté de transparence
et de co-construction de la Municipalité

« **Processus** » dans le cadre d'une démarche participative, pour la mise en œuvre de projets de développement durable, de proximité, de services à la personne, de services sociaux, de services de proximité

La démarche participative :
Résultat de la concertation de 2018,
requise du cabinet Dessin de ville

La démarche participative :
une volonté de transparence
et de co-construction de la Municipalité

« **Processus** » dans le cadre d'une démarche participative, pour la mise en œuvre de projets de développement durable, de proximité, de services à la personne, de services sociaux, de services de proximité

« **Processus** » dans le cadre d'une démarche participative, pour la mise en œuvre de projets de développement durable, de proximité, de services à la personne, de services sociaux, de services de proximité

« **Processus** » dans le cadre d'une démarche participative, pour la mise en œuvre de projets de développement durable, de proximité, de services à la personne, de services sociaux, de services de proximité

La mise en œuvre du projet « Cœur de Ville »

« **Processus** » dans le cadre d'une démarche participative, pour la mise en œuvre de projets de développement durable, de proximité, de services à la personne, de services sociaux, de services de proximité

« **Processus** » dans le cadre d'une démarche participative, pour la mise en œuvre de projets de développement durable, de proximité, de services à la personne, de services sociaux, de services de proximité

« **Processus** » dans le cadre d'une démarche participative, pour la mise en œuvre de projets de développement durable, de proximité, de services à la personne, de services sociaux, de services de proximité

Vue générale du projet

Détail des 2 phases :

- Phase 1 de juillet à novembre 2018
- Rue des Sports
- Parking Henri-Puis
- Grand Parc
- Phase 2 de janvier à août 2019
- Rue du Centre
- Parking Maurice-François
- Espace public
- Parking MPE
- Aménagement de la RD2

Vue d'ensemble de la phase 1

ZOOM sur la rue des Sports
Juillet 2018

« **Processus** » dans le cadre d'une démarche participative, pour la mise en œuvre de projets de développement durable, de proximité, de services à la personne, de services sociaux, de services de proximité

« **Processus** » dans le cadre d'une démarche participative, pour la mise en œuvre de projets de développement durable, de proximité, de services à la personne, de services sociaux, de services de proximité

« **Processus** » dans le cadre d'une démarche participative, pour la mise en œuvre de projets de développement durable, de proximité, de services à la personne, de services sociaux, de services de proximité

ZOOM sur le parking Henri-Puis
Août 2018

« **Processus** » dans le cadre d'une démarche participative, pour la mise en œuvre de projets de développement durable, de proximité, de services à la personne, de services sociaux, de services de proximité

« **Processus** » dans le cadre d'une démarche participative, pour la mise en œuvre de projets de développement durable, de proximité, de services à la personne, de services sociaux, de services de proximité

« **Processus** » dans le cadre d'une démarche participative, pour la mise en œuvre de projets de développement durable, de proximité, de services à la personne, de services sociaux, de services de proximité

ZOOM sur Le Grand Parc
Septembre à novembre 2018

« **Processus** » dans le cadre d'une démarche participative, pour la mise en œuvre de projets de développement durable, de proximité, de services à la personne, de services sociaux, de services de proximité

« **Processus** » dans le cadre d'une démarche participative, pour la mise en œuvre de projets de développement durable, de proximité, de services à la personne, de services sociaux, de services de proximité

« **Processus** » dans le cadre d'une démarche participative, pour la mise en œuvre de projets de développement durable, de proximité, de services à la personne, de services sociaux, de services de proximité

Vue d'ensemble de la phase 2

ZOOM sur Le Petit Parc et la rue du Centre
Novembre et février 2019

« **Processus** » dans le cadre d'une démarche participative, pour la mise en œuvre de projets de développement durable, de proximité, de services à la personne, de services sociaux, de services de proximité

« **Processus** » dans le cadre d'une démarche participative, pour la mise en œuvre de projets de développement durable, de proximité, de services à la personne, de services sociaux, de services de proximité

« **Processus** » dans le cadre d'une démarche participative, pour la mise en œuvre de projets de développement durable, de proximité, de services à la personne, de services sociaux, de services de proximité

ZOOM sur la rue du Centre et le parking MPE
Février et Mars 2019

« **Processus** » dans le cadre d'une démarche participative, pour la mise en œuvre de projets de développement durable, de proximité, de services à la personne, de services sociaux, de services de proximité

« **Processus** » dans le cadre d'une démarche participative, pour la mise en œuvre de projets de développement durable, de proximité, de services à la personne, de services sociaux, de services de proximité

« **Processus** » dans le cadre d'une démarche participative, pour la mise en œuvre de projets de développement durable, de proximité, de services à la personne, de services sociaux, de services de proximité

ZOOM sur la réhabilitation de la Salle du Lauragais (objet de la concertation) et de la Salle Liège
à partir d'avril 2019

« **Processus** » dans le cadre d'une démarche participative, pour la mise en œuvre de projets de développement durable, de proximité, de services à la personne, de services sociaux, de services de proximité

« **Processus** » dans le cadre d'une démarche participative, pour la mise en œuvre de projets de développement durable, de proximité, de services à la personne, de services sociaux, de services de proximité

« **Processus** » dans le cadre d'une démarche participative, pour la mise en œuvre de projets de développement durable, de proximité, de services à la personne, de services sociaux, de services de proximité

ZOOM sur l'avenue de Gémerville (RD2)
(objet de la concertation)
Novembre à juillet 2019

« **Processus** » dans le cadre d'une démarche participative, pour la mise en œuvre de projets de développement durable, de proximité, de services à la personne, de services sociaux, de services de proximité

« **Processus** » dans le cadre d'une démarche participative, pour la mise en œuvre de projets de développement durable, de proximité, de services à la personne, de services sociaux, de services de proximité

« **Processus** » dans le cadre d'une démarche participative, pour la mise en œuvre de projets de développement durable, de proximité, de services à la personne, de services sociaux, de services de proximité

ZOOM sur l'Espace public
(objet de la concertation)
Mai et juillet 2019

« **Processus** » dans le cadre d'une démarche participative, pour la mise en œuvre de projets de développement durable, de proximité, de services à la personne, de services sociaux, de services de proximité

« **Processus** » dans le cadre d'une démarche participative, pour la mise en œuvre de projets de développement durable, de proximité, de services à la personne, de services sociaux, de services de proximité

« **Processus** » dans le cadre d'une démarche participative, pour la mise en œuvre de projets de développement durable, de proximité, de services à la personne, de services sociaux, de services de proximité

Projet ACANTYS

Plan de Masse: projet ACANTYS

Mais aussi, un Plan Local de Déplacements Urbains réalisé en 2018

« **Processus** » dans le cadre d'une démarche participative, pour la mise en œuvre de projets de développement durable, de proximité, de services à la personne, de services sociaux, de services de proximité

« **Processus** » dans le cadre d'une démarche participative, pour la mise en œuvre de projets de développement durable, de proximité, de services à la personne, de services sociaux, de services de proximité

« **Processus** » dans le cadre d'une démarche participative, pour la mise en œuvre de projets de développement durable, de proximité, de services à la personne, de services sociaux, de services de proximité

Mais aussi, un Plan Local de Déplacements Urbains...

