



Dispositif de participation du projet

« Les Ateliers Toulouse EuroSudOuest »

Compte-rendu de l'Atelier du mardi 19 mai 2015

- **Lieu** : Maison de la Citoyenneté Nord, 4 place du Marché aux cochons à Toulouse
 - **Participation** : 43 personnes
 - **Elus présents** : Jean-Luc Lagleize, Président de la Commission Aménagement de Toulouse Métropole, Adjoint au Maire, Élu référent des Ateliers
 - **Services présents** : Martine Koenig, Responsable Grands Projets à la Direction Générale Déléguée aux Espaces Publics de Toulouse Métropole, Alain Garès, Directeur Général d'Europolia, Olivier Duvernois, Directeur de Toulouse EuroSudOuest à Europolia
 - **Intervenants** : Joan Busquets et Pieter-Jan Versluys, de l'agence BAU-B
-

SOMMAIRE

- | | |
|--|-------|
| 1 • Présentation des hypothèses de phasage par Joan Busquets | p. 2 |
| 2 • Temps d'échanges autour de la maquette | p. 6 |
| 3 • Bilan des Ateliers - Contributions des participants | p. 10 |
| 4 • Conclusion | p. 15 |
| 5 • Organismes présents | p. 16 |

Pièce jointe :

- Présentation de l'Atelier du 19 mai 2015

M. Duvernois remercie l'assistance de sa présence à ce cinquième Atelier consacré au phasage du projet EuroSudOuest et en présente l'ordre du jour :

1. Présentation des hypothèses de phasage du projet par Joan Busquets
2. Temps d'échanges autour de la maquette
3. Bilan des Ateliers – Contributions des participants
4. Conclusion par Jean-Luc Lagleize

M. Lagleize souhaite la bienvenue à cet Atelier, demandé par les participants, au cours duquel, les contributions de certains participants seront présentées. Les participants qui n'ont pas pu se réunir pour porter une contribution, pourront le faire d'ici le mois de juin. Il revient sur la probabilité d'une nouvelle réunion d'Atelier à la rentrée, avant la présentation publique du projet, et donne la parole à M. Busquets.

1 • PRÉSENTATION DES HYPOTHESES DE PHASAGE PAR JOAN BUSQUETS

M. Busquets insiste sur le fait qu'un projet de cette ampleur, qui tient compte des quartiers alentours, ne peut être développé comme un projet autonome. Il doit être divisé en plusieurs secteurs qui seront travaillés comme autant d'étapes du projet. Le plan guide va chercher à définir et établir des rapports entre les différents secteurs pour assurer harmonie et cohérence entre les quartiers.

Il présente les opérations prioritaires, déjà évoquées lors des précédents Ateliers.

Accès Gare - Centre-ville : Bayard

L'une des opérations prioritaires doit être d'améliorer l'image et la fonctionnalité de la gare historique, par ses accès, comme dans son lien avec le centre-ville, par la rue Bayard. M. Busquets présente le secteur du parvis historique et du Canal du Midi, aujourd'hui fragmenté et dédié aux voitures.

L'ouverture possible d'un nouvel accès Nord-Sud depuis l'avenue de Lyon permettrait, de préfigurer le Parvis Nord et de réaménager le Parvis Historique dans la continuité de la rue Bayard.

L'amélioration de la rue Bayard comme élément de liaison avec le centre-ville est abordée à travers des vues historiques de l'entrée de la rue, dont l'architecture témoigne de sa qualité et de son importance commerciale.

Le réaménagement des 500 mètres de la rue Bayard peut s'envisager en 3 séquences :

- La gare et le Canal,
- Le centre avec la place Schuman,
- Le boulevard, en imaginant une continuité entre la rue Bayard et la rue d'Alsace Lorraine.

Il présente les aménagements envisagés de cette rue civique, d'une largeur d'une quinzaine de mètres : des trottoirs plus larges, arborés, avec des plantations en quinconce qui donneront une perspective avec beaucoup de végétal ; un système de circulation locale (la question des bus reste à discuter) ; les stationnements dédiés aux livraisons, aux PMR et autres nécessités.

Parvis Gare Historique

Le parvis, est aujourd'hui dédié aux voitures. L'accès aux piétons doit donc être largement amélioré. M. Busquets remarque qu'il est possible, pour les piétons, d'aménager un nouvel espace, au niveau pont Bayard, qui permet de traverser le Canal en deux temps. Cet espace, réservé aux modes doux et aux transports en commun, doit être un élément qualitatif du parvis. Il présente une coupe du secteur, montrant la ruelle ouverte depuis l'avenue de Lyon, qui permettrait l'accès au parking et à la station de taxis. Il présente les vues de l'accès latéral, aujourd'hui et tel qu'il pourrait se présenter dans la phase 1.



© Europolia

Développement vers le Nord

M. Busquets présente le plan du secteur vers le Nord, en positionnant l'avenue de Lyon, le Canal, la Sernam, l'Etablissement Régional de Maintenance (ERM) et l'îlot ferroviaire. L'axe Nord-Sud y est positionné en gare basse de Raynal, qui se prolongera jusqu'à la rue Pierre et Marie Curie et les quartiers du Nord. Il permettra l'accès aux futurs quartiers du secteur de Raynal.

