



---

## Dispositif de participation du projet

# « Les Ateliers Toulouse EuroSudOuest »

## Compte-rendu de l'Atelier du samedi 19 mars 2016

---

- **Lieu** : Toulouse Métropole, 6 rue René Leduc à Toulouse - Salle Garonne
  - **Participation** : 53 personnes
  - **Elus présents** : Jean-Luc MOUDENC, Président de Toulouse Métropole, Maire de Toulouse, Annette LAIGNEAU, Adjointe au Maire en charge de l'Urbanisme, Jean-Luc LAGLEIZE, Président de la Commission Aménagement de Toulouse Métropole, Adjoint au Maire, Élu référent des Ateliers, Hélène COSTES-DANDURAND, Adjointe au Maire et Maire de quartier 4.1 : Lapujade - Bonnefoy - Périole - Marengo - La Colonne (secteur Toulouse-Est), Jacqueline WINNEPENNINCKX-KIESER, Conseillère Municipale Déléguée et Maire de quartier 1.3 : Les Chalets, Bayard, Belfort, Saint-Aubin, Dupuy (Secteur Toulouse Centre)
  - **Services présents** : 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 du plan guide urbain actualisé | p. 3  |
| 2 • Temps d'échanges                            | p. 4  |
| 3 • Organismes présents                         | p. 12 |

### Pièce jointe :

- Présentation de l'Atelier du 19 mars 2016

**M. LAGLEIZE** remercie l'assistance pour sa venue et se félicite de l'intérêt que le projet suscite. Cette réunion des Ateliers précède la phase de concertation réglementaire qui débutera le 29 mars. A cette occasion, **M. LAGLEIZE** tient à exprimer tout le plaisir qu'il a eu à être le témoin des échanges au sein des Ateliers.

**M. MOUDENC** salue l'assistance et la remercie pour le travail effectué. Il revient sur le souhait de Toulouse Métropole de voir la démarche de concertation être pérennisée. L'engagement d'une rencontre des Ateliers, pour faire le point avant le début de la concertation réglementaire, avait en effet été pris en 2015. Il importe dorénavant d'envisager, une nouvelle étape des Ateliers, de manière à assurer un aller-retour régulier entre la mise en œuvre du projet et les objectifs définis collectivement. Il s'agira de vérifier que les avancées concrètes s'inscrivent bien dans le schéma stratégique global. Il est néanmoins évident que le contenu du projet sera nécessairement appelé à évoluer vu le long terme de l'opération. Des ajustements s'imposeront et de nouvelles réflexions viendront aussi l'enrichir. **M. MOUDENC** réitère son vœu que les Ateliers se poursuivent pour partager l'avancée du projet.



© Europolia

## **1 • PRÉSENTATION DU PLAN GUIDE URBAIN ACTUALISÉ**

**M. BUSQUETS** rappelle que le projet a fait l'objet de contributions en Ateliers : 136 contributions différentes ont ainsi été étudiées, amenant le projet à évoluer. Toutes n'ont pas pour autant été intégrées. Ces contributions 2015 sont classées suivant cinq thématiques :

- Intermodalité ;
- Programmation urbaine ;
- Projet urbain : qui inclut les éléments d'infrastructure dans l'organisation d'un projet de 20 ou 30 ans ;
- Accessibilité ;
- Fonctionnalités et fonciers ferroviaires.

Les discussions en Ateliers ont donc porté sur des questions très diverses. Si certaines peuvent être résolues aujourd'hui, d'autres ne le seront qu'à mesure du développement du projet. **M. BUSQUETS** présente rapidement les contributions de chaque thématique, en prenant pour exemple celles qui resteront dans le plan guide urbain car relevant de principes fondamentaux :

- Intermodalité : la question de la liaison entre la station de métro et le chemin de fer pour les Personnes à Mobilité Réduite ;
- Programmation urbaine : le système de Matabiau/Marengo/Périole, voire Raynal, deviendra une centralité avec une mixité d'usages. L'avancée sur le projet urbain permettra d'affiner les liens entre le projet et les quartiers ;
- Accessibilité : la question fondamentale du rôle du Canal du midi et du rapport entre les quartiers du centre-ville, le projet et les faubourgs.