« **Processus** » dans le cadre d'une démarche participative, pour la mise en œuvre de projets de développement durable, de proximité, de services à la personne, de services sociaux, de services de proximité

« **Processus** » dans le cadre d'une démarche participative, pour la mise en œuvre de projets de développement durable, de proximité, de services à la personne, de services sociaux, de services de proximité

« **Processus** » dans le cadre d'une démarche participative, pour la mise en œuvre de projets de développement durable, de proximité, de services à la personne, de services sociaux, de services de proximité

SUPPORTS DE PRÉSENTATION

28 JUIN 2018

1. **ATELIER DE CONCERTATION**
POUR UN CŒUR DE VILLE CONVIVIAL ET COMMERÇANT
CŒUR de ville
Salon Beauvais, le 28 juin 2018

2. **LES ENJEUX DU PROJET CŒUR DE VILLE**
- Favoriser la mixité sociale et professionnelle
- Favoriser la mixité commerciale et résidentielle
- Favoriser la mixité culturelle et sportive
- Favoriser la mixité générationnelle
- Favoriser la mixité géographique

3. **LA DÉMARCHE PARTICIPATIVE**
- Favoriser la mixité sociale et professionnelle
- Favoriser la mixité commerciale et résidentielle
- Favoriser la mixité culturelle et sportive
- Favoriser la mixité générationnelle
- Favoriser la mixité géographique

4. **UNE DÉMARCHE CONTINUE**
- Favoriser la mixité sociale et professionnelle
- Favoriser la mixité commerciale et résidentielle
- Favoriser la mixité culturelle et sportive
- Favoriser la mixité générationnelle
- Favoriser la mixité géographique

5. **LES CONTRIBUTIONS CITOYENNES**
- Favoriser la mixité sociale et professionnelle
- Favoriser la mixité commerciale et résidentielle
- Favoriser la mixité culturelle et sportive
- Favoriser la mixité générationnelle
- Favoriser la mixité géographique

6. **LES CONTRIBUTIONS CITOYENNES**
- Favoriser la mixité sociale et professionnelle
- Favoriser la mixité commerciale et résidentielle
- Favoriser la mixité culturelle et sportive
- Favoriser la mixité générationnelle
- Favoriser la mixité géographique

7. **LE PROJET CŒUR DE VILLE - PHASE 1**
- Favoriser la mixité sociale et professionnelle
- Favoriser la mixité commerciale et résidentielle
- Favoriser la mixité culturelle et sportive
- Favoriser la mixité générationnelle
- Favoriser la mixité géographique

8. **LE PROJET CŒUR DE VILLE - PHASE 2**
- Favoriser la mixité sociale et professionnelle
- Favoriser la mixité commerciale et résidentielle
- Favoriser la mixité culturelle et sportive
- Favoriser la mixité générationnelle
- Favoriser la mixité géographique

9. **ASSURANCE SUR LES SUCCESSIFS TEMPS DE CONCERTATION**
- Favoriser la mixité sociale et professionnelle
- Favoriser la mixité commerciale et résidentielle
- Favoriser la mixité culturelle et sportive
- Favoriser la mixité générationnelle
- Favoriser la mixité géographique

10. **CONTINUEZ À PARTICIPER SUR**
www.coeurdeville.com/fr/accueil

11. **SUPPORTS PAPIER DE CO-CONSTRUCTION**

12. **RÉSULTATS DE CONCERTATION PHASE 1**

13. **RÉSULTATS DE CONCERTATION PHASE 1**

14. **RÉSULTATS DE CONCERTATION PHASE 1**

SUPPORTS DE PRÉSENTATION

4 JUILLET 2018

1 POUR UN CŒUR DE VILLE CONVIVAL ET COMMERÇANT
ATELIERS DE CONCERTATION
CŒUR de ville
Saint-Denis, le 7 juillet 2018

2 OUVRIRE UN PROJET DE VILLE
- Un projet de ville est un projet qui concerne plusieurs habitants et qui vise à améliorer leur cadre de vie.
- Un projet de ville est un projet qui concerne plusieurs habitants et qui vise à améliorer leur cadre de vie.
- Un projet de ville est un projet qui concerne plusieurs habitants et qui vise à améliorer leur cadre de vie.

3 LA DÉMARCHE PARTICIPATIVE
Bonne des citoyens, des associations, des commerçants, des entreprises.
- Identifier les besoins et les attentes des habitants.
- Définir les objectifs et les actions à mener.
- Mettre en œuvre les actions et évaluer les résultats.

4 UNE DÉMARCHE CONTINUE
- Identifier les besoins et les attentes des habitants.
- Définir les objectifs et les actions à mener.
- Mettre en œuvre les actions et évaluer les résultats.

5 LES CONTRIBUTIONS CITOYENNES
- Identifier les besoins et les attentes des habitants.
- Définir les objectifs et les actions à mener.
- Mettre en œuvre les actions et évaluer les résultats.

6 LES CONTRIBUTIONS CITOYENNES
- Identifier les besoins et les attentes des habitants.
- Définir les objectifs et les actions à mener.
- Mettre en œuvre les actions et évaluer les résultats.

7 LE PROJET CŒUR DE VILLE - PHASE 1
- Identifier les besoins et les attentes des habitants.
- Définir les objectifs et les actions à mener.
- Mettre en œuvre les actions et évaluer les résultats.

8 LE PROJET CŒUR DE VILLE - PHASE 2
- Identifier les besoins et les attentes des habitants.
- Définir les objectifs et les actions à mener.
- Mettre en œuvre les actions et évaluer les résultats.

9 MÉTHODES DE TRAVAIL
- Identifier les besoins et les attentes des habitants.
- Définir les objectifs et les actions à mener.
- Mettre en œuvre les actions et évaluer les résultats.

