



**2ND CYCLE DE CONCERTATION
SUR LA PHASE 1 DU PROJET URBAIN
« MATABIAU QUAIS D'OC »**

**Atelier n°3
« Restitution et mise en perspective »**

Mardi 19 novembre 2019

SOMMAIRE

1.	CONTEXTE ET OBJECTIFS DE L'ATELIER _____	3
2.	INTRODUCTION _____	4
3.	RETOUR SUR LES CONTRIBUTIONS DE L'ATELIER N°2 AU PROJET _____	4
4.	PRESENTATION DE L'OPERATION RAYNAL/SERNAM _____	7
5.	LE PROJET URBAIN – PHASE 1 _____	12
6.	CLOTURE – LES PROCHAINES ETAPES _____	16

Contexte et objectifs de l'atelier

Organisation de l'atelier

Le troisième atelier du cycle de concertation déployé à l'automne 2019 s'est tenu le **mardi 19 novembre 2019**, de 18h30 à 21h30, dans les locaux de Toulouse Métropole – Espace Garonne à Toulouse.

L'animation de cet Atelier et les différentes interventions étaient proposées par :

- Jean-Michel Lattes, 1^{er} Adjoint au Maire de Toulouse, Vice-Président de Toulouse Métropole
- Erik Loot, garant de concertation
- Pour Europolia
 - o Raphaël Catonnet, Directeur général
 - o Anne Fraisse, Directrice adjointe
 - o Olivier Duvernois, Directeur opérationnel
 - o Fanny Soullignac, chargée de concertation
- Pour l'agence Bau-B :
 - o Joan Busquets
 - o Pieter-Jan Versluys
- Pour Neorama, agence de concertation :
 - o Diane Beucard
 - o Thibaut Vullin

Participants

19 organismes étaient représentés lors de l'atelier pour un total de 30 participants :

- Association des Professionnels de l'Urbanisme de Midi-Pyrénées (APUMP)
- Conseil de développement
- Comité de quartier des raisins
- Ensemble à tout âge
- Association Etoile de Belfort
- Association îlot Lapujade
- Association Cheminots Saint Laurent
- Association Michel Ange
- Union des Comités de Quartier.
- Association Bien Vivre à Saint-Aubin
- Fédération des Promoteurs Immobiliers Occitanie Toulouse Métropole (Belin Immo, Duval Développement Occitanie, Naccarat, ...)
- Comité de quartier Minimes Barrière de Paris
- SNCF Immobilier
- Association Non au gratte-ciel de Toulouse – Collectif pour un urbanisme citoyen
- Association du quartier Chalets Roquelaine
- Association Sorel
- Association des commerçants et des artisans du Faubourg Bonnefoy
- Association 2 pieds 2 roues
- Architecture et Maîtres d'Ouvrage (AMO) Occitanie Midi Pyrénées

Étaient excusés :

- Association habitants et amis de la place Arago et riverains
- Observatoire toulousain de l'immobilier d'entreprise
- Association amitié Bayard
- Association Marengo Jolimont La Colonne

- Eurosud Transport
- Groupement pour l'Insertion des personnes Handicapées Physiques (GIHP)
- Handicap défi - Association sportive midi toulousain
- Conseil des jeunes toulousains

Introduction

Jean-Michel Lattes ouvre la réunion en remerciant la mobilisation des participants. Il rappelle que la concertation sur le projet Grand Matabiau ne se termine pas avec cette réunion mais qu'elle donnera lieu à de nouvelles rencontres au printemps, après les élections municipales. Un comité de suivi sera organisé avant la fin de l'année pour revenir sur le dispositif proposé et ainsi identifier des pistes d'amélioration pour la suite de la concertation.

Cette réunion s'inscrit en complémentarité des éléments présentés lors de l'atelier n°2 mais également en réponse aux questions et contributions des participants. Le déroulé de la réunion s'articule autour de trois grandes séquences :

- Retour sur les contributions de l'atelier n°2 au projet,
- Présentation de l'avancement du projet Raynal/SERNAM,
- Restitution-présentation de la phase 1 du projet urbain,

et d'une dernière séquence proposant les prochaines étapes de la concertation.

Retour sur les contributions de l'atelier n°2 au projet

Suite à l'Atelier du 15 octobre, un travail d'analyse des différentes contributions a été conduit par Europolia. Deux sujets principaux ont été relevés :

- Le logement social en associant les obligations réglementaires du PLUi-H et des recommandations de la Commission d'Enquête ;
- La gestion transitoire des espaces qui vont être progressivement libérés notamment sur l'avenue de Lyon.

Le logement social

Pour la première phase du projet Grand Matabiau, deux cadres règlementaires se superposent :

- le PLUi-H qui impose la production de 35% de logement locatif social à l'échelle de chacune des phases du projet Grand Matabiau,
- la demande de la commission d'enquête du financement par la Compagnie de Phalsbourg et de la relocalisation de 3 950 m² de logement social sur la 1^{ère} phase de Grand Matabiau pour compenser l'absence de logement social dans la tour Occitanie.