**M. BUSQUETS** profite de cet exposé des principes pour rappeler les fondamentaux du projet :

- La topographie de l'espace Matabiau-Raynal, difficile, nécessite une réflexion sur le passage de la partie haute de Périole vers le centre-ville ;
- Les quatre parvis garantissent le lien entre le projet et les quartiers.

**M. BUSQUETS** commente les esquisses du projet, situe les 3 nouveaux parvis (Marengo, Périole et Lyon).

L'axe Nord-Sud permet un dispositif très urbain, avec des activités et différents systèmes de mobilité : de Raynal à Matabiau, il constituera « l'épine » des services du projet.

Revenant au plan général, **M. BUSQUETS** présente le système d'axes et de rues proposé par le projet de manière à prendre en compte la dimension et les besoins des quartiers existants. Le détail de ce traitement est consultable dans le dossier de concertation.

**M. BUSQUETS** expose ensuite les évolutions suivantes :

- La rue Bayard : son aménagement, évoqué en réunion, est en cours. L'élargissement des trottoirs et les plantations en quinconce offrent un espace plus agréable aux piétons et autres utilisateurs de modes de déplacement doux ;
- Matabiau et son lien avec la ville :

- Le projet de parvis avance et l'espace devant la gare se présente déjà comme le soulèvement de l'importance du canal du midi dans la ville ;
- Une intervention sur le canal pourrait le rendre plus visible, plus ouvert, comme un grand parc linéaire où les modes doux auraient toute leur place, au fil de l'eau, les trottoirs gagnant de l'espace ;
- Cette intervention pourrait aussi mettre en valeur la façade historique de la gare ;
- La circulation se fera sur deux voies de chaque côté du canal ;
- Au niveau de l'îlot du tri postal, le mélange d'usages est toujours préconisé ;
- Le lien avec le centre-ville se tisse par l'action menée sur la rue d'Alsace-Lorraine et le système du Capitole vers St-Pierre, qui prolonge le réaménagement de Matabiau par la rue Bayard. Les allées Jean-Jaurès viendront ultérieurement renforcer ce lien.



© Europolia

Discutés en Atelier, ces principes fondamentaux sont conservés. M. Busquets remercie ici les contributeurs, qui ont permis d'établir des priorités et de préciser les contenus de ce grand projet pour la ville.

## **2 • TEMPS D'ÉCHANGES**

**Un représentant de l'association 7 Notre quartier :** « Nous avons appris l'aménagement de l'espace CEAT et ma question porte sur le périmètre : cet espace fera-t-il partie du plan guide urbain comme nous le pensions au début ? Je me réfère au document de présentation du 31 mars 2015 qui inclut le CEAT dans le périmètre d'études Toulouse EuroSudOuest. »

**Mme LAIGNEAU :** « Le CEAT ne se situe pas dans le périmètre du plan guide urbain de Toulouse EuroSudOeust, même si sa proximité avec Matabiau le rend intéressant à l'échelle du projet. »

**M. DUVERNOIS :** « M. BUSQUETS a été missionné sur un périmètre d'études de 450ha, comprenant le CEAT. Ce périmètre d'études s'est réduit dans un deuxième temps, à celui du plan guide urbain, opérationnel, de 135ha, recentré autour de la gare. Le CEAT fait donc l'objet d'une opération d'aménagement plus autonome. Le travail sur les deux échelles, périmètre d'études puis périmètre opérationnel, a sans doute entretenu une ambiguïté sur la place du CEAT dans le projet Toulouse EuroSudOuest. »

**Un représentant de l'Union des Comités de Quartier :** « La circulation le long du canal a beaucoup été évoquée en Ateliers. Nous comprenons comment elle s'esquisse devant la gare mais souhaiterions des précisions sur l'ensemble du canal du Midi, artère d'autant plus importante que les projets à Brouardel ou de Sébastopol vont générer un surcroît de trafic. Que souhaite la collectivité par rapport aux propositions de M. BUSQUETS ? »

