



Dispositif de participation du projet

« Les Ateliers Toulouse EuroSudOuest »

Compte-rendu de l'Atelier du lundi 27 février 2017

- **Lieu** : Toulouse Métropole, 6 rue René Leduc à Toulouse - Salle Garonne
 - **Participation** : 40 personnes
 - **Elus présents** : Jean-Luc LAGLEIZE, Président de la Commission Aménagement de Toulouse Métropole, Adjoint au Maire, Élu référent des Ateliers, Hélène COSTES-DANDURAND, Adjointe au Maire et Maire de quartier 4.1 : Lapujade - Bonnefoy - Périole - Marengo - La Colonne (secteur Toulouse-Est), Jacqueline WINNEPENNINCKX-KIESER, Conseillère Municipale Déléguée et Maire de quartier 1.3 : Les Chalets, Bayard, Belfort, Saint-Aubin, Dupuy (Secteur Toulouse Centre)
 - **Services présents** : Alain GARES, Directeur Général d'Europolia, Cédric CHENOT et Mariangela CIOCI, Ingénieur et Responsable travaux à Europolia
 - **Intervenants** : Joan BUSQUETS et Pieter-Jan VERSLUYS, de l'agence BAU-B
-

SOMMAIRE

- | | |
|---|-------|
| 1 • Présentation de la première phase opérationnelle du plan guide urbain | p. 2 |
| 2 • Échanges avec la salle | p. 6 |
| 3 • Organismes présents | p. 13 |

Annexe :

- Présentation de l'Atelier du 27 février 2017

M. Lagleize, élu de Toulouse Métropole, remercie l'assistance pour sa présence à cet Atelier qui, comme ceux menés depuis 2014, permet l'échange avec les concepteurs du plan guide urbain de Toulouse EuroSudOuest, au premier rang desquels M. Busquets, et les représentants de la société toulousaine. Cette nouvelle rencontre découle d'ailleurs de la demande de certains habitants de faire un point d'étape sur le projet, qui va passer au stade opérationnel. Si les projets ferroviaires de la SNCF seront abordés lors de futurs Ateliers, les deux réalisations-phares que sont l'immeuble de bureaux à l'emplacement du tri postal et l'aménagement des allées Jean-Jaurès pourront être discutées dès ce soir, ainsi que le lancement des travaux d'aménagement autour de la gare.

M. Garès, Directeur général d'Europolia, excuse l'absence de M. Duvernois avant de relever le tournant que connaît le projet : après des années de réflexion et d'études préalables, 2017 est l'année où le projet va se concrétiser avec l'ouverture des chantiers. Mais l'opération Toulouse EuroSudOuest s'étalant sur 20 ans, la concertation se poursuivra et les dates des prochaines rencontres s'accorderont au rythme des opérations.



© Europolia

1. PRESENTATION DE LA PREMIERE PHASE OPERATIONNELLE DU PLAN-GUIDE URBAIN : 2017-2020

M. Busquets, architecte-urbaniste de l'agence BAU-B, rappelle que le plan-guide urbain vise à établir des principes susceptibles d'être déclinés dans différents projets, dont ceux qui seront abordés ce soir. Puis il revient sur la coupure urbaine créée par le Canal, coupure renforcée par les voies ferrées : le réaménagement du Canal permet de transformer ce problème en opportunité, créant des liens entre quartiers jusque-là séparés. Le projet compte des principes forts et des éléments interdépendants qui seront donc amenés à évoluer en fonction de l'avancée de la réflexion. Plus précisément, M. Busquets cite les opérations qui vont créer ces liens entre différentes parties de la ville : la rue

Bayard, le réaménagement des berges du Canal, celui du parvis historique de la gare et son ouverture vers l'avenue de Lyon, les allées Jean-Jaurès et leur continuité avec Marengo. Seront aussi évoqués l'immeuble prévu sur le site de l'ex tri postal, entre les parvis historique et Marengo, et la passerelle Concorde. Enfin, M. Busquets présente une vue du projet global (cf. Annexe p.6) et de son découpage en six à huit projets urbains distincts, inscrits dans la logique géométrique globale de la structure urbaine, et précise que le plan-guide constitue surtout un système de rapport entre ces parties.