Lors de l'atelier du 15 octobre, une première hypothèse a été présentée visant à lever la réserve de la commission d'enquête le plus rapidement possible, dès les premières opérations immobilières de l'avenue de Lyon.

Suite aux échanges en Atelier et aux contributions transmises, une deuxième hypothèse a été étudiée qui propose de lever la réserve de la commission d'enquête non pas à l'échelle de l'avenue de Lyon mais sur l'ensemble du périmètre de DUP du projet Grand Matabiau.

SECTEUR	Programmation (m ² SDP)	Logts sociaux PLUiH		Réserve CE	Logts sociaux H2	
		%	Surface		%	Surface
LYON	30 000	35%	10 500	2 173	42%	12 673
SERNAM	15 000	35%	5 250	1 067	42%	6 317
CHEMINOTS / SAINT-LAURENT	10 000	35%	3 500	711	42%	4 211
TOTAL	55 000	35%	19 250	3 950	42%	23 200

Par ailleurs, un travail complémentaire a été réalisé à partir des données de l'INSEE (Ilots Regroupés pour l'Information Statistique – IRIS), sur l'évolution du pourcentage de logement social sur les quartiers de Toulouse concernés par la première phase de Grand Matabiau. Le pourcentage de logements sociaux est actuellement de 8%. Il atteindra 15% après la réalisation de la première phase de Grand Matabiau.

Il faut aussi noter que le projet va substituer du logement social « de fait », souvent dégradés, par du logement social de qualité, développé et géré par des bailleurs sociaux.

La gestion transitoire

Sur ce point, trois éléments complémentaires ont été intégrés :

- **La gestion immobilière**, avec la nécessité d'être plus réactif et impliqué sur cette question. Par conséquent, Europolia s'est rapproché de l'EPLF pour être en capacité de répondre plus vite aux éventuels problèmes qui apparaîtraient sur le site et éviter qu'il y ait une accumulation de dégradations. Pour certains sites encore en copropriété, l'EPFL va mobiliser les syndicats de copropriété pour être plus réactifs. De plus, un important niveau de vigilance et d'implication est mis en place au regard des enjeux de sécurisation des immeubles vides présentant un risque de squat.
- **La cohérence et la corrélation des calendriers de relogement et de démolition**. Au départ du dernier occupant, il sera nécessaire que les permis de démolir soient accordés et que entreprises procèdent à une sécurisation et à une démolition quasi-immédiate. Les premières démolitions seront engagées début janvier 2020 sur le bas de l'avenue de Lyon.
- **L'aménagement transitoire post-démolition** qui peut être abordé de deux manières : d'une part, a minima pour des démolitions ponctuelles où il est nécessaire d'avoir une remise en état des sols et une clôture des emprises. Puis, sur certains espaces en transition, il s'agira d'en travailler l'occupation transitoire. Trois scénarios sont possibles : préfigurer de futurs espaces publics, avoir des occupations temporaires (commerces éphémères, œuvres artistiques, ...), ou mettre à disposition ces terrains auprès d'écoles, de centres de loisirs, ...). L'intérêt de ces projets repose sur leur développement et leur réalisation en collaboration avec les acteurs du quartier et l'appui de la maîtrise d'œuvre. Dès lors, il serait intéressant d'adopter une démarche territoriale sous la forme d'appel à projet.

Il s'agit bien d'anticiper l'occupation des terrains des immeubles qui seront démolis, sur des hypothèses qui ne sont pas fermées. C'est pourquoi, il est important de trouver une façon d'impliquer durablement les acteurs du territoire dans la mise à disposition de ces terrains.

→ **Questions-réponses avec la salle**

L'association îlot Lapujade souhaite que soient rappelées les recommandations des commissaires enquêteurs : il semble que leur demande ne portait pas sur l'ajout de logement sociaux en plus de ceux prévus par la loi, mais sur le financement par la Compagnie de Phalsbourg d'une partie des logements sociaux.

Les commissaires enquêteurs ont demandé que les 3 950 m² de logements sociaux qui ne seront pas produits dans la Tour Occitanie soient réalisés dans la première phase du projet et dans le périmètre de la DUP, soit les secteurs de Lyon, de Sernam, des Cheminots et de Saint-Laurent. Ainsi, p.18 du rapport d'enquête, *«la Commission constate qu'afin de respecter la proportion globale de logements sociaux pour la phase 1 de TESO, les opérations immobilières autres que la Tour Occitanie devront prévoir un pourcentage plus élevé pour équilibrer l'absence de locatif social dans la Tour »*. Le taux de 35% de logements sociaux est donc respecté pour la 1^{ère} phase de l'opération (qui inclut la Tour Occitanie), avec un taux de 42% à l'échelle du périmètre de la DUP. Il n'y a donc pas d'ajouts de logement sociaux au regard des obligations du PLUi-H. La réserve de la Commission d'Enquête, qui prévoit qu'*«afin de compenser l'absence de logement social dans la Tour, le promoteur devra financer un programme de logements locatifs sociaux d'environ 3950 m² au cours de la première phase de TESO, correspond à 35% des surfaces de logements prévues dans la Tour (11 277m²) »*, est respectée. Le mode opératoire n'est pas défini à ce jour mais la Compagnie de Phalsbourg s'est engagée à lever cette réserve, qui lui incombe.