10 CONTINUEZ À PARTICIPER SUR
www.coeurdeville.com/fr/accueil

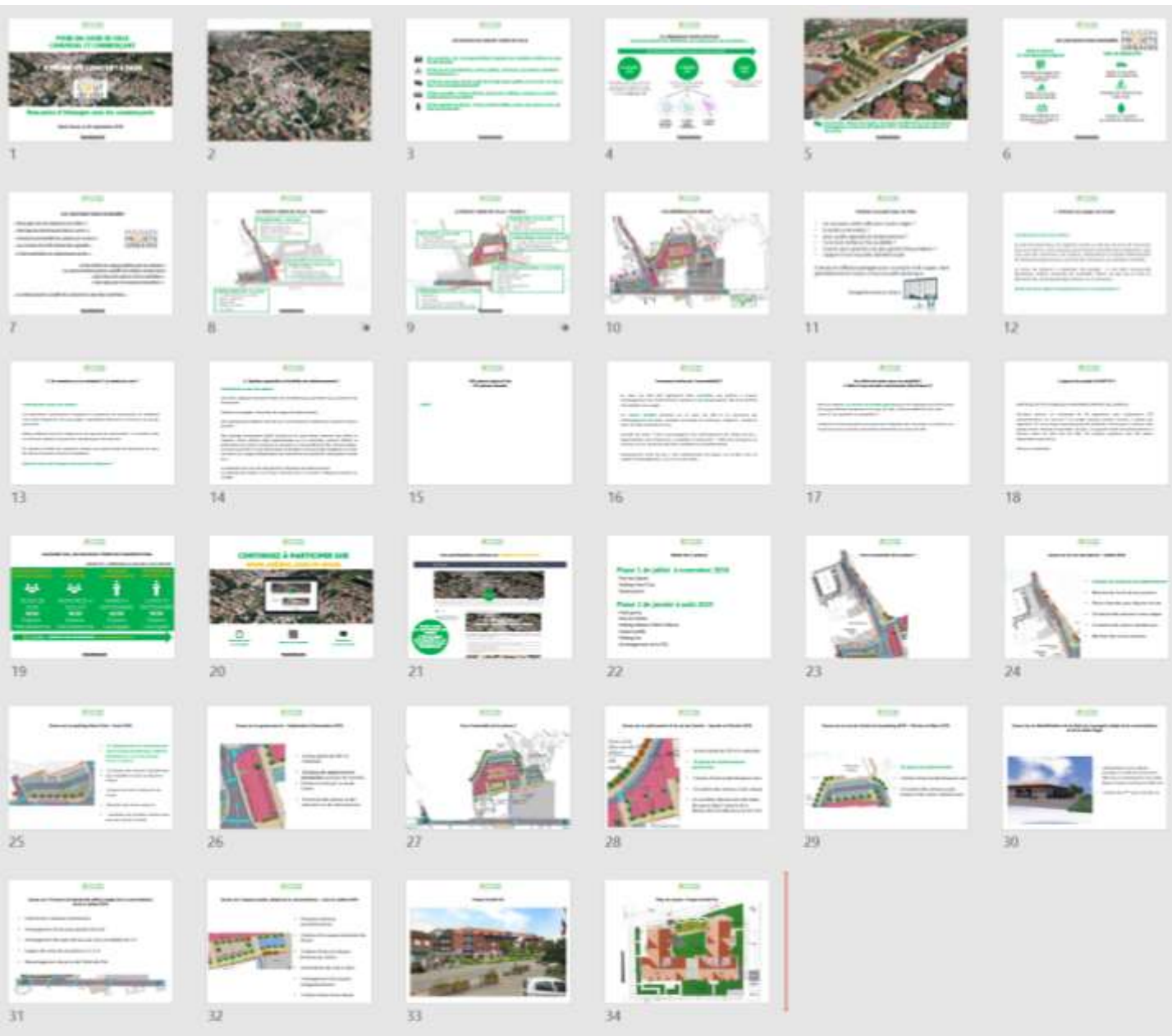
11 SUPPORTS PAPIER DE CO-CONSTRUCTION

12

13

SUPPORTS DE PRÉSENTATION

5 SEPTEMBRE 2018





**POUR UN CŒUR DE VILLE
CONVIVAL ET COMMERÇANT**

ANNEXES
FLYERS ET AFFICHES

PROJET COEUR DE VILLE : LA CONCERTATION CONTINUE



**Contribuez et co-construisez
le Saint-Orens de demain !**

**SOYEZ NOMBREUX
À PARTICIPER AUX ATELIERS !**

Une plateforme de
concertation numérique également disponible :
www.colidee.com/st-orens

RENSEIGNEMENTS :
www.ville-saint-orens.fr



2 ATELIERS THÉMATIQUES :

Atelier
halle et
espace publics



Jeudi 28 juin
18h30
ESPACE
MARCAISSONNE

Atelier
mobilités



Mercredi 4 juillet
18h30
ESPACE
MARCAISSONNE

1 RÉUNION DE RESTITUTION :



Lundi 10 septembre
18h30
ESPACE
LAURAGAIS



Réunion d'information AMENAGEMENT & FONCTIONNALITES DU FUTUR COEUR DE VILLE

**Mardi 12 juin 2018
à 19h, Espace Marcaissonne**
13, bd du Libre Echange



- > Etat des lieux sur les différentes étapes du phasage des travaux
- > Présentation des aménagements envisagés à la fin du chantier à débattre avec les participants

Venez nombreux
nous comptons sur votre mobilisation !



www.ville-saint-orens.fr

PROJET UTBA
**cœur
de ville**

**POUR UN CŒUR DE VILLE
CONVIVAL ET COMMERÇANT**

ANNEXES COMPTES-RENDUS

Atelier de concertation du 28 juin 2018

Compte-rendu



Le 28 juin 2018 s'est tenu à l'espace Marcaissonne le premier atelier de concertation autour du projet « Cœur de Ville convivial et commerçant ».

Cet atelier a rassemblé 40 participants, réunis pour préciser ensemble certains éléments de la phase 2 du projet cœur de ville, à savoir la halle de Gameville ainsi que les espaces publics.

Mme le Maire Dominique Faure a introduit l'atelier mais n'a pas participé aux temps de co-construction conformément à la volonté de l'équipe municipale de faciliter l'expression.

Après une présentation des enjeux du projet cœur de ville, de ses phases de réalisation et du dispositif de concertation associés, les participants ont été invités à travailler durant 90 mn sur supports cartographiques. L'objectif : préciser les producteurs qu'ils souhaitent voir intégrer dans la halle de producteurs, les équipements sportifs ou aménagements de sport dans la halle de sport, les idées d'aménagements des autres espaces, récréatif et intergénérationnel, de service et d'animation de l'espace en général.

Mme le Maire Dominique FAURE est revenue en fin de soirée répondre aux questions identifiées pendant l'atelier.

Les questions-réponses

En première partie de soirée et avant le temps de travail collectif, huit questions ont été enregistrées :

Est-il possible de réaliser une percée depuis le bois (parc Massot) et débouchant vers une réelle place de village équipée de commerces ?

Le lien entre le bois et le cœur de ville aura bien lieu à travers la réalisation d'une coulée verte depuis les jardins de Tucard. La municipalité évolue cependant sur un espace contraint où se trouvent des terrains privés.

L'engagement de la mairie de ne pas procéder à des expropriations limite le champ des possibles mais le lien sera bien fait entre bois et centre-ville. Concernant les commerces, plusieurs commerçants ont déjà été approchés pour se déplacer sur la nouvelle centralité.

À ce jour, nous portons un projet de halle de producteurs qui peut très bien devenir une halle commerçante.

Que peut-on réellement changer au projet prévu ? Quels éléments sont figés ?

Si les aménagements sont actés, la concertation a pour but de définir ou préciser leur vocation, leurs équipements et les modalités de leur mise en œuvre. Par exemple, les voiries sont tracées. À nous de décider ensemble quels aménagements de sécurisation nous souhaitons ou quelle nature de stationnement positionner autour. Il en va de même pour la halle dont il faut définir précisément les usages.

À quelle fréquence les producteurs seront-ils installés sous la halle ?

L'objectif de cette halle est de dynamiser le centre. Pour le moment, nous imaginons les producteurs le weekend mais cette fréquence n'est pas figée. Si la halle connaît un succès, nous pourrions imaginer installer les producteurs plus souvent. Il en va de même pour les espaces de restauration : ils seraient utiles le midi mais doivent trouver leur clientèle pour fonctionner.

Est-il possible de permuter l'espace public avec la rue du centre et le parking MPE ?

Ce choix a été privilégié suite à une demande forte des parents de la commune, souvent équipés de poussettes et souhaitant pouvoir déposer et récupérer leurs enfants de la manière la plus aisée possible.

Ce scénario permet aussi de préserver l'espace au sud des actuelles salles Lauragais et Liège, traversé par une coulée verte.

La traversée à cet endroit de la rue du centre couperait également en deux l'espace public, le rendant bien moins sécurisé qu'à l'heure actuelle.

Il a également été souligné que, si cette rue longe les écoles, aucune entrée d'établissement n'y est positionnée. De plus et grâce aux places de stationnement, la voie de circulation sera éloignée de la bordure des écoles, réduisant les nuisances.

Les experts de Toulouse Métropole ayant travaillé sur ce sujet ont garanti que la configuration actuelle ne présentait pas de dangerosité.

Quid de la sécurité de l'aire de jeu ? Des nuisances sonores ?

Les aménagements nécessaires seront réalisés pour garantir une zone apaisée et sécurisée.

La municipalité souhaite trouver un équilibre avec la circulation. Voies ralenties (20 ou 30km/h), trottoirs surélevés, ralentisseurs... L'aire de jeu sera bien accessible à tous en toute sécurité.

Pourquoi prévoir un immeuble de 96 logements avec uniquement 170 stationnements en sous-sol ?