Il détaille l'aménagement de cet axe :

- au niveau de la Sernam avant l'avenue de Lyon, il s'agira d'une rue urbaine, avec trottoirs, arbres, vélos, transports en commun et voitures.
- au niveau de la gare basse de Raynal, il s'agira d'un boulevard plus large avec l'opportunité d'y positionner la nouvelle ligne de métro.

M. Busquets présente les 3 projets ferroviaires qui seront présents sur les emprises de la gare Raynal :

- L'Établissement Régional de Maintenance, dont la première tranche vient d'être inaugurée, qui permet l'entretien des TER. Il apparaît, en coupe, inscrit dans une ligne continue avec la gare, derrière laquelle se dessineront les bâtiments futurs.
- L'îlot ferroviaire va permettre de relocaliser l'ensemble des installations tertiaires ferroviaires présentes sur le site et en particulier la Direction Régionale, actuellement à Marengo. Il le situe sur plan.
- Le secteur actuellement occupé par la halle Sernam sera un espace mixte, avec des bureaux, côté ferroviaire, et des logements, du côté du nouvel axe, selon le concept hybride déjà abordé en Atelier.

M. Busquets présente les différentes morphologies de cette structure urbaine, sur une coupe sur laquelle figurent logements (maisons existantes et à construire, autres types de logements) et bureaux. Un socle de parkings permettra un stationnement mutualisé dans l'îlot. Le nombre de places de stationnement dépendra des activités de l'îlot. Une perspective est présentée de ce que pourrait être le passage vers l'avenue de Lyon et le parvis Nord.

Amélioration des quartiers autour de la Gare

La logique selon laquelle l'amélioration de la gare amène celle des quartiers, impose de trouver des mécanismes de liaison entre ceux-ci, malgré les difficultés existantes : placettes occupées par la voiture, manque d'espaces de qualité. Il faut envisager la requalification de quelques endroits dans les quartiers, par l'aménagement de petites places et de rues qui restent à étudier en détail. Le rapport entre Marengo et le quartier de la colonne, la continuité entre l'avenue Lyon et le quartier Bonnefoy peuvent ainsi être améliorés.

Amélioration de la gare : nouvelle passerelle TER

Le travail avec M. Duthilleul a permis de proposer un réaménagement du bâtiment arrivée et la création d'une passerelle supérieure pour accéder directement au TER. Un travail précis reste à faire pour permettre la mise en place d'une passerelle définitive, pensée en rapport à la position finale des quais. La gare se dotera de fonctionnalités modernes. La différence de niveaux entre Périole et le centre-ville est à exploiter pour assurer la continuité entre ces deux parties de la ville : la gare sera ainsi un élément de liaison, via la passerelle. La connexion souterraine sera aussi améliorée.

Possible liaison avec le métro existant

Le métro est le système d'accès le plus utilisé par les usagers du chemin de fer. Une liaison directe entre le métro et cette passerelle peut être imaginée, de même qu'avec le système souterrain existant, vers le parvis Marengo.

Les différentes phases du projet sont abordées :

- A l'horizon 2017 : réaménagement du parvis historique et de la liaison avec Bayard.
- Pour 2020 : renforcement de la liaison avec le métro. L'espace de liaison en sous-sol sera doté de lumière naturelle, jusqu'au parvis Marengo. L'îlot ferroviaire sera en chantier. Après la relocalisation et la démolition de la Direction Régionale de la SNCF, la deuxième partie de la gare pourra commencer.

- Les plans des niveaux souterrains et Marengo sont présentés, tels qu'ils pourraient exister en 2025 ou 2030. Le secteur de Périole sera construit. La gare trouvera alors son circuit complet.

Etude pour l'amélioration de Marengo

Aujourd'hui, l'anneau Marengo est pourvu d'une circulation périphérique. Un partage de l'espace est proposé avec une liaison directe avec le centre-ville pour les voitures, côté Sud et côté Nord, l'aménagement d'un parvis réservé pour les modes doux, les bus, la dépose-minute, les taxis, etc. Le parvis Marengo se poursuivra jusqu'au Canal et sera relié au centre-ville par les allées Jean Jaurès.

Le parvis Marengo et le Centre-Ville : Jean Jaurès

Les allées Jean Jaurès, aujourd'hui, n'incitent pas à la promenade, alors qu'elles sont un formidable lien vers le centre-ville, complémentaire à Bayard. Les deux hypothèses d'aménagement sont présentées :

- de très grands trottoirs latéraux de type « Champs Elysées » ;
- un espace central de promenade, de type « Ramblas ».

L'espace du tri postal, situé dans le prolongement des allées Jean Jaurès et la continuité de la gare, presque vide aujourd'hui, pourrait rapidement faire l'objet d'un développement immobilier. La coopération public/privé pourrait commencer par là.

