



## Dispositif de participation du projet

# « Les Ateliers Toulouse EuroSudOuest »

## Compte-rendu de l'Atelier du mardi 31 mars 2015

---

- **Lieu** : Maison de la Citoyenneté Nord, 4 place du Marché aux cochons à Toulouse
  - **Participation** : 34 personnes
  - **Elus présents** : Jean-Luc Lagleize, Président de la Commission Aménagement de Toulouse Métropole, Adjoint au Maire, Élu référent des Ateliers, Jacqueline Winnepenninckx-Kieser, Maire du quartier 1.3 Les Chalets – Bayard Belfort – Saint Aubin – Dupuy
  - **Services présents** : Martine Koenig, Responsable Grands Projets à la Direction Générale Déléguée aux Espaces Publics de Toulouse Métropole, Olivier Duvernois, Directeur de Toulouse EuroSudOuest à Europolia
  - **Intervenants** : Joan Busquets et Pieter-Jan Versluys, de l'agence BAU-B
- 

## SOMMAIRE

1 • Présentation des hypothèses de programmation urbaine	p. 3
2 • Temps d'échanges autour de la maquette	p. 7
3 • Travail en groupes	p. 9
4 • Temps d'échanges	p. 10
5 • Présentation des résultats de l'enquête multimodale	p. 12
6 • Conclusion	p. 13
7 • Organismes présents	p. 14

### Pièce jointe :

- Présentation de l'Atelier du 31 mars 2015

**M. Duvernois** accueille les participants et présente le déroulement de l'Atelier :

1. Présentation des hypothèses de programmation urbaine par Joan Busquets
2. Temps d'échanges autour de la maquette
3. Travail en groupes
4. Temps d'échanges
5. Présentation des résultats de l'enquête multimodale par Olivier Duvernois
6. Conclusion, par Jean-Luc Lagleize.

**M. Lagleize** remercie M. Busquets et l'assistance, venue nombreuse. Puis, il informe de l'avis défavorable rendu la veille par la Commission d'enquête sur le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) et donne lecture du communiqué de presse des Présidents des collectivités concernées : Conseils régionaux d'Aquitaine et de Midi-Pyrénées, Bordeaux Métropole et Toulouse Métropole. Le communiqué exprime les regrets des signataires, présente leurs arguments en faveur du prolongement indispensable vers l'Espagne et vers Toulouse de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Paris-Bordeaux et les points positifs relevés par la Commission d'enquête. Les signataires entendent poursuivre leur action, d'autant que l'actuel gouvernement a inscrit ce projet comme unique perspective nationale de Ligne à Grande Vitesse à partir de 2018. Une audience a été demandée au Secrétaire d'Etat aux transports pour envisager la suite donnée à cet avis défavorable.



© Europolia

Malgré l'avis négatif de la Commission d'enquête, **M. Lagleize** indique que la réflexion et le travail se poursuivent pour le projet Toulouse EuroSudOuest. Il insiste sur l'importance de l'arrivée de la LGV à Toulouse et rappelle que les collectivités locales de Midi-Pyrénées ont permis le financement de la Ligne à Grande Vitesse Tours – Bordeaux.

**Une participante**, demande si les conséquences d'un abandon ou d'un report de la LGV ont été évaluées sur les flux de voyageurs, et une éventuelle baisse de trafic par rapport aux prévisions.

**M. Duvernois** rappelle qu'actuellement environ 50 000 voyageurs par jour fréquentent le pôle. L'estimation pour 2024 (mise en service de la LGV Bordeaux – Toulouse) est de 100 000 voyageurs par jour et, à l'horizon-cible du projet (2035), de 150 000 voyageurs par jour. La baisse de trafic en cas d'abandon ou de report de la LGV n'est pas encore connue. Il indique que le travail de modélisation en cours pour la 3e ligne de métro sur Matabiau, sera de tester l'impact de l'abandon et du report de la LGV sur la fréquentation du PEM de Toulouse Matabiau.