A. Matabiau et le parvis historique

M. Busquets rappelle la priorité donnée à l'opération de réaménagement du parvis Matabiau, image future de la gare, et de son lien avec le Canal et le centre-ville par la rue Bayard. Des éléments plus souples de lien entre les quartiers, dans le sens des « épines vertes » du plan-guide, viennent s'y greffer : l'axe allées Jean-Jaurès/Marengo ou la rue de la Concorde, qui permet d'étendre vers le Nord la connexion des piétons et vélos avec les quartiers de l'autre côté du Canal.

B. La rue Bayard

Pour cette rue aux trottoirs étroits et à la circulation importante, c'est une configuration de rue locale, avec élargissement des trottoirs, plantations en quinconce, transports en commun et vélos, qui est proposée. Sur la vue présentée, M. Busquets confronte l'évolution du projet à l'existant et commente des photographies (cf. Annexe p.14) du chantier qui devrait être terminé à l'été. Les arbres plantés sont encore petits mais le sentiment d'élargissement du trottoir est réel, même si du stationnement subsiste entre les arbres. Le sol est en granit du Sidobre, matériau local de qualité, pour signifier l'importance de cette rue. La même pierre sera utilisée pour le parvis Matabiau afin d'obtenir une continuité visuelle des deux côtés du Canal.

C. Les allées Jean-Jaurès

Magnifique avenue avant que la voiture n'en occupe l'espace, les allées bénéficient d'une proposition de configuration mixte : des trottoirs très larges d'environ 16m, pour un espace de promenade deux fois plus grand que les *ramblas* de Barcelone et, au centre, un espace de détente de 16-17m, avec des arbres plus petits, une végétalisation plus basse et des bancs. Ainsi, deux modes de circulation piétonne peuvent s'imaginer : les promenades latérales pour se déplacer et le centre pour flâner. L'opération a débuté sur la partie supérieure des allées. Le lien de la partie centrale vers la place Wilson, espace plus dynamique, sera direct pour les piétons, avec un passage public en sous-sol qui permettra l'accès au métro. De chaque côté des allées, 2 voies sont prévues, avec une ligne pour les bus et une pour les voitures. Les entrées de parkings sont réaménagées du côté de la partie dédiée à la circulation et une placette piétonne sera créée pour lier les quartiers de part et d'autre. Les voitures y entreront dans l'espace piéton et ce point est donc étudié très attentivement pour que ces différents modes de déplacement puissent cohabiter. Les vélos circuleront entre les rampes et les arbres. Les vélos rapides utiliseront l'espace des bus, espace propre identifié, pour aller vers le Canal. M. Busquets présente une perspective (cf. Annexe p.19) de l'espace dédié aux vélos, avec les arbres existants, qui montre une traversée vers l'espace central. Une autre vue (cf. Annexe p.23) montre les arbres du centre des allées et la statue repositionnée comme à l'origine. Dans la partie haute, vers le Canal, le chantier des opérations de parking a débuté. Le granit utilisé est le même que rue

Bayard. Dans cet espace de plus de 60m, le maintien du trafic, surtout celui des bus, entre en conflit avec le changement du métro de la ligne A : les opérations en sont complexifiées.

D. Le lien entre ces axes et le parvis de Matabiau

M. Busquets propose que la dépose-minute se fasse à partir d'une rue pour l'instant sans nom, qu'il appelle la rue A. La délocalisation de la gare de bus libérera un espace pour un lien direct à pied entre le quartier de Bonnefoy et la gare, une dépose-minute et une sortie des parkings. Dans ce dispositif, l'espace taxis demeure mais le devant de la gare sera piéton, seuls les bus et taxis y étant autorisés, ce qui favorisera le lien avec Bayard. Dans 5 ans, quand l'opération sera terminée, la rue Bayard pourra devenir un espace local, réservé aux modes doux, mais durant toute la période du chantier, il est nécessaire d'y laisser passer les bus vers Jeanne d'Arc.

