Concertation sur le projet Toulouse EuroSudOuest

Compte-rendu provisoire de l'Atelier sur les fondamentaux du projet urbain et du plan guide - Jeudi 20 juin 2019

Sommaire

CONTEXTE ET OBJECTIFS DE L'ATELIER 2

PARTICIPANTS 2

DEROULE DE L'ATELIER 3

COMPTE-RENDU DES ECHANGES 4

- INTRODUCTION D'ERIK LOOT 4
- INTERVENTION DE RENAUD DUPUY 4
- INTERVENTION D'OLIVIER DUVERNOIS 4
- INTERVENTION DE JOAN BUSQUETS 5

TEMPS DE QUESTIONS/REPONSES SUR LE PLAN GUIDE EN PLENIERE 8

TEMPS DE QUESTIONS/REPONSES AUTOUR DE LA MAQUETTE 13

CONCLUSION D'ERIK LOOT 14

Contexte et objectifs de l'atelier

Date, heure, lieu : Jeudi 20 juin 2019, 18h30- 21h30, Salle du Capitole, Toulouse.

Objectifs :

- Rappeler les grands fondamentaux du projet urbain afin de recenser les points d'interrogations des différentes parties prenantes et préparer la suite de la concertation à l'échelle de chaque quartier ;
- Échanger autour de la maquette (existant et projet) pour visualiser de façon concrète le périmètre de l'opération et définir les thématiques à préciser lors des prochaines concertations.

Intervenants :

- Garant de Concertation : Erik Loot, Assistance et Médiation
- Europolia : Olivier Duvernois, Directeur opérationnel et Elodie Cluzeau, Chargée de concertation
- L'agence Bau-B : Joan Busquets et Pieter-Jan Versluys
- Neorama, agence de concertation : Renaud Dupuy, Directeur général, Thibaut Vullin et Mathilde Matuchet, consultants experts.

Participants

17 organismes étaient présents lors de l'atelier :

- Association Etoile de Belfort
- Association Cheminots Saint Laurent
- Association des Professionnels de l'Urbanisme de Midi-Pyrénées (APUMP)
- Association du quartier Chalets Roquelaine
- Conseil de développement
- Association Sorel
- Association Bien Vivre à Saint-Aubin
- Association des commerçants et des artisans du Faubourg Bonnefoy,
- Association Marengo Jolimont La Colonne
- Association Michel Ange
- Association Non au gratte-ciel de Toulouse – Collectif pour un urbanisme citoyen
- Association 2 Pieds 2 Roues
- Comité de quartier Minimes Barrière de Paris
- Ensemble à tout âge
- Groupement pour l'Insertion des personnes Handicapées Physiques (GIHP)
- Fédération des Promoteurs Immobiliers de Midi Pyrénées (FPI)
- Union des Comités de Quartier.

Excusés

- LATTES Jean-Michel, 1er Adjoint au Maire de Toulouse, Vice-Président de Toulouse Métropole
- Comité de quartier des Raisins
- Eurosud Transport

Déroulé de l'atelier

L'atelier s'est déroulé selon les 3 phases suivantes :

- **Temps de présentation introductive**
    - Introduction sur la démarche de concertation - Neorama
    - Présentation du calendrier de la ZAC – Europolia
    - Présentation des fondamentaux du projet urbain – Agence Bau-B

- **Temps de questions/réponses sur le plan guide en plénière**

- **Temps de questions/réponses autour de la maquette**

Compte-rendu des échanges

- **Introduction d'Erik LOOT**

Erik Loot présente les excuses de M. Jean-Michel Lattes appelé au dernier moment à représenter M. Jean-Luc Moudenc.

Il indique que ce nouvel atelier s'inscrit à la suite du comité de suivi du 04 avril, au cours duquel il a été convenu de réinscrire la démarche de concertation à partir des fondamentaux du plan guide, avant d'en envisager rapidement des déclinaisons opérationnelles.

Erik Loot ajoute que la ZAC sera créée au dernier trimestre 2019.

Il présente l'ordre du jour :

- Introduction par Europolia
- Présentation des fondamentaux du projet urbain et de ses enjeux par l'agence BAU-B
- Échanges et débats sur le plan guide autour de la maquette présentant la physionomie des quartiers existants et un état projeté théorique.

- **Intervention de Renaud DUPUY**

Renaud Dupuy cadre rapidement les conditions de la participation et de la prise de parole.

- **Intervention d'Olivier DUVERNOIS**

©Europolia

Olivier Duvernois rappelle que l'enquête publique s'est déroulée du 14 mars au 30 avril, mais qu'elle ne portait que sur un périmètre de 9ha.
Au-delà de ces 9ha, le travail doit se poursuivre sur les éléments de conception et d'approche du projet.