**Un participant** s'enquiert d'une éventuelle remise en cause du RER au Nord.

**M. Duvernois** confirme que les Aménagements Ferroviaires du Nord de Toulouse ont eux aussi reçu un avis défavorable. L'avis défavorable s'appuie essentiellement sur une critique du modèle économique du projet. Cet avis est en contradiction avec le consensus autour de ce projet confirmé lors de l'enquête publique.

**Un participant** estime que la Commission d'enquête publique a outrepassé ses droits en donnant un avis sur la faisabilité financière.

**Un participant** interroge sur l'objet de l'avis : la LGV ou les Aménagements Ferroviaires du Nord de Toulouse.

**M. Duvernois** précise que les avis défavorables concernent aussi bien la nouvelle LGV que les Aménagements Ferroviaires du Nord de Toulouse.

**M. Lagleize** rappelle qu'il s'agit de l'avis des Commissions d'enquête. Aucune décision politique n'a encore été prise : l'Etat dispose d'un an pour suivre ou non l'avis des Commissions.

## **1 • PRÉSENTATION DES HYPOTHESES DE PROGRAMMATION URBAINE**

### ***Etat initial et stratégie de Toulouse EuroSudOuest***

**M. Busquets** rappelle les sujets abordés lors du dernier Atelier : le rapport du secteur Matabiau-Raynal aux quartiers environnants et l'hétérogénéité des systèmes urbains concernés. Il se dit optimiste, malgré les avis défavorables des Commissions d'enquête sur les projets ferroviaires : le positionnement de Matabiau, au centre de la ville, permet de croire en la transformation de ce secteur à terme.

#### ***Les habitants et le logement***

L'hypercentre compte environ 35 000 habitants et le périmètre d'études 83 000 habitants, soit respectivement 5 et 12% de la population de Toulouse Métropole. Sur la carte des densités, le nombre de logements de l'hypercentre est plus de deux fois élevé que celui du périmètre d'études. La densification à prévoir se situera donc entre la densité du centre-ville et l'existante.

**M. Busquets** revient sur les formes urbaines présentes dans le périmètre d'études : les rues linéaires bordées d'alignements de bâtiments forment un système urbain compact dans les faubourgs, qui se mêle sur Périole à du pavillonnaire et à quelques volumes plus denses autour du CEAT.

Les formes urbaines présentent aussi des densités très différentes : elles sont basses dans tout le secteur Est de la gare, à la différence des faubourgs. La ville à construire doit être compatible avec l'existant, tout en répondant aux conditions d'habitat actuel.

**M. Busquets** présente une carte de densification possible (Périole, le parvis historique ou Raynal) et commente une vue en coupe de l'existant et des nouveaux quartiers, à la même échelle, comme autant de pistes de réflexion.

M. Busquets conclue cette partie en indiquant que la question du logement, duquel la ville tire sa force, est majeure pour Toulouse EuroSudOuest.

### ***Les emplois***

Le centre-ville concentre 71 000 emplois dont 26 000 publics. Hors du secteur aéroportuaire, où les chiffres sont presque comparables, les emplois se concentrent autour de l'autoroute, comme dans de nombreuses villes européennes.

D'un point de vue stratégique, le projet pourrait redonner au centre-ville une attractivité en matière d'emploi.

Les opérateurs de bureaux sont intéressés par Matabiau, aux conditions d'accès exceptionnelles en transport en commun (train et métro). Le projet pourrait permettre l'implantation d'espaces de travail modernes, contrairement à ceux, traditionnels, du centre-ville. Sur la base des études actuelles, le périmètre d'études pourrait ainsi comprendre 18 000 emplois, soit 4% des emplois de Toulouse Métropole. Les centralités tertiaires prévues sont des systèmes urbains légers et indépendants mais qui œuvreront ensemble à donner une lisibilité à l'échelle métropolitaine. Il s'agit d'éviter à Toulouse EuroSudOuest de ressembler à Compans-Caffarelli, trop monolithique.

