



Dispositif de participation du projet

« Les Ateliers Toulouse EuroSudOuest »

Compte-rendu de l'Atelier du lundi 5 février 2018

- **Lieu** : Salle Garonne de Toulouse Métropole, 6 rue René Leduc à Toulouse
 - **Participation** : 45 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 de l'Agence Bau-B, et Dominique Lécluse, Directeur de projets nationaux, SNCF Gares & Connexions
-

SOMMAIRE

- | | |
|---|-------|
| 1 • Présentation du projet de Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) | p. 2 |
| 2 • Présentation des principes d'aménagement | p. 3 |
| 3 • Temps d'échanges autour de la vue aérienne | p. 6 |
| 4 • Organismes présents | p. 13 |

Annexe :

- Présentation de l'Atelier du 5 février 2018

M. Duvernois, Directeur du projet Toulouse EuroSudOuest à Europolia, remercie l'assistance pour sa présence à ce premier des trois Ateliers qui s'échelonneront jusqu'en mars. Cette nouvelle séquence correspond à la période de concertation débutée la semaine dernière. Si le présent Atelier est dédié au projet urbain, avec la présence de M. Busquets, architecte-urbaniste de l'Agence Bau-B, les deux suivants porteront sur la gare : les éléments de diagnostic partagé d'abord, puis la mise en forme et la présentation des études préliminaires et des fonctionnalités. M. Duvernois présente ensuite le déroulé de l'Atelier du jour :

1. Présentation du projet de ZAC ;
2. Présentation des principes d'aménagement ;
3. Temps d'échanges autour de la vue aérienne.

1 • PRESENTATION DU PROJET DE ZAC



© Europolia

A. Le périmètre et la programmation

M. Duvernois rappelle que la ZAC constitue une nouvelle étape du projet urbain. A l'origine, le périmètre d'études portait sur 435ha. Après la phase de diagnostic, le périmètre du plan-guide a été ramené à 135 ha. Ce plan-guide a ensuite fait l'objet d'une concertation et les éléments de la ZAC, que M. Duvernois situe sur le plan, recouvrent environ 40ha, situés de part et d'autre des emprises ferroviaires. La gare et le Pôle d'Echange Multimodal seront abordés lors du prochain Atelier. Sur une vue 3D schématisée du projet urbain, M. Duvernois détaille les éléments de programmation :

- 300 000m² de bureaux, principalement près des voies ferrées ;
- 3 000 logements environ ;

- 50 000m² de commerces ;
- Des éléments d'équipements publics : crèche, gymnase et groupe scolaire sur le site du Raisin ;
- Des espaces verts : reconquête du canal du Midi et création d'un parc urbain dans le prolongement du jardin Abadie, sur le site du Raisin, qui viendra compléter la trame verte du quartier.

M. Duvernois souligne l'importance des trois stations de métro de la future troisième ligne (TAE), Marengo, Bonnefoy et Raynal, avant de revenir à la programmation du logement pour en décliner la répartition : 45% de logement social (locatif social et accession sociale à la propriété), 10% d'accession à coûts maîtrisés et 45% de locatif intermédiaire ou de logements libres. Concernant l'action foncière de l'avenue de Lyon, et des rues St-Laurent et des Cheminots, M. Duvernois annonce une mobilisation actuelle des fonciers à hauteur de 60% du périmètre.

B. Le phasage

Des images du phasage sont ensuite commentées :

- 2020 : réaménagement du parvis, de la rue Bayard, des allées Jean-Jaurès et opérations autour de la gare et de la Tour Occitanie ;
- 2022 : interventions avenue de Lyon et sur la halle Sernam pour relocaliser toutes les installations immobilières de la SNCF qui sont à Marengo ;
- 2024 : mise en service de la nouvelle gare à Marengo et début d'opération d'aménagement au Raisin ;
- 2030 : interventions sur les fonciers ferroviaires des sites de Périole et du Parcotrain.

M. Duvernois rappelle que ces éléments sont détaillés dans les dossiers de concertation, également accessibles sur Internet, et termine cette présentation en annonçant la réunion publique du 13 mars, en présence du Maire de Toulouse et du Directeur général de la SNCF Gares & Connexions.