Il a été convenu lors du comité de suivi d'avril, de mettre en place un dispositif de concertation plus opérationnel sur ces 9ha d'enquête publique. Il est proposé à partir de la rentrée de travailler sur deux grands secteurs qui n'ont pas tout à fait les mêmes enjeux et qui ne renvoient pas tout à fait aux mêmes acteurs : l'avenue de Lyon avec ce qui est prévu en matière de renouvellement urbain, ainsi que le secteur de la SERNAM, sur lequel la SNCF va développer des programmes immobiliers y compris pour relocaliser ses bureaux.

Olivier Duvernois rappelle que comme l'a précisé Erik Loot, la création de ZAC est un processus long qui met en jeu notamment des processus administratifs complexes. Ainsi, l'enjeu visé aujourd'hui en termes de création de ZAC, est un objectif de novembre 2019. Il précise que l'objectif en question est très ambitieux.

Aujourd'hui, sur la question des périmètres, la plan guide urbain porte sur 135 ha du projet urbain. A l'intérieur de ces 135ha, la ZAC représente 40ha. Au sein de ces 40 ha, le périmètre de déclaration d'utilité publique concerne 9ha.

Concernant La ZAC : Olivier Duvernois souligne que c'est une procédure d'urbanisme qui repose sur 5 éléments clefs :

1. **C'est obligatoirement une initiative publique**, c'est bien la Métropole qui va créer la ZAC. Concernant les finalités de la ZAC, Le législateur a une idée assez précise de la façon dont il voyait les choses avec une logique d'aménagement : « la finalité de la ZAC c'est de réaliser les équipements publics. C'est à travers la ZAC que l'on va pouvoir déployer un certain nombre de projets d'équipements publics et associer à ce projet d'équipements publics, un projet de construction. C'est donc un projet qui associe du « plein » (les constructions) et « du creux » (les espaces publics).

2. **La ZAC porte un parti d'aménagement**, d'où l'importance de poursuivre le travail sur la composition urbaine.

3. **La ZAC permet d'encadrer les cessions foncières et de bâti.** Les règles issues de la concertation opérationnelles seront opposables aux opérateurs qui se positionneront. Tout cela prendra la forme de « cahier des charges de cessions de terrains CCCT », c'est à dire qu'Europolia, sur les terrains qui sont dans le périmètre de la ZAC, lancera une consultation sur la base du cahier des charges de cession de terrain qui auront été étudiées ensemble. Olivier Duvernois rappelle que ce dernier point est un élément essentiel.

4. **Point de l'adéquation financière :** la ZAC est un outil financier car il permet de faire financer des équipements publics avec des participations financières portées par les opérateurs et la collectivité. Olivier Duvernois précise qu'aujourd'hui, la concession d'aménagement Toulouse EuroSudOuest est d'ores et déjà déséquilibrée avec une participation d'équilibre de la Métropole à hauteur de 94 M€. La question des équilibres financiers de l'opération d'aménagement Toulouse EuroSudOuest rentrera nécessairement dans les futures concertations opérationnelles.

5. **L'inscription dans un processus de création / réalisation** :

L'objectif de présenter un seul dossier de création et de réalisation en novembre 2019. Cette démarche permet de présenter dans le même dossier, le contenu du projet (dont le programme des équipements publics) et ses conditions de financement.

L'emboitement de ces différents points donne le sens de la procédure de ZAC pour garantir une opération d'urbanisme d'initiative publique et des conditions de mise en œuvre qui garantissent les arbitrages qui ont été réalisés. Créer une ZAC sur Toulouse EuroSudOuest, c'est une garantie à la fois pour la collectivité mais aussi pour l'ensemble des parties prenantes.

- **Intervention de Joan BUSQUETS**

La question-clé dans ce projet, c'est qu'on se trouve dans **un espace ferroviaire qui a évolué et grandi par phase dans le temps et l'espace**. Pour cette raison, on trouve un périmètre opérationnel difficile, car son occupation spatiale est hétérogène et complexe. Ce site n'a pas été pensé d'un bloc, comme un grand projet ferroviaire.

Chaque projet ferroviaire en Europe est spécifique et se réalise selon ses propres conditions. Ici à Toulouse, il y a cette position avec le Canal du Midi parallèle aux voies ferrées. Ce sont deux éléments forts et structurants.