### ***L'activité économique***

Sur la carte de l'activité économique du périmètre d'études, **M. Busquets** relève sa répartition dans le secteur des faubourgs, sa présence faible au Nord et plus importante à l'Ouest qu'à l'Est du Canal.

Un niveau de densité de commerces de proximité aussi élevé que dans l'hypercentre ne se constate que sur l'axe de l'avenue de Lyon. La rue Bayard et l'avenue de Lyon se posent comme des axes radiaux depuis l'hypercentre.

En centre-ville, la densité de commerces, bureaux, et hôtels restaurants, est très élevée. Ce mélange d'activités est aussi souhaité pour Matabiau.

**M. Busquets** présente une stratégie pour Toulouse EuroSudOuest s'appuyant sur une activité économique répartie autour des nouvelles centralités. Bureaux, commerces, services et équipements s'inscriraient ainsi dans chaque centralité.

La proposition de **M. Busquets** s'appuie sur le postulat d'une part de l'activité économique liée au Pôle d'Echanges Multimodal de Toulouse Matabiau, avec l'existence de services pour des voyageurs plus nombreux. Un axe Nord-Sud de 1,2 km se dessine alors depuis le parcoTRAIN et la Sernam.

### ***Les équipements***

**M. Busquets** localise les équipements de loisirs, de soin et d'éducation, en soulignant leur rôle d'organiseurs des quartiers, avec les espaces verts. Les équipements sont aussi constitutifs de l'identité urbaine des habitants.

Sur la carte, **M. Busquets** commente le réseau de liaisons vertes qui les relieront, avec priorité aux modes doux.

La question du stationnement sera développée au prochain Atelier mais **M. Busquets** évoque déjà la création de stationnements dans chaque centralité, qui permettront de libérer des emplacements dans les quartiers alentours pour des espaces verts. Des parkings seront prévus dans le projet, en lien avec l'activité de la gare de Toulouse Matabiau et ceux des logements, bureaux et équipements à venir.

### ***Plan guide urbain***

**M. Busquets** expose la gestion du système de programmation : chacun des secteurs (Marengo, parvis, Périole, avenue de Lyon, Raynal et Raynal Balcon) est un projet urbain autonome.

La gare elle-même s'élaborera dans le temps, avec 2 ou 3 temps de projet différents. Ce découpage permet une importante souplesse de gestion : de nouvelles logiques peuvent se mener au fil du temps et englober plusieurs secteurs.

La construction d'une ville diffère de celle d'une maquette : chaque partie doit avoir sa logique, avec logement, activité économique et équipements, selon ses caractéristiques. Envisager une simulation, propice à la réflexion, est alors possible.

Durant l'évolution du projet, si les conditions d'une hybridation sont suffisantes, tout nouveau projet pourra se développer et s'intégrer à la réflexion.

Le travail de conception en cours s'appuie aussi sur un outil informatique, qui donne les conditions de développement de chaque secteur et qui sert aussi d'outil de contrôle : en effet, certaines limites ne peuvent être dépassées au niveau de la programmation urbaine.

**M. Busquets** rappelle que dans un système plutôt traditionnel, où le résidentiel est important, l'ajout de nouveaux éléments d'activité va transformer le secteur en une partie intégrante de la ville. Chaque projet urbain apporte des espaces civiques et des liaisons à partir desquels une ville contemporaine peut se construire.

**M. Busquets** présente alors d'autres réalisations européennes, avec bureaux, logements de divers types, commerces et équipements : l'Europallée de Zürich, l'île Seguin à Boulogne-Billancourt, l'Hafencity d'Hambourg et la récente réalisation de Delft.

**M. Busquets** insiste sur la possibilité d'offrir une excellente qualité de circulation aux modes doux à Toulouse. Il précise ensuite que le site du projet de Hambourg, trois fois plus important qu'à Toulouse, a été développé sous la forme de plusieurs opérations, avec des bâtiments de formes et d'usages différents. Il insiste sur la forte ambition qualitative des espaces publics.