Le Canal du Midi se positionne comme un espace de liaison, dans le rapport entre le centre-ville et le projet Toulouse EuroSudOuest. C'est un espace extraordinaire, de 65 mètres dans la partie la plus étroite et jusqu'à 80 mètres dans le Nord, dont on a une vision morcelée. M. Busquets pointe que l'espace à considérer va d'un bâtiment à l'autre, même si l'eau et la végétation sont au centre de l'espace. Une végétation doit être positionnée près des bâtiments, pour faire du Canal un poumon vert dans la ville.

M. Busquets revient sur les étapes nécessaires du projet :

- Créer un axe Nord-Sud sur la gare basse de Raynal,
- Ajouter à l'existant des éléments susceptibles de rendre la ville plus tranquille et apaisée, avec des espaces verts et un réaménagement du Canal du Midi, comme éléments structurants, bien au-delà du projet de Matabiau.
- Organiser des transports de haute capacité entre la gare et la ville : la 3^{ème} ligne de métro peut ainsi constituer une épine sur le système existant, vers le Sud et l'Ouest.

Principes pour le développement

- Renforcer l'idée de la ville et la nature : contenir la place de la voiture permettra de rendre la ville beaucoup plus agréable, parallèlement à la création des espaces verts du Canal du Midi et au réaménagement des espaces verts déjà présents. La ville et la nature ne sont pas antagonistes.
- Désenclaver tout le secteur de Matabiau avec la 3^{ème} ligne de métro. Désenclaver le centre implique aussi de renforcer et multiplier les parcs-relais pour y accéder en transports en commun. Les tickets de train devraient permettre l'accès aux parcs-relais.

- Les réseaux d'accès entre quartiers : l'organisation actuelle du système de voiries doit être discutée et résolue. Il est impératif de tisser les quartiers entre eux, en ménageant des accès hybrides : civiques, piétons, et locaux, comme autant de bras du système de liaison : chaque bras participe à l'accessibilité générale du territoire. M. Busquets illustre ses propos d'un diagramme des éléments possibles de lien et de tissage.
- La mixité des programmes : chaque secteur comprendra une mixité fonctionnelle de bureaux, logements, commerces, services, dans une proportion qui lui est propre.
- La densité générale du projet doit tenir compte de la ville traditionnelle. C'est la condition pour envisager une ville durable.
- La logique de phasage par étape est inhérente à un projet de ce type. Chaque élément doit être travaillé et validé à une échelle plus réduite que le projet global. Un projet de ce type prend 15, 20 ou 25 ans à se mettre en place. Le plan-guide doit assurer la cohérence entre les différents secteurs, les structures urbaines, le rapport des espaces libres, les équipements, le rapport avec les quartiers existants.

M. Duvernois propose un temps d'échanges autour de la maquette.

2 • TEMPS D'ÉCHANGES AUTOUR DE LA MAQUETTE

M. Busquets reprend, la comparaison entre l'existant et la proposition, en désignant l'ouverture possible de l'axe Nord-Sud qui libérerait une partie du parvis historique. Il expose la nouvelle organisation des flux, au niveau du parvis et autour du Canal, avec une traversée facilitée des piétons dans un espace agréable. Cette possibilité, qui peut être mise en place assez rapidement, induit une circulation différente des bus et taxis, qu'il détaille. Il positionne la passerelle prévue jusqu'au métro, comme un espace fonctionnel pour les usagers des transports en commun. Il désigne les emplacements prévus pour le nouvel axe et la ligne de métro.

M. Busquets indique que le traitement de la rue Bayard devient stratégique et va aider à changer l'image de la gare. Avec la passerelle supérieure, vont être réfléchis les accès PMR qui ne sont pour l'heure pas résolus.

L'expérience montre qu'une opération comme celle de Bayard si elle est menée avec les résidents et commerçants, amènera non seulement une requalification de l'espace, mais aussi du développement local.

Un représentant du Comité de quartier Minimes-Barrière de Paris : « L'accès à la gare m'apparaît problématique : l'axe Nord ne débouche sur rien car la rue Pierre et Marie Curie est déjà saturée. Il faut faire rapidement quelque chose. Cet axe, sera très fréquenté, et va collecter toutes les voitures en provenance du Nord de Toulouse. On ne peut pas couper le quartier des Minimes en deux. Par ailleurs, il n'y a pas d'espaces verts dans le quartier. »

M. Busquets : « Cet axe doit être l'occasion de repenser les accès à la gare pour tous les modes de transport et plus particulièrement pour les piétons, il nous semble important d'ouvrir pour permettre un accès à la gare en vélo ou en bus. »

Un représentant de l'Association Cheminots-Saint Laurent : « Un afflux de véhicules va déboucher sur l'avenue de Lyon, saturée. Il faudrait améliorer des petites choses au niveau de cet axe, d'autant que faire passer la circulation en baïonnette depuis cet axe vers Périole, sous l'entonnoir du pont Raynal de la SNCF apparaît très difficile. »

Un participant : « Il serait opportun que le métro desserve le faubourg Bonnefoy, complètement congestionné. Ça fluidifierait la circulation que vous prévoyez de couper avec cet axe Nord-Sud. »

M. Busquets : « Toulouse est une ville en réseau. Il nous faut trouver des mécanismes d'accès qui ne vont pas augmenter les flux automobiles, sachant que l'axe Nord-Sud donne accès à deux autres axes en provenance de la rocade.