Toutes les réserves sont appliquées de la même manière ?

Le Conseil de Métropole a délibéré le 10 octobre pour lever l'ensemble des réserves et recommandations de la Commission d'Enquête. Le Préfet prendra une Déclaration d'Utilité Publique tenant compte de cette délibération.

Effectivement, il y a une répartition équitable entre les différents îlots mais est-ce que cette répartition a pris en compte les données INSEE de chaque quartier concernant les revenus des ménages pour que la mixité sociale existante soit préservée ?

Europolia a regardé les revenus médians à l'échelle des quartiers concernés par le projet, ces données sont homogènes. En revanche, Europolia a également prêté attention à ne pas créer un système de surreprésentation du logement social. C'est pourquoi, le pourcentage de logement social (avant / après la première phase du projet Grand Matabiau) a été regardé sur les IRIS concernés.

A-t-il déjà été envisagé de réserver une partie des logements sociaux qui seront réalisés à des « primo-accédants » au logement social afin d'éviter un turn-over trop important qui serait très négatif pour le quartier ?

Les mécanismes d'attribution des logements sociaux sont des mécanismes très complexes et très encadrés par la loi pour éviter toutes dérives. Il s'agit de mécanismes pilotés par les bailleurs sociaux, l'Etat et les financeurs du logement social (action logement – 1% patronal) dans lequel l'aménageur ne peut pas s'immiscer.

Est-il possible d'avoir des détails sur le terme « IRIS » ?

L'IRIS (Ilots Regroupés pour l'Information Statistique – IRIS) est un découpage porté par l'INSEE qui lui permet de faire le recensement et un traitement statistique à l'échelle d'un territoire considéré comme cohérent. Il comprend entre 2 500 et 3 000 logements et fait l'objet de statistiques très fines (habitat, part de logements sociaux, vacants, nombre de voitures, revenu médian, ...).

La question de l'accession à prix maîtrisé n'a pas été évoquée ? De plus, pour les logements sociaux, la loi SRU préconise une place de parking par logement, cette problématique du stationnement est-elle aussi abordée ?

Concernant le premier sujet, c'est le PLUi-H qui s'applique selon les taux suivants : 10% d'accession sociale et 10% d'accession à prix maîtrisé. L'accession à prix maîtrisé sera donc bien prise en compte dans le cadre de la ZAC Grand Matabiau.

Concernant la seconde question, elle renvoie aussi à l'application du PLUi-H, qui prévoit une place par logement libre et 0,5 place par logement social. Il n'y a pas de règles propres à Grand Matabiau sur le stationnement.

Les logements sociaux financés par la Compagnie de Phalsbourg sont donc en sus de ceux prévu dans le périmètre par le PLUi-H. Concernant l'accession à la propriété, est-il possible pour l'aménageur de donner des orientations ?

Comme indiqué précédemment, les logements sociaux financés par la Compagnie de Phalsbourg doivent être réalisés dans la première phase de l'opération, incluant le périmètre de DUP et la Tour Occitanie. Concernant l'accession à la propriété, il est nécessaire de garder en tête que les règles de mixité sociale du PLUi-H ont été conçues à l'échelle de la métropole et s'appliquent à toutes les ZAC. Le projet Grand Matabiau ne peut donc pas y déroger. Cette catégorie de logement sera présente dès la première phase.

Lorsque qu'il est question des 42% de logements sociaux, il s'agit uniquement du locatif auquel vient s'ajouter l'accession sociale à la propriété ? Il s'agit du même public ?

Le public qui se positionne sur l'accession sociale à la propriété ne recoupe pas exactement le public éligible au logement locatif social.

La réserve de la Commission d'Enquête porte exclusivement sur le logement locatif social. Elle ne porte pas sur l'accession sociale à la propriété.

Il n'y a pas de mixité sociale puisque nous sommes sur des pourcentages d'environ 10% pour les autres secteurs.

Chaque secteur opérationnel du projet Grand Matabiau devra respecter les objectifs de mixité sociale du PLUi-H. Les autres secteurs du projet intégreront bien 35% de logement locatif social.

Lors du premier atelier, M. Moudenc avait évoqué le logement ultra-social au sein du périmètre, mais où va-t-il être situé exactement ?

A ce stade de l'opération, il n'y a pas de projets architecturaux ni d'emprise foncière définie pour l'implantation du logement très social (PLAI), il n'est pas encore possible de dire où il sera implanté. Il s'agit d'une autre étape du projet : comment les bailleurs sociaux se positionneront et quelle est la nature du logement social qu'ils porteront.

Présentation de l'opération Raynal/Sernam

Madame Fraisse présente les caractéristiques de la consultation Sernam-Raynal qui sera lancée au 1^{er} semestre 2020. Cette présentation s'inscrit dans la continuité des engagements pris par le Maire-Président lors de son introduction à l'Atelier du 28 septembre d'associer les participants aux Ateliers lors des consultations sur les projets à l'intérieur du périmètre de la ZAC Grand Matabiau.

