



Dispositif de participation du projet

« Les Ateliers Toulouse EuroSudOuest »

Compte-rendu de l'Atelier du jeudi 22 juin 2017

- **Lieu** : Salle Garonne de Toulouse Métropole, 6 rue René Leduc à Toulouse
 - **Participation** : 40 personnes
 - **Elus présents** : Jean-Luc LAGLEIZE, Président de la Commission Aménagement de Toulouse Métropole, Adjoint au Maire, élu référent des Ateliers
 - **Service présent** : Alain Garès, Directeur général et Olivier DUVERNOIS, Directeur du projet Toulouse EuroSudOuest à Europolia
 - **Intervenants** : Joan Busquets et Pieter-Jan Versluys, de l'Agence Bau-B, et Francis Cardete, architecte associé au projet de la Tour Occitanie, du groupe Kardham.
-

SOMMAIRE

- | | |
|----------------------------------|-------|
| 1 • Actualité générale | p. 2 |
| 2 • Temps d'échanges | p. 5 |
| 3 • Zoom sur la Tour d'Occitanie | p. 7 |
| 4 • Organismes présents | p. 14 |

Annexe :

- Présentation de l'Atelier du 22 juin 2017

M. Duvernois, Directeur du projet Toulouse EuroSudOuest à Europolia, remercie l'assistance d'être venue nombreuse et présente le déroulé de l'Atelier :

1. Actualité générale ;
2. Temps d'échanges ;
3. Zoom sur la Tour Occitanie, avec M. Cardete, architecte associé au projet, du groupe Kardham.

M. Lagleize, Président de la Commission Aménagement de Toulouse Métropole, Adjoint au Maire et élu référent des Ateliers, remercie aussi l'assistance. Il relève l'intérêt d'un point d'étape sur le projet urbain Toulouse EuroSudOuest.

1 • ACTUALITÉ GÉNÉRALE

M. Busquets, de l'Agence Bau-B, souhaite présenter l'impact des hypothèses de travail de la 3^{ème} ligne de métro, Toulouse Aerospace Express (TAE), sur le projet Toulouse EuroSudOuest, notamment au niveau de Bonnefoy et de Raynal, qu'il situe sur la carte.

A. Les liens

L'opération-pilote du parvis Matabiau, dont les travaux débuteront à l'automne, vise à faire du Canal un espace de mobilité mais surtout d'urbanité. La gare fera ainsi le lien avec la ville « traditionnelle » mais aussi avec les allées Jean-Jaurès, déjà en chantier, et avec Marengo, nouvelle image de la gare.

Les travaux rue Bayard, qui seront terminées à la rentrée, permettront le raccordement aux boulevards.

B. Le parvis

L'écluse devant le parvis sera dotée d'une couverture en bois (cf. annexe p.8). Ce projet, non encore arrêté, relève d'une tranche complémentaire qui sera activée dès son autorisation par l'Etat. L'espace devant la gare sera réservé aux piétons et modes doux. Les vélos arrivant par Bayard accéderont directement à la vélo-station et seuls les bus et taxis pourront utiliser le pont Bayard.

C. L'écluse

La double écluse actuelle amène le dénivelé à 6m, d'où l'impression d'une eau très basse. Une étude est en cours à la demande des services de l'Etat, pour amener le niveau d'eau le plus près possible de celui du sol.

Le coût de cet aménagement sera rédhibitoire à court terme. La proposition d'une couverture transitoire et réversible sera donc vraisemblablement proposée, d'autant qu'elle fait l'unanimité et améliore sensiblement l'espace public. En outre, la reprise du système d'écluse modifierait peu le paysage urbain car l'eau n'y serait pas plus visible depuis le parvis, comme le montre une coupe du Canal et des voiries (cf. annexe p.17). L'option idéale reste donc de définir un espace, comme le propose la couverture en bois, éclairée par-dessous, d'où l'eau et les bateaux seront visibles.

D. Jean-Jaurès

L'aménagement des allées prévoit des ramblas au centre et deux vastes trottoirs-promenades (cf. annexe p.21). Les arbres dessinent un large espace d'environ 14m, avec des voies pour les bus, la circulation, les vélos, et un trottoir de 6-7m de large. A l'extrémité des allées, côté Marengo, l'emplacement pour la statue semble bien accepté. Les accès à Matabiau, difficiles pendant le chantier, seront renforcés grâce à la dépose-minute sur le côté de Marengo. Les piétons rejoindront ainsi directement le centre-ville.