Le travail en réseau implique la mise en place d'un système de « robinets » que l'on ferme et que l'on ouvre selon des lignes qui comportent des rapports différents à la circulation. Il faut aussi établir des mécanismes très forts avec le métro et les parcs relais. »



© Europolia

Un participant s'étonne de la position de la passerelle : « Quel intérêt à faire ce détour, alors qu'aujourd'hui, les piétons sont habitués à faire un autre trajet ? »

M. Duvernois : « Il est envisagé de mettre la passerelle à peu près au milieu des quais. Le souterrain nord actuel sera élargi à 9 mètres avec un éclairage naturel et des ascenseurs. »

Un participant : « La passerelle permettra-t-elle aux deux-roues de circuler et d'accéder côté ville ? Elle doit aussi assurer une continuité pour les piétons ».

M. Busquets : « Dans une première phase, elle sera réservée aux usagers, mais dans le futur, il faudra qu'elle soit accessible aux deux-roues. Ce n'est pas encore tranché. La continuité piétonne par la passerelle n'est pas envisageable dans les prochains trois ans. D'autres lignes permettent le passage pour les piétons. Il y aura des phases. »

M. Duvernois : « La SNCF travaille dans une logique d'accès contrôlé et aux heures d'ouverture de la gare. La double fonction de la passerelle, d'accès aux quais, mais aussi urbaine, est l'un des fondamentaux du projet. »

La Présidente du Groupement pour l'Insertion des personnes handicapées physiques Midi Pyrénées : « La passerelle est-elle couverte ? »

M. Busquets : « Oui, elle l'est. »

Un représentant de l'Association Michel Ange : « Je ne suis pas convaincu par la déviation de la circulation en plusieurs étapes sur le quartier. La densité va augmenter et les quartiers limitrophes seront impactés par les flux de circulation.

Le secteur de la Sernam, très bâti aujourd'hui, pourrait accueillir un espace vert : pourquoi ne pas agrandir le jardin Michelet sur le rond-point de Périole ? Cela pourrait devenir une centralité, avec ce grand espace vert et les quatre ou cinq rues qui y aboutissent. »

M. Busquets : « Nous sommes dans une logique de sectorisation. Dans chaque secteur, des espaces de dimensions agréables sont recherchés, pour amener de la qualité dans les nouveaux quartiers et les quartiers existants alentours.

Peu de rues ont, dans cette partie de la ville, la capacité de réseau nécessaire à une bonne gestion des flux entre quartiers. Or, il faut aussi penser les quartiers dans cette logique, en donnant aux rues cette capacité de passer d'un quartier à l'autre. Aujourd'hui, l'essentiel du trafic de transit se concentre sur le Canal du Midi, liaison diagonale entre la rocade de l'Est et l'Ouest. »

M. Duvernois : « Il apparaît nécessaire de lever l'ambiguïté sur l'axe Nord Sud. Il est envisagé comme une rue apaisée et limitée à 2 voies de circulation (une troisième voie permettra ponctuellement les tourner à gauche) associée à de larges trottoirs. Ce ne sera pas un aspirateur à voitures. »

M. Busquets : « La proposition pour cette rue est proche de celle de la rue Bayard, qui aura des trottoirs beaucoup plus larges et des alignements d'arbres. Mais il est prévu d'y implanter aussi loisirs, services et commerces.

Un participant : « Qu'envisagez-vous sur le parvis historique ? Conserver une circulation ? Mettre en place une trémie ? »

M. Busquets. : « Nous conservons le principe d'une circulation sur un niveau, après avoir étudié la trémie. Nous souhaiterions que, sous 5 ans, le Canal soit comme un boulevard, avec des voitures qui roulent à une vitesse déterminée, contrôlée par des feux. Le Canal deviendrait alors un axe très local. Toulouse est une ville dans laquelle les réseaux intermédiaires ont été oubliés. Or, Toulouse n'est pas Paris. On peut travailler dans ce sens dans une ville à la dimension de Toulouse. »

Un représentant de l'Association Bien vivre à Saint Aubin : « Vous dites qu'il serait bon que chaque rue ait plusieurs fonctions, alors que vous avez déjà évoqué des rues de qualités différentes : commerçante, urbaine, ou d'agrément. Dans notre quartier, quelques rues sont très commerçantes, d'autres résidentes, mais pratiquement aucune n'est dévolue à la promenade. Peu à peu, il faudrait développer ces rues promenades. »

M. Busquets : « Même une rue commerçante doit permettre l'accès local. Les bonnes rues sont celles qui ont beaucoup d'arbres, mais où l'on peut rentrer en tant que résident. Il faut réaménager les quartiers avec cette logique. »

Un participant : « Quels sont les outils qui permettent de diminuer le trafic de transit ? Comment motive-t-on les automobilistes à changer d'itinéraire ? Par ailleurs, quel est le calendrier concernant les autres centralités : Périole, Cheminots, Raynal et l'emplacement de la gare routière? »

M. Busquets : « La seule manière de gérer le transit est de le canaliser. »

M. Duvernois : « Les dates sont dépendantes des libérations ferroviaires :

- Le premier horizon de 2017 est marqué par la mise en service de la LGV Tours-Bordeaux. Les priorités portent sur le parvis historique, des premiers éléments sur le parvis Nord, et dans la continuité du parvis historique un développement vers le pont Pompidou. Ce sera aussi la liaison avec Bayard. Ce travail sur des espaces maîtrisés est réalisable assez rapidement.