Enfin, il conclut sur la logique des projets urbains à appliquer : il est fondamental de tisser la ville à venir avec l'existante pour respecter chacun des secteurs qui la compose.



© Europolia

## Conclusion

La place centrale de de Toulouse EuroSudOuest dans la métropole permet de prévoir une hausse de l'emploi, des logements, de l'activité économique et commerciale.

Les équipements s'accompagneront de la création de nouveaux espaces publics. Les constructions à venir bien que cohérentes avec l'existant, seront différentes car il s'agit de réaliser la ville contemporaine. La ville construite sera durable, de qualité.

Le programme hybride et mixte de Toulouse EuroSudOuest sert donc un projet très ambitieux, tant dans la qualité qu'il vise que dans le contenu qu'il porte.

## **2 • TEMPS D'ÉCHANGES AUTOUR DE LA MAQUETTE**

**Le représentant du Comité de quartier Minimes Barrière de Paris :** « Vous avez très peu parlé du secteur Ouest : qu'est-il prévu et où se trouveront les espaces verts et équipements publics ? »

**M. Busquets :** « Nous proposons des petites placettes et équipements, dans le même esprit qu'à Périole, pour donner de la valeur aux logements existants. Le Sud de l'avenue de Lyon a été choisi pour les parkings privés et le Nord pour l'accès à la gare en passant par Raynal. Ces options pourraient se concrétiser très rapidement, dans la logique de phasage du projet. La 2<sup>e</sup> partie du projet concerne l'amélioration du système de transports en commun, dont la réalisation dépend de la décision sur la 3<sup>e</sup> ligne de métro et son tracé exact. »

**Un participant :** « Pourquoi ne pas travailler la passerelle en continuité avec la rue Bayard pour rejoindre le centre et les quartiers ? La perspective serait intéressante. »

**M. Busquets :** « C'est juste, l'effort doit porter sur la vue depuis la rue Bayard. Un lien avec Périole est prévu mais l'importance des activités ferroviaires encore présente le rend pour l'instant difficile. La prochaine étape du PEM de Toulouse Matabiau concernera le côté Marengo et le lien avec le métro. »

**Un participant :** « Vous avez la surface nécessaire pour faire un centre commercial de 40 000 m<sup>2</sup>, dans la logique d'attirer l'emploi vers cette centralité. C'est un manque à Toulouse. La fonction commerciale sera-t-elle importante ou sera-t-elle de haut niveau pour drainer des personnes vers la gare ? »

**M. Busquets :** « Les centralités ne sont pas conçues pour un centre commercial. »

**Un participant :** « L'implantation de grands centres commerciaux influe sur l'atmosphère du quartier : ces commerces, qui ne sont pas de proximité, sont facteurs d'anonymat. De plus, les Très Petites Entreprises (TPE), indépendants et commerces particuliers peuvent s'en trouver pris à la gorge. »

**Une représentante de l'association Îlot Lapujade :** « Vous ne parlez pas des aménagements de l'avenue de Lyon : j'aimerais des précisions sur la répartition du bâti en bureaux, commerces et logements. Sur quelle base se fait la répartition des logements pour la mixité ? Sur les données INSEE par quartier ? Hambourg et les projets de gare présentés montrent une part importante dédiée à l'espace public et des espaces verts de grande qualité : j'aimerais que ce projet permette de créer un parc public rive droite, à l'échelle de la Prairie des Filtres, lieu de vie convivial. »

**M. Busquets :** « Le Canal sera l'espace vert fédérateur du projet. Il est important de noter que d'autres espaces publics seront créés, à Raynal par exemple. Au prochain Atelier seront exposés des systèmes de raccordement, dans un nouveau maillage routier qui permettra de réduire la pression sur le Canal. »