Le projet Acantys prévoit environ 2 places par logement. Or, nous savons que beaucoup de résidents n'auront pas 2 voitures. Des places seront rendues disponibles. De plus, la capacité totale de stationnement à horizon cœur de ville sera de 190. Un nombre supérieur aux 120 places disponibles aujourd'hui.

Où se gareront les clients de la halle sachant que les places prévues sont déjà occupées à la journée par les gens qui travaillent dans le centre ? Y aura-t-il assez de places « fluides » pour permettre aux commerces de fonctionner ?

Une idée est envisagée par la municipalité : passer certaines places de stationnement en **zone bleue**.

Cette solution déjà expérimentée sur la commune, permet d'éviter le phénomène de voiture ventouse en assurant un renouvellement des voitures garées. La durée autorisée en zone bleue étant modulable, il sera possible d'adapter au mieux ces zones aux usages (fréquentation de commerces de proximité, restauration, écoles etc.)

Les Contributions

Le second temps de la soirée a fait émerger une cinquantaine de contributions.

Sur la Halle de producteurs :

La halle de producteurs est imaginée par les participants comme un réel lieu de vie et de rencontre. Plus que des producteurs y ont été proposés **commerces**, animations **culturelles** et **gastronomiques** ou espaces de **restauration**. Cette halle est considérée comme une opportunité de **dynamiser** le cœur de ville en semaine comme en weekend.

Sur la Halle de sport

Concernant cette seconde halle, les participants ont insisté sur la nécessaire cohabitation des pratiques : d'une patinoire synthétique à des aménagements pour le roller, la priorité affichée est de permettre une certaine polyvalence de ces aménagements, de les rendre adaptables à un grand nombre de pratiques sportives.

Sur l'espace intergénérationnel :

Les contributions concernant cet espace concernent en majorité le besoin d'espaces végétalisés : au sein d'un cœur de ville, il est nécessaire de conserver des éléments d'apaisement naturel : une fontaine ou un jardin partagé ont par exemple été proposés.

Remarques d'ordre général :

Plusieurs remarques d'ordre général (ne concernant pas un espace précis) ont été formulées par les participants hiérarchisées en 5 thématiques :

Lieu de vie :

Un cœur de ville animé en semaine comme en weekend, attractif aux jeunes et aux moins jeunes, aux actifs comme aux autres.

Ce dynamisme passe bien sur par l'installation d'équipements et de commerces, mais également d'animations.

Offre commerciale :

Une offre commerciale dynamique et diverse. Si l'installation de producteurs est unanimement saluée, les participants ont émis le souhait de voir s'installer des commerçants et des restaurateurs pour garantir l'attractivité du secteur.

Un point de vigilance a été identifié : la concurrence commerciale. Il serait en effet contre-productif de pénaliser les commerçants existants sur la commune.

Circulation et accessibilité

Les participants à l'atelier ont la volonté que le cœur de ville soit pleinement ouvert sur la commune, à travers des cheminements doux mais également des axes suffisamment large (entre le Crédit Agricole et le projet Acantys par exemple)

La circulation doit également être apaisée, via des limitations de vitesse (zone 30) ou des aménagements sécurisants (ralentisseurs, chicanes...)

Sécurité :

Sur la question de la sécurité, l'opinion majoritaire est un apaisement général du cœur de ville. Ce dernier doit être accessible à tous et notamment aux enfants. Le lien entre les écoles et les lieux de vie doit être pensé pour garantir une sécurité maximale.

Stationnement :

Concernant le stationnement, une offre suffisante est souhaitée pour permettre aux commerces de fonctionner. Il est cependant important de lutter contre le phénomène de « voitures ventouses » en mettant en place un stationnement plus fluide, à l'aide de zones bleues par exemple.

En conclusion :

Un centre « vivant » : une idée à tester

L'idée d'animer la Halle de Producteurs semble faire consensus et même à l'échelle élargie de tous les espaces concernés.

Plus qu'un espace commercial réservé à des producteurs, le projet d'une halle mixant restauration, dégustation, animations thématiques ou ponctuelles suscite l'intérêt.

La projection d'une halle vivante ou les Saint-Orennais pourraient se retrouver le weekend, le midi, en famille ou entre amis, semble recueillir l'adhésion.

Mme le Maire propose de tester ce format et de l'adapter en fonction de l'expérience.

Le projet cœur de ville dans sa configuration actuelle est la solution la plus pertinente en matière d'aménagement d'un lieu de rencontre continu, aéré et sécurisé. La rue du centre et les places de stationnements associées ont été imaginées de la manière la plus sécurisée possible par les experts de Toulouse Métropole et ne dénatureront en rien la tranquillité du cœur de ville. Il est désormais nécessaire d'en préciser les contours en matière d'aménagements, de commerces, de services ou d'animations.

La question du stationnement

Un point de vigilance spécifique a été apporté à la question du stationnement, par certains participants, notamment commerçants. La situation actuelle présente selon eux une saturation qu'il est nécessaire d'anticiper, par exemple par la réalisation de stationnements supplémentaires, pourquoi pas souterrains.

Le projet Acantys

La question du projet Acantys a été discutée. La municipalité tient à rappeler qu'un de ses principaux engagements est de ne pas procéder à des expropriations. À ce titre, il est impossible de disposer de cet espace privé, vendu par 5 propriétaires aux promoteurs.

Un projet global

Lors de son intervention en fin d'atelier, Mme le Maire a tenu à rappeler que les espaces concertés font partie **d'un projet d'ampleur plus globale** dont la cohérence réside dans la cohabitation de ces espaces et voies de circulation.

Les halles de Gameville et l'espace public sont le centre d'un projet communal intégrant la problématique des mobilités : liaisons douces, coulée verte, aménagements de mobilités, offre de services etc.

C'est bien la cohérence entre cœur de ville et commune qui a guidé le projet tel qu'il est présenté aujourd'hui : la municipalité veille à ce que le cœur de ville soit un espace ouvert, accessible à tous et cohérent à l'échelle de la commune.



Les supports utilisés



Plan des espaces concertés



Plan des futures halles



Plan des espaces publics

Atelier de concertation du 4 juillet 2018

Compte-rendu



Le 4 juillet 2018 s'est tenu à l'espace Marcaissonne le deuxième atelier de concertation autour du projet « Cœur de Ville convivial et commerçant ».

Cet atelier a rassemblé 25 participants, réunis pour préciser ensemble certains éléments de la phase 2 du projet cœur de ville, à savoir les enjeux de mobilités (transports en commun, modes doux, stationnement...) induits par la réalisation du cœur de ville et notamment à travers le projet de réaménagement de la Route Départementale 2.

Plusieurs intervenants étaient présents pour répondre aux différentes questions, cet atelier étant dédié à des sujets techniques de mobilité et d'aménagement :

- Marie-Laure GRIMAL de Toulouse Métropole
- L'équipe technique de Saint-Orens
 - Gérard NICOLAS, Chargé de Mission Financement et suivi des projets
 - Vincent DONAZZON, mobilité et veille du territoire
- Louis CANIZARES, urbaniste du cabinet *Dessein de Ville* ayant déjà animé les premiers ateliers de concertation autour du cœur de ville et réalisé la première esquisse d'intention du projet cœur de ville.

Mme le Maire Dominique Faure a introduit l'atelier mais n'a pas participé aux temps de co-construction conformément à la volonté de l'équipe municipale de faciliter l'expression.

Elle a rappelé la nécessité de faire du cœur de ville de Saint-Orens un réel lieu de vie, ce qui passe par une réflexion importante autour des sujets de mobilité et de circulation.