- 2018 à 2020 verra l'amorce du futur bâtiment Marengo. Si le bâtiment occupé aujourd'hui par la SNCF est vidé à l'horizon 2018, il sera possible de créer, à l'horizon 2020, un nouveau Bâtiment Voyageurs qui va pour partie redistribuer tout le système Marengo. Le système souterrain peut être réaménagé, lui, très rapidement, y compris la levée de certains verrous de gestion.

- Vers 2020-2022, le centre technique municipal, côté Raisins, devrait être délocalisé, même si aucune date n'est pour l'heure, arrêtée. Pour faire l'îlot ferroviaire, il faut relocaliser le quai de défense nationale à St Jory. Ce devrait être possible avant 2020. La relocalisation de la Direction régionale au niveau de l'îlot ferroviaire est envisagée à l'horizon 2022. Nous aurons alors la possibilité de démolir cet espace et d'envisager l'extension du Bâtiment Voyageurs Marengo.

- Le Technicentre de Périole, élément de rupture avec le centre-ville, pourrait fermer en 2019. L'espace libéré donnerait du sens au projet. Entre 2020 et 2024, outre la poursuite de l'aménagement du Bâtiment Voyageurs Marengo, le travail sur la halle SERNAM pourrait s'engager. Une partie des activités ferroviaires seront relogées sur St Jory. Le calendrier nous amène donc à l'horizon 2024-2025. Lorsque la LGV arrivera à Toulouse, le Pôle d'échanges sera opérationnel. »

Un participant : « Qu'en est-il de l'îlot Cheminots, dans le prolongement de Périole ? »

M. Duvernois : « Les acquisitions foncières se poursuivent. En tout état de cause, rien n'est envisageable avant 2020... »

Un participant : « Le sens de circulation sur le Canal va conditionner le sens de circulation des rues avoisinantes. Une réflexion sur cette question cruciale doit commencer rapidement, car les retombées sont importantes et ne pourront être gérées si le projet est trop avancé. »

M. Busquets : « Nous imaginons le Canal avec une circulation à la française, pour une question de cohérence. Aujourd'hui les flux se dirigent vers la gauche, à l'anglaise. Nous travaillons avec le système actuel en anticipant le moment où le sens sera changé. Mais cette discussion n'est pas aboutie. »

3 • BILAN DES ATELIERS – CONTRIBUTIONS DES PARTICIPANTS

M. Duvernois invite les participants à présenter leurs contributions :

• **Le Président de l'Observatoire Toulousain de l'Immobilier d'Entreprises (OTIE) :**

« Les 4 000 000 m² de bureaux existants sur les trois intercommunalités (Toulouse Métropole, SICOVAL, Muretain) sont en périphérie de Toulouse. 74% des trajets domicile-travail se font en voiture et la rocade est logiquement saturée. La création d'un quartier d'affaires en ville est donc importante, à l'image de ceux de Lyon (900 000 m² autour de la gare La-Part-Dieu dans la 1^{ère} tranche, 600 000 m² dans la 2^{ème}), Lille (350 000 m² de bureaux sur une centaine d'hectares à Euralille), Marseille et Bordeaux. Actuellement, Bordeaux est le premier concurrent de Toulouse dans son réaménagement à venir de la gare Saint Jean.

Le quartier de Compans-Caffarelli date des années 90. De dimensions réduites, il est éloigné de la gare. Les sociétés qui y étaient installées ont dû partir en périphérie pour s'agrandir. Pour désengorger la rocade, il faut permettre aux gens qui travaillent de rejoindre un lieu très central, en utilisant à plein les transports en commun. Matabiau est le site idéal pour un centre d'affaires, intégré à un centre urbain. Nous ne sommes en revanche pas convaincus par l'extension des immeubles de bureaux, jusqu'à Raynal. »

• **Le représentant de 7 notre quartier :** « On a beaucoup parlé de mixité de fonctionnalité des îlots. J'entends la revendication de créer un quartier d'affaires. Mais méfions-nous de ces quartiers de bureaux ; Il ne faut pas nous faire peur avec la compétition avec Bordeaux. Toulouse est différente, et Toulouse se développe quand même, malgré le manque de bureaux en centre-ville. La mixité reste une donnée importante. »

• **Le représentant de Bayard Avenir :** « Nous avons parlé de la rue Bayard, mais que deviennent la place Belfort et la rue Matabiau, qui sont aussi des espaces importants du quartier Bayard ? Il ne faut pas oublier, dans la réfection de la rue Bayard, les rues qui sont de part et d'autre.