**Un participant :** « Nous manquons de précisions, particulièrement sur la prévision de logement très social. L'aide aux plus démunis est un enjeu, sur lequel de nombreuses associations sont mobilisées : le projet urbain doit intégrer des services pour cette population, à même le site. Concernant l'activité économique, vouloir rentabiliser les acquisitions foncières par une vente ultérieure est logique mais une démarche écoquartier sur cette opération est souhaitable, avec une activité un peu moins rentable et la présence d'une économie sociale et solidaire. »

**M. Busquets :** « La simulation laisse la place à des scénarii très divers : le projet n'est pas figé. Mais il est très important que les structures, les liaisons interquartiers et la réserve d'espaces pour les jardins et les équipements soient bien maîtrisées. Le plan guide nous y aidera puisqu'il est conçu pour un travail par portion de projets. Ces portions doivent être hybrides : les proportions exactes de l'économie sociale et solidaire, par exemple, ne peuvent se fixer au stade actuel des études ici mais la taille du secteur autorise ces opérations. »



© Europolia

**Un participant :** « Comment mettre le Canal en valeur avec la circulation automobile ? A quel besoin répond l'immeuble isolé au droit du Pont Pompidou ? Où en est le projet de passerelle entre la rue de la Concorde et le chemin Lapujade et l'éventualité d'une autre passerelle un peu plus loin ? Et qu'en est-il du phasage ? »

**Une représentante du GIHP :** « La passerelle sera desservie par des ascenseurs pour les personnes en situation de handicap. Ils doivent impérativement être situés sur l'espace public, pour éviter le vandalisme en cas d'absence de surveillance. »

**M. Busquets :** « Le bâtiment qui permettra l'accès à la gare assumera une grande responsabilité en termes d'architecture urbaine. Chaque projet urbain, autour des petites centralités, sera mixte mais avec des programmes plus marqués que d'autres en fonction des secteurs. Le logement primera ainsi à Raynal. Les principes doivent être clairs, tout en ménageant des déclinaisons et développements possibles, pour ne pas figer le projet. Le phasage sera vu au dernier Atelier. »

**Un participant :** « La maquette ne montre pas les liaisons interquartiers. Pour plus de lisibilité, la passerelle Concorde-Raynal devrait y figurer. »

**M. Busquets :** « En effet, une mise à jour s'impose : le projet évolue sans cesse. »

**Un représentant de l'association Michel-Ange :** « Je comprends le besoin de bureaux autour de la gare mais beaucoup sont vides à Toulouse. Quel avenir auront ces zones, avec cet important développement de bureaux ? »

**M. Busquets :** « Ces nouveaux bureaux s'inscriront dans une logique d'espaces de travail flexibles. L'Est, vers Michel-Ange, pourrait offrir une évolution productive, via une hauteur de bâti moyenne mais avec une activité économique très dense. D'où, notre volonté de garantir aussi un accès Est-Ouest. »

**Un représentant de l'Observatoire Toulousain de l'Immobilier d'Entreprise (OTIE) :** « Je travaille pour l'un des commercialisateurs de bureaux de l'OTIE. A Toulouse, 200 000 m<sup>2</sup> de bureaux sont disponibles, dont 50 000-60 000 m<sup>2</sup> à Bordelongue, soit 1 an de stock, signe d'un marché sain. A Borderouge, seuls 500 m<sup>2</sup> sont vacants. Toutes les zones tertiaires de la périphérie ont des problèmes d'accès. La seule qui n'ait aucun bureau vacant est Balma Gramont, à 3 stations de métro du centre-ville... Un projet structurant de bureaux en centre-ville, qui permette de répondre à une demande d'accessibilité et de proximité, est vital aujourd'hui. L'approche mixte menée permet aussi d'implanter des bureaux en première ligne de zones plus bruyantes, avec de l'habitation derrière. »

### **3 • TRAVAIL EN GROUPES**

**M. Duvernois** convie les participants à se réunir autour de documents pour réfléchir à ces enjeux de programmation : l'aménagement du territoire, la qualité du projet urbain et le point de vue des utilisateurs du PEM et des habitants.