Monsieur Louis CANIZARES a explicité les enjeux de mobilités du cœur de ville, rappelé que le centre-ville n'est aujourd'hui plus adapté aux usages et que le projet urbain est agile et évolue aussi en fonction des retours du terrain.

Monsieur CANIZARES s'est ensuite rendu disponible tout au long de l'atelier pour clarifier certains aspects du projet aux participants et répondre à leurs questions.

Suite à la présentation du projet cœur de ville, de ses phases de réalisation et du dispositif de concertation associés, les participants ont été invités à travailler durant 90 mn sur supports cartographiques. L'objectif : mettre en lumière les principaux points de vigilance concernant la circulation en centre-ville et proposer leurs idées pour inventer la mobilité de demain sur cette partie de la commune.

Les questions enregistrées et leurs réponses

En première partie de soirée et avant le temps de travail collectif, 13 questions ont été enregistrées. L'équipe municipale présente a souhaité apporter une réponse à chaque question posée :

Quelle est la définition exacte d'un parvis ?

Un parvis est un espace en relation avec un édifice

Quelle sera la fréquence de Linéo 7 lorsqu'il arrivera à Saint-Orens

A ce stade du projet, l'équipe municipale insiste pour obtenir avant 2020, des études relatives à l'arrivée de Linéo 7 au lycée. Elle fera son possible pour assurer une fréquence de 7 à 8 minutes.

À ce jour, la métropole a-t-elle la compétence « cœur de ville » ?

La métropole assure la compétence « Aménagement du territoire » en collaboration avec la ville.

Comment sera géré la cohabitation d'usages entre automobiles et Linéo sur la RD2 ? Cette dimension dépend de Tisséo-Collectivités.

La largeur des routes est-elle suffisante ?

Sur la longueur de la RD2, la largeur varie entre 11m80 et 13m80. Dans cet espace contraint, la métropole étudie la possibilité de réaliser l'ensemble des aménagements nécessaires.

Quelles sont les scénarios d'aménagement de la RD2 ?

Les voies et les trottoirs (1m40) sont contraints. Pour le reste de l'espace, il pourra s'agir :

- soit d'une voie de bus dédiée (accueillant les vélos) et de deux voies de circulation (l'une de 2,80m et l'autre de 3m).
- soit de deux voies de circulation de 3m50

Dans l'état actuel du projet, l'infrastructure jouxtant la RD2 est-elle étudiée ?

L'infrastructure est étudiée telle que présentée sur le plan utilisé en atelier.

Quid des alternatives au transport en commun ? Certains habitants de la commune sont captifs de leur voiture.

La réalisation du cœur de ville garantira 190 places de stationnement contre 123 aujourd'hui.

Est-il prévu de sécuriser la circulation à vélo sur la commune ?

Il est prévu de renforcer les aménagements de pistes et les aménagements cyclables en général.

Pourquoi une circulation à double-sens sur le parking Henri Puis ?

La circulation à sens unique présente deux inconvénients principaux : la vitesse plus élevée des véhicules et les risques de congestion sur la rue Pablo Neruda

Est-il possible de réaliser des ralentisseurs couvrant toute la largeur du parking Henri Puis ?

Cet aménagement est prévu dans le projet.

Un parking est-il prévu sur le futur terminus de L7 au lycée ?

La réponse à cette question ainsi qu'aux autres sera publiée sur Colidée en temps voulu.

Peut-on espérer de petits bus gratuits pour les habitants de Saint-Orens pour desservir la périphérie ?

L'ensemble des solutions d'amélioration de l'offre mobilité est étudié par la municipalité

Les Contributions

Le second temps de la soirée a fait émerger 41 contributions. Certaines contributions d'ordre général (ou non positionnées sur la carte) sont listées ci-dessous, classées par thématique :

Le stationnement :

La première thématique est celle du stationnement : les participants souhaitent voir aménager une capacité suffisante de stationnement tout en diversifiant les usages : par exemple, des parkings réservés aux commerçants et salariés (garés toute la journée) et d'autres, temporaire et en zone bleue, réservés aux clients et visiteurs.

Le vélo :

Les participants ont émis le souhait d'un réseau cyclable amélioré sur le cœur de ville et la commune par l'aménagement de pistes cyclables sécurisées et continues. L'objectif : rendre le cœur de ville accessible à tous.

La sécurisation des accès :

Pour faire du cœur de ville un lieu accessible à tous, petits comme grands, il doit être apaisé. Bordé par plusieurs voiries, ces dernières doivent être ralenties et sécurisées pour garantir le succès des lieux de vie adjacents.

L'arrivée d'une navette communale :

L'idée d'une navette communale a fortement été partagée. En complément de l'arrivée de Linéo 7 et des cheminements apaisés, une navette électrique permettrait aux personnes éloignées des transports en commun ou ne pouvant pas conduire de profiter pleinement du cœur de ville.

Le réseau de bus :

L'arrivée de Linéo 7 doit s'accompagner d'un aménagement du réseau de bus : augmentation des fréquences, circulation le dimanche : l'offre de transports en commun sur la commune doit être complète et complémentaire.

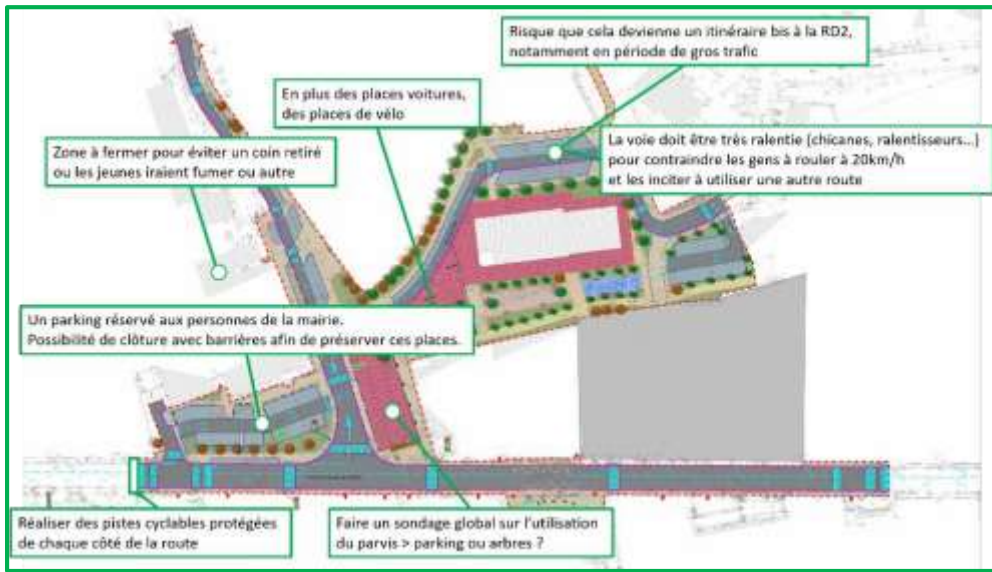
La circulation piétonne :

Le cœur de ville doit également être accessible aux piétons à travers l'aménagement de cheminements apaisés et de réorganisation des feux (parfois mal adaptés aux usages).

Autre :

Il est nécessaire d'anticiper l'installation de bornes de recharge électriques lors des travaux

D'autres contributions ont été directement reportées sur le plan du projet :



L'un des supports utilisés par les participants

En conclusion :

Proposer une offre de stationnement adaptable

Les participants ont en majorité identifié un besoin de stationnement. La réalisation du nouveau cœur de ville ne doit pas réduire les solutions de parking et doit rester accessible à la voiture. Cependant, il a été proposé un stationnement plus souple : zone bleue étendue, parkings plus éloignés réservés aux commerçants et à leurs salariés, autant de propositions destinées à assurer un renouvellement des voitures garées tout au long de la journée pour permettre à plus de Saint-Orennais de se garer pour aller faire leurs courses par exemple. L'exemple d'une zone bleue sur l'ensemble du cœur de ville et aux durées adaptées en fonction de l'emplacement a notamment été largement cité.