**M. BUSQUETS :** « Une étude a permis de montrer l'usage très important du canal par le trafic privé, avec 50 000 voitures/jour. Elle a aussi montré que ce trafic forme de nombreux tourbillons entre les Ponts-Jumeaux et le pont des Demoiselles, perdant ainsi de l'efficacité. Le canal pourrait être réaménagé avec deux voies de chaque côté, pour tous les modes de circulation et pas seulement pour la voiture comme c'est le cas aujourd'hui. Deux voies de chaque côté offrirait un bon fonctionnement, même si quelques problèmes aux heures de pointe matinales restent à résoudre. Dans cette hypothèse, nous avons déjà évoqué celle d'une circulation à la française, plutôt qu'à l'anglaise comme aujourd'hui. Les voies peuvent déjà être préparées pour faciliter le changement, particulièrement au niveau des croisements. Cette hypothèse sera présentée lorsque tous les éléments auront été vérifiés par les services de la Ville. »

**M. MOUDENC :** « Ce sujet est particulièrement complexe puisque les deux côtés du canal sont des voies de circulation très structurantes. L'idée est double : il s'agit d'une part d'offrir au canal une nouvelle image bien plus esthétique, avec l'achèvement de la rénovation de la rue Bayard, la transformation des allées Jean-Jaurès, que nous présenterons dans quelques semaines, et le réaménagement devant le parvis historique. Ces trois opérations de requalification urbaine, qui cernent la portion du canal entre Jean-Jaurès et le début de la gare, obligent à la traiter. Les esquisses présentées par M. BUSQUETS ne sont pas validées mais illustrent la mise en valeur possible du canal. D'autre part, il est nécessaire en parallèle d'entamer une réflexion à plus long terme, pour réinsérer le canal dans la ville et le revaloriser tout en traitant les fonctions de circulation à l'œuvre autour de lui. Le travail se divise donc en deux temps. »

**M. DUVERNOIS :** « Ce travail global sur le canal est aussi à mettre au crédit des Ateliers : la première intervention ne devait initialement porter que sur le parvis de la gare ; aujourd'hui, elle se déploie de pont à pont et de façade à façade. L'espace naturel, les berges et l'eau sont réinvestis. »

**Une représentante de l'association Îlot Lapujade :** « Je regrette que les Ateliers se résument désormais à une rencontre annuelle : le projet a en effet beaucoup évolué grâce aux contributions et aux échanges. Ce ne sera donc plus une concertation mais une présentation : quelle différence avec une réunion publique classique ? »

**M. MOUDENC :** « Je réitère mes propos : la fréquence des prochaines rencontres n'est pas fixée et nous définirons ensemble les modalités de poursuite de la démarche. »

**Un représentant de l'association Cheminots St-Laurent :** « Je reste inquiet de l'impact de l'axe Nord sur le trafic en provenance du futur échangeur de Borderouge, qui débouchera au niveau du pont Raynal. D'autre part, dans cette étape transitoire où l'avenue de Lyon reste inchangée, je m'interroge sur le positionnement de l'entrée et de la sortie du dépose-minute sur cette avenue, étant donné la circulation actuelle. Mon troisième point concerne le lien, pas assez évoqué, entre l'aménagement de la gare et le projet : la SNCF devrait participer aux réunions. Un exemple : le dépose-minute de Marengo doit s'accompagner d'aménagements permettant aux voyageurs de traîner leur valise plutôt que de la porter. Il faut penser aux usagers. »

**M. GARES :** « Les aménagements du dépose-minute seront bien sûr faits de manière à rendre le trajet agréable et facile. »