Par ailleurs, il est important de ne pas faire des immeubles de bureaux des coupe-gorges à partir de 17h00.

Je rejoins M. Busquets sur les deux solutions à retenir pour les Allées Jean Jaurès : les trottoirs larges des Champs Elysées, ou un terre-plein central avec des activités, type Ramblas. »

• **Le Président de l'OTIE :** « Un quartier d'affaires doit comprendre des services, de l'habitation, du commerce et être intégré dans le milieu urbain. L'expérience de la Défense est néfaste. Concernant la sécurité, les immeubles de bureau ne sont pas laissés à l'abandon, on peut traiter correctement cet environnement, et il est évident que les immeubles de bureaux doivent faire partie de la cité, complètement. »

• **La Présidente de Ensemble à tout âge :** « J'ai proposé à nos adhérents de remplir une fiche. L'association regroupe une majorité de seniors pour la plupart vivant à Bonnefoy. Nous avons déjà discuté par exemple de la place des aînés, des transports en commun, du parking résidents, de la vétusté d'habitation, de la lumière, dans la mutation de la ville. Nous avons côtoyé les plus jeunes et confronté nos points de vue. Sur 28 adhérents, 1/3 a répondu. C'est un quota habituel :

- Les inquiétudes et les souhaits : la longueur des travaux, l'impatience pour profiter d'un quartier embelli, d'une gare renouvelée, avec plus de commodités. Que ce soit utile et pratique pour tous (par exemple, que les trottoirs et les chaussées, comme à Barcelone, soient au même niveau), qu'il y ait une efficace utilisation de l'argent public grâce à une solide entente des différents partenaires et en anticipant, que tout soit bien coordonné.

- Les espérances : une grande et belle gare dont l'architecture harmonieuse serait à la fois conservatrice et novatrice, des transports de qualité, moins de pollution donc moins de camions et de voitures, grâce au rail. Une adhérente de 63 ans attend le projet avec curiosité : « Cette gare routière est sans âme et laide. J'espère la suppression dans la gare des couloirs souterrains sordides. Je rêve la gare Matabiau ouverte, spacieuse. A proximité, un espace verdoyant avec une buvette près du Canal et un espace où serait exposée une structure présentée par un architecte contemporain. »

Le scoop : une adhérente sait que sous la gare Matabiau il y a les restes d'un bunker.

Les autres réponses, plus larges concernent les transports en commun : la claustrophobie qui font que les gens ne descendent pas dans le métro, l'éloignement entre deux stations et le manque d'ascenseurs. La baisse de mobilité des seniors doit être considérée. L'habitat trop vieux, insalubre, ne mérite pas la rénovation. Les seniors aux faibles revenus préfèrent déménager dans de nouveaux locaux plus confortables. »

M. Duvernois confirme la présence d'un bunker, qui n'a pas pu être démolie au moment de la construction de la gare routière. Il ajoute qu'il y a même un abri anti aérien sous la gare routière.



© Europolia

- **La Présidente du Groupement pour l'Insertion des personnes handicapées physiques Midi Pyrénées** : « Les principaux besoins des personnes en situation de handicap concernent :
 - Les déplacements extérieurs, à l'intérieur de l'établissement, et de l'intérieur du bâtiment jusque sur les quais :
 - Prévoir des zones de dépose-minute suffisamment longues pour les véhicules de transport PMR.
 - Placer les ascenseurs dans des lieux publics sous surveillance pour éviter le vandalisme.
 - Placer les nouvelles stations de métro à l'intérieur de la gare Matabiau
 - Prévoir une zone d'attente à l'extérieur pour les PMR : ombragée, abritée.
 - Le repérage et la signalétique :
 - Identifier chaque entrée de la gare par un son (bruit d'eau identifiable), une couleur, des plantations de couleurs et d'odeurs spécifiques.
 - Utiliser des pictogrammes et les recommandations de lisibilité pour personnes déficientes visuelles.
 - La circulation sur les bords du Canal la rue Bayard et les voiries :
 - Ne pas mêler les flux de vélos, de piétons et de PMR.
 - Favoriser les espaces ombragés.
 - Les revêtements de sol ne doivent pas gêner la circulation des fauteuils roulants ou déambulateurs.
 - Mettre à disposition sur les distances longues piétonnes des scooters ou navettes électriques. »