E. L'élargissement du pont Pompidou

La hauteur du pont a imposé une étude topographique. Les pentes sont raisonnables pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) et l'espace est plutôt horizontal et permet le lien avec la « proue » de la Tour d'Occitanie. Une vue-perspective montre des trottoirs confortables, comme un prolongement des allées Jean Jaurès, sur le pont Pompidou (cf. annexe p.25). L'espace dessine une place pour l'entrée de la future gare à Marengo.

F. Le rapport entre le projet Matabiau et les quartiers Bonnefoy et Raynal

La station Bonnefoy de la ligne TAE pourra devenir une placette, liant les actuelles petites centralités du quartier (cf. annexe p.33). La rue du faubourg Bonnefoy a vocation à devenir un axe civique du quartier avec la plantation d'arbres en quinconce. La station, très centrale, est idéale pour faire le lien avec les équipements et permettre l'échange entre vélos, piétons et TAE. Le schéma de mobilité doit permettre de pacifier des espaces de très haute qualité. Une proposition d'organisation porte sur la station de métro de la placette, avec l'espace nécessaire de la gare et un espace constructible, à l'échelle du bâti de l'avenue Bonnefoy.

La station Raynal se trouve dans une situation très favorable, qui justifie son opportunité. Le potentiel de logements et d'activités économiques en font une option essentielle, d'autant que la distance à pied de Matabiau est très raisonnable et que la TAE fera le lien avec la grande épine dorsale Nord-Ouest/Sud-Est de Toulouse EuroSudOuest.

M. Busquets présente un emplacement possible de la station selon un axe Nord-Sud et la proposition d'une placette similaire à celle de Bonnefoy (cf. annexe p.43). Un nouvel axe piéton, perpendiculaire à l'avenue Collignon, pourrait lier les différents quartiers, les espaces plus denses et la TAE.

Le parc actuel pourrait être étendu alors que l'espace devant le système ferroviaire serait plutôt dédié aux activités économiques.

G. La passerelle Concorde

Cette passerelle offre un accès direct aux piétons et une rampe douce pour les PMR et les vélos. Une coupe transversale présente le gabarit nécessaire aux bateaux (cf. annexe p.48). L'opération de la TAE se présente véritablement comme l'occasion d'améliorer les connexions de Bonnefoy et Raynal à la ville. Les éléments présentés permettent d'assurer le lien des quartiers avec le centre-ville, comme de provoquer l'émergence d'éléments internes.



© Europolia

2 • TEMPS D'ÉCHANGES

Un représentant de la Maison du Vélo : Les températures élevées comme aujourd'hui sont de plus en plus fréquentes et le piéton comme le cycliste cherchent l'ombre. Or, il n'y en a pas assez. Trop de pavés, de carreaux, pas assez d'herbe. La plantation en quinconce oblige à traverser pour rester à l'ombre. Il faut anticiper le réchauffement. Par ailleurs, la nouvelle ligne de métro sera plus longue que les autres et nombreux seront ceux qui feront le trajet jusqu'au métro en vélo : je pressens que le stationnement vélo longue durée sur les stations de cette ligne sera supérieur à celui des lignes existantes...

Un représentant de l'association Cheminots-St-Laurent : Je suis d'accord : le projet manque d'arbres et d'eau. Par ailleurs, le vélo sera aussi utilisé pour rejoindre lieu de travail et métro : il faut donc pouvoir descendre dans les stations avec les vélos pour prendre le métro. Enfin, quelle est l'articulation entre les études urbaines menées par M. Busquets et la démarche « cœur de quartier » ? Complémentarité ? Compétition ?

Une représentante de l'association Îlot Lapujade : Je rejoins les demandes d'arbres, de fontaines et de nature en ville. Les squares, arbres, bancs, etc., de Barcelone manquent à Toulouse.

Que ce travail se mène en parallèle à la démarche « cœur de quartier ». Je souhaiterais savoir comment s'articulent les décisions entre la 3^{ème} ligne de métro et la démarche « cœur de quartier ».