**M. BUSQUETS :** « De nombreux éléments sont encore à l'étude mais Marengo disposera probablement d'une dépose-minute plus fonctionnelle et les aménagements le serviront bien sûr. Matabiau sera encore pour des années la gare importante mais Marengo jouera aussi un rôle à l'avenir. L'axe centre-ville/Jean-Jaurès/Marengo donnera une nouvelle image de la gare. »

**M. MOUDENC :** « La stratégie du projet urbain consiste en quatre entrées, divisant d'autant les flux d'accès. Par ailleurs, nous avons arrêté le 18 décembre dernier le tracé de principe de la 3<sup>e</sup> ligne de métro et décidé du tronçon central. L'organisation des terminaisons à l'Est et à l'Ouest est en discussion. Une station se situera à Bonnefoy, conformément à la demande des contributions. »

**M. DUVERNOIS :** « La SNCF mène aujourd'hui des études de conception de la future gare. La première phase d'intervention est cependant stabilisée et connaît les mêmes horizons que l'aménagement du parvis : le bâtiment des arrivées sera totalement réaménagé. Durant cette phase, de 2018 / 2019, un important travail autour du métro est aussi prévu : son accès est en effet peu lisible et inaccessible aux PMR. Ses entrée et sortie depuis le parvis du canal seront donc revues. »

**M. DURVERNOIS invite les participants à poursuivre l'échange autour de la maquette.**

**Un participant :** « Pourriez-vous préciser l'aménagement du parvis piéton et la fluidité de la circulation piétonne par rapport à celle de la voiture ? »

**M. BUSQUETS :** « Dans la réorganisation de cet espace, la continuité de la rue Bayard au parvis est essentielle. C'est pourquoi la dépose-minute est déplacée et la priorité donnée à un autre, bien plus fonctionnel, du côté de Marengo. L'accès au métro depuis la parvis canal sera facilité, avec un ascenseur et une visibilité depuis la rue Bayard. Un espace alors complètement libéré pour les piétons devant la gare et élargi en suivant les deux boulevards de chaque côté du canal pourrait s'imaginer. L'autre opération très importante consiste à libérer les berges. »



© Europolia

**Une participante :** « J'aimerais des précisions et une visualisation des circulations à l'anglaise et à la française. »

**M. BUSQUETS :** « Il y a 70 ans, les deux voies de chaque côté ne posaient pas problème, le système était fluide. Quand la liaison avec les Ponts-Jumeaux a été envisagée, une entrée côté Est et un retour côté Ouest ont été décidés. Or, ce système, à l'œuvre aujourd'hui, crée des difficultés dès la Halle aux Grains. Ce sont ces difficultés que nous étudions. L'important volume du trafic actuel peut en effet être géré dans un espace bien plus réduit. A l'exception de quelques intersections fortes, où une 3<sup>ème</sup> voie pour tourner à gauche sera envisageable, le système peut fonctionner sur la base de 2x2 voies. Changer le sens de circulation serait alors réalisable. D'autres éléments importants du projet sont les trémies, espaces autrefois occupés par des écluses ou des portes et donc très faciles à réaménager, puisque la terre est restée sous l'asphalte. Des jardins pourraient y prendre place. Une trémie ouverte comme un jardin près de l'eau serait magnifique au niveau des Minimes. »

**M. DUVERNOIS :** « Les premiers aménagements devant la gare sont pensés comme réversibles : ils peuvent basculer très vite d'un fonctionnement à l'anglaise à un dispositif à la française. Il était essentiel de ne pas figer la mutabilité du canal. »

**Un participant :** « Je note l'aménagement possible de la trémie du début de l'avenue des Minimés. »

**M. BUSQUETS :** « Les études prouvent sa faisabilité mais rien n'est encore décidé. L'aménagement de la trémie de la Halle aux Grains est plus difficile, mais réalisable. »

**Un participant :** « Je pensais que les trémies amélioreraient la fluidité de la circulation sur les bords du canal et j'entends qu'elles pourraient être réaménagées en jardins... ?! J'imaginai que les voitures passeraient sous le parvis piéton... »