Objectifs de l'opération

L'opération Raynal / SERNAM, qui sera développée par la SNCF dans le cadre de la ZAC Grand Matabiau, répond à plusieurs besoins :

- il existe un déficit d'offre de bureaux en centre-ville, relevé depuis plusieurs années par l'Observatoire Toulousain de l'immobilier d'entreprise, mais également par la Commission d'enquête,
- au contact des voies ferrées, il ne serait pas opportun d'y placer des logements,
- des solutions de relogement doivent être trouvées pour les agents de la SNCF actuellement dans la Tour d'Argent, cette dernière étant impactée par le futur Pôle d'Echanges Multimodal à Marengo,
- plus généralement, il s'agit de prévenir l'étalement urbain et d'avoir une offre de bureaux en centre-ville de Toulouse, bien desservis par les transports en commun.

L'occupation et les usages actuels du site

Il existe 6 entités sur le site :

- **L'Établissement Régional de Maintenance**, qui relève d'une activité ferroviaire, va être maintenu à Raynal ;
- **Le stockage de matériels ferroviaires** dans la halle Sernam, dont la démolition partielle a débuté.
- **Les bureaux**, dans le bâtiment frontal du SERNAM qui seront démolis en 2023 / 2024 ;
- **Les installations médico-sociales** pour lesquelles aucune échéance de relogement n'a pour l'instant été définie ;
- **Le quai militaire**, qui va être reconstitué à Saint-Jory et dont la fin de l'activité sur le site de Sernam est annoncée pour mi 2020 ;
- **Le Poste à Grand Rayon d'Action (PGRA)**, qui permet d'assurer la signalisation ferroviaire pour une grande partie de l'Occitanie et qui va accueillir de nouvelles installations en 2021.

Le projet et la programmation

Le travail sur ce projet se fait au travers du périmètre de l'OAP présent dans le dossier de l'enquête publique et qui tient compte également des réserves émises par les commissaires enquêteurs.

La livraison de la première phase est envisagée pour 2023 alors que la seconde phase est prévue pour 2026.

En termes de programmation prévisionnelle :

- SERNAM phase 1 : programmation de 35 000 m² consacrés aux activités à laquelle il faut ajouter la programmation des 12 000 m² à 15 000 m² de l'îlot Raynal (quai militaire) soit environ 50 000 m²
- SERNAM phase 2 : 30 000 m² de logement et d'activité.

Cette opération sera desservie par la rue Raynal. Seule une partie de la rue sera réalisée dans un premier temps en 2023. La deuxième partie de la rue sera réalisée pour la deuxième phase de l'opération après la démolition du bâtiment frontal du SERNAM.

Une consultation d'opérateurs immobiliers et d'architectes sera lancée au premier semestre 2020. Cette consultation devra être conforme aux objectifs et au contenu de la ZAC Grand Matabiau.

Dans cette consultation, quatre priorités vont être affichées :

- L'économie circulaire,
- Un quartier bas carbone,
- La maîtrise d'usage et les nouveaux services,
- La nature en ville et la santé,

avec l'objectif de créer campus tertiaire innovant et connecté.

Le calendrier prévisionnel du projet prévoit une mise en service de la première phase de l'opération SERNAM pour fin 2023.

Deux représentants de la SNCF en charge du projet sont présents dans la salle, afin de pouvoir échanger avec les participants sur le contenu de cette consultation.

→ Questions-réponses avec la salle

35 000 m² de bureaux vont être construits, est-ce que le fait que les salariés n'auront pas le droit d'utiliser les parkings sera spécifié ? Comment sera géré cette problématique ?

La question du stationnement est très claire car les règles de stationnement pour ces futures opérations immobilières sont encadrées par le PLUi-H. Il est important de noter que la SERNAM se trouve dans le périmètre d'influence des transports en commun. Le règlement prévoit au maximum 1 place / 90 m² de surface de plancher.

Dans un premier temps, à partir de cette base réglementaire, les opérateurs immobiliers qui seront consultés feront des propositions qui seront analysées précisément.

Dans un second temps, lors de la commercialisation des locaux, les entreprises qui souhaiteront s'installer dans les bureaux auront connaissance des conditions de stationnement et se positionneront en connaissance.

Aujourd'hui, le stationnement sur le faubourg Bonnefoy est traité d'une façon très pointilleuse. Comment les personnes qui viendront travailler se stationneront ?

L'exemple des bureaux de Toulouse Métropole à Marengo est intéressant. L'offre de stationnement est limitée aux véhicules de services, aux astreintes et à quelques cas spécifiques. Les salariés de la Métropole s'organisent en conséquence car ils savent qu'ils ne pourront pas se garer sur leur lieu de travail. Il ne s'agit donc pas de n'avoir aucun stationnement sur le projet mais de faire évoluer les usages, surtout en centre-ville avec une forte présence des transports en commun.

Il s'agit d'être cohérent vis-à-vis des objectifs du projet.

Ce projet est une bombe à retardement, car cumulé, l'ensemble des projets génère beaucoup d'arrivants et risque de poser problème.

Il faut distinguer les salariés et les habitants.

La démotorisation des habitants reste encore faible. L'offre de stationnement doit donc être conçue en conséquence.