E. Le réaménagement du Canal

Déjà étudiée avec les habitants à plusieurs reprises, la difficulté de mobilité provient notamment des « tourbillons » de trafic (changements de côté) le long du Canal. Le réaménager avec deux voies de circulation de chaque côté disposées « à la française », une ligne de vélos de part et d'autre de l'eau, et des espaces pour piétons et bus proches des bâtiments, rendrait la circulation globale bien plus efficace, même si le Canal est très réduit à Matabiau. La première étape consiste à préparer les éléments pour pouvoir circuler en inversant le sens lorsque la Mairie le décidera. Une réduction de 7 à 8% du trafic permettra cette opération et celle du réaménagement des trémies en jardins, car il suffit de changer les feux et systèmes de circulation, en positionnant les voies cyclables de chaque côté de l'eau. Dans cette perspective, le projet prévoit une 2 voies de chaque côté devant Matabiau, en gardant pour l'instant la circulation « à l'anglaise ». Devant les bâtiments, une autre rangée d'arbres sera plantée : ils seront choisis par les paysagistes de manière à ne pas entrer en conflit avec les platanes, et l'espace du Canal sera végétalisé de façon à ne pas cacher l'eau. M. Busquets commente une coupe et des vues (cf. Annexe p.26 à 31) du Canal tel qu'il pourrait être aménagé devant Matabiau. Sur le parvis, réalisé avec la même pierre que la rue Bayard, des arbres apporteront un peu d'ombre à l'espace central. La dépose minute, l'espace des taxis, la ligne de bus dans la continuité de la rue Bayard, la double voie de circulation de part et d'autre du Canal, l'espace pour les vélos et l'espace central sont également présentés. L'espace à proximité de l'écluse, peu qualitatif, pourrait être doté d'une dalle en bois à structure en acier Corten, avec un long banc qui offrirait à l'autre extrémité une vue magnifique sur l'eau. Sur la partie inférieure, un éclairage rendrait l'espace agréable, en rupture avec la continuité de granit. Mais le sujet de l'écluse reste ouvert, une étude sur les mécanismes pour faire monter le niveau de l'eau étant en cours. Son résultat, sans doute onéreux, devrait permettre de revenir à cette proposition d'aménagement réversible.

F. Le lien entre les allées Jean-Jaurès et Marengo

La continuité des allées Jean-Jaurès vers Marengo suggère le tracé d'une passerelle piétons et vélos, d'environ 6 à 7m, qui lierait Marengo au centre-ville via la promenade des allées. Le trottoir existant est assez étroit et le pont, déjà élargi, ne peut être davantage aménagé. Le pont Pompidou sera par contre élargi pour lier les allées à Marengo et à la future entrée de la gare. Entre ce pont et Matabiau se trouve l'espace de l'ex tri postal. Objet d'un concours, le futur bâtiment aura probablement une mixité d'usages. M. Busquets

présente les scénarii d'implantation de logements, bureaux, commerces et services hôteliers (cf. Annexe p.36 à 41). Situé près du métro et proche d'un parking encore en chantier, ce bâtiment ne prévoit en revanche pratiquement aucun parking. La présence de la ligne de métro devra d'ailleurs être prise en compte dans la réflexion sur la structure du bâtiment. M. Busquets commente ensuite des vues de la passerelle et relève les ajustements topographiques nécessaires à l'accessibilité pour tous, Personnes à Mobilité Réduite et vélos compris, qu'une légère pente constante, dans la continuité directe de Jean-Jaurès, assurera.

G. La passerelle Concorde

Élément important de lien entre les deux rives du Canal pour les piétons et vélos, la passerelle est l'objet de plusieurs hypothèses : un passage d'une rive à l'autre, ou au-dessus de la circulation. Dans l'optique de faire du Canal un boulevard urbain, la première solution paraît la plus intéressante. Les vues projetées (cf. Annexe p.43 à 49) montrent un système de rampes légères en surplomb sur le Canal, utilisables par tous, vélos et piétons partageant alors le même espace. L'aménagement doit à la fois permettre le passage et servir de référence positive sur la localisation.

H. Le parvis Marengo

Son lien avec la gare n'est pas perceptible, l'accès aux quais s'opérant depuis le métro. En pointillés rouges sur le plan (cf. Annexe p.50), M. Busquets cerne la limite du parvis proposé, selon une parallèle au boulevard Marengo. Sacrifiant une quarantaine de stationnements du parking SNCF actuel, cette proposition offrirait une entrée complémentaire à celle de la gare. Deux hypothèses d'aménagement sont travaillées et M. Busquets situe sur le diaporama (cf. Annexe p.52) la ligne droite dégagée par le gain d'espace pour les vélos, l'espace de dépose-minute et taxis, les voies de circulation bus et voitures vers la ville, et le stationnement. Ainsi, un accès à la gare et à la dépose-minute depuis l'Est, en évitant le Canal, serait possible, et la deuxième façade de la gare serait opérationnelle avant celles de Périole et Raynal. Cela étant, ce parvis doit aussi être aisément et agréablement accessible de toutes les directions pour les piétons et vélos. Enfin, le phasage de l'opération doit évidemment aussi prendre en compte celui du métro.