© Europolia

#### **4 • TEMPS D'ÉCHANGES**

##### ***Le rapporteur du groupe rouge :***

- Concernant l'avenue de Lyon, véritable porte d'entrée, la modernité du projet associée à la conservation de l'existant, risquent de créer une rupture visuelle que nous redoutons. Nous souhaiterions en conserver l'homogénéité et l'unité, ainsi que les forts linéaires commerciaux qui s'y trouvent.
- Le devenir du quartier populaire Bayard-Belfort nous interroge.
- La priorité donnée aux bureaux sur les allées Jean-Jaurès, alors que l'espace y autorise l'apport d'un peu plus de vie, nous paraît un peu regrettable.
- La qualité de vie de Michel-Ange, visé par un développement vers le tertiaire, est à préserver.
- Le Canal comme espace vert majeur de la zone est difficile à envisager, vu la circulation. Y visualiser une projection de la Prairie des Filtres pour penser le moyen de dédier une superficie similaire aux espaces verts serait intéressant. Un certain déséquilibre des activités dans les différents pôles se constate : un rééquilibrage des commerces dans les quartiers, où s'étalent parfois de grandes zones de bureaux est souhaité.
- Une différence architecturale des quatre parvis est redoutée : à l'inverse, une unité dans l'ensemble du projet est voulue.

##### ***Le rapporteur du groupe rose :***

- Imaginer un Canal vert et agréable à vivre nous paraît aussi difficile, à moins d'un développement des transports publics.
- Des constructions multiusages, plus hybrides que le plan communiqué ne l'expose, sont souhaitées. Une évolutivité des constructions doit être envisagée. Nous souhaiterions en discuter.
- Sur la gare, nous craignons que les commerçants prévus sur le site ne fassent de l'ombre à ceux des centralités alentours. Nous nous interrogeons aussi sur le choix des commerces qui vont s'y installer. La collectivité aura-t-elle son mot à dire ?

##### ***Le rapporteur du groupe violet :***

Nous souhaitons :

- un développement massif de vrais transports en commun et notamment une desserte des quartiers par la 3<sup>e</sup> ligne de métro : Bonnefoy est très enclavé ;
- davantage de liaisons piétonnes en passerelle au-dessus de la voie ferrée et du Canal, pour lier les quartiers et le centre-ville ;
- une zone de vie de qualité qui permettrait aux usagers de la gare, des bureaux et aux habitants de se retrouver dans un espace vert conséquent ;
- la prise en compte de la mixité sociale existante, et de la typologie de la population pour la mixité à venir, dans les projets de chaque quartier ;
- la création d'un cœur de quartier autour de la gare, intégrant les quartiers à l'arrière, avec l'ajout de commerces de proximité pour développer et soutenir l'existant en le complétant, afin de garder les clients potentiels sur le quartier ;
- la création de lieux de sortie, de vie, d'équipements, profitables à tous les quartiers autour de la gare.

Nous nous questionnons sur :

- le devenir de l'avenue de Lyon : deviendra-t-elle une esplanade avec le métro ou est-ce l'occasion de valoriser le faubourg Bonnefoy et ses commerces ?
- l'offre faite aux personnes en grande difficulté, comme les toxicomanes et les SDF, pour lesquels existe aujourd'hui un centre d'accueil.

***Le rapporteur du groupe vert :***

Nous nous interrogeons sur :

- la densification : comment peut-elle se faire sans une requalification des quartiers ? Quelles maisons et rues disparaîtront ? Une densification naturelle autour des centralités pourrait se faire via la vente des biens aux promoteurs ou l'aménagement des biens existants ;
- la mixité fonctionnelle : intéressante mais le nombre de centralités sera-t-il suffisant ? Une multiplication de centralités plus petites offrirait plus d'animation et de vie. Quelle sera la qualification des activités à venir : activité sociale et solidaire, associations et commerces ? Au faubourg Bonnefoy, les loyers permettent encore l'arrivée de TPE, d'indépendants et d'associations ;
- les équipements : ils doivent être en nombre suffisant dans chaque quartier pour garder les habitants sur leur centralité ; une piscine est normalement prévue pour 12 000 habitants...
- le financement de ces équipements : est-il compris dans celui du projet ? En effet, si les équipements et services prévus dans les centralités ne sont pas réalisés, le projet urbain sera déséquilibré.