Pour les salariés, on observe un lien direct entre la facilité (ou la pénalité) de stationnement et le mode utilisé. Si l'offre de stationnement est limitée, la part des modes doux et des transports en commun est prépondérante. A l'inverse, une offre de stationnement importante favorise l'accès en voiture.

Dans ce cas, pourquoi le PDU prévoit-il 54% de personnes qui prendront leur voiture en 2030 ?

Il s'agit du résultat d'une modélisation.

Si l'on regarde en détail les règles du PLUi-H qui s'appliqueront à la SERNAM, le ratio de stationnement est au maximum, d'1 place pour 90 m². Si l'on compte, 1 salarié / 15 m², on arrive à 1 place / 6 salariés soit une part modale de 17% pour la voiture. C'est un ratio très intéressant qui constitue un levier important dans l'évolution des mobilités.

La 1^{ère} phase de Sernam ainsi que le site de Raynal sont uniquement des bureaux qui correspondront donc à un taux de motorisation faible.

Néanmoins, il ne faut pas être coercitif vis-à-vis des programmes immobiliers et laxistes sur l'espace public. Il est donc nécessaire de faire avancer les deux aspects en limitant la part modale des programmes et en règlementant le stationnement sur l'espace public.

La modification du PLU qui a permis à la Tour de ne pas accueillir de logement social – qui aurait permis une répartition homogène de ces logements – a un double effet de bénéfice pour le promoteur et d'impact pour le quartier.

Concernant les IRIS, 3000 logements ce n'est pas représentatif d'un quartier. Encore récemment nous étions les 1ers détenteurs sur Toulouse de la carte CMU. Nous sommes dans un quartier très populaire. Le nombre de logements sociaux permettra-t-il de préserver la mixité sociale ? Le déséquilibre potentiel ne se limite pas à une rue.

Concernant la nouvelle voirie, elle est qualifiée de voie de desserte. Un axe en 2x2 voies n'est pas un axe de desserte, c'est un axe important. Quel flux de voiture arrivera avenue de Lyon ? C'est un problème pour la qualité de vie.

Pour le stationnement, il a été privilégié celui du logement mais les parkings sont dissociés des logements – dans la plupart des cas les parkings des logements sociaux sont vides et les voitures stationnées sur l'espace public.

Le profil de la rue future Raynal sera d'1 voie par sens et possiblement une voie supplémentaire (pour gérer le tourner à gauche). Il ne s'agit pas d'un axe en 2x2 voies.

Sur la question des IRIS, les 2 IRIS définis par l'INSEE sont Raynal (3 000 logements) et Périole (2 000 logements). La part de logements sociaux y est de 8%.

Le stationnement pour le logement social est toujours une difficulté avec cette dissociation entre bail d'habitation et bail de stationnement. C'est pourquoi il faut porter une stratégie forte sur l'espace public avec une ambition pour le Plan Local de Stationnement.

On dit que les gens prendront moins leur voiture pour venir travailler en limitant le stationnement. N'est pas une manière d'orienter les salariés vers les parkings gérés par Indigo ?

L'objectif est de diminuer la part de la voiture pour venir travailler dans le secteur de Toulouse le mieux desservi par les transports en commun. On n'observe aucun report des salariés vers les parkings en ouvrage.

Questions à l'attention des représentants de la SNCF présents dans la salle

Concernant le chantier, une grande partie est proche des voies. La SNCF va-t-elle chercher à déplacer les déchets et gravats par le rail et non pas la route ?

L'utilisation du fer est effectivement une bonne idée mais très difficile à mettre en place pour des raisons de trafic ferroviaire. Cette question n'a pas encore été approfondie mais rentre bien dans la démarche d'économie circulaire. L'évacuation est un sujet qui sera regardé en amont car générateur de nuisances. Le premier objectif est de voir ce qui peut être recyclé sur site (utilisé dans le projet, mis à disposition d'autres entreprises). Pour l'évacuation par la voie ferrée, la difficulté est d'insérer un train dans la circulation ferroviaire mais également de trouver un autre site de prise en charge. Quelques exemples ont permis cette évacuation de Paris vers l'Est, donc toutes les possibilités seront étudiées.

Concernant la phase de démolition des bâtiments SNCF, les délais de désamiantage de cette zone sont-ils pris en compte ? Les zones qui ne seront pas démolies présentent de l'amiante. Comment cela va-t-il être géré ?

Chaque site démoli fait l'objet d'un diagnostic amiante avant travaux. Si la présence d'amiante est confirmée, un plan de retrait amiante est mis en place. L'évacuation de l'amiante se fait dans le cadre des filières de valorisation en place.

S'agissant de la démolition de la SERNAM, un suivi permanent a été mis en place par la SNCF. Aucune fibre d'amiante en suspension n'a été mesurée lors des travaux de dépose de la toiture.

Plusieurs remarques : nous avons beaucoup insisté pour avoir les documents avant pour nous permettre de prendre des notes et avoir des références. Plusieurs choses positives ont été entendues et cela rassure un peu, notamment dans la prise en compte des contributions qui ont été fournies.