Chacun de ces éléments, complexe, nécessite une organisation importante et précise mais dessine l'ensemble de l'opération. Lorsque l'espace du Canal sera terminé et relié au Faubourg Bonnefoy, les autres opérations, sur la halle Sernam ou l'immeuble du tri postal, pourront s'inscrire dans cette logique d'armature urbaine solide et forte et participer de la qualité de l'espace urbain ainsi obtenue. Bâtiments et usages n'interviendront qu'ensuite : ils inaugureront une autre échelle de l'armature urbaine.

M. Garès ajoute que si certaines des propositions se concrétisent déjà, d'autres sont encore à l'étude, avec divers niveaux d'avancement. Le projet de couvrir le Canal au niveau de l'écluse, par exemple, a été étudié mais n'est pour l'instant pas retenu. Pour ce qui est de la passerelle Jean-Jaurès, ou de l'inversion du sens de circulation autour du Canal, il s'agit d'idées qui apparaissent intéressantes mais demandent encore des études plus poussées avant qu'une décision, positive ou négative, soit prise.

2. ECHANGES AVEC LA SALLE

Les participants sont invités à se réunir autour de la vue aérienne du projet.



© Europolia

Un participant : « Quelle portion exacte du Canal est visée par le réaménagement envisagé ? Lors d'un bureau de Commission de quartier, Europolia a indiqué que l'accord n'avait pas été obtenu et vous dites que c'est aussi le cas pour le parvis. Quand pourrions-nous voir la concrétisation de ces intéressantes propositions ? »

M. Garès : « Nous sommes contraints à une prudence diplomatique. L'aménagement du Canal est prévu par Toulouse Métropole sur toute sa longueur, par tronçons. Pour ce qui relève du projet Toulouse EuroSudOuest, il s'agit du tronçon situé entre les ponts Bayard et Riquet, et les travaux sont prévus d'avril 2017 à fin 2019, dans le cadre du mandat confié par Toulouse Métropole à Europolia. Toutefois, ces travaux ne comprennent pas pour l'instant la couverture au niveau de l'écluse Bayard car le rapporteur de la Commission nationale des sites a tenu à ce que soit d'abord étudiée une solution pour monter le niveau de l'eau, dont le coût sera sans doute conséquent. Une fois cela étudié, et avant l'été, nous reviendrons certainement à la proposition de M. Busquets, Toulouse Métropole restant le décideur final. »

Un participant : « La circulation « à la française » est-elle une condition *sine qua non* de l'aménagement du Canal ? »

M. Busquets : « Non, le canal peut perdurer tel quel mais nous préparons l'inversion de sens, en concevant le réseau en conséquence. D'abord réticents, les ingénieurs sont depuis la fin de l'étude pressés de l'effectuer car convaincus de son bénéfice pour tous les

flux. La seule difficulté est de le réaliser en une seule fois mais nous sommes plus optimistes qu'avant. »

Un participant : « A terme, pourra-t-on utiliser le Canal pour transporter des passagers ? Cela permettrait aussi de réduire les véhicules dans la ville. »

M. Busquets : « La voie d'eau, difficile d'accès pour l'instant, pourra être utilisée plus intensivement : des villes comme Amsterdam ont développé des activités attractives, y compris privées, telles que des marchés aux fleurs. Ce serait envisageable entre les Ponts-Jumeaux et les Minimes par exemple, où le Canal est plus large et les espaces plus généreux. »

M. Lagleize : « A la réserve près des écluses, qui constituent un obstacle... Si transport de voyageurs il y a, ce sera donc entre deux écluses. »

M. Garès : « Pour ce qui concerne le canal, une première étape indispensable pour connaître l'état des berges et en prévoir les réaménagements : le débroussaillage, qui débute après-demain. »

Un participant : « Concernant la gare routière et l'élargissement du pont Pompidou : où en sont les négociations avec le Département et la SNCF ? Nous savons qu'avec elle, ce qui prend 2 ans avec d'autres peut durer vingt ans... »