2 • LES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

A. Les liens

M. Busquets revient sur les principes d'aménagement déjà discutés : concernant le périmètre de la ZAC, il repositionne Matabiau dans le territoire global et montre l'enjeu important de la liaison promise par la Ligne à Grande Vitesse. En fermant cette boucle, elle désenclavera en effet Toulouse en la liant au grand territoire et à l'Europe. L'espace autour de la gare pourra alors accueillir l'activité liée à la grande vitesse, comme le font d'autres villes, et cet espace de centralité se trouvera au cœur de la ville, ce qui constitue un élément positif. D'autant que le lien avec la ligne Toulouse Aerospace Express, d'une capacité de 200 000 passagers/jour, rendra cet espace accessible à une grande partie du territoire.

Concernant le lien historique avec le canal du Midi, M. Busquets montre qu'il dessine, avec la ligne de chemin de fer, les conditions singulières de tout l'espace de Matabiau : serré entre la ville historique et le relief, il scinde la ville en deux. Mais le système horizontal du plateau ferroviaire fait le lien et donne le mécanisme de rapport entre Est et Ouest : le projet doit permettre de relier ces deux espaces par les infrastructures mais surtout par les circulations des modes doux. En s'insérant dans la pente de Jolimont vers le fleuve, la

grande plateforme de Matabiau et le système de Raynal élèvent la ville par rapport au chemin de fer du côté de Marengo et l'abaissent du côté de l'avenue de Lyon et de Bonnefoy.

Le territoire est difficile mais le projet a bien identifié les éléments de passage des modes doux, dont la circulation est coupée d'abord par le Canal, puis par le chemin de fer. Ce travail de compréhension du quartier s'est fait en concertation avec les associations et en tenant compte du projet de la TAE qui reliera Marengo, Bonnefoy et Raynal. Les temps de déplacement ont été relevés en fonction de la distance, pour bien comprendre comment les modes doux pouvaient contrôler ce territoire.

B. Les centralités

Désenclaver la gare en créant des centralités autour, est également un enjeu important. M. Busquets montre que la ligne TAE amènera une transformation essentielle de l'existant : l'espace autour de Matabiau et de la TAE deviendra central pour la métropole, en étirant l'actuel centre-ville jusqu'à la station de métro La Vache, *via* Toulouse EuroSudOuest. Toulouse EuroSudOuest et TAE permettront d'assurer la liaison des activités économiques situées au Sud et à l'Ouest, et d'amener un changement dans les systèmes de mobilité des quartiers alentour, ce qui contribuera à désenclaver les espaces autour de Matabiau. Sur le plan, M. Busquets distingue l'existant des éléments du projet :

- L'espace côté Marengo, élargi pour un parvis, avec une nouvelle façade ;
- Le lien piétonnier, poursuivi entre Périole et la ville historique, avec un passage piéton indépendant ;
- Des espaces à définir pour des projets urbains spécifiques : deux ou trois à Périole, un ou deux à côté du Canal, et un dans l'espace de la halle Sernam, future transition entre l'espace ferroviaire et la ville ;
- L'organisation globale de Raynal, avec des équipements et des jardins intérieurs.

C. Les espaces publics, les circulations et les usages

M. Busquets insiste sur l'importance du canal du Midi dans le projet et souligne le rôle de lien des espaces publics entre les quartiers : les axes seront à structure hybride, mélange de modes doux et mécaniques, comme le Faubourg Bonnefoy qui accueille à la fois une ligne de bus Linéo, des vélos et des voitures. Mais priorité sera donnée aux modes doux et aux transports en commun, et les trois lignes de métro rendront l'espace accessible. Les usages du secteur doivent impérativement être mixtes : activité économique, mais aussi logements et services. Le long du chemin de fer, commerces et services seront prioritaires. Les bureaux se situeront près de la gare mais ménager des logements est aussi très important pour mélanger les usages.

M. Busquets présente ensuite la réflexion sur l'élargissement du pont Pompidou aux fins d'une continuité piétonne des allées Jean-Jaurès à Marengo, par une passerelle. Dans le prolongement de la promenade de 15m, de part et d'autre des allées Jean-Jaurès, cette continuité ouvrira un grand espace avec vue sur la future gare Marengo et son parvis. L'alignement des allées Jean-Jaurès peut également être prolongé pour ménager une placette à l'entrée de la future Tour Occitanie. Sur les allées, de grands arbres seront plantés de chaque côté de la promenade, 2x2 voies seront aménagées et les vélos auront un site propre de chaque côté.