Accompagner l'arrivée de Linéo 7

Si la majorité des participants est favorable à l'arrivée de L7 à Saint-Orens, il est important pour eux que cette arrivée soit préparée. Les propositions principales sont la réalisation d'un parking relais au terminus du Lycée ainsi que l'installation de plusieurs arrêts tout au long de la RD2, notamment devant les commerces et à hauteur des écoles, pour permettre à tous d'y trouver un intérêt.

Mailler le réseau de transport en commun

L'arrivée de Linéo 7 est donc perçue comme une opportunité d'améliorer l'offre de mobilité de la commune. Néanmoins, une idée complémentaire a émergé pendant l'atelier : déployer à l'échelle de la commune une navette électrique gratuite pour relier les quartiers périphériques.

Développer les modes doux

La mobilité à Saint-Orens n'est pas vue que par le prisme de l'automobile et des transports en commun. Les participants souhaitent également développer une offre de modes doux et actifs (vélo et marche notamment) dédiée et sécurisée à travers la réalisation de cheminements.

La soirée a été conclue par messieurs Fabien JACQUEL, adjoint à la Mobilité urbaine et aux Transports et Jean-Pierre GODFROY, délégué aux déplacements. Ils ont recueilli des questions supplémentaires, y ont apporté des réponses en direct et ont également apporté des précisions sur certains aspects du projet, notamment la mobilité douce et l'arrivée de la 3^{ème} ligne de métro.

Le vélo

La question du vélo et de la circulation cycliste sur la commune a été précisée par les deux intervenants, qui ont rappelé les actions municipales prévues sur le sujet.

Un axe cyclable a été identifié en tenant compte de la topographie de la commune, il sera réalisé en 2020. Le souhait de la municipalité est d'assurer la continuité des axes cyclables sur la commune en reliant par exemple la piste de Fondargent-Améthystes à la piste du Catala.

Le dispositif Vélô Toulouse, système de vélos en libre service, arrive à échéance en 2022 et pourra être renégocié. À ce titre, la municipalité se

mobilise pour encourager deux initiatives : étendre le périmètre de ce service à la petite couronne de Toulouse (dont Saint-Orens) et utiliser du matériel roulant à assistance électrique.

La 3^{ème} ligne de métro

Il est prévu, comme pour chaque arrivée d'un mode de transport lourd comme le métro, une adaptation du réseau de transports en commun. L'objectif : rendre ce réseau cohérent et complémentaire avec le métro pour améliorer la mobilité.

Le support cartographique utilisé pendant l'atelier



La concertation continue tout l'été sur Colidée

La concertation sur le projet Cœur de Ville continue tout l'été et jusqu'en septembre !
En vous rendant sur www.colidee.com/st-orens, vous pourrez consulter toute l'information sur le projet, son actualité et partager vos idées.

La municipalité s'est également engagé à publier un plan du projet illustrant l'ensemble des solutions de stationnement à horizon du projet.

Rencontre commerçants du 5 septembre 2018

Compte-rendu

Le 5 septembre 2018 s'est tenu à l'Espace Lauraguais, une réunion d'échanges avec les commerçants du centre-ville de Saint-Orens.

Cette réunion a réuni environ une quinzaine de commerçants et avait pour objectif de les informer en avant-première sur le projet de Cœur de Ville ainsi que de recueillir leurs questionnements sur des points très précis du projet pour y apporter des réponses

Plusieurs membres de l'équipe municipale étaient présents pour répondre aux questions techniques des participants :

- Mme Dominique FAURE, maire de Saint-Orens
- Eliane CUBERO-CASTAN Adjointe au Développement Durable, à la Transition écologique, aux Espaces verts et à la biodiversité, à l'Agenda 21.
- Serge JOP Adjoint à l'Urbanisme et à l'Aménagement urbain, à la Sécurité, à la Communication, au Protocole, à la Défense et aux Anciens combattants
- Etienne LOURME Adjoint aux Travaux et voirie, à l'Entretien des bâtiments publics, réseaux et cimetières
- Colette CROUZEILLES Adjointe au Développement économique, aux Relations artisans/commerçants/entreprises, à l'Emploi et à la Lutte contre la précarité
- André PUIS Conseiller Délégué aux Sports
- Thierry ARCARI Conseiller Délégué aux Nouvelles Technologies et à la Politique foncière.

Après un propos introductif de Mme le maire, le projet et le dispositif de concertation ont été présentés par Jérôme BOURGEOIS du cabinet Parménion, en charge de la concertation. Gérard NICOLAS, chargé de Mission Financement et suivi des projets a ensuite présenté les nouvelles solutions de stationnement prévues au sein du projet.

Les nombreux échanges, ont permis de réfléchir en co-construction sur les modalités de réalisation de la RD2 et des stationnements associés.

Mme le maire a tenu à rappeler que les éventuels aménagements de l'avenue de Gameville ne seraient réalisés qu'une fois des solutions de stationnements trouvés pour les commerçants.

Les questions enregistrées et leurs réponses

Comment les citoyens seront-ils informés des nouvelles solutions de stationnement disponibles ?

Par les biais traditionnels : Mémoires, site internet de la mairie, panneaux d'informations municipale...

À quelle distance des commerces se situent les premières places de parking disponibles ?

L'évolution en matière de distance est très faible à horizon projet. Les clients pourront accéder très aisément aux différents commerces depuis les places de stationnement notamment grâce au nouveau cheminement piéton entre la RD2 et la halle de Gameville.

Les places créées seront-elles suffisantes pour l'ensemble des salariés sur centre-ville ?

Le nombre de places de stationnement évoluera de 123 (aujourd'hui) à 220 (à horizon cœur de ville). De plus, les parkings satellites permettront aux salariés de se garer et de libérer de nombreuses places au sein des parkings « cœur de ville », à proximité des commerces.

En globalité, le nombre de places sera plus important et le dispositif de zones bleues aidera à lutter contre les voitures ventouses.

De manière générale, le stationnement sera-il suffisant pour les saint-orennais ?

La municipalité a souhaité anticiper le besoin de stationnement du mieux possible : Sur le domaine, privé, nous sommes allés voir les propriétaires pour leur proposer de financer les aménagements de stationnement devant leur propriété.

La rue de Lentourville, en sens unique, bénéficiera également de places. Nous envisageons de dédier certaines places au stationnement des salariés.

Nous sommes en train d'acheter la propriété Massot. Une fois cette propriété cédée, nous y créerons des places, car vous en avez besoin.

Quid de la RD2 ? Quelles seront ses dimensions ? Y aura-t-il une voie de bus réalisée ?

Nous tenons à rappeler qu'à ce stade, l'aménagement de la RD2 est une option. Sa réalisation dépend de plusieurs variables.

- Le fait qu'une voie de bus dédiée nous soit imposée ou non.
- La possibilité de réaliser le stationnement nécessaire à proximité

A ce stade, le projet inclut une voie de bus de 3m plus une voie de 2m80 dans le sens Revel-Toulouse et une voie de circulation de 3m dans le sens Toulouse-Revel. La norme impose des trottoirs d'1m40.

Pour le moment, nous ne sommes pas engagés, mais nous pensons que le projet à du sens. Pour que les transports en communs soient attractifs, ils doivent présenter un avantage par rapport à l'utilisation de la voiture. Une voie dédiée apporte cet avantage.