M. Garès : « Le Département considère que l'emplacement proposé côté Périole, au cœur du Pôle d'Echanges Multimodal, est judicieux pour la gare routière mais qu'un certain nombre de conditions doivent être remplies. Ces conditions concernent par exemple sa visibilité et son accessibilité, et la réponse sera à trouver dans le projet architectural. Pour ce qui est du nombre de quais à prévoir, il sera déterminé par des études en cours, portant notamment sur le développement et la localisation des cars dits Macron. Mais, sous réserve de la prise en compte de ces conditions, la position de principe du Conseil départemental semble acquise. Pour l'élargissement du pont, les études sont lancées mais nous n'avons pas encore, à ce jour, la commande de sa réalisation. Cet ouvrage suppose en particulier des échanges avec la SNCF, qui sont assez avancés, mais les conditions exactes de sa réalisation doivent encore être précisées. »

Un participant : « Je représente la Maison du Vélo et je me soucie de la présence des vélos sur tous les parvis comme à l'intérieur des bâtiments. La programmation architecturale doit tenir compte du besoin très fortement développé par l'arrivée du TGV et l'intermodalité, et considérer l'importante problématique de location et de stationnement. Je compte sur vous, architectes, urbanistes, Europolia et élus, pour inciter les détenteurs de foncier à intégrer cette donnée, même si elle n'est pas lucrative : nous sommes là dans une logique de service public. »

M. Lagleize : « Le parc à vélos de Borderouge a notamment intégré les concepts de sécurité et d'optimisation de l'espace, avec plusieurs étages. »

Une participante : « A propos de la dépose-minute par l'avenue de Lyon : elle représente une distance qui peut être une vraie difficulté pour les PMR, le personnel de gare n'étant à leur disposition que dans les bâtiments. Le dépose-minute pour les PMR doit donc être au plus près de la gare. »

Un participant : « En tant que représentant d'un club sportif qui transborde 20 fauteuils et du matériel, je ne peux que souscrire à la précédente demande. »

M. Chenot, d'Europolia : « L'accessibilité dépend aussi de la SNCF, avec la mise aux normes des souterrains qu'elle prévoit pour 2024. Les places réservées du dépose-minute seront à équidistance des places actuelles et des souterrains : la situation ne se dégrade donc pas et si nous pouvons faire mieux, nous le ferons. »

Un participant : « Nous ne pouvons pas interroger la SNCF, ce n'est pas normal. »

Une participante : « Voilà presque 40 ans que les associations travaillent sur l'accessibilité de la gare et cherchent à rencontrer la SNCF... elles y parviennent parfois mais c'est quand même « la grande muette » : rien n'a été fait pour les personnes en situation de handicap, hors un élévateur impraticable... »

M. Lagleize : « Vous pourrez interroger ses représentants au prochain Atelier. »

Un participant : « Pourrait-on avoir des informations sur le quartier de Raynal ? »

M. Busquets : « A partir de l'organisation présentée et des accès des quartiers vers la gare, développer le système vers le Nord sera possible, de la halle Sernam vers Raynal, d'ici 1 an à 1 an et demi. »

Un participant : « Le projet de M. Busquets est très minéral, or Toulouse est connue pour être une ville chaude et le sol en granit va réfléchir la chaleur. Regardez la place Charles de Gaulle l'été : les badauds se réfugient à l'ombre, les bancs sont vides ! »

M. Busquets : « C'est pourquoi nous proposons des arbres sur le parvis. »

Une participante : « Mettez-nous des fontaines, comme en Espagne. »

Un participant : « Peu de voies rejoignent la gare. Et, sans bus en site propre, les 15 millions de voyageurs généreront beaucoup de voitures. Par ailleurs, la SNCF ne prévoit aucune voie supplémentaire face à la saturation de la gare. Elle refuse un RER par manque de voie mais veut laisser des terrains à la construction... Ce projet pourrait évoluer si les tours de 100m étaient oubliées. »

M. Lagleize : « Je vous invite au prochain Atelier consacré au projet ferroviaire. »

Un participant : « A Bonnefoy, les commerçants s'opposent au bus en site propre alors que toutes les associations y sont favorables... »

La représentante des commerçants de Bonnefoy : « Tout le monde est contre, y compris les habitants ! »

Un participant : « Tout le monde est contre. Essayons d'abord d'étudier l'utilité et l'impact d'une voie de bus au centre du Faubourg Bonnefoy. Ensuite, pour ou contre, ce sera sûrement nécessaire sur certaines zones où l'impact sera minime. Sur d'autres, la question de la nécessité, pour gagner quelques minutes, se pose. »