D. Les parvis et le Canal

La proposition porte sur quatre parvis, parmi lesquels :

- Le parvis Marengo, à l'accès facilité pour les taxis et dépose-minute ;
- Le parvis historique, amélioré par l'opération en cours qui libérera de l'espace pour les piétons et taxis. Les voitures se cantonneront à deux voies de chaque côté du Canal, dont la traversée sera réservée aux bus et taxis.

La proposition de réaménagement du Canal inclut une plantation d'arbres plus petits que les platanes du Canal, côté bâtiments. La végétation basse permettra une vision claire de l'eau, vision renforcée par la transparence des embarcadères. La continuité de la circulation cycliste sera assurée dans l'espace central, dédié aux modes doux. L'espace devant la gare, planté de quelques arbres importants, sera interdit aux voitures et dédié aux piétons et vélos. La présence obligatoire de caméras de surveillance sur le parvis dictera la nature de la végétation qui y sera plantée. La traversée de deux voies seulement suffira pour accéder à l'espace de l'écluse, recouvert de bois. Cette proposition transitoire, réversible, se présente comme un pont de bateau.

E. L'axe Nord/Sud et les stations de métro de la future ligne TAE

L'axe Nord/Sud, structurant, permettra l'accès direct pour tous les modes, bus compris, à l'espace de la gare. Une qualité est visée, avec une promenade arborée de chaque côté et des trottoirs de 7-8m, des vélos en site propre, 2x1 voie avec une voie de protection au centre pour tourner à gauche. Une autre hypothèse prévoit des trottoirs plus larges incluant la piste cyclable.

A l'entrée du Faubourg Bonnefoy, le parvis Nord sera en lien avec le parvis historique. A l'extrémité l'axe Nord/Sud, l'avenue de Lyon réclame de la largeur pour offrir un site propre aux bus à son entrée et autoriser les entrées et sorties des bâtiments qui seront refaits dans l'espace de la gare actuelle. Cette avenue s'impose comme un lien indispensable entre les quartiers et la valoriser est donc capital.

A la place de la halle Sernam, un projet urbain est prévu avec de nombreuses activités économiques, comme au long de l'axe lui-même.

Sur le Raisin, sont proposés : une placette, avec l'arrêt de la TAE, et un espace de jardins, avec un équipement scolaire.

L'ensemble du projet urbain sera accessible depuis les trois stations de la TAE : tous les quartiers y auraient ainsi accès directement. Pour la station Raynal, les hypothèses d'aménagement envisagent une placette, avec des bâtiments plutôt résidentiels, en logement social comme libre, et des services. Quant à la station Bonnefoy, l'idée forte semble être une placette pour lier les équipements existants au cœur de quartier. S'y ajouteront quelques bâtiments de service, à l'échelle du quartier, et des parkings pour vélos sur un espace réservé afin d'accéder à la TAE.

M. Busquets conclut sa présentation en insistant sur l'importance de lier chaque partie du projet à l'existant et de prendre son temps dans l'exécution.



© Europolia

3 • TEMPS D'ÉCHANGES AUTOUR DE LA VUE AÉRIENNE

M. Busquets : Nous visons une géométrie plus urbaine pour l'espace ferroviaire, avec un projet de nouvelle gare liée aux quartiers par ses quatre parvis et une activité plutôt économique côté ferroviaire. Différents projets urbains concernent les abords et les liaisons piétonnes assureront la perméabilité des quartiers. L'échelle de discussion est globale et chaque projet urbain suivra le cadre général tout en gardant une déclinaison architecturale précise. L'utilisation exacte et la direction de chaque projet seront définies peu à peu.

Une participante : La gare routière est-elle maintenue à son emplacement ? Si non, où est-elle prévue ? Sera-t-elle souterraine ou aérienne ? Et qu'en est-il de l'engagement de garder une sortie de la gare côté Canal ? Et *quid* de la place de la végétation persistante, avec la nécessité d'une vidéosurveillance ? Enfin, que le périmètre de la ZAC inclue une partie relevant de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation Lapujade, largement débattue depuis 6 ans, m'étonne. Comment cela peut-il s'articuler ?