Je voudrais par ailleurs entendre votre argumentaire sur l'emplacement de la station Bonnefoy, car l'autre option, sur laquelle s'était positionnée notre association, au carrefour de la route de Lavaur, permettait de desservir un quartier plus vaste. Je regrette que la place Bories, cœur du quartier accueille une station de métro, lieu de transit et non de vie, d'autant qu'il s'agit de la seule centralité du faubourg.

M. Duvernois : Deux dispositifs d'étude, « cœur de quartier » et TAE, ont vocation à converger sur une vision globale du territoire à moyen terme en lien avec l'arrivée du métro à Bonnefoy. La démarche « cœur » de quartier vise à proposer des aménagements rapides, compatible avec l'arrivée en 2024 du métro. Le principe est une amélioration en continu du quartier sans fausse manœuvre. Les éléments présentés ce soir, sont bien évidemment des hypothèses, qui nous permettent à notre Atelier, de débattre de l'articulation entre deux projets majeurs de la métropole : Toulouse EuroSudOuest et la 3^{ème} ligne de métro.

M. Lagleize : L'emplacement de la future station Bonnefoy n'est pas encore arbitré à ce jour. Le programme de la 3^{ème} ligne de métro sera présenté au Conseil Syndical de Tisséo en juillet. Tisséo opte pour la place Boriès. S'agissant de l'organisation de la station, la Maire de quartier et moi-même appuyons des émergences dans les pieds d'immeubles pour libérer au maximum l'espace public.

M. Busquets : En centre-ville, il faut concilier la mobilité des vélos, des piétons et des voitures. Nous souhaitons que celles-ci soient réduites de moitié le long du Canal. Il faut donc préparer la ville à cette logique. Parallèlement, le métro impose de réaménager les espaces de quartier. Si la TAE produit des lieux de transit, la station de Bonnefoy sera par contre une destination, une « gare de quartier », que nous travaillerons comme un espace de vie et de rencontre. Avec l'autre équipe, nous recherchons une entente. Notre mandat concerne surtout la station. La proposition d'un Linéo oblige bien évidemment à considérer

l'avenue dans sa totalité pas seulement le couloir de bus. Arborée, l'avenue doit viser une qualité inexistante aujourd'hui. Dans le projet de Matabiau, nous avons insisté pour planter beaucoup d'arbres et donner de l'ombre à la sortie de la gare, sans qu'ils ne concurrencent le Canal...

M. Versluys, de l'agence Bau-B : Sur le parvis Canal, cinquante chênes seront plantés. Le parvis est une très grande place, peu appréciée aujourd'hui à cause de la présence importante de la voiture. L'aménagement du parvis, qui va de l'avenue de Lyon aux allées Jean-Jaurès, prévoit la création d'un deuxième alignement d'arbres (des charmes) côté boulevard Bonrepos au droit des façades : c'est une gestion dans le temps parce que les platanes ne seront peut-être plus là dans 50 ans. Plus d'une centaine d'arbres seront aussi plantés sur les allées Jean-Jaurès. Nous nous engageons sur le verdissement, y compris sur les placettes.

Un participant : Au milieu de la promenade centrale des allées Jean-Jaurès, la placette sera traversée par les voitures venant de la rue Caffarelli depuis la place Belfort. Est-ce utile ? D'autre part, le quartier Belfort, traversé pour aller à la gare, présente des rues peu usitées des voitures, en étoile depuis la place : la sortie du parking n'a plus de raison d'être et cette place pourrait être dédiée aux modes doux, avec des rues réservées aux piétons et cyclistes.

Un représentant de l'association 2 Pieds 2 Roues : Je partage ce qui a été dit et répété aux réunions des comités de quartier. La convergence constante des axes vers le centre-ville me gêne. Des arêtes transversales à ces axes contribueraient à l'apaisement en reliant des parties de quartier dotées de petits jardins : place Béteille, chemin Lapujade, places Boriès et Arago, jardins à Jolimont. Que la localisation de la station de métro ne soit pas tranchée me réjouit : le métro doit répondre à des intérêts collectifs et le carrefour avenue de Lavaur, plus urbanisé, apparaît en ce sens plus adéquat. D'autant que la Linéo de Bonnefoy contribuera déjà à améliorer les transports sur cette partie du faubourg.

La représentante de l'association Îlot Lapujade : Avez-vous choisi les essences végétales et envisagez-vous de mélanger caducs et persistants ? C'est capital.