De par sa complexité, il se crée beaucoup de rapports et de confrontations entre le système ferroviaire et les quartiers environnants. Il y a le grand périmètre d'étude où l'on propose des interventions entre ferroviaire et ville, pour une ville plus ouverte. En certains points, certaines lignes sont plus faciles à créer avec la Ville**.**

Dans le même temps, il faut penser une autre réflexion : aujourd'hui Toulouse est une ville aéroportuaire. L'hypothèse du renforcement du système ferroviaire grâce au train à grande vitesse, ou seulement sa clarification, est très positive et nécessaire. On comparait autrefois Blagnac et Matabiau, en considérant que Blagnac était plus important que Matabiau pour le développement local : « Blagnac au top, Matabiau, pas au top ». **Une ville comme Toulouse a besoin des 2 équipements** au top. Ces questions sont essentielles pour comprendre [que ces décisions d'aménagements sont essentielles au développement local, ndlr].

Il convient d'appréhender un 3e aspect : **l'effet topographique**. C'est un cas de figure unique, avec une gare haute et une gare basse ; l'ensemble a été aménagé avec des remblais extraits des collines hautes pour créer un vaste plateau ferroviaire. L**a topographie nous aide à mieux construire les rapports urbains entre les quartiers**, entre la gare et son environnement.

Les quartiers autour sont un élément très fort pour comprendre les enjeux du futur projet urbain. Quand on analyse l'ombre (la masse) de l'espace ferroviaire, le canal, on devine le système des différents quartiers.
La lecture de la morphologie urbaine autour de la gare montre :

- Il y a une forme urbaine traditionnelle : les maisons faites en suivant la rue, la rue donne la parcelle, et, à partir de la parcelle, on construit la maison ; c'est la forme historique
- Le lotissement est une autre forme
- Certains secteurs sont hérités du parcellaire agricole, cela explique le fonctionnement et les connexions des quartiers de la gare

La gare est bien placée à côté du Canal en suivant cette ligne forte tandis qu'une ligne commerciale et d'échange fait le lien entre la gare et le centre-ville.

Aujourd'hui, il faut renforcer cette seconde ligne et reconnecter la seconde face de la gare avec le métro. **La gare n'a aucune présence urbaine à ce jour**, on ne la voit pas suffisamment. Il faut créer un système, une identité où les gens pourraient reconnaître le secteur de la gare : ce secteur n'est pas urbain, il est uniquement fonctionnel pour le moment. Il y a une capacité de la gare à être une porte, un service, **une fonction pour conforter les quartiers Est** de la Ville.

Si on tient compte de ces aspects, de la logique de la topographie, on voit que **la gare future doit permettre le passage depuis le centre-ville et les autres quartiers**. A partir de cela, on peut imaginer que dans le futur, avec l'ambition de prendre des mobilités différentes, de diversifier les usages, tous les flux devront trouver un espace bien maîtrisé au sein de la gare.

Aujourd'hui, nous savons que l'espace est réservé à la voiture essentiellement et à son stationnement. **Il faut comprendre les stationnements de la gare et les stationnements des quartiers autour de la gare** : c'est une question très importante dans le centre-ville.

Nous sommes dans une partie de Toulouse où **le système radial est très spécifique, coupé par le canal du Midi et la voie ferrée.** Le grand problème, c'est que les bords du canal sont le bouclage, la continuité de la rocade et de l'autoroute. Le canal est devenu dans les années 70 un morceau de la rocade. Cela génère beaucoup de flux et de circulation. Aujourd'hui, il faut faire un gros travail pour changer les éléments de liaisons et faire en sorte que le canal devienne un élément de la Ville et pas un élément du système de voirie métropolitaine. C'est très important. Il faut repenser par exemple un accès depuis l'Est côté Marengo, la halte taxi dépose-minute est une première proposition en ce sens. Il se passe quelque chose de ce côté-ci.

Un autre élément très important pour le futur : l'existence de la troisième ligne de métro, qui relie les espaces d'activités économiques de la Ville. Il est très important pour le développement de Toulouse : **le projet Toulouse EuroSudOuest est le centre de ce système**. Les gens qui arrivent via la ligne à grande vitesse ont la possibilité d'aller au travail directement avec le métro. C'est très important. La réduction du trafic sur le canal pourrait être

très sensible grâce au futur métro. la 3ème ligne de métro ouvre de grandes perspectives en termes d'accès aux polarités urbaines : équipements publics importants, universités, places centrales, développements économiques…

A ce jour, le vélo ne peut trouver encore sa place. Il faut définir ses propres espaces en site propre, depuis et vers la gare. En ce sens, l'axe de Marengo est un axe plus fonctionnel. L'axe canal est à privilégier pour faire le lien avec les passerelles et les voies douces existantes. Des liens seront ainsi spécifiques à certains modes de déplacements, d'autres multimodaux.