M. Duvernois : L'OAP est un dispositif réglementaire, la ZAC un dispositif opérationnel. Les deux peuvent cohabiter. La modification du Plan Local d'Urbanisme ne doit pas contredire ce qui a été débattu durant 6 ans.

M. Garès : Il nous est même demandé de généraliser ce dispositif : le projet décrit pour la ZAC sera d'une certaine façon renforcé par l'OAP. Les deux se complètent.

M. Duvernois : Concernant la gare routière, la compétence est régionale. Les gares évoluent et il faut donc lui donner cette capacité : les bus Macron par exemple n'ont pas

tous vocation à rejoindre le centre-ville. Positionnée côté Marengo, il serait souhaitable d'exclure de son dispositif toutes les fonctions de régulation qui peuvent être reléguées ailleurs. Les quais resteront à niveau mais les stockages peuvent se situer en sous-sol. Le dimensionnement exact n'est pas défini. L'échéance de prise de décision est fixée après 2021.

M. Lagleize : L'espace pourrait servir plusieurs usages, avec un étage de parkings par exemple. Mais cela impose que toutes les structures concernées s'entendent.

Une participante : Au cours d'une réunion, le Département a précisé que rien n'était envisagé avant 12 ans au moins...

M. Busquets : Concernant la végétation, notre proposition porte sur un système d'arbres de plusieurs espèces, pas trop grands pour conserver un effet « jardin ». Mais l'ombre est nécessaire l'été. Devant la gare, les protagonistes restent les platanes. La question des persistants sur les autres zones est prématurée mais l'expérience de l'espace devant la gare sera éclairante. C'est le Canal qu'il nous faut prioritairement libérer, ce qui sera chose faite cette année.

Une participante : Vous parlez de reconquête du Canal mais vous n'envisagez qu'une petite portion. Et les 2x2 voies, avec l'augmentation des voitures qui accompagnera la densification de la population active et résidentielle, ne vont pas dans le sens de l'apaisement. Il y a déjà 55 000 véhicules/jour. De plus, vu la hauteur du bâti, le Canal se trouvera enterré. Je m'interroge sur l'esprit que vous souhaitez donner et sur l'organisation des circulations...

M. Busquets : C'est une question de temps. Le travail sur une petite portion vise à améliorer l'espace pour les piétons et vélos. Mais nous devons intervenir dans le flux actuel et, tant que l'échangeur des Ponts Jumeaux est là, ce n'est pas facile. La bonne nouvelle, c'est que le Canal demandera une réflexion sur le déplacement de la connexion autoroutière dans les 25 ans. Notre proposition est une stratégie ambitieuse.

Un participant : Le carrefour de l'avenue de Lyon sera étouffé et étouffant, avec une « galette » de logements invivables au centre. Dégager le Canal en faisant un R+16 sans recul, alors qu'il y aura de belles architectures, de belles verticalités, mais aucune perspective pour en profiter, est un non-sens. Il faut élargir l'avenue de Lyon et créer des espaces verts. Oter cette « galette » offrira des vues sur le centre-ville, le Canal et les architectures, et posera le parvis comme une centralité et un cœur de quartier. L'aménagement sur Raynal est intéressant mais où sont les commerces ? Il en faut en pied d'immeubles ; un marché serait même à envisager. Enfin, la placette de la station de métro est minuscule.

Un participant : L'importante pollution par l'oxyde d'azote le long du Canal est préoccupante : il faut apaiser la circulation. Le radar pédagogique montre que plus de 50% des automobilistes ne respectent pas la vitesse de 50km/h.

Un participant : Toulouse se caractérise par sa vie en extérieur : il faut pouvoir y respirer et donc apaiser sa circulation.

Un participant : Quel est votre plan de circulation ? Avec sept parkings prévus autour de la gare, comment diminuerez-vous la circulation au Faubourg Bonnefoy ? Et sur les allées Pompidou ? Hors celui du Raisin, tous les espaces verts sont créés le long des axes de circulation. Il n'y a pas d'espace propre aux modes actifs, qui sont renvoyés le long des axes de circulation, et la culture est totalement absente de vos projets. Le bâti à R+16 est proche de celui à R+9, alors que l'espace nous manque. Je suis très déçu.