En ce qui concerne la pollution, les conditions de démolition qui ont un impact sur le quartier (nuage de poussière, pollution du flux de camions, ...). Qu'en est-il de l'utilisation de canal pour évacuer les gravats ou l'arrivée des matériaux ?

Concernant la circulation des voitures, c'est un projet qui va attirer du monde. Nous avons la chance d'avoir une gare et des transports en commun corrects (et encore plus avec quelques bus supplémentaires ...). Tous les quartiers de la ZAC et environnants vont subir les nuisances de la voiture avec ce nouveau boulevard urbain. C'est un impact que l'on voit déjà. Que la voie soit appelée boulevard urbain ou voie de liaison inter-quartier, elle servira de déviation périphérique en cas de problème. Beaucoup de gens vont passer par le quartier, créant une source de pollution sonore et atmosphérique. Il faut garder une prédominance de transports en commun et de modes actifs. Il faut trouver un moyen de contraindre la voiture à ne pas passer par ces voies (sens unique, ...).

Le Projet Partenarial d'Aménagement Grand Matabiau qui sera prochainement signé, prévoit notamment l'expérimentation d'apport de matériaux et d'évacuation des déblais par voie fluviale. Une étude sera financée. Ce projet partenarial prévoit également, sur le site du Raisin,

une « base vie » mutualisée pour répondre aux enjeux des différents chantiers qui seront présents en même temps dans le quartier (3^e ligne de métro, nouvelle voie Raynal, ...).

Les enjeux de la future rue Raynal renvoient au projet urbain présenté par Joan Busquets.

C'est une question de logique : réaliser de gros travaux de démolition à côté d'une voie ferrée et être capable de faire évacuer les gravats par la voie ferrée. Il faut que les habitants soient préservés de la pollution.

Il est précisé qu'il n'y pas de fibre d'amiante dans l'air suite à la démolition, mais si le fibrociment n'avait pas été tronçonné, il n'y aurait pas eu de risque.

Les poids lourds qui viendront récupérer les gravats passeront dans les quartiers, et mettront « de la gadoue » un peu partout.

Ces enjeux sont bien sûr partagés. Il y a aujourd'hui deux soucis majeurs : le système ferroviaire est massifié, on ne fait pas circuler un train de 200 m de long s'il n'est pas plein ; et la mise en place d'installations de pré-stockage. Cela présente de grosses contraintes opérationnelles, que même les grandes villes, comme Paris, ont du mal à gérer. Mais il s'agit d'un vrai travail à mener.

Sur la voie d'eau, le canal du Midi, de faible gabarit, implique nécessairement la structuration de la batellerie, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. De plus, des mouvements de camion seront toujours nécessaires entre les chantiers et la voie d'eau.

Le projet urbain – phase 1

- **Présentation du projet urbain par Joan Busquets.**

Le projet urbain donne des critères d'aménagement et des conditions constructives. Il s'agit de l'échelle de fabrication de la ville : l'articulation entre les espaces vides (les espaces publics) et les espaces construits dont les rez-de-chaussée qui structurent les formes et les usages des places publics.

Chaque secteur aura son système, qui conditionne la fabrication de la ville. Pour respecter la logique et la cohérence des projets, les critères de conception des espaces puis la programmation urbaine seront présentés. A partir de ce système, des lignes forces se dégagent. La gare Matabiau a vocation à aménager quatre espaces : l'avenue de Lyon, le parvis Marengo, avec la 3^e ligne de métro, le parvis Périole, dédié au quartier à l'Est et le Parvis Nord, dans l'axe de l'avenue de Lyon.

Les grands principes se déclinent ensuite en lignes, axes, placettes et espaces qui partent du centre vers la périphérie. Ainsi la « bonne ville », celle que les gens aiment, est la ville où il y a des éléments de rencontre dans chaque quartier. C'est pourquoi les parvis sont importants, ils seront des lieux de rencontre. Chaque secteur, grâce à ses espaces publics, amènera sa propre identité, qui changera d'un secteur à l'autre.

Par exemple, le parvis Nord sera différent de ceux de Matabiau et Marengo. Il s'agira certainement d'un parvis plus végétal, il y aura une continuité entre un système traditionnel, la future passerelle du Canal et Périole.

Si l'on travaille l'aménagement urbain, il faut intégrer l'ensemble des formes et des usages différents, pour exprimer toutes les possibilités. L'objectif est d'accroître la qualité urbaine et enrichir la diversité des formes architecturales.

L'utilisation des espaces publics et les mobilités

Il est très important de revenir sur la question de la conception des lieux, de leur origine. : il s'agit d'un endroit très central qui, avec la mise en service de la 3^{ème} ligne, va encore se renforcer.

La place de la voiture est imaginée en termes d'accès et non pas de trajet sur ces secteurs. Il s'agit de penser des axes pour desservir les ilots voisins et périphériques : il n'y aura pas, ou peu, de transit automobile dans le quartier, seulement des livraisons ou un transit local des habitants.

Des espaces clairs et bien définis sont positionnés pour les transports en commun et les modes actifs. Le vélo, notamment, doit avoir une place importante.

La « bonne ville » est faite de rues et de places, composantes essentielles. Les places ne doivent pas être trop grandes, trop disproportionnées, elles doivent être accessibles, à taille humaine, à l'échelle du quartier.