- **Un représentant de l'association Michel Ange** : « La proposition a été ébauchée avec les associations **Cheminots Saint-Laurent** et **Îlot Lapujade**.
 - Une crainte : la connexion au niveau de l'avenue de Lyon, avec la problématique du dépose minute et de l'arrivée de la voie Nord, qui risque de créer des bouchons, vu l'étroitesse du pont Raynal. Nous souhaiterions que la voie Nord soit davantage orientée vers la ville plutôt que sur le faubourg, avec des sens uniques, pour ne pas congestionner la zone.
 - La situation du dépose-minute au niveau du Parcotrain actuel va générer des embouteillages. Le demi-tour devant le Parcotrain paraît difficile. Dans le futur, le dépose-minute pourrait se faire sur le parking au niveau de la Sernam, avec une passerelle au niveau du pont, là où le personnel SNCF passe aujourd'hui. Sa situation serait un peu éloignée, mais pourrait limiter les voitures sur le parvis de la gare.
 - La création d'une nouvelle voie qui longerait la voie ferrée d'Albi, puis le chemin Lapujade, ou qui passerait par-dessus les voies de Raynal, amènerait des voitures vers la gare. Des bouchons se créeraient de nouveau sur l'avenue de Lyon. Une passerelle pour éviter cette zone serait une construction importante, peu intégrée dans le paysage et difficilement réalisable. Le chemin Lapujade, dans le cadre de l'OAP, a été prévu en modes doux. Il faut favoriser cette option au détriment d'une nouvelle voie.
 - Vous avez coupé court à la trémie devant le parvis historique. Il nous semble judicieux pourtant d'éliminer la circulation sur le parvis historique et d'aller vers davantage d'apaisement.
 - Il serait bon de profiter de la création d'une nouvelle ligne de métro pour ne pas oublier qu'une ou deux stations pourraient être place Froidure ou rue Bouvier. Ce secteur est aujourd'hui très éloigné des lignes de métro et coupé du centre-ville par la voie ferrée.

- Concernant le parvis Périole, nous avons suggéré d'améliorer le jardin Michelet. Le parvis Nord nous apparaît moins attractif, moins marqué, peut-être plus dévolu à la circulation que les autres. Nous préconisons une activité qui inciterait les gens à monter sur le faubourg. Une activité culturelle commence à s'implanter dans ce secteur, le parvis devrait être une ouverture vers cette zone.

- Il serait bon de garder quelque façade existante peut-être, et en particulier la partie gauche quand on revient sur le faubourg, pour masquer les grands immeubles qui sont derrière et qui n'auront pas la qualité des immeubles nouvellement construits. »

• **Le Vice-Président de l'Association des Professionnels de l'Urbanisme de Midi-Pyrénées** souligne la qualité des interventions et des échanges qui apportent beaucoup : « La coupure de la voie ferrée, dans la liaison piétons/cycles, reste posée, en particulier en amont et en aval du projet. Nous aimerions que vous appréhendez la tranchée Guilhemery, la mise en relation du canal et les liaisons piétons vélos pour relier les quartiers de part et d'autres de cette tranchée. Il faut avoir une stratégie très forte par rapport à la SNCF, on traverse un secteur privé ferroviaire et il faut que la ville puisse retisser des liens de part et d'autre. Peu d'autres occasions de le faire se présenteront dans les prochaines 50 années.

- Vous avez évoqué un maillage plus fin de voiries tertiaires et secondaires, en diminuant le trafic au bord du Canal. J'y vois une ambiguïté avec la stratégie de parkings souterrains. Le projet ne fonctionnera bien qu'avec la mise en place de parkings-relais et de stationnements en nombre sur les axes de transports en commun, et du métro. Pour diminuer l'accès en voiture pour les usagers de la gare, il faut insister sur l'intermodalité : chaque parvis devrait offrir un stationnement pour les deux-roues, sécurisé, couvert, fermé, de même qualité qu'à Fribourg.

- Sur le secteur de Raynal, la maquette a montré des évolutions du projet, la part de verdure dans le quartier commence à se structurer. Les nuisances des voies ferrées restent un vrai problème pour l'habitat de proximité. A Breda, la construction d'éléments de bureaux, susceptibles de faire barrière phonique, a été évoquée. De l'espace peut être gagné en montant en hauteur les immeubles de bureaux. Sur ces îlots-là, une mixité fonctionnelle travail/habitat peut exister, même s'ils sont un peu éloignés de la gare et des stations de métro. Il faut trouver des idées d'urbanisme innovant pour obtenir une qualité d'appel.

Concernant le fret : pour le dernier kilomètre vers le centre-ville, le fret doit être inséré sur des lieux stratégiques, pour éviter que les poids-lourds quittant Eurocentre ne créent des embouteillages vers le centre-ville. Pour les travaux, il est nécessaire que les matériaux soient acheminés par le chemin de fer. »

- **Un représentant de l'association Amitié Bayard** : « Parlons tourisme. Nous avons une belle Médiathèque, et pourtant il n'y a guère que le centre historique pour attirer les touristes. Faites-nous une gare dont on soit fiers, qui attire le regard et qui puisse être un emblème pour la ville. »

• **Une représentante du Conseil de Développement de Toulouse Métropole (CoDev) :** « Le CoDev a commencé à travailler sur Toulouse EuroSudOuest avant la concertation. L'écrit qui en a découlé exprimait les grands principes que nous souhaitions voir apparaître : l'ouverture de la métropole aux nouveaux venus, sa position de carrefour du Sud et son excellence dans de nombreux domaines. Nous avons insisté sur la nécessité d'être innovants sur l'information et de créer du lien avec les habitants. Entre la concertation de 2013 et 2015, nous avons produit deux nouveaux écrits : l'un sera achevé pour juin, espérons-le. Nous avons créé un groupe de travail qui fonctionne depuis 2013. Concernés par les Aménagements Ferroviaires du Nord de Toulouse (AFNT), nous avons produit un autre écrit, public, qui avait pointé le regret que les AFNT n'aient pas été l'objet d'un projet urbain aussi important et ambitieux que Toulouse EuroSudOuest. Ce serait un prolongement naturel au projet. Le CoDev souhaite toujours que l'organisation de ce projet urbain soit l'objet d'une concertation innovante avec les habitants, les usagers, les acteurs de l'économie locale, les salariés.