M. Busquets : L'espace devant la gare est à 100% piéton. Et le parking est la meilleure façon de se libérer de la voiture. Le système très performant de la TAE doit lier l'aéroport, les différentes parties de la ville et les espaces de travail qu'occupent aussi les usagers de la LGV. Chaque projet est un projet urbain en lui-même, mais il est aussi en lien avec les autres. Ce sont les éléments de liaison du projet global qui vous sont présentés ce soir.

Un participant : Pourquoi les bus ne sont-ils pas relégués près de la rocade ?

M. Busquets : Une gare de bus urbains est prévue et une autre l'est aussi à l'extérieur.

M. Garès : Même s'il est possible de reconstituer une gare de même dimension, nous nous efforcerons de la réduire le plus possible pour qu'elle n'accueille que les cars ayant vocation à aller en centre-ville.

Un participant : Pourquoi situer les commerces avenue de Lyon plutôt qu'à Périole ou à la gare puisque la station de métro est à l'opposé ? Par ailleurs, travaillerez-vous à affiner les centralités urbaines avec les associations de quartier ?

M. Busquets : Bien sûr, mais tout cela concerne une autre échelle. La présente discussion porte sur une logique globale pour les projets urbains et leurs liaisons. Les projets eux-mêmes seront discutés ensuite.

Un participant : Pour revenir aux commerces : des marchés pourraient être installés plutôt que des grandes surfaces. D'autre part, je veux insister sur un point : en association de quartier, les thématiques sont « saucissonnées », or nous aimerions pouvoir discuter de tous les projets en lien les uns avec les autres. L'avenue de Lyon sera très élargie sur 300m, mais, après le pont, en venant au Faubourg Bonnefoy et après le Canal, se trouve un goulot d'étranglement dans les deux sens. Et, alors que les associations se sont prononcées pour un couloir dédié à la Linéo 9 sur tout le trajet, cet élargissement très localisé empêche toute continuité sur l'avenue de Lyon.

M. Duvernois : Un travail est en cours pour agréger les différents projets sur une séquence urbaine allant de la place Jeanne d'Arc à la route de Lavaur. Ce n'est pas le lieu pour le restituer mais cette consolidation spatiale et son échelonnement jusqu'en 2024 vous seront présentés.

Un participant : Ces projets dépendent d'élections, or chaque nouvelle équipe rejette le projet de la précédente. Comment s'assurer que le travail fait soit suffisamment ancré pour que les équipes suivantes n'en remettent pas en cause les grandes lignes ?

M. Lagleize : Une telle remise en cause n'est pas systématique. Mais ce projet évoluera en fonction des nouveaux besoins : un projet est vivant, indépendamment des équipes municipales qui le portent.

Un participant : Je sens une confusion : il est question d'une centralité et en même temps de plusieurs plots dissociés et de liants...

M. Garès : Ce n'est qu'une question pratique : un projet urbain se construit par morceaux avec une cohérence d'ensemble, présentée ce soir. Ensuite, chaque morceau se réfléchit en détail, l'un après l'autre.

Une participante : Où s'organisera le stationnement des vélos puisque le PLU en autorise la baisse si le Code de la Construction est strictement respecté ? Avec des parkings sur le parvis historique ? J'ai ouï dire qu'il n'est pas prévu d'ajouter des places sécurisées et équipées aux 700 de la vélostation...

M. Duvernois : Deux Ateliers concerneront la gare : la structure de la future gare y sera abordée en détails.

Un participant : Je n'avais pas imaginé ces parkings côté Périole : leur nombre total augmentera-t-il significativement ? Et pour quel usage ? Le quartier en sera-t-il apaisé ? Il est pourtant possible de reléguer des stationnements en périphérie grâce au doublement de la ligne A. Nous n'avons aucune discussion sur l'ensemble...

M. Duvernois : Les entrées des parkings visibles sur le plan auront plusieurs usages : plutôt pour les usagers de la gare côté Marengo, plutôt pour les salariés et résidents pour les deux autres. Ils ne sont pas totalement dimensionnés mais l'offre globale augmentera. Voilà deux ans, lors du débat sur la stratégie globale d'accessibilité, les stationnements près de la gare et en périphérie n'avaient pas été dissociés. L'accroissement des parcs relais aux terminus de métro a été abordé, y compris pour s'appuyer sur le nouveau RER. L'offre augmentera mais l'accessibilité actuelle à la gare en voiture étant de 10%, ce serait un contresens de chercher à modifier radicalement les conditions d'accès à la gare.