En termes d'espaces publics, nous attirons votre attention sur les différentes tailles et physionomies d'espaces : les petites placettes par exemple dans les quartiers existants. Elles sont à la bonne échelle du quartier. Dans le projet, **on cherche à proposer des espaces publics à l'échelle de chaque futur quartier**.
Ceux-ci complèteront le système de petites placettes et de parc existant. Nous proposons un parc dans la partie Raynal par exemple. On imagine que les espaces libres seront beaucoup plus perméables : la Ville et l'hyper centre seront reliés par ces systèmes, aussi grâce aux commerces. L'espace public en Europe est bien maîtrisé. C'est la grande différence avec la ville nord-américaine, faite pour la voiture. A Toulouse, on travaille la qualité de l'espace public, comme un espace de rencontre, un espace où les gens se trouvent à l'aise.

Les bâtiments doivent aussi trouver la bonne échelle. On fera une architecture probablement différente, mais c'est une autre discussion. L'échelle, c'est le vrai sujet.
Nous devrons trouver des mécanismes à l'échelle de la Ville et des espaces présents, comme par exemple, profiter de l'ouverture du canal. Les bâtiments les plus hauts pour de l'activité économique devront suivre le système ferroviaire Ceux-ci devront couper le bruit et séparer les voies des quartiers de logements. **Il nous semble que la bonne ville est une ville qui a une certaine densité et une mixité d'usage. C'est très important**. Il faut ensuite penser différentes échelles.

Les commerces de proximité sont une autre question. Les commerces actuels sont l'un après l'autre, en continuité, pas une zone commerciale, mais un alignement de petits commerces et de services. **Il nous semble, que dans les différents secteurs proposés, le maintien de l'activité commerciale est très important.**

C'est un projet très important pour Toulouse, qui va impliquer d'importants investissements. **C'est pour cela qu'il est important de discuter ensemble des orientations pour partager, corriger les orientations**. A partir de ces orientations, c'est plus facile de lancer un projet.

Le découpage du projet en sous-projet est très important. Il nous semble que **le projet global a besoin de 7 à 10 sous-projets** différenciés. Ces pièces ne sont pas autonomes, elles auront des liens entre elles. Chaque projet aura des éléments concrets locaux, très importants, dont on peut discuter, mais ils rentrent dans le même type d'orientations.

Par exemple, l'espace Marengo : il faut jouer sur les échelles, entre le mur ferroviaire, la petite placette, le passage piéton : il faut générer un parvis large pour les gens et les bus par exemple. Ce n'est pas encore de l'architecture, mais on donne des pistes pour imaginer le devenir du cadrage dans ce type d'orientations.

Autre exemple dans la partie nord, on imagine un espace où il y a des vélos en site propre, des rives de voitures de chaque côté, et on propose surtout que ce soit un espace avec **beaucoup de végétaux comme on l'a étudié avec Michel Desvignes, notre paysagiste**. C'est un trottoir beaucoup plus agréable, car nous ne sommes pas dans le centre-ville historique, où il y a une grande densité de bâtiments et où les rues sont étroites. **On peut mettre du vert ici. On ne va pas refaire la ville comme le centre-ville partout**. On ne va pas le nier pour autant.

Le projet a une ambition métropolitaine. Les projets d'autres métropoles sont intéressants à analyser. Par exemple Montpellier est une Ville qui a besoin d'espace dans son centre-ville. Ils ont pris la décision de faire la gare de l'autre côté, loin du centre-ville. Toulouse a l'avantage d'avoir la place juste à côté de son centre-ville. A Avignon, même principe, on considère que le centre-ville est trop contraint pour gérer un pôle gare ambitieux : la gare est donc excentrée. A Toulouse, si on trouve un mécanisme d'orientation claire, il sera plus facile de travailler car nous sommes déjà dans le centre-ville. En réponse à cette ambition, en phase opérationnelle, il est possible d'en détacher un petit bout pour travailler dessus, dans le détail, dans le respect du plan guide global. Cet élément, ce petit morceau, on peut l'étudier et le réaliser si on a les explications et les principes du projet.

Temps de questions/réponses sur le plan guide en plénière

©Europolia

Question 1

M. PIAT / Association Cheminots Saint Laurent :

Par rapport à la création de la ZAC, la fin du projet est prévue fin 2019. Or la création de la ZAC était déjà prévue entre septembre et décembre. Donc, comment entre ces 4 mois, va-t-il être possible en termes de temps de travailler à l'échelle des macro-lots et de définir ce qui va être la ZAC ? La question de la temporalité se pose.

+ question supplémentaire du même participant : Lors de la présentation de Monsieur Busquets (*qu'il remercie fortement*), la place de la voiture est encore beaucoup trop présente malgré tous les modes actifs prévus dans ce projet. Pourquoi ?