M. Busquets : Au croisement Jean-Jaurès/Caffarelli, notre projet assure le passage des voitures mais nous avons aussi étudié l'idée d'un espace réversible évoluant vers une placette apaisée pour un lien entre les quartiers. A Bonnefoy, nous voudrions proposer, d'infimes modifications propres à libérer et améliorer de nombreuses rues perpendiculaires à l'axe principal. Après étude, il nous semble que l'espace dédié aux piétons et vélos pourrait être augmenté, sans coût excessif et sans nuire au stationnement résident. Nous sommes convaincus que c'est possible. Concernant la végétation, les pins proposés devant le parvis ont été refusés. Les chênes offrent beaucoup d'ombre et, différents des platanes, ils résistent à la maladie.

M. Versluys : Nous cherchons à mélanger les types d'arbres, surtout au centre-ville. Les rues rejoignant le Canal ont des plantations d'un certain type et les placettes d'un autre : chaque projet a sa végétation adaptée. Une palette végétale de type méditerranéen a été adoptée pour les allées Jean-Jaurès.

3 • ZOOM SUR LA TOUR OCCITANIE

M. Garès, Directeur général d'Europolia, rappelle le contexte du projet : le terrain dit « du tri postal », presque libéré, était en mesure de recevoir une opération immobilière. L'idée initiale envisageait un bâtiment de 50m, comparable à ceux des allées Jean-Jaurès, les contraintes techniques imposées par une hauteur supérieure entraînant des surcoûts.

Mais durant l'étude, la demande argumentée d'un immeuble de grande hauteur a émergé, : un emplacement idéal, aucune gêne et une ombre portée sur les voiries. Une consultation pour une tour a donc été lancée, sans volonté acharnée des élus cependant. Le programme était libre, ainsi que la hauteur, dans les limites du Plan Local d'Urbanisme. Trois réponses ont ciblé des immeubles de grande hauteur et deux à 50m. Le projet de la Tour Occitanie portée par la Compagnie de Phalsbourg a été unanimement choisi sur sa qualité et non sur son programme ou sa hauteur.

M. Cardete cite le groupe d'architectes, réunis autour de M. Libeskind, architecte familier des tours, le promoteur-investisseur, la compagnie de Phalsbourg, et les bureaux d'étude.

Le plan du terrain est très contraignant, avec la présence de la gare et les problèmes de sécurité posés par le train. Le projet développe deux façades, sur la gare et le boulevard, et deux proues, sur la gare et le pont Pompidou élargi. Le site, en devenir, est riche et intéressant dans l'optique de repositionner la ville vis-à-vis du canal.

Sur le plan du site, M. Cardete localise le terrain en expliquant la volonté de l'investisseur de réaliser un bel objet. Contrairement à l'habitude, c'est-à-dire monter à 150m de haut sur la totalité de l'emprise, l'émergence est assez restreinte (cf. annexe p.57).

Le site est prestigieux : sur le Canal, à un carrefour de voies très marqué avec des situations emblématiques au niveau régional. Sur une vue-perspective, le bâtiment apparaît dans la continuité spatiale, avec une végétation s'enroulant autour de lui.

Il accueillera plusieurs fonctionnalités : des commerces en pied d'immeuble, un hôtel au-dessus, puis des bureaux, des logements et un belvédère en haut avec restaurant panoramique.

Au-dessus de l'hôtel, un deuxième belvédère à 40m, juste au-dessus du niveau de la médiathèque, sera ouvert au public. M. Cardete présente plusieurs vues de la Tour Occitanie (cf. annexe p.60 à 63) et commente ensuite les plans de différents niveaux du bâtiment : le rez-de-chaussée, avec l'entrée vers les logements, les bureaux ou l'hôtel ; l'hôtel d'environ 140 chambres ; puis la partie plus verticale du bâtiment, avec le déroulé de bureaux en périphérie et, plus haut, les logements qui donneront sur les espaces verts ; au sommet, le restaurant panoramique. Un système de double façade gèrera les problématiques thermiques. La Tour est une rue verticale vivante et non un bâtiment comme à la Défense.