Un participant : « L'intérêt serait surtout de gagner du stationnement. Dans les villes piétonnes comme Strasbourg, ce sont les commerçants qui réclament les zones piétonnes. Mais Toulouse est la ville de la voiture... »

M. Lagleize : « Pas de bus en site propre dans une ville piétonne : c'est incompatible avec la priorité donnée au piéton. C'est pourquoi il n'y aura pas de bus en site propre à Bonnefoy : difficilement traversable, il scinderait le quartier en deux. »

Le participant : « C'était pourtant la proposition. C'est incohérent. Des flux parallèles et un gain de place sur les parkings sont possibles. Un nouveau parking en haut des allées Jean-Jaurès va se construire alors que celui de Marengo est sous-utilisé et il n'est pas question d'ôter dix stationnements pour extraire les bus des bouchons !? »

M. Lagleize : « Ce sujet sera abordé aux réunions de quartier du Faubourg Bonnefoy. Les places d'un parking comme Marengo et celles d'un parking de proximité n'ont absolument pas le même usage. »

Une participante : « Les seniors soutiennent cette Linéo : ils ne sont pas forcément tous piétons et ont besoin d'une ligne plus rapide. »

Une participante : « Nous ne sommes pas contre Linéo, mais nous sommes contre une voie de bus en site propre, entre l'avenue de Lavar et la gare Raynal. »

Un représentant de l'association Cheminots-Saint-Laurent : « La dépose-minute à l'entrée de l'avenue de Lyon résulte d'un compromis avec Europolia. Arrêtez-vous les voitures avant cette avenue pour réaliser le chantier du parvis historique ? Par ailleurs, nous aimerions que l'ensemble des projets, Linéo, cœur de quartier, 3^{ème} ligne de métro, projets urbains autour de la gare, soient évoqués ensemble, en concertation. Dernier point : où en est le plan de circulation ? »

Un participant : « En considérant la rue A et son arrivée sur l'avenue de Lyon, comment la continuité du phasage sera-t-elle assurée ? Sans débouché sur l'avenue de Lyon, en continuant rue Raynal, tous les travaux poseront problème... »

M. Busquets : « Le phasage est encore à préciser. L'opération exposée concerne l'armature urbaine, sans considération exclusive de la voiture. La 3^{ème} ligne changera totalement le système d'accès, et contribuera à réduire la présence de la voiture. Enfin, avec cette approche, la possibilité d'une arrivée à la gare en modes doux de toutes les directions réduira le besoin de voitures. D'où notre logique de contrôle des « robinets ». Si nous conservons un axe Nord-Sud, les résidents du Nord iront à la gare et au centre-ville à vélo ou à pied. Le stationnement résidentiel est à privilégier car de nombreux logements autour de la gare en sont dépourvus. Cela explique aussi notre volonté de créer des espaces où l'activité est fixe. Les avenues de Lyon et du Faubourg Bonnefoy ont plutôt une vocation d'axes de quartier. »

Un participant : « La voie ferrée est une vraie barrière pour les piétons. Or vous n'évoquez pas la passerelle prévue au-dessus des voies. Le projet est-il confirmé ? Vous avez indiqué un passage piéton par le tunnel pour traverser la gare mais cette liaison n'est pas agréable... Par ailleurs, *La Dépêche* a diffusé une vue de Matabiau avec une tour de

150m : est-ce un « ballon d'essai » pour faire réagir ou serons-nous mis devant le fait accompli d'un Immeuble de Grande Hauteur au ras des rails ? »

M. Busquets : « La gare n'ayant pas la capacité de devenir la gare TGV, il faut ajouter un programme, incluant la passerelle, au moment où la façade de Périole sera réalisée. La passerelle ne devra pas être fermée à 20h, le projet est véritablement d'en faire un espace public. Nous pourrions peut-être échanger sur les avancées de la réflexion lors d'un futur Atelier. »