Les usages des rues ont beaucoup évolué depuis 10 ans, il y a de gros changements dans les mobilités surtout en Europe. Il faut dessiner la ville en essayant de l'imaginer dans cette perspective. Si les formes de mobilités urbaines changent, cela doit se matérialiser dans l'espace public et la juste répartition des espaces en fonction des usages.

L'objectif est bien de limiter la part des usages mécaniques (voiture) à 50%. Ce n'est pas aujourd'hui le cas des rues existantes où la voiture est sur-représentée.

Il faut imaginer l'espace de l'avenue de Lyon comme le lien entre le Capitole et le Nord de la commune avec une vocation mixte. Il ne faut pas le voir comme un axe de circulation mais comme une séquence où l'on retrouve tous les 300 mètres des espaces publics, des places, des parvis, des lieux de rencontres, etc. Il faut attacher une importance à la qualité et à la diversité des espaces. Une place importante est proposée pour les vélos, les bus, les modes alternatifs de déplacements et les espaces de végétation.

Le parvis nord pourrait être une image du nouveau quartier avec des bâtiments qui ne seront pas monolithiques et pourraient former des décrochés ou présenter de la végétation. Leurs rez-de-chaussée devront être actifs et animés.

Sur le secteur Saint Laurent, il est proposé de faire un lien entre l'avenue de Lyon et la rue de Périole via un système continu d'espaces verts avec le jardin Michelet. La nouvelle rue saint-Laurent, qui sera composée de deux voies (1 voie / sens) et laissera une place importante pour le piéton et la végétation. Les bâtiments au contact des voies ferrées auront une vocation économique. Les logements, donnant sur la rue Saint-Laurent, feront le lien avec le quartier existant. Dans les bâtiments résidentiels, les matériaux doivent évoquer des ambiances spécifiques. L'activité économique portera des images différentes, plutôt modernes.

La rue Raynal qui sera le trait d'union avec le parvis nord comportera des espaces importants pour les modes actifs, piéton et vélo. Il s'agit d'un espace urbain entre le jardin de rencontre en début de rue et le parvis sur l'avenue de Lyon.

Pour faire le lien avec la rue des Jumeaux, des villas collectives sont proposées sur la rue Raynal, de petits volumes avec des jardins privés et publics.

Cette échelle du quartier est résidentielle et ceci malgré des immeubles du boulevard des Minimés qui marquent le paysage urbain.

Concernant la Sernam, les halles seront détruites pour laisser la place à des immeubles qui accueilleront principalement des activités économiques. Les anciens magasins généraux, identifiés lors de la visite de quartier, sont à préserver car ils présentent une architecture intéressante. On peut imaginer des entrées retournées côté Sernam sur un square. Attenant à au nouveau square, un aménagement sportif de loisirs (pétanque, jeux d'enfants) est également envisagé.

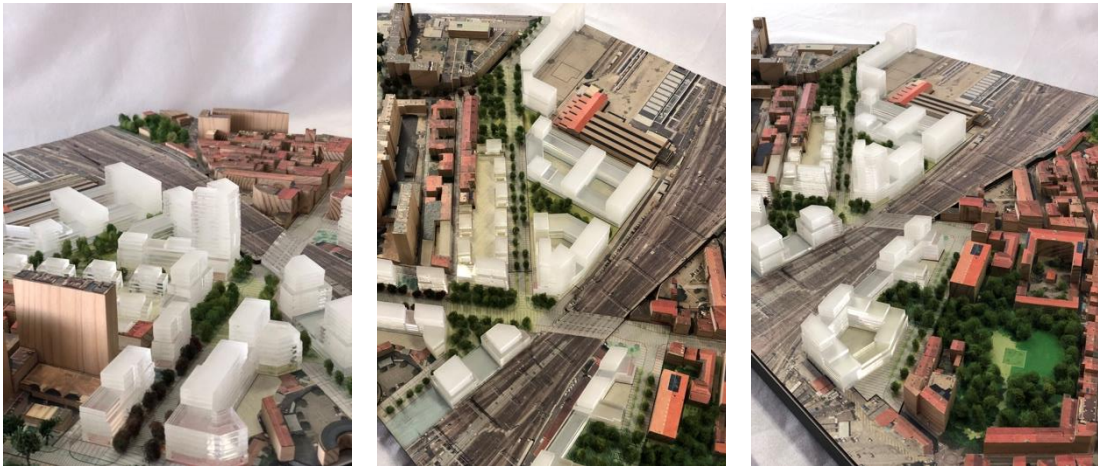
A ce stade du projet, aucune décision n'est prise, seuls des espaces sont réservés pour des usages. Il ne s'agit pas de dessiner le bâtiment, mais d'identifier les enjeux, ce n'est pas encore de l'architecture, juste des préconisations.

La suite de l'intervention vise à illustrer la présentation via la nouvelle maquette du projet urbain pour le secteur.

Le professeur Busquets rappelle trois grands principes d'élaboration du projet urbain :

- Un fonctionnement par séquence qui permet de retrouver un espace « sensible » tous les 150-200 mètres,
- Une maîtrise de la place de la voiture sur l'espace public,
- Une place dominante donnée aux espaces verts, à la végétalisation de l'espace public.