© Europolia

M. Duvernois invite les participants à venir échanger autour de la maquette.

Un participant : Merci pour cette introduction. La SNCF doit depuis longtemps construire des ascenseurs, opération remise aux calendes grecques car elle n'a pas le premier sou : j'espère que la vente de ce terrain règlera la question... Il nous faudrait plus de détails sur la Tour : comment peut-on vivre dans ces appartements ? Et quelle vie de quartier pour un tel immeuble ? Sa végétalisation nous réjouit mais, dans les vues de détail, elle semble bien plus réduite : est-ce un effet d'optique ?

M. Cardete : Le promoteur a une relation d'acheteur avec la SNCF et je ne peux vous répondre sur ce qu'elle fera de cet argent mais le terrain est tout de même vendu assez cher...

Le premier belvédère, en bas, sera doté d'équipements de rencontre pour boire un verre, déjeuner. La forme de la Tour présente des parties extérieures, qui « montent », comme des terrasses, et pourront être plantées d'arbres de haute tige. Puis, des arbres de tige moins haute seront installés, étant donné que les façades tourneront sur ces balcons. L'entretien des espaces verts sera géré par une société, comme les parties communes, dans un souci de contrôle de la végétation. Les habitants ne pourront planter ce qu'ils veulent : la végétation sera adaptée aux orientations du bâtiment et son entretien imposé par les investisseurs. Le paysagiste est déjà en train de travailler sur le vent, la chaleur, etc.



© Europolia

La représentante de l'association Îlot Lapujade : Comment sera gérée la prise au vent des arbres de haute tige sur une hauteur de 150m ?

M. Cardete : Avec un dimensionnement en hauteur : des arbres de moyenne tige et des arbustes de 2-3m. La masse verte comptera. Dans un bac, la haute tige est réduite...

La représentante : Quelle est la répartition en pourcentage entre bureaux et habitat ? Et avez-vous estimé le prix au m² des logements ?

M. Cardete : Nous y travaillons et je pourrai bientôt vous répondre. Dans le volume de la Tour, il y aura à peu près autant de bureaux que de logements, (environ 10 000 m²).

La représentante : J'imagine que vous faites une tour en fonction du marché toulousain et qu'il faudra donc remplir les locaux. Or un certain nombre de bureaux sont vacants depuis des années...

M. Cardete : Vous avez raison de vous interroger. Et c'est précisément pourquoi nous ne faisons pas une tour exclusivement de bureaux. Le projet s'appuie sur des plateaux-bureaux de 800m² pour les directions des groupes. Ce type de surfaces manque à Toulouse. Le marché jouera son rôle : nous avons déjà des demandes de bureaux comme de logements.

Un participant : Le projet ne devait être validé que s'il était viable, donc vendu quasi entièrement. Aujourd'hui, rien n'est sûr : cette Tour pourra donc être construite et rester vide, non viable, comme cela s'est déjà vu dans bien des endroits à Toulouse.

M. Cardete : Le promoteur-investisseur réalise un placement. L'hôtelier, déjà désigné, a confirmé sa venue : tout le soubassement est fait.

M. Lagleize : Nous ne voulions pas d'un très beau projet jamais réalisé. La condition était de trouver un investisseur, condition aujourd'hui remplie. Maintenant, le problème lui appartient.

M. Cardete : Les investisseurs ne font pas de paris hasardeux : les sommes investies sont justifiées par des études de marché. Ici, les demandes existent et pourraient même être si nombreuses que les bureaux n'y suffiront pas.

Le participant : Dans le quartier du Mirail, des études ont été faites pour des immeubles récents dans lesquels des investisseurs ont placé de l'argent. Aujourd'hui, les bureaux y sont vides.

M. Cardete : Ce n'est pas comparable.

Une participante : Je travaille dans le domaine et je confirme : la situation de Bordelongue n'est en rien comparable. Des bureaux en centre-ville sont indispensables pour une ville qui soit digne du nom de « métropole ». Toulouse n'en compte aucun et ne dispose pas de quartier d'affaires en centre-ville. Voilà 20 ans qu'on le répète : faites-nous quelques m². Je peux vous dire que ce programme est déjà insuffisant. Je n'aurai pas encore de mandat de commercialisation que ce sera déjà plein, même si le prix au m² sera évidemment élevé.

Un participant : Pour dépassionner la question, savez-vous combien de m² de bureaux par an sont commercialisés à Toulouse ? Environ 150 000 m² à mettre en perspective avec les 10 000 m² du projet.