**M. BUSQUETS :** « Cette hypothèse, étudiée, a effectivement été présentée. Mais la création d'une trémie dans un espace si central crée des problèmes périphériques. Le futur trafic du canal doit être de surface. Aujourd'hui, les Ponts-Jumeaux sont un grand échangeur autoroutier et le canal sert à éviter la rocade : il nous faut modifier cet état de fait pour que le Canal ait un effet distributeur entre les quartiers et que le trafic y soit apaisé. Il faut tenir compte de la baisse du trafic en centre-ville et de la stabilité de celui de la rocade depuis 7 ans. »

**Un participant :** « Où en est le projet de parking pour voitures et vélos à la gare ? »

**M. BUSQUETS :** « Chaque parvis comptera des parkings pour vélos et la garantie d'un accès facile. Le stationnement des voitures liées aux logements, bureaux et activités tertiaires situés sera aussi assuré pour l'essentiel à partir des parvis. Le week-end, où l'activité de la gare baisse, les parkings seront utilisés à d'autres fins. Il faut travailler dans cette logique. La mise en place de la 3<sup>e</sup> ligne de métro sera aussi décisive pour l'activité économique et la desserte de l'aéroport. »

**M. DUVERNOIS :** « Les 600 places de la vélostation de Matabiau pâtissent d'un manque de visibilité et d'accès. Ses accès seront donc repris lors du réaménagement du parvis, pour offrir un meilleur confort aux cyclistes. Le projet se situe au cœur du système de transports en commun et les parkings autour de la gare peuvent absorber davantage de demande : les 400 places du parking de la médiathèque par exemple ne sont occupées qu'à 20%. »

**Un participant :** « J'ai une association sportive de personnes en situation de handicap : équipés de beaucoup de matériel, nous avons besoin de pouvoir nous garer le temps de nos déplacements sportifs. Qu'en est-il des places réservées ? »

**M. DUVERNOIS :** « Les places réservées sont réglementaires, donc garanties. Le principe est aussi d'améliorer la qualité des cheminements entre les stationnements et la gare, catastrophique aujourd'hui. L'accès au parking de la médiathèque depuis le métro, par exemple, ferme à 19h. Dans les premières options d'aménagement, nous étudions la possibilité de déplacer la grille de fermeture de la médiathèque pour que le parking fonctionne aux horaires du métro. »

**M. GARES :** « Même si ce projet est tourné vers les transports en commun, nous sommes conscients de l'insuffisante accessibilité en voiture et un aspect du projet porte sur son amélioration. A terme, le projet vise à passer des 800 places existantes à 2 000. »

**Un participant :** « J'avais compris que les taxis et bus seraient situés à Marengo et qu'il n'y aurait pas de dépose-minute ici. Mais vous en avez annoncé un. Les voitures allant au centre-ville passeront-elles aussi par-là ? »

**M. BUSQUETS :** « Ce n'est pas tranché. Le système de dépose-minute envisagé est un parking, payant au bout d'un certain temps, comme le P0 de l'aéroport. Cela permettrait de réduire l'impact sur Matabiau. »

**Un participant :** « Avez-vous de nouveaux éléments sur la programmation de bureaux et logements ? »

**M. BUSQUETS :** « Nous travaillons dans un esprit pragmatique. L'activité économique doit être la plus proche possible du futur pôle d'échanges multimodal et les espaces près du système ferroviaire ne peuvent servir au logement. Si l'actuelle gare routière est délocalisée, cet espace attractif, lumineux et proche du canal, sera plutôt réservé au logement. Les autres espaces seront mixtes ou réservés à l'activité économique. Le projet est si grand qu'il comporte de fait, différents projets urbains. Les usages doivent être précisés à l'échelle d'opérations bâties dans les 5 à 8 ans. »