Je tiens à rappeler qu'en l'absence des 13 places de stationnement d'Acantys, le réaménagement de la RD2 n'aura pas lieu.

Où sont passés les parkings de la maison des aînés ?

Ces places de stationnement ont été autorisées de façon temporaire. Il n'a jamais été question de réaliser un parking à cet emplacement.

Comment les clients feront-ils pendant les travaux ?

Nous allons travailler ensemble pour que l'impact sur vos chiffres d'affaires soit le moins important possible. En premier lieu, nous tenterons de trouver un consensus sur la date de commencement. Nous débloquerons également des solutions de stationnement temporaires pour vos clients.

Est-il possible de libérer le grand parvis pendant les travaux et de l'ouvrir au stationnement ?

C'est une excellente idée que nous avons déjà anticipée. Equipé de bornes amovibles, le grand parvis pourra offrir une quarantaine de places de stationnement. Cette solution sera cependant temporaire, pendant les travaux.

Nous avons déjà identifié 2 poches de stationnement potentiels : le grand parvis et la propriété Massot.

Pour accompagner ce déploiement de solutions, nous pourrions imaginer une signalétique importante, notamment à l'entrée de la ville, sur des grands panneaux ou sur les panneaux numériques.

[Intervention d'un commerçant] J'ai une deuxième agence à Balma. Pendant des travaux, la mairie a libéré 30 places de stationnement et l'impact sur le chiffre d'affaire n'a pas été si important. L'essentiel est de conserver un stationnement accessible pendant les travaux. L'impact après l'aménagement est quand à lui positif pour les commerçants.

Cette voie de bus va faire mourir le centre-ville

Dans l'état actuel du projet et si l'aménagement est décidé par la municipalité, les 4 mois de travaux auront lieu, voie de bus ou non. Mais nous sommes et resterons solidaires des commerçants. Nous vous consulterons pour s'assurer d'un impact minime sur votre activité.

Dans le cas où la RD2 conserveraient 2 voies, pourrions-nous garder du stationnement ?

C'est impossible, et c'est pourquoi nous pensons que la voie de bus a du sens.

REUNION DE RESTITUTION DU 10 SEPTEMBRE 2018

Compte-rendu



Le 10 septembre 2018 s'est tenu à l'espace Lauragais la réunion de restitution du bilan de la concertation autour du projet « Un cœur de ville convivial et commerçant ».

Cette réunion a rassemblé 75 participants et avait pour objectif de présenter les conclusions de la concertation finale sur le projet.

L'équipe municipale mobilisée a ensuite apporté des précisions sur les contours du projet cœur de ville et a répondu aux questions des participants.

Les questions enregistrées et leurs réponses

À quelle tranche d'âge sera dédiée l'espace de jeux ?

Pour le moment, une tranche d'âge a été identifiée : les 8-12 ans. Sur cet espace, des jeux de cordes, des jeux en bois ou de l'escalade pourraient être installés. Cela permettrait de le réhabiliter sans le démolir et le reconstruire. De plus, des aménagements sont déjà présents pour les tranches d'âges inférieures.

Dans l'hypothèse où la ligne de bus n'arriverait pas sur la commune, combien de places de stationnement pourrait-on gagner ?

À ce stade, il est tôt pour répondre, l'aménagement de stationnements longitudinaux dépend de plusieurs conditions et notamment les autorisations de la métropole ainsi que la faisabilité technique.

Les poids lourds sont-ils réellement interdits sur la commune ?

Au mois de juin, nous avons voté un arrêté qui n'est pas attaqué par la préfecture. Les communes alentours ne nous ont pas concerté lorsqu'elles ont-elles-mêmes interdit le passage des poids lourds. Il était injuste que nous ne puissions pas faire de même.

Une concertation aura lieu pour définir un nouveau lieu de passage des camions hors autoroute. Néanmoins, le coût d'un passage par l'autoroute est aujourd'hui très faible. En ce qui concerne les convois exceptionnels, l'horaire a été décalé à 22 :00 pour apporter du confort à la ville.

Nous ne verbaliserons pas immédiatement mais à terme, il n'y aura plus de passage de poids lourds à Saint-Orens.

Avez-vous prévu d'élargir la rue des mûriers ?

C'est en cours, un emplacement est réservé le long de cette rue au profit de Toulouse Métropole. Néanmoins, la réflexion doit être poursuivie, une végétation intéressante est présente sur cette rue.

Sera-t-elle en sens unique ?

Actuellement, deux chantiers PLDU sont en cours en partenariat avec Toulouse Métropole : la mise en sens unique de plusieurs voies (dont la rue des mûriers) et la création de places de parkings au sol sur l'ensemble de la commune.

Y aura-t-il une concertation sur ce sujet ?

Le sujet est abordé en réunions de quartier. Nous effectuons également des visites de quartier régulièrement. Il faut faire remonter vos demandes à vos référents de quartier.

Je suis angoissée à l'idée que dans ces services publics, des enfants de 3 à 6 ans qui respireront les gaz d'échappement des voitures qui passeront devant. Qu'en pensent la PMI et l'ARS ?

L'ARS a été associée et n'a pas eu de crainte par rapport au projet. Cette concertation concernait un socle de travail établi depuis 3 ans par la métropole, le cabinet de M. CANIZARES et l'agence Turbines. Une voie plus au sud ne serait pas pertinente car elle couperait le parvis.

Dans l'état actuel des choses, l'espace public de rencontre est protégé.

La perspective d'ACANTYS est fausse

Cette déclaration n'engage que vous. Lorsque le permis de construire sera disponible, j'invite l'ensemble des Saint-Orennais à venir le consulter.

2m20 de sont pas suffisant pour déposer ses enfants. Les voitures dépassent souvent sur le trottoir. C'est dangereux.

Il aurait été impossible de disposer de places plus larges à cause de la charte voirie qui impose des trottoirs d'1m40, le contournement d'obstacles etc. Concernant les places de stationnement, le maître d'ouvrage est Toulouse Métropole.

Nous avons suivi de très près les techniciens pour comprendre pourquoi ces places étaient étroites.

Nous avons obtenu un certain nombre d'aménagements nécessaires.

Disposons-nous d'un nombre concret de places de stationnement vélo sur le cœur de ville ?

À ce stade du projet, 34 places de vélos sont prévues : 8 à l'école primaire, 8 à la maternelle, 8 à la Maison de la Petite Enfance et 4 à la mairie.

Quels sont les aménagements prévus à proximité du parking Henri Puis ?

Deux vecteurs de ralentissement de la circulation sont prévus : des ralentisseurs en entrée et sortie du parking, et l'aménagement de voies plus étroites. Cette étroitesse a un impact fort sur la vitesse des voitures.

Des aménagements similaires seront réalisés à proximité de l'école maternelle et de la crèche.

Concernant la RD2, le tronçon Cœur de Ville sera limité à 30km/H. Ce tronçon sera également positionné sur un plateau ralentisseur et sera équipé de feux et de passages piétons. L'objectif est d'apaiser au maximum l'avenue en face du cœur de ville.

Comment sera gérée l'accessibilité voiture à la salle de sport ?

Les places de stationnement seront vides quand les parents arriveront le matin : ces places seront en zone bleue et un parking dédié aux agents sera mis à disposition.

De plus, un arrêt minute surveillé par la police municipale sera réalisé.

Enfin, des places supplémentaires seront aménagées.

Quel sera le planning des travaux sur le parking Henri Puis ?

Un mot dans le cartable des élèves a été diffusé pour annoncer le planning de la fin d'année. Un calendrier supplémentaire sera distribué en décembre et concernera les travaux du premier trimestre 2019.

La halle de sport sera ouverte à tous ?