Un représentant de l'association Cheminots-St-Laurent : Sur la vue depuis le parvis Canal, la Tour semble un peu écraser la gare Matabiau. Pourquoi le concepteur a-t-il décidé de positionner le bâtiment dans ce sens plutôt que de situer la partie haute face aux allées Jean-Jaurès ?

M. Cardete : C'est une façon d'ouvrir, dans le mouvement, le belvédère à 40-50m de haut vers la ville et Jean-Jaurès. C'est un choix architectural. Nous avons voulu rendre perceptible le mouvement végétal montant de Jean-Jaurès.

Un participant : Y a-t-il un besoin de bureaux à cet endroit ?

M. Cardete : Je vous répète les propos précédents. Tous les ans, 150 000m² de bureaux sont commercialisés dans l'agglomération toulousaine avec un déficit d'offre en centre-ville.

Le participant : Mais où les faut-il ? Un ou deux petits bâtiments pourraient tout aussi bien être une réponse. La forme et l'insertion de celui-ci par rapport à la gare m'interrogent : il semble un peu écrasant. La vue depuis le Canal montre que la Tour cache totalement la gare. Mais, le terrain étant vendu très cher, il faut bien l'occuper...

M. Cardete : Sincèrement, la gare ne présente qu'un faible intérêt esthétique...

Le participant : Le dépôt de permis de construire est prévu pour quelle date ? Et, concernant l'aspect thermique, il fait très chaud côté Sud dans les immeubles de bureaux : vous avez évoqué un système pour réguler cette température...

M. Cardete : La double façade permet, entre les deux peaux, de traiter le vide en ventilation. Il est aussi possible d'ajouter des stores pour couper la lumière. Il existe enfin des verres de plus en plus spécifiques. A Paris, le nouveau Palais de Justice de Renzo Piano a des façades performantes, avec des verres qui comptent plusieurs couches pour éviter les effets de rayonnement direct. Les performances de ces doubles peaux sont de plus en plus intéressantes. L'intérêt d'avoir des logements et des bureaux est qu'ils fonctionnent à contre-temps : l'énergie peut être récupérée.

Une participante : Même si l'hypothèse d'une utilisation des transports en commun est plausible, la question du parking se pose quand même. D'autant que la préférence pour le métro ne sera pas immédiate. Par ailleurs, du point de vue de la vie quotidienne, je ne partage pas votre opinion favorable sur la mixité de l'hôtel, des bureaux et de l'habitat : ouvrir les fenêtres me paraîtrait impensable par exemple...

M. Cardete : La double peau rendra pourtant cette ouverture possible. L'intérêt d'une Tour réside aussi dans la mutualisation des services : plutôt que d'avoir un appartement de quatre ou cinq chambres, vous en avez un avec deux seulement et vous accueillez vos amis à l'hôtel. Ce système est grandissant en Asie.

Un participant : En Asie, il existe aussi des chambres horizontales où la station debout est impossible...

Une participante : Vous avez parlé d'équipements au sein de la Tour en citant un restaurant qui n'est pas, pour moi, un équipement. Je me tourne vers M. Lagleize pour lui demander quels sont les équipements envisagés.

M. Lagleize : Toulouse EuroSudOuest prévoit des équipements publics mais cet appel d'offres était une page blanche. Nous avons demandé aux candidats de faire des propositions.

Un participant : Que cette tour, quelle que soit sa qualité, ne s'intègre pas dans un ensemble architectural me gêne. D'autre part, de nombreux trains de carburant, de déchets polluants, voire nucléaires, passent à son pied. La juxtaposition avec un tel risque me semble embarrassant et demande réflexion.

M. Duvernois : Ce sujet est récurrent comme l'ont montré les deux précédents Ateliers consacrés au ferroviaire.

Une participante : La Tour de cette maquette est à la bonne échelle ?

M. Lagleize : Oui. Le belvédère est plus haut que le balcon de la médiathèque.

Un participant : Combien d'entrées et sorties par jour dans une tour comme celle-là ? La question mérite d'être étudiée avant d'empiler 150m dans ce coin.