- Nous partageons la position de l'APUMP sur Guilhemery.

- Nous regrettons cette position de terminus du projet, sans projection vers la Méditerranée, alors que notre future région va englober des ports sur la Méditerranée. Leurs connections par le rail pour le fret, et les plateformes logistiques seront un véritable enjeu.

- Nous partageons l'idée de l'acheminement des matériaux par rail.

- Je partage l'envie d'une belle gare, qu'elle soit un lieu de vie, de « frottements métropolitains », et pas seulement un lieu de changement de mode de transport.

- Nous souhaitons une mise en valeur de notre identité locale, avec des qualités d'ambiance diurne et nocturne, d'usage et de confort. Nous aimerions ce lieu conçu comme un lieu de rencontres et d'expressions. De ce point de vue, le Canal du Midi est un enjeu majeur.

La concertation menée a abouti à une prise de conscience de part et d'autre, dont nous aimerions qu'elle se poursuive pour nous donner un peu plus de temps dans la réflexion. »

• **Le représentant de l'Union des Comités de quartier :** « L'équipe de M. Busquets va travailler sur un plan guide, qui sera présenté de manière publique. Quelle est la date limite d'envoi des contributions écrites ?

Entre temps, nous sommes très favorables à un échange sur le plan guide avant la phase d'information « grand public ». Le plan guide comprend-t-il aussi de l'opérationnel aux horizons 2017-2020 ? Sur les parties opérationnelles, y a-t-il un projet de modification du PLU ? Le projet sera-t-il présenté dans son ensemble ou par partie et ces parties seront-elles l'objet de concertations spécifiques ? Quelles sont les modalités de concertation ? »

M. Duvernois : La date limite d'envoi des contributions écrites est fixée au 30 juin, pour pouvoir les intégrer avant le Comité de pilotage qui se tiendra en juillet. Il est donc important de faire remonter un maximum de remarques avant cette date.

Avant d'entrer dans une phase de communication grand public, cet Atelier se réunira à nouveau en septembre, pour que soient restitués au groupe les arbitrages du Comité de pilotage. Le projet entrera ensuite dans une phase opérationnelle, à une échelle toute autre que le périmètre d'études global qui est de 400 hectares : la réflexion sera affinée par secteur. Les orientations opérationnelles ne sont pas encore complètement connues mais le moment venu, leur mise en œuvre s'inscrira dans un cadre réglementaire.

4 • CONCLUSION

M. Lagleize remercie l'assistance, remarque que le projet a évolué Atelier après Atelier dans une co-construction avec les participants. Le projet a muri.



© Europolia

Il se montre extrêmement satisfait de la qualité des échanges et des contributions, comme de la forme des Ateliers, en pointant que la qualité d'écoute du groupe est exceptionnelle, vu sa taille. Il remercie encore l'assistance du temps passé et lui donne rendez-vous en septembre.

Fin de la réunion à 21h.

5 • ORGANISMES PRÉSENTS

- Association Amitiés Bayard
- Association 7 notre quartier
- Association Bayard Avenir
- Association Bien Vivre à Saint Aubin
- Association Cheminots Saint Laurent
- Association des copropriétaires de Pacherenc et Raisins
- Association des Professionnels de l'Urbanisme de Midi-Pyrénées (APUMP)
- Association du quartier Chalets Roquelaine
- Association Ensemble à tout âge
- Association Etoile de Belfort
- Association Ilot Lapujade
- Association Marengo Bonnefoy
- Association Marengo Jolimont La Colonne
- Association Michel Ange
- Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse (CCIT)
- Collectif Barthe – La Salade
- Comité de quartier Minimes Barrière de Paris
- Comité de quartier des Ponts Jumeaux
- Conseil de Développement Toulouse Métropole (CoDev)
- Conseil Économique, Social et Environnemental (CESER) Midi-Pyrénées
- Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Toulouse (ENSAT)
- EuroSud Transport
- Fédération régionale des Promoteurs Immobiliers (FPI)
- Groupement pour l'Insertion des Personnes Handicapées Physiques (GIHP) Midi-Pyrénées
- Handicap défi - Association sportive midi toulousain (ASMTH)
- Observatoire Toulousain de l'Immobilier d'Entreprise (OTIE)
- Union des comités de quartier et associations de défense et d'action pour le cadre vie dans l'agglomération toulousaine (UCQ)