M. Garès : « L'hypothèse de l'immeuble de grande hauteur (IGH) était déjà inscrite dans la modification du Plan Local d'Urbanisme, dont l'enquête publique ne s'est pas faite en catimini. Jusqu'à maintenant, tout le monde pensait que les coûts supplémentaires que représente un tel immeuble induisaient des coûts de location trop élevés pour le marché toulousain. Mais lorsque la possibilité en a été évoquée par certains promoteurs pour ce site précis, les élus ne l'ont pas écartée, car cet espace se prête à un bâtiment un peu emblématique. La possibilité de dépasser la limite de l'IGH a donc été inscrite dans la modification du PLU et soumise à l'enquête publique. Lors de cette enquête, certaines expressions, de particuliers comme de professionnels, se sont manifestées en faveur d'une hauteur plus conséquente : c'est donc le commissaire-enquêteur lui-même qui, en conclusion de l'enquête, a suggéré une hauteur maximum de 150m à Toulouse Métropole. D'où cette inscription au PLU et le concours lancé par SNCF Immo, propriétaire du terrain, avec notre coopération. Un jury est prévu début mars et une annonce au MIPIM à Cannes mi-mars. »

Un participant : « Un commissaire-enquêteur n'est pas censé élaborer un projet mais analyser celui de la Mairie... Et cet IGH n'est pas une vétille. De plus, l'implantation de 30 000m² de bureaux, idéale pour des agents économiques, alors qu'il y a des bureaux très bien implantés aussi à Gramont, ne peut manquer d'interroger l'accessibilité. »

M. Garès : « Le commissaire-enquêteur doit tenir compte des opinions exprimées lors de l'enquête publique et les répercuter. Ce qu'il a fait. Il s'agissait aussi d'une ambition portée par les élus de Toulouse Métropole. »

M. Lagleize : « Un immeuble « signal » était prévu à cet endroit. La hauteur dépend aussi des acteurs économiques. D'où notre contrainte faite aux promoteurs, dans le cahier des charges de la consultation, d'être accompagnés d'un investisseur. Ce sera un de nos critères lors du dépouillement. D'ailleurs, ils ne répondent pas tous avec des projets de grande hauteur : certains répondent à 150m, d'autres à 50m. »

M. Garès : « On sait qu'il existe une demande pour des bureaux en centre-ville, et il n'y a aucune offre. Où peut-on faire des bureaux en grande quantité dans le centre de Toulouse sinon là ? Proposer une offre de bureaux en centre-ville et d'un bon niveau de qualité, c'est aussi l'un des objectifs du projet Toulouse EuroSudOuest, qui vise à donner à la métropole les moyens de son développement. Là, il y a le train, une ligne de métro à la capacité bientôt doublée, une 3^{ème} ligne de métro : tous les ingrédients sont réunis pour développer un vrai centre d'affaires. Une telle opération ici répond à un vrai besoin. »

Un participant : « Je n'ai pas compris si les voitures pourront encore circuler autour de l'anneau Marengo ou si le parvis les bloquera ? »

M. Busquets : « L'anneau est maintenu pour l'instant. »

Un participant : « Avez-vous envisagé de couper la partie Nord ? »

M. Busquets : « Oui, cette proposition a été étudiée et nous espérons sa validation dans l'avenir. L'ouverture de la 3^{ème} ligne de métro réduira le trafic et cette coupure sera peut être alors envisageable. »

Une participante : « Dans les 10 prochaines années, où passeront les voitures qui circulent devant la gare en provenance des Ponts-Jumeaux ? »

M. Busquets : « Il y aura de la circulation sur le parvis : nous ne proposons comme changement que les deux voies dans chaque sens de part et d'autre du Canal. Dans 10 ans, une voie de bus et une pour les voitures, lorsque la ligne de métro sera opérationnelle et que les trémies seront devenues des jardins, sont envisageables. »

Un participant : « A propos du conflit d'usage des voies artérielles, dont le Faubourg Bonnefoy est un exemple : dans certains pays, la voie artérielle n'a pas de parking car la visibilité prime, pour éviter les accidents mais aussi pour voir les façades, planter des arbres pour faire de l'ombre. Bien des clients des commerces de ces axes sont des piétons, des cyclistes. C'est du commerce de quartier. »

M. Lagleize : « 70% du chiffre d'affaires des commerces de ce quartier vient du flux qui y transite... »

Un participant : « Mais non, du stationnement existe à l'arrière et les déplacements peuvent aussi se faire en modes doux. Pourquoi cette rue est sans piste cyclable, ni couloir de bus, si ce n'est à cause des voitures garées ? Enlevez-les et vous n'aurez plus de problème d'arbres, de largeur de trottoir, d'accessibilité PMR, de risque routier, de couloir de bus ou d'aménagement cyclable. »