***Le rapporteur du groupe bleu :***

- Les équipements et petites centralités sont absents de la carte : travailler sans a été difficile.
- Si le front de bureaux se positionne côté voie ferrée, avec des logements et des commerces à l'arrière, nous craignons des rues désertes la nuit : une activité en rez-de-chaussée pourrait être nécessaire.
- Le végétal est absent des aménagements, notamment dans les espaces publics, au contraire des photos d'autres réalisations européennes. Cette présence nous paraît pourtant importante.
- La circulation Nord-Sud, avec celle des voitures venant du Nord le long des bureaux et celle des modes doux côté logements/commerces nous questionne : elle est plus claire sur la maquette que sur les plans. Près du Canal, un petit espace récupéré sur l'ancienne gare routière, au Nord du projet de parvis, pourrait être réservé à un espace vert public, convivial, doté peut-être d'une aire de jeux.
- Concernant le Canal, nous rejoignons les observations précédentes. A l'issue de l'avenue de Lyon, une respiration s'impose, via un espace vert public.
- Un manque de liaisons Est-Ouest et de passerelles se constate sur toute cette zone. Nous peinons à saisir le fonctionnement des liaisons Sud-Nord et piétons-voitures : les voitures venant du Nord passeront-elles sur le parvis ?
- Autour de Marengo et devant Matabiau, si la circulation automobile se concentre d'un côté en deux fois une voie, comment fonctionnera l'autre ? Comment la mixité piéton/cycle/voiture sera-t-elle gérée ? Comment comptez-vous obtenir une zone apaisée, avec ou sans passage de voitures ?

**Le rapporteur du groupe jaune :**

Sur l'opportunité d'un centre commercial régional de 40 000 m<sup>2</sup> et d'un multiplex, nous ne sommes pas tombés d'accord. En revanche, nous sommes unanimes à penser que le parvis Périole doit être un lieu d'animation et de vie, celle-ci ne pouvant provenir des rues. Certains d'entre nous proposent une passerelle équipée de bâtiments, pour une activité au-dessus des voies et une continuité entre Périole et le Sud du secteur. Nous sommes d'accord pour :

- densifier ;
- repositionner l'emploi en cœur d'agglomération avec des surfaces dédiées ;
- mixer fonctionnel et habitat ;
- organiser plusieurs centralités de quartiers autour de la gare.

Nous sommes plus critiques sur le nombre trop élevé de 4 parkings.

Nous demandons :

- pour le logement, que soient envisagées des coopératives d'habitants, propriétaires de parts et attributaires de leur logement, comme dans un quartier entier de Zürich. Une coopérative dans chaque sous-secteur de la gare permettrait d'amorcer ce mouvement ;
- des lieux arborés et agréables sur les 4 parvis ;
- que l'activité économique s'inspire de l'opération Darwin à Bordeaux, où la logique d'écoquartier s'applique : l'activité économique écologique s'y ferait naturellement une place ;
- la couverture en espaces verts des voies à l'Est de la médiathèque sur la tranchée Guilhemery, promesse de campagne de votre liste. En complément, nous aimerions retrouver les fonctions de parc urbain sur les berges.

**M. Busquets** indique que de nombreuses propositions sont compatibles avec le déroulement du projet qui s'appuie sur des systèmes hybrides, évolutifs dans le temps.

Toutes les questions doivent entrer dans l'expérimentation de projets, phase où il faut être créatif. L'avantage d'un projet par étapes est qu'un premier succès peut être amélioré, renforcé.

L'axe Nord-Sud, avec l'avenue de Lyon, sera rediscuté avec les systèmes d'accès et les parkings lors du prochain Atelier.