Réponse d'Olivier Duvernois : Une fois que la ZAC aura été créée, nous aurons 20 ans devant nous pour mettre en œuvre le projet. L'important est de créer le dispositif qui permette ensuite d'avoir 5-7-10 quartiers qui trouveront leur propre logique. Une fois que la ZAC aura été créée, nous pourrons continuer à travailler sur les premiers macro-lots avant de lancer les premières consultations d'opérateurs. Le calendrier administratif de création / réalisation de la ZAC est dissocié de son calendrier opérationnel

Réponse de Joan Busquets : l'étude est actuellement lancée sur la mobilité pour travailler sur la question des déplacements et de l'accès des voitures. Mais aujourd'hui, il faut penser la Ville avec des utilisations différentes. Personne n'aurait pensé que la Ville serait aujourd'hui comme cela il y a 10 ans. Il faut également préciser cette étude sur le système de stationnement des différents types de mobilités (voiture, vélo, trottinette) pour respecter l'ensemble. Dans le cadre de notre projet, il y a des places de parkings pour les résidents mais également pour les voitures électriques, les motos... Le principe de la mobilité durable fait partie des grands principes du projet.

Question 2

M. DUCASSE / Association Chalets Roquelaine :

(Il remercie la présentation de Joan Busquets) Une question demeure : jamais n'a été formulé que, sur les principes essentiels, ce projet allait aller vers la réduction des émissions de polluants.

Réponse de Joan Busquets : Je suis en total accord avec le principe de créer un lieu de vie qui réduit la pollution. Au-delà du principe, il est important que le projet propose des actions concrètes.

Question 3

M. LABBÉ / Association Deux pieds deux roues :

Je souhaiterais parler du canal du midi et du Plan Canal. Aujourd'hui le canal du midi est une autoroute urbaine *(2-3 voies de circulation de chaque côté, les gens s'y promènent peu contrairement à la partie plus au Sud où il y a peu de voiture, car l'espace est beaucoup plus agréable*). Dans le cadre du plan canal, il a été prévu de réaménager le canal, et l'association est en accord avec ce projet notamment le réaménagement des trémies. Aujourd'hui, la perspective dressée à 10-15 ans est trop lointaine. Attendre tout ce temps pour obtenir une seule voie voiture, sur un des deux côtés du canal, c'est trop long. L'association « Deux pieds deux roues » voudrait aller plus loin sur ce principe avec une des deux rives du Canal du midi qui soit entièrement libérée de la voiture. L'avantage de faire cela, serait de libérer un espace public immense sur un des deux côtés (même si on met des voies de dessertes pour les riverains). Avec des voies de dessertes bien pensées, en supprimant le trafic de transit et en enlevant le stationnement, on peut avoir un espace de qualité sur l'ensemble du centre-ville que ce soit le canal du midi ou du canal de Brienne. Ce qui s'intègre parfaitement au projet Toulouse EuroSudOuest, car il jouxte le canal.

Réponse de Joan Busquets

C'est un sujet très important. Notre projet se doit de proposer une évolution du canal actuel. Aujourd'hui c'est un désastre. Il faut préparer une nouvelle utilisation de ces espaces. C'est une évolution possible et le modèle présenté s'imagine à 10 ans. Notre projet, c'est d'être réaliste. Le travail consiste à terminer la Ville dans un système qui fonctionne.

Question 4

M. SOULARD/ Comité de quartier Minimes Barrière de Paris :

Il y a un maillage radial évident au Nord au niveau de la barrière de Paris. Or, il manque des propositions pour concrétiser un maillage différent que ce maillage radial. En corolaire, il faudrait aborder le problème du peu de franchissements du canal et de la voie ferrée. Ce qui est d'ailleurs un problème général avec une ville totalement coincée.

Réponse de Joan Busquets

On y arrive. Il faut changer le rôle du canal : aujourd'hui, il attire les voitures car c'est un élément inerte. Nous avons des hypothèses qui imaginent que les Ponts-Jumeaux puissent devenir un jour un grand parc. En changeant ce statut de 'jonction de voirie', nous allons changer le statut de ces espaces. L'orientation doit proposer des solutions qui puissent permettre à chaque élément de trouver un statut clair (et par exemple réaffirmer le statut du vélo dans le centre-ville de Toulouse).

Question 5

Un intervenant :

Est-ce que vous considérez que le canal latéral est dans le canal du midi ?

Réponse de Joan Busquets

Nous n'avons pas étudié en détail le canal latéral, mais il a un rôle différent. Il est en dehors de la discussion d'aujourd'hui.