Les enseignants auront la priorité d'accès à cette halle en la réservant. Elle sera ouverte à tous en dehors de ces créneaux, en dehors des heures scolaires, le weekend et pendant les vacances.

Un panneau récapitulant les usages sera installé.

Je suis surpris du traitement de la RD2. C'est le flou total.

Nous avons largement répondu à ce sujet. Hors de Toulouse, 36 communes souhaitent voir arriver des transports en commun performants. Des arbitrages sont nécessaires. Nous demandons des éléments techniques précis pour mesurer la pertinence du prolongement de Linéo 7.

**POUR UN CŒUR DE VILLE
CONVIVAL ET COMMERÇANT**

ANNEXES

LISTE DES CONTRIBUTIONS

LISTE DES CONTRIBUTIONS

Une halle ouverte à des animations culturelles
Des petits producteurs bio
Des animations ponctuelles de dégustation par des petits producteurs
Une animation musicale
Vente de fruits et légumes bio, vente de plantes dépolluantes
Restauration rapide bio
Disposer des tables fixes pour restauration ou dégustations
Un bar à vin avec tapas
Lieu de convivialité et de restauration
Des commerces complémentaires comme un cordonnier, un marchand de jus de fruits...
Assistance bureautique et petit matériel informatique et téléphonique
Favoriser l'implantation de nos commerçants sous la halle
Implantation d'une poissonnerie et cave à vin pour animation dégustation
Signalisation importante sur l'offre commerçante
Un salon de thé
Un bar à jeux
Un espace restauration proposant des jeux de sociétés pour petits et grands
Des restaurants, des épiceries à installer. Pensons à l'échec de la place occitane.
Patinoire (synthétique) dans l'espace sportif de la halle
Des équipements de gymnastique
Ping-Pong
Roller
Jeux dessinés au sol
Un jardin avec pelouse autorisée
Un kiosque
Installer une fontaine
Un espace de partage destiné aux jeunes
Un coeur animé toute la semaine et pas uniquement les jours de marché
Il ne peut y avoir de restaurant ou de bar près des écoles. Il faudrait permuter la halle avec l'immeuble Acantys.
Il faut garder les vieux arbres et en replanter, créer des espaces verts réels un jardin. Saint-Orens manque vraiment de verdure. Dans le centre, les arbres sont faméliques et cerclés de béton.
Attention aux arbres (pas de fructifères)
Un kiosque à musique dans un endroit stratégique
Des lieux apaisés, il y en a dans tous les quartiers. Pourquoi quitter les quartiers pour aller sur le coeur de ville s'il est « mort » ?
Le petit parking du dojo peut être transformé en zone de loisirs pour enfants
Un marché devient attractif s'il est entouré de commerces, de restaurants...
Des animations musicales pour attirer les jeunes
Eviter une zone commerciale morte, si on installe des commerces ouverts aux heures habituelles.
Installer des producteurs uniquement transformerait cette halle en coquille vide.
Il est indispensable d'inverser l'espace public avec le parking et la voie de circulation de fait de la proximité avec la maison de la petite enfance et de la maternelle. Cela créerait un espace apaisé de l'autre côté de la halle. Est-il judicieux de faire passer une voie de circulation dans un lotissement pour compenser la mise en sens unique de la rue des sports ?

LISTE DES CONTRIBUTIONS

Réaliser un vrai lien entre le bois et le coeur de ville

Une ouverture importante entre le CA et le projet Acanthys afin de favoriser l'accessibilité

Etablir un point de jonction entre l'école maternelle et l'espace public qui enjambrerait les halles

Inverser le parking et la route avec l'espace public

Une révision du plan de route semble indispensable.

Changer le trajet de la route et mettre en sécurité l'accès aux écoles

Quelle est l'utilité de prolonger la route qui longe les écoles et l'ancien dojo ?

Ne peut-on pas, pour des raisons de sécurité, développer la route de l'autre côté de la halle ?

Les zones apaisées doivent se retrouver devant les écoles

Un parking souterrain est nécessaire

Obliger les promoteurs à construire des parkings souterrains : pour la place, pour la vue. C'est affreux de regarder des parkings partout.

Parkings « proches » pour les personnes qui travaillent en coeur de ville (les commerçants et leurs salariés) afin de ne pas monopoliser les 180 places de stationnement entre 9 :00 et 19 :00.

Zone bleue sur tout le centre-ville

Une zone bleue généralisée sur le centre-ville et la RD2 avec une durée variable en fonction de l'emplacement.

Un parking au terminus de L7 au lycée.

Une double fonction pour l'emplacement du marché de plein vent. Conserver le parking lorsqu'il n'y a pas de marché.

La rue qui passe dans le pôle petite enfance devrait être ouverte uniquement aux heures de dépose des enfants. La laisser en zone piétonne et cyclable le reste du temps.

Une zone bleue étendue à l'ensemble du coeur de ville

Etudier la possibilité de stationner sur les rues annexes (Lentourville) en les passant en sens unique.

Les bords de voie ne doivent pas uniquement être des parkings : pour la rue, pour l'accès aux commerces et pour la qualité de vie.

La navette desservant les parkings périphériques, ces derniers pourraient être des parkings covoiturage.

Une meilleure prise en charge et sécurisation dans la continuité des pistes cyclables pourraient rendre possible l'accès aux Vélô Toulouse.

Inciter à utiliser les modes actifs (vélo et marche)

Des parkings vélos en nombre suffisant (au moins devant l'école et la mairie, 15/20 places)

Des itinéraires piétons sécurisés et prioritaires sur les chaussées

Assurer une vraie sécurité pour les vélos : ni sur la route, ni sur le trottoir.

Des pistes cyclables continues, prioritaires équipées d'un revêtement lisse adapté aux vélos rapides.

Une rue de Lantourville en sens unique équipée de piste cyclable

Une piste cyclable sécurisée et une prolongation de L7 jusqu'au lycée.

Ralentir la circulation devant la crèche grâce à des ralentisseurs et des chicanes

Des panneaux pédagogiques de détection de vitesse sur la RD2

Un danger à la sortie du parking H. Puis vers la rue Pablo Neruda

La sécurité des scolaires n'est pas assurée devant l'école élémentaire (parking, double entrée et double sens).

Les élèves doivent pouvoir arriver à l'école à pieds ou à vélo en toute sécurité.

Réseau de navettes communales gratuites à forte fréquence pour desservir le coeur de ville à partir des quartiers en périphérie.

Habitant près de l'église et n'ayant pas de bus pour aller au centre-ville, une navette serait bien accueillie.

Une navette gratuite permettant de relier tous les centres de vie et de donner accès aux bus 83, 78 et L7.

Circuit de la navette de l'entrée du bois à Catala en passant par Saint-Benoît et ne pas oublier La Darqueville

Permettre à une future navette d'embarquer les vélos.

Navette gratuite et fréquente pour les différents centres d'intérêt de Saint-Orens

2 arrêts de bus sur la RD2, un pour l'école, un pour les commerces.

Le L7 est efficace pour aller en ville, mais beaucoup de Saint-Orennais utilisent le parking Leclerc comme parking relai et font la première partie du trajet en voiture.

Permettre au bus 83 de circuler le dimanche, même en fréquence réduite.

Passer le feu piétons de la poste en déclenchement immédiat. Sa configuration actuelle pénalise piétons et automobilistes.

Un sens unique sur le parking de l'école et un dépose-minute

Utiliser des délais courts sur les feux piétons

Il est nécessaire d'anticiper l'installation de bornes de recharge électriques lors des travaux

**POUR UN CŒUR DE VILLE
CONVIVIAL ET COMMERÇANT**

ANNEXES

PHOTOS