Un participant : « Toulouse est la ville de France avec le moins de modes doux, à 24%, alors que Lyon par exemple est à 40%. »

Un participant : « Pourtant Toulouse est 5^{ème} ville *ex æquo* pour l'usage du vélo. Si vous reconfigurez le Faubourg Bonnefoy et en faites une artère piétonne agréable, les déplacements se feront évidemment à pied ou en vélo. Mais qui aujourd'hui laisserait son gamin à vélo dans cet enfer automobile ? Il faut reprendre le pouvoir. »

Une participante : « M. Lagleize, vous avez dit que 70% des commerces sont alimentés par le flux traversant. Est-ce qu'une enquête a vraiment été faite depuis l'avenue de Lavour jusqu'au pont Raynal ? Jusqu'aux bâtiments qui sont derrière Casino notamment ? Là, nombreux sont ceux qui peuvent répondre à ce type d'enquête. Je ne crois pas à ces chiffres. »

M. Lagleize : « Nous avons fait une enquête de commercialité sur chaque quartier. »

Un participant : « Dans la journée, la circulation est fluide : il s'agit donc bien d'une voie de transit. Voie de bus ou pas, un système performant rendrait le flux très acceptable. Les

voitures garées sont indéniables mais de nombreuses maisons du quartier sont sans garage : ôter ces places poserait problème le temps que les mentalités évoluent. »

Une participante : « Si ce sont les habitants qui occupent ces places, les personnes qui traversent ne sont pas les clients des commerces : c'est incohérent. »

Un participant : « L'immeuble du tri postal est sans parking : ce sera difficile de se garer dans le quartier ! »

M. Garès : « Il y a le parking de Jean-Jaurès, celui de Marengo, quasiment vide, et surtout le métro. Les salariés qui travaillent dans l'immeuble de Toulouse Métropole n'ont pas de parking : cela ne semble donc pas poser problème. »

M. Lagleize : « M. Busquets, en sortant de la station de métro pour venir ici, je traverse l'emplacement de trois à quatre bus et suis obligé soit de marcher sur la route, soit de faire un détour. Cet arrêt ne pourrait-il être déplacé ? »

M. Busquets : « Cette station sera déplacée sur le parvis et ne sera plus un terminus. La gare sera positionnée vers l'arrière et le parvis sera plus large. »

Un participant : « Ces arrêts de bus sont-ils au droit de la future gare routière ? »

M. Busquets : « Non, la gare routière envisagée pour l'instant sera sur Périole, avec une entrée directe. »

M. Lagleize conclut la rencontre en remarquant que certaines des questions relevaient plutôt d'une réunion de quartier Bonnefoy. Puis il annonce d'autres rendez-vous, les 12 avril et 3 mai à 18h, sur la présentation des enjeux et du projet de modernisation du nœud ferroviaire toulousain, en présence de représentants de la SNCF qui ont aussi prévu une visite du site. La fin de ce cycle de réunions aura lieu le 22 juin, avec les dernières études du PEM et les échéances de mise en œuvre. M. Lagleize remercie l'assistance pour sa participation et clôt la réunion.

Fin de la réunion à 20h15.

3 • ORGANISMES PRÉSENTS

- Association 7 notre quartier
- Association Bien Vivre à Saint Aubin
- Association Cheminots Saint Laurent
- Association des copropriétaires de Pacherenc et Raisins
- Association des commerçants et des artisans du Faubourg Bonnefoy (ACAFB)
- Association des Professionnels de l'Urbanisme de Midi-Pyrénées (APUMP)
- Association des Usagers des Transports de l'agglomération toulousaine et des environs (AUTATE)
- Association du quartier Chalets Roquelaine
- Association Ensemble à tout âge
- Association l'Étoile de Belfort
- Association Marengo Jolimont La Colonne
- Association Michel Ange
- Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse
- Collectif Barthe - La Salade
- Comité de quartier des Ponts Jumeaux
- Conseil de Développement Toulouse Métropole (CoDev)
- Fédération régionale des Promoteurs Immobiliers (FPI)
- Groupement pour l'Insertion des Personnes Handicapées Physiques (GIHP) Midi-Pyrénées
- Handicap défi - Association sportive midi toulousain (ASMTH)
- Ordre des Architectes – Maison de l'Architecture
- Médiathèque Marengo
- Maison du Vélo
- Union des comités de quartier et associations de défense et d'action pour le cadre vie dans l'agglomération toulousaine (UCQ)