Question 6

Un intervenant :

Concernant la maîtrise des mobilités, il y a 8 ans avait été évoqué le fait de fermer le robinet du canal, mais il reste des inquiétudes sur le fait qu'il y a un nouveau 'robinet' qui s'ouvre sur la voie Raynal, qui construirait un nouvel axe structurant.

Par ailleurs, En ce qui concerne l'échelle des bâtiments, il s'agit de s'adapter à la morphologie existante parcellaire. Qu'en est-il de l'avenue de Lyon *(car nous sommes dans le cas d'une requalification complète de l'avenue*). Quel est le regard sur les échelles des bâtiments ? Tout raser ? Repartir sur des nouveaux gabarits ?

Réponse de Pieter-Jan Versluys

Cette réflexion-là est plus intéressante à faire en maquette car c'est un exercice difficile sans support. On part d'un plan-guide avec des grand principes, et ensuite on affine chaque nouveau quartier, notamment celui autour de l'avenue de Lyon qui constitue le barycentre du quartier. Par la suite, d'autres architectes nourriront le projet. Nous nous devons d'affiner le projet au fur et à mesure à l'échelle des bâtiments.

Sur la mobilité, en fermant d'un côté, les personnes ont tendance à s'échapper et passer d'un autre. Nous créons effectivement qu'un seul nouvel axe dans ce projet car les autres sont des rénovations. Il faut poursuivre et préciser les études pour trouver l'équilibre entre ouvrir les flux suffisamment pour avoir un passage fonctionnel (pour la SNCF) avec les transports en commun par exemple et fermer, pour éviter d'avoir un nouveau boulevard urbain avec des flux automobiles importants. Il faut ainsi continuer les études pour bien calibrer tous les espaces nécessaires. Un travail à faire prochainement sur cette avenue stratégique et également sur les parkings, car cela semble surprenant de mettre des stationnements à côté de la gare, mais il y a également des gens qui y vivent et qui ont besoin d'un véhicule et d'une place. Il faut également travailler plus en détail sur la mutualisation / covoiturage entre les bureaux (qui ont besoin de places de stationnement la semaine en journée) et les habitants qui libèrent leurs places la semaine en journée.

Réponse de Joan Busquets sur la question des échelles des bâtiments.
Aujourd'hui, dans toutes les grandes villes comme Toulouse, Lyon, il faut trouver comment chaque bâtiment ne joue pas « soi-même mais jouent ensemble », ce qui amènera des pratiques différentes. Sur ces projets si importants pour la Ville, il s'agit d'être créatifs pour faire des choses différentes du quotidien.

Question 7
Un intervenant :
Trois sujets sont en débat dans cette concertation : la dimension des immeubles, les espaces verts, l'articulation circulation/pollution ?

- La dimension des immeubles. La question d'un grand immeuble ne se limite pas à la question de bruit. Il faut penser aux personnes qui habitent autour et de façon générale les grandes hauteurs ne sont pas très demandées par les acquéreurs
- Les espaces verts. Lorsque l'on évoque les espaces verts, il est attendu des espaces verts tel que Central Park à New-York City, un véritable poumon au sein de la ville où l'on peut se trouver, or le projet prévoit peu d'espaces verts (voire pas du tout sur une partie du projet)
- La circulation et la pollution sont de pire en pire, c'est devenu une question de santé publique.

Un autre intervenant souligne que le PLUi-H reconnaît même qu'il est déconseillé de vivre autour du canal pour les personnes sensibles ou fragiles. Toulouse EuroSudOuest doit participer à la baisse de la pollution.

Réponse de Joan Busquets

Je partage ces enjeux de la ville d'aujourd'hui et bien entendu la problématique de la pollution. L'expérience de la « bonne ville », c'est la ville qui offre à ses citoyens des morceaux de ville intéressants et qui appartiennent à notre culture, notre siècle.

L'expérience de l'agence, c'est qu'il faut produire des espaces de type « parc » mais aussi des placettes de différentes échelles et de vies agréables. Mais au-delà de ça, il faut également s'interroger sur le caractère que l'on donne à ces parcs. Si l'on prend l'exemple du parc de Bonnefoy, c'est un jardin car on rentre dans un espace protégé. Quand le parc devient trop grand, les gens, les jeunes, les personnes âgées ne se sentent pas protégés. Donc on doit donc s'interroger sur les orientations de ces espaces verts. Ce sont des discussions qui vont arriver. Je suis sensible à ces sujets.

Concernant les hauteurs, ou plutôt à cette phase du projet, il faut parler de gabarits. La Ville Durable doit avoir une certaine densité pour avoir des écoles, des transports en commun, des équipements publics. Ce sont les densités en cours de travail. Par la suite les autres architectes, des différents 'macro-lots' affineront les échelles.