→ Questions-réponses avec la salle

Une inquiétude concernant les ombres portées, au regard des hauteurs à l'extrémité de la rue des Jumeaux et de la rue Chabanon : les bâtiments risquent de casser la luminosité, il va y avoir une impression d'enfermement. Il faudrait une transition plus douce avec des R+1, car l'allée de verdure n'apportera pas assez de lumière, pas de vision sur le ciel. Cela ne se voit pas sur une maquette. Une modélisation pour voir l'impact des bâtiments sur la luminosité est en train d'être réalisée car vivre sans voir le ciel est difficile et c'est une réalité même avec un R+2 en face de chez soi.

La continuité des axes est essentielle, très ouverte pour permettre à la luminosité de rentrer le plus possible dans les logements. Joan Busquets insiste sur les nouvelles continuités percées rues des Jumeaux et Chabanon qui créeront des ouvertures vers l'avenue de Lyon.

Pour faire suite à une autre remarque de la Commission d'Enquête concernant les espaces verts avec un projet moins minéral : quel usage sera donné à ces espaces verts ? Marcher avec des arbres et du « vert » est un plus mais ça ne peut pas devenir un lieu de vie pour les habitants. Un lieu de vie est un endroit où on peut pique-niquer, jouer avec les enfants, avec de la pelouse et de grands espaces comme le jardin Michelet. Ce jardin a été agrandi et c'est déjà un effort non négligeable. Le parvis nord avec des arbres sera qualitatif, mais ce ne sera pas un lieu de vie.

Il y a déjà un déficit de ce type de lieu de vie vert aujourd'hui. Avec le nombre de logements et de bureaux qui vont arriver, il risque d'y avoir un manque d'espaces de vie verts. Où iront les gens ? De grands espaces sont nécessaires pour jouer, se balader, etc, pourquoi ne pas trouver plus de solutions ?

Ce sont des remarques pertinentes, la maquette ne permet pas de tout voir. Le programme n'est pas encore figé et les usages seront à rediscuter au niveau du projet. Dans la prochaine étape, il y aura des propositions pour travailler ensemble sur le contenu des espaces verts qui ont été identifiés par le projet urbain. Les espaces doivent avoir des formes et des vocations différentes.

Il faut noter également la création du parc du Raisin d'un hectare, qui va permettre de créer un lieu de vie ouvert aux habitants du quartier.

Il faut qu'il y ait des espaces verts pour chaque programme immobilier car les familles n'iront pas loin. Est-ce que la capacité d'accueil de ces espaces verts est suffisamment dimensionné ?

Il est proposé que les bâtiments de logements articulent espaces verts privés et publics.

Cette maquette est une hypothèse de gestion des espaces. Aujourd'hui, en Europe il y a un changement dans les mobilités. Des villes comme Copenhague ont été détruites par la voiture et aujourd'hui c'est l'une des villes les plus en pointe sur les modes doux. Il faut voir les évolutions à 10 ans, la façon dont nous utiliserons la ville.

Il y a un critère important : la place pour les modes actifs ne doit jamais être inférieure à 50%.

La nouvelle rue Raynal va longer le nouvel espace de rencontre au niveau des anciens magasins généraux et il n'est pas évident que nous ayons un espace vert d'une qualité formidable. Que va-t-il être fait pour casser cette dominance de la voiture ? Il y a une telle puissance des promoteurs par rapport aux habitants qu'il y a un peu d'inquiétude de voir l'aménagement détourné au détriment des usages des habitants.

Il s'opère un changement dans les grandes villes du sud et dans dix ans la ville de Toulouse sera très différente, mais il est vrai qu'actuellement il y a encore une prédominance de la voiture. Il y a un critère de base, qui est très important, et qui est le fait que les modes actifs ne doivent pas représenter moins de 50% d'un axe de circulation.

Cette nouvelle voie donnera 30% de l'espace aux modes mécaniques (voitures) et 70% aux modes actifs (piétons, vélo).

Clôture – Les prochaines étapes

Dans une logique d'amélioration continue, un questionnaire sera donc adressé à tous les participants pour évaluer les ateliers avec le comité de suivi. Le compte-rendu et le support de présentation seront également adressés dans les meilleurs délais.

De nouvelles rencontres se tiendront au printemps après les élections, avec notamment trois sujets à travailler :

- La gestion transitoire des terrains en lien avec les acteurs locaux,
- Les espaces publics,
- Les prochains programmes immobiliers.

Erik Loot conclut en faisant part de l'efficacité du travail réalisé en Atelier. Il regrette néanmoins, que les documents n'aient pas été distribués préalablement. Cependant, l'atelier a bien répondu aux contributions et questions posés par les participants.

Le travail présenté démontre aussi l'intérêt de la ZAC pour la mise en œuvre d'un projet comme Grand Matabiau. Le travail réalisé en Atelier confirme aussi l'intérêt d'une concertation à l'échelle d'un îlot. Enfin, il adresse ses remerciements à la salle pour l'ensemble de ce cycle d'Ateliers.