M. Duvernois : Il faudrait d'abord disposer de la programmation définitive pour faire une approche par ratio. La question des flux a été intégrée à la réflexion sur l'espace public : l'élargissement du pont Pompidou et la création d'un vrai espace public sur la proue de la Tour sont essentiels. Entrées et sorties se font sur un espace de 20m de large. Le deuxième élément important est le rapport au boulevard Semard, compliqué par les questions de topographie. De nombreux échanges ont lieu entre les équipes de MM. Cardete et Busquets pour caler au mieux les entrées et sorties, afin que le dispositif soit confortable pour tous : habitants de la Tour, passants, cyclistes, etc.

Le participant : Quelle population représentent les occupants de la Tour et ceux des immeubles d'habitation et de bureaux ? Le tracé de la 3^{ème} ligne de métro n'étant pas figé, ce serait une étape préalable.

M. Duvernois : Toutes les modélisations pour la 3^{ème} ligne ont intégré d'emblée l'existant, les projets urbains et une densification « au fil de l'eau ». Il importe de raisonner secteur par secteur pour produire des chiffres et considérer les stations de métro.

Un participant : Sur le plan, il me semble ne pas avoir vu de passage traversant entre le pont et la gare Matabiau pourtant prévu dans ce bâtiment... ?

M. Duvernois : Effectivement, une des hypothèses étudiées portait sur une continuité entre le pont Pompidou et la gare mais un problème structurel empêche la réalisation d'un aménagement de ce type. Il y aura donc une entrée côté pont, mais sans continuité vers la gare.

Un participant : Les réactions sont particulièrement négatives dans les associations de résidents, qui estiment que le projet privilégie les personnes venant travailler dans ces quartiers au détriment de celles y vivant.

M. Duvernois : Vous êtes les premiers, en tant que participants à ces Ateliers, à échanger avec l'un des concepteurs de la Tour, dans un dialogue somme toute assez ouvert. Suite à vos remarques lors de l'Atelier de février 2017, nous avons demandé à M. Cardete de venir et que ce débat ait lieu.

Un participant : Le site du *Moniteur* présentait les trois projets.

Un participant : Quel est le phasage de la Tour par rapport à celui de la 3^{ème} ligne de métro par exemple ?

M. Duvernois : Les travaux de la Tour doivent commencer mi-2019 dès que les principaux aménagements d'espace public, qui débutent maintenant, seront terminés. L'objectif est d'avoir terminé les travaux de gros œuvre avant le démarrage des travaux du PEM de Toulouse Marengo et de la TAE. A ce stade, il reste à caler deux questions de calendrier : les aménagements définitifs du boulevard Pierre Sémard devant la Tour et l'élargissement du pont Pompidou qui demande des réservations ferroviaires 3 ans à l'avance. Nous sommes en train de fixer un phasage avec la SNCF pour que la fin du chantier de la Tour soit concomitante avec l'élargissement du pont Pompidou.

Un participant : Les matériaux des travaux du site circuleront-ils par le train ?

M. Duvernois : Malheureusement non car la voie 1C au pied de la Tour est une voie commerciale. Une circulation par le Canal n'est pas possible non plus compte tenu de la taille du chantier. Cela étant, il est évident qu'il faut se donner les moyens d'une logistique ferroviaire pour la suite du projet.

Un participant : Y a-t-il des places de parking en souterrain ?

M. Duvernois : Non. Pas à ce jour.

Un participant : Lors de la construction de la ligne A du métro qui passe sous le Canal, le sol a été congelé avant d'injecter de l'ammoniaque et l'immeuble du tri postal a bougé de plusieurs centimètres. Si la Tour est construite avant la 3^{ème} ligne, et en verre... mettez du bon verre !

Fin de la réunion à 20h30.

4 • ORGANISMES PRÉSENTS

- Association 2 Pieds 2 Roues
- Association 7 notre quartier
- 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 l'Étoile de Belfort
- Association Ilot Lapujade
- Association Marengo Jolimont La Colonne
- Association Michel Ange
- Association SOREL
- Comité de quartier Minimes Barrière de Paris
- Conseil de Développement Toulouse Métropole (CoDev)
- Fédération régionale des Promoteurs Immobiliers (FPI)
- Foyer des Jeunes Travailleurs Jolimont
- Groupement pour l'Insertion des Personnes Handicapées Physiques (GIHP) Midi-Pyrénées
- Handicap défi - Association sportive midi toulousain (ASMTH)
- Maison du Vélo
- Union des comités de quartier et associations de défense et d'action pour le cadre vie dans l'agglomération toulousaine (UCQ)