**M. Busquets** confirme qu'il croit à l'espace du Canal : des mécanismes d'apaisement de la circulation sont à imaginer, avec la 3<sup>e</sup> ligne de métro et les transports en commun. Un essai de traitement de l'espace devant la gare, entre Bayard et le parvis, est peut-être à envisager.

**M. Busquets** remercie les participants pour leurs contributions.

## **5 • PRÉSENTATION DES RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE MULTIMODALE**

**M. Duvernois** présente les résultats de l'enquête menée un vendredi soir en novembre 2014 pour quantifier les flux et étudier le comportement des usagers, via 29 points de comptages et des interviews sur un échantillon de 4 000 personnes.

Par rapport à 2011, les valeurs relatives du métro croissent de 70%, celles des souterrains de 50% et celles de l'accès au métro depuis Marengo de 60%. En surface, sur les parvis, on observe une diminution des flux du parvis historique.

## Les modes d'arrivée et de départ du PEM

Les interviews de voyageurs de 7 zones d'enquête portent sur leur moyen d'accès et de départ de la gare et leurs échanges en son sein. Les résultats sont les présentés : 50% utilisent les transports en commun, 22% le train, 19% la marche et 6% la voiture. Le PEM fonctionne donc à 88% avec les modes doux et les transports en commun, parmi lesquels le métro occupe une place majeure (85 et 90%), les bus sur Marengo représentant près de 10%. La structuration de Matabiau en est éclairée.

## Les échanges au sein du PEM

De 16h à 19h, 20 000 personnes ont été recensées, 7 500 en heure de pointe et 2 000 au quart d'heure de pointe, ce qui valide l'ambition d'un projet d'aménagement du Pôle d'Echanges Multimodal de Toulouse Matabiau quel que soit l'avenir de la LGV.

Cette étude fournit des données utiles au prochain Atelier sur l'accessibilité.

## 6 • CONCLUSION

**M. Lagleize** relève le caractère essentiel du travail sur le Pôle d'Echanges Multimodal de Toulouse Matabiau.

Puis il indique, pour répondre à certaines craintes exprimées lors des échnages, que dans les principales opérations d'aménagement de Toulouse Métropole, la collectivité se trouve majoritaire dans la société qui achète les cellules commerciales. Le comité d'enseigne qui en découle choisit les commerçants, le montant des loyers et la localisation des commerces.

**M. Lagleize** revient ensuite sur la mixité d'usages dans le temps, en informant de la réflexion en cours sur la faisabilité de parkings mutables en appartements à la Cartoucherie. La démotorisation des villes doit s'anticiper dans les nouvelles constructions.

Enfin, **M. Lagleize** remercie les participants et les convie le 20 avril à un nouvel Atelier sur l'accessibilité, avant un Atelier complémentaire pour faire un bilan d'ensemble.

*Fin de la réunion à 21h15.*

## **7 • ORGANISMES PRÉSENTS**

- Association 7 notre quartier
- Association Bayard Avenir
- Association Bien Vivre à Saint Aubin
- Association Bourse des Jacobins
- 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 Etoile de Belfort
- Association Ilot Lapujade
- Association Marengo Bonnefoy
- Association Marengo Jolimont La Colonne
- Association Michel Ange
- Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse (CCIT)
- Collectif Barthe – La Salade
- Comité de quartier Minimes Barrière de Paris
- Comité de quartier des Ponts Jumeaux
- Comité de quartier Ginestous Sesquières
- Conseil de Développement Toulouse Métropole (CoDev)
- Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Toulouse (ENSAT)
- Fédération régionale des Promoteurs Immobiliers (FPI)
- Groupement pour l'Insertion des Personnes Handicapées Physiques (GIHP) Midi-Pyrénées
- Handicap défi – Association sportive midi toulousain
- Latdiagonal
- Union des comités de quartier et associations de défense et d'action pour le cadre vie dans l'agglomération toulousaine (UCQ)