Renaud Dupuy rappelle que c'est un sujet qui est au cœur des discussions de concertation.

Question 8
Un intervenant :
Les parties prenantes ont été très marquées par le projet présenté avec la disparition des espaces verts et des hauteurs de bâtiments : il faut trouver un accord sur ces deux points. L'intérêt de la concertation est bien de trouver un point d'accord sur ces points, et non pas d'être contre « par principe ».

Question 9
Mme DEFLASSIEUX, Association Etoile de Belfort :

Concernant la densité, tout ce qui a été fait dans la dernière partie du XXe siècle, a été moins dense que le quartier Belfort. Quand on parle de verticalité et densification, il y a des problèmes de copropriété, et il faut faire attention car au-delà de 6 étages, tout devient compliqué.

Réponse de Joan Busquets

Selon mon expérience, le débat est moins habitat individuel vs habitat collectif que la recherche par les habitants d'une « privacité » ou d'une intimité de leur cadre de vie. Il sera possible d'imaginer des secteurs avec une forte privacité et des secteurs plus collectifs. Il pourrait y avoir effectivement des logements familiaux en petits collectifs.

Joan Busquets rappelle que cet atelier a pour objet d'échanger sur les points clefs pour bien « sentir » les interrogations, pour ensuite pouvoir les mettre en forme à l'échelle d'un secteur et vérifier ainsi comment ça marche. Ce qui est important, c'est de ne pas avoir un projet uniforme. Même un projet magnifique, il ne faut pas le répéter dans tous les secteurs.

Question 10
Un intervenant :
Quand on regarde la situation actuelle, on ne perçoit pas l'aménagement du prolongement de l'avenue de Lyon vers l'avenue Matabiau. Quel est le programme prévu sur l'aménagement de ce prolongement ?

Réponse de Joan Busquets
Joan Busquets rejoint le constat que cet axe est l'axe majeur et qu'il faut le requalifier ; c'est étudié dans le projet de la Ville, le projet Toulouse Centre, mais pas dans le projet Toulouse EuroSudOuest.

Question 11
Un intervenant :
Nouvelle interrogation sur la pollution. Aujourd'hui, les villes se construisent avec des bâtiments dit « exemplaires » sur le plan écologique avec des bâtiments auto suffisants en énergie. Ne serait-il pas le moment de prendre position aujourd'hui à Toulouse dans ce domaine ?
La tour remet en cause le projet lui-même.

Réponse de Joan Busquets
Toulouse a effectivement raté en partie l'architecture du mouvement Moderne. Donc aujourd'hui le Moderne à Toulouse est perçu comme très négatif et peut en effet générer quelques inquiétudes pour les riverains. Mais des quartiers modernes peuvent aussi être réussis. La démarche ici présente est néanmoins de concilier la Ville Écologique et la Ville Moderne.

Question 11
Un intervenant :
Jusqu'à présent, sur les expériences locales, un plan masse est créé et ensuite il est découpé et vendu au promoteur, où chacun fait ce qu'il veut. Il n'y a pas de réflexion.

Réponse de Joan Busquets
Je comprends que les gens n'aient pas confiance mais la méthode est ici différente. C'est pour cela, que l'on travaillera à l'échelle de chaque secteur, chaque quartier.

Question 12
Mme ARRIGHI, Association Non au gratte-ciel de Toulouse/ Collectif pour un urbanisme citoyen

Les densités prévues sont un problème. Quel est notre niveau de décision dans la définition des programmes ? Le m^2 de bureaux, de commerces, de logements, sont-ils actés ou ces éléments sont variables et évolutifs ? On a le sentiment que l'on plaque sur un terrain disponible des possibilités de densifications accentuées.

Il y a déjà de nombreux Immeubles de Grandes Hauteurs à proximité (13-19 étages). S'il on en rajoutait, cela deviendra un quartier de tours sur-densifié (avec les problèmes associés de voitures et donc de pollution). L'association est par ailleurs fortement opposée à la tour Occitanie.

Réponse d'Olivier Duvernois

Le projet est arrivé à un point charnière.

C'est la raison pour laquelle, un nouveau processus est proposé pour retravailler morceaux de ville par morceaux de ville, afin que chacun trouve ses fondamentaux, ses équilibres, ses objectifs.

La question économique devra nécessaire rentrer dans les futurs échanges, quels en sont les coûts ? les recettes ? les équilibres de chaque secteur ? les équilibres de l'opération ? C'est de la responsabilité d'Europolia mais aussi collectivement des ateliers car à ce stade, l'opération demande déjà une participation d'équilibre de Toulouse Métropole de 94 M€.