**M. DUVERNOIS :** « Sur les 135ha du plan guide urbain, des potentiels sont déjà inscrits dans le dossier de concertation à une échéance de 20 ans : environ 300 000m<sup>2</sup> de bureaux, dont l'essentiel se concentre autour du système Matabiau jusqu'à la halle de la Sernam. Des options à long terme ont été prises pour réaménager la gare basse de Raynal et créer un écran entre les quartiers d'habitat et le système ferroviaire. Le positionnement de la station de métro sera aussi à prendre en compte sur cette partie du territoire. Entre 40 et 50 000m<sup>2</sup> seront consacrés aux commerces, loisirs et services. L'étude de capacité globale conclut à 2 000 logements. Le tout cumulé, représente environ 600 000m<sup>2</sup>. »

**Une représentante de l'association Îlot Lapujade :** « Je voudrais réitérer la crainte sur les conséquences d'une entrée et sortie du dépose-minute par l'avenue de Lyon : la desserte du Faubourg Bonnefoy par le métro est une excellente nouvelle, ainsi que la répartition des accès à la gare, mais le calendrier du métro reste lointain, à la différence de celui du dépose-minute et de sa desserte par l'avenue de Lyon. Le métro restera donc sans effet pendant quelques temps. Quant à la répartition des accès, je veux signaler la différence de calibrage entre l'avenue de Lyon et Marengo, à laquelle s'ajoute le passage des bus qui complique la circulation. »

**Un représentant de l'association Michel-Ange :** « Pourriez-vous préciser l'emprise foncière autour de l'avenue de Lyon et des rues des Jumeaux et Chabanon ? »

**M. DUVERNOIS :** « Un travail d'actualisation du périmètre d'action foncière a été réalisé. Une réunion avec les propriétaires et les commerçants a été l'occasion de présenter un périmètre d'acquisitions resserré de part et d'autre de l'avenue de Lyon et sur l'ensemble Cheminots-St-Laurent. Le périmètre initial de 3,5ha a donc été réduit à environ 2,5 ha. »

**Un participant :** « Toulouse Métropole a accordé une concession pour les parkings publics à Indigo. Marengo passe ainsi de la SMAT à Indigo et la construction d'un nouveau parking est prévue à Jean-Jaurès. Je souhaiterais des précisions sur tout ce qui concerne les parkings, sur le projet comme sur Jean-Jaurès : y a-t-il des orientations ? Quels seront les usagers ? Quel type de stationnement est prévu ? Par ailleurs, une relocalisation des autocars privés à Balma Gramont, avec une connexion au métro, avait été abordée en Atelier : où en est cette réflexion, qui concerne aussi les bus interurbains ? »

**M. DUVERNOIS :** « Nous n'avons pas d'éléments concernant la concession des parkings. Par contre, nous travaillons sur le jalonnement des ouvrages de stationnement car il fait partie, comme l'information aux voyageurs et la dénomination, de la première étape d'aménagement de la gare de Toulouse Matabiau.

Quant au dispositif des cars interurbains et privés, il faut le mettre en perspective avec les évolutions législatives récentes qui transfèrent au 1<sup>er</sup> janvier 2017, la compétence des gares routières des départements vers les régions. La région ne s'est pas encore positionnée. Par ailleurs, SMTC-Tisséo engage une réflexion sur l'hypothèse d'un accueil des autocars au niveau des terminus du métro. Enfin, la libéralisation par la loi Macron du transport par autocar s'est traduite par une augmentation très importante de l'offre. Au final, il faudra trouver des solutions pour éviter de concentrer les infrastructures pour les autocars en centre-ville. »

**Un participant :** « La demande de passerelle pour modes doux entre le quartier Lapujade et celui de la gare Raynal est-elle retenue ou considérez-vous que la ligne de métro assurera ce lien ? Par ailleurs, que devient l'espace culturel évoqué dans la zone des commerces, bureaux et services ? Compte tenu des investissements très lourds requis pour adapter un lieu bruyant, profiter des constructions pour réaliser des aménagements adéquats pour l'accueil de la jeunesse en centre-ville, pour l'instant sans lieu musical, serait intéressant. »