Si un consensus s'opère sur un morceau de ville et qu'il rentre dans les contraintes économiques, le débat sera clos. Si en revanche il y a un problème d'adéquation économique, nous l'objectiverons, pour savoir combien ça coûte et combien ça rapporte… et ainsi proposer un arbitrage. Ce qui est important c'est d'avoir tous les tenants et aboutissants sur toutes les dimensions, à la fois les dimensions urbaines et économique.

Enfin, les consultations à venir intégreront de vraies exigences sur la qualité durable des bâtiments, avec l'objectif d'avoir des projets exemplaires)

Question 13

M. Bonet, Conseil de Développement et membre de l'association de parents d'élèves APIC :

La Ville de Toulouse affirme qu'il n'existe actuellement pas de terrain à disposition du Conseil Départemental pour la construction d'un collège. Aujourd'hui, la Ville et ses quartiers manquent de collèges, et obligent les parents à inscrire les jeunes dans le privé.

Sur ce projet et d'un point de vue prospectif, a-t-on envisagé la construction d'un collège sur le secteur ? Car aujourd'hui, dans la ZAC, aucun collège n'est prévu alors qu'il y aurait la possibilité d'en implanter sur une zone de 2ha.

Réponse d'Olivier Duvernois :

Le Conseil Départemental, qui est compétent en matière de collèges, fait partie de la gouvernance du projet Toulouse EuroSudOuest. A sa connaissance, il n'a pas fait de demande, en vue de réaliser un collège sur ce secteur. Olivier Duvernois s'engage à solliciter cette institution ainsi que le Conseil Régional en charge de la réalisation des lycées.

Temps de questions/réponses autour de la maquette

©Europolia

Question 14

Un intervenant :

Qu'en est-il de la rue du Maroc ? Elle semble préservée sur la maquette malgré les projets environnants ?

Réponse de Joan Busquets : La rue du Maroc est concernée par les démolitions en lien avec l'avenue de Lyon. Des études opérationnelles à l'échelon du quartier permettront d'affiner l'intégration du quartier et des constructions dans le nouvel ensemble. Cette question sera traitée lors de concertations à l'échelle de ce macro-lot.

Question 15

Un intervenant :

Quel est l'esprit qui conditionne la création du futur quartier ? A quoi reconnaît-on que l'on est à Toulouse ? Comment ce projet est-il le prolongement du centre-ville et ne représente pas une 3e nouvelle barrière ?

Réponse de Joan Busquets : le projet est voulu le prolongement du centre-ville. Il doit repenser les perméabilités entre les quartiers. Nous l'avons pensé comme des fragments de villes pas trop grands (car sinon hors contrôle) avec des formes urbaines différentes dans la continuité des modes de vies de notre siècle.

Question 16

Un intervenant :

Quelles est la proportion d'usagers (habitants, salariés, voyageurs) qui viendront sur le site par les transports en commun ou en vélo ? Le bon fonctionnement du quartier et son accroche en prolongement du centre-ville de Toulouse est directement lié au développement des mobilités alternatives.

Réponse de Joan Busquets : l'intermodalité est l'essence même du projet. Le projet urbain ne peut pas se penser sans une meilleure gestion des flux. Le sujet de l'intermodalité plus précisément sera traité ultérieurement.

Question 17

Un intervenant :

On peut déplorer l'absence de représentants des élus et des promoteurs à la réunion.

Réponse de Renaud Dupuy : Monsieur Lattes, l'adjoint en charge de ce dossier, s'est excusé car il doit représenter Monsieur le Maire. Par ailleurs, le Président de la Fédération des promoteurs était présent en début de réunion mais il n'a pas pu rester jusqu'à son terme.

Mme ASTRUC, représentante de l'APUMP :

Je remercie Joan Busquets et je salue sa présentation du projet urbain et ses échanges sur le plan guide avec les associations représentantes des habitants et les autres organismes.

Elle souligne que les fondamentaux présentés et débattus sont partagés par tous les participants et notent que tous souhaitent le meilleur projet durable possible pour la métropole toulousaine.

Conclusion d'Erik Loot

L'atelier s'est déroulé dans un climat satisfaisant d'échanges et de confiance, qui a nécessité peu d'interventions de sa part. Les échanges ont été riches, exigeants et pointus, quant au contenu du projet urbain.

En synthèse :

- Une nouvelle série d'ateliers doit démarrer à la rentrée. Il s'agira de travailler à une échelle plus fine et plus opérationnelle, celle des « macro-lots ».
- La concertation s'inscrit dans le temps et se poursuivra après la création de la ZAC qui devrait intervenir en fin d'année.
- L'avenue de Lyon sera priorisée sur la nouvelle série d'ateliers.