**M. DUVERNOIS :** « La prudence s'impose sur la possibilité d'un franchissement des voies ferrées entre le Raisin et Michel-Ange. L'idée est séduisante mais elle n'est pas réalisable à ce stade étant donné les contraintes techniques, financières et celles d'exploitation de la SNCF avec 400 trains quotidiens. Certes, ce qui n'est pas possible aujourd'hui le sera peut-être demain, mais nous préférons ne pas mentionner cette hypothèse pour les 15 ans à venir. Concernant l'espace culturel : les commerces et autres services ne sont pas encore fixés. Il existe avenue de Lyon, un studio de répétition, le studio Condorcet, avec lequel un travail de relocalisation est mené. »

**Un participant :** « Un lieu proche du centre-ville et du métro mais inutilisé pourrait aussi devenir un espace culturel : quel est le projet qui le concerne ? »

**Un participant :** « Le réseau de bus de nuit est aussi à considérer : pour aller du centre-ville aux Amidonniers par exemple, le 16 est disponible jusqu'à une heure tardive. Quelque chose est sans doute à étudier pour offrir une réponse à moindre coût. »

**Un participant :** « La maison éclusière est aussi un lieu intéressant. »

**Un participant :** « Un positionnement du parvis Périole à la sortie du jardin Michelet, de façon à le prolonger, avait aussi été évoqué dans les Ateliers. Mais, constatant qu'il est décalé, j'en conclus que la tendance est de recentrer les parvis vers la gare... ? »

**M. BUSQUETS :** « Il nous faut chercher une ligne droite qui permette de lier les côtés canal et Périole et son emplacement n'est pas exactement fixé. L'arrivée de la passerelle requiert un espace qui fera le lien avec le quartier, une placette. Nous ne perdons pas pour autant de vue l'importance du franchissement piéton mais sa réalisation dépend du projet ferroviaire : il faut simultanément modifier le tracé des voies et préparer l'arrivée d'une passerelle piétonne. »

**M. DUVERNOIS :** « Nous avons tenté de traiter deux sujets en un, le premier étant la meilleure localisation du parvis Périole. Il se situe dans la continuité de la rue Bernard-Ortet, avec l'arrivée de la passerelle à mi-quai. Le deuxième sujet était le dégagement nécessaire au jardin Michelet. Ces deux sujets ne pouvaient se résoudre avec une seule réponse. Nous tentons de trouver des opérations d'espaces publics maîtrisables à échéance de 10 ans. Des perspectives à très long terme sont difficiles à étudier. C'est dans ce cadre qu'une étude d'opportunité pour créer une passerelle prolongeant la rue de la Concorde vers le système du Raisin a été engagée. »

**Un participant :** « Vous avez présenté un classement des contributions : communiquerez-vous cette étude aux participants des Ateliers ? »

**M. DUVERNOIS :** « Ces contributions ont été listées, reprises, expertisées et réintroduites dans le projet par M. Busquets, à l'exclusion de celles qui renvoyaient à des échelles ou à des questionnements qui n'étaient pas ceux de Toulouse EuroSudOuest. Le support présenté en début de réunion sera diffusé. »

**M. LAGLEIZE** remercie l'assistance pour la richesse de ses interventions, M. BUSQUETS pour la qualité de son écoute et sa capacité à adapter son travail au ressenti du terrain, et tout le service d'Europolia, qui porte ce projet depuis longtemps. Rendez-vous est donné avant la fin de l'année pour entamer une nouvelle séquence des Ateliers.

*Fin de la réunion à 10h30.*

### **3 • 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 Ilot Lapujade
- Association Marengo Bonnefoy
- Association Marengo Jolimont La Colonne
- Association Michel Ange
- Comité de quartier Minimes Barrière de Paris
- Comité de quartier des Ponts Jumeaux
- Conseil de Développement Toulouse Métropole (CoDev)
- 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)
- Médiathèque Marengo
- Union Sociale pour l'Habitat – Groupement Départemental de la Haute-Garonne (USHMP)
- Union des comités de quartier et associations de défense et d'action pour le cadre vie dans l'agglomération toulousaine (UCQ)