Un participant : Les parkings seront-ils réversibles, potentiellement convertibles ? Et qu'en est-il de la réflexion sur les voitures, les taxis et les bus sans chauffeur ?

M. Busquets : Les études sur la gare indiquent une faible demande de stationnement. Sous le bâtiment de Toulouse Métropole par exemple, le deuxième sous-sol reste vide. A l'avenir, il faut penser le stationnement, y compris dans les maisons, pour stocker autre chose que des voitures. Tout aura changé dans 5 ou 10 ans : il y aura toujours des usages mais d'autres types d'accès. Ce projet doit donc être compris dans une logique non pas spéculative mais évolutive.

Un participant : Actuellement, la modification du PLU banalise les emplacements obligatoires pour les vélos : prévoir des places dans le bâti ne serait plus nécessaire puisqu'elles seraient réparties sur toute la zone. Or un vélo stationné loin n'est jamais utilisé. Vous avez jusqu'à mercredi pour vous positionner sur cette modification du PLU.

M. Duvernois : La délibération ne parle pas d'une mutualisation de l'offre de stationnement à l'échelle de la ZAC mais d'une évolution de la règle au-delà d'une certaine taille de stationnement. Ce qui se constate aujourd'hui.

M. Garès : La délibération parle de créer des stationnements dans tous les bâtiments et de revenir, au-delà d'un certain nombre, aux règles générales du Code de la construction en tenant compte des stationnements à proximité.

Une participante : Chaque habitant de la Tour aura-t-il une place pour son vélo ?

M. Duvernois : Pas de parking voitures mais des parkings vélos effectivement.

Un participant : Et le logement social ?

M. Duvernois : C'est un autre sujet. Le débat d'aujourd'hui ne porte pas sur la tour Occitanie (qui a fait l'objet d'un Atelier en 2017 en présence de F. Cardete) mais sur les fondamentaux du projet urbain.

Un participant : Les rues du centre-ville sont tortueuses, pour casser le vent paraît-il. Le vent dominant peut être assez fort et souffle généralement de l'Ouest. Avez-vous pensé à cet inconfort dans l'axe Est/Ouest ?

M. Lagleize : L'orientation des rues n'est pas un élément favorisant. Je vous invite à venir à Jolimont qui n'est pas orienté Est/Ouest mais où le vent est pourtant fort.

Un participant : Le projet est dit évolutif mais vous le liez à l'arrivée de la LGV : et si elle ne se faisait pas ?

M. Lagleize : Le projet se mènera de toute façon : son ampleur immobilière le justifie et le nombre de Toulousains qui se déplacent en TER l'impose.

M. Garès : Les TER drainent des flux massifs quotidiens qui imposent donc des aménagements, LGV ou pas. Le besoin en bureaux ne baisse pas et une offre de logements en centre-ville est à fournir. Lancé il y a 10 ans grâce à la LGV, le projet s'est révélé indépendant.

Un participant : De nombreux bureaux ont été construits en périphérie.

M. Garès : Ils sont vides et le resteront : la réglementation en matière de qualité environnementale a changé et les a rendus obsolètes. Mais la quantité totale de bureaux vides est très faible par rapport au marché global : 5-6%. Or 160 000m² de bureaux se vendent par an, tous en périphérie. Ce projet n'en prévoit que 15-20 000/an, soit 300 000m² sur 15-20 ans. La demande pour le centre-ville existe et nous tenterons de diversifier la gamme de prix pour des bureaux de qualité.

Un participant : Depuis juillet, M. Moudenc parle d'un quartier d'affaires, « Matabiau », dont la Tour Occitanie serait le cœur. Où se situerait-il ?

M. Garès : Les limites des quartiers d'affaires ont été éprouvées et ils ne se font donc plus. Il s'agit plutôt d'un centre d'affaires, mais aussi de logements, de commerces, de services, comme vous le voyez sur le plan.

Une participante : 60% de l'avenue de Lyon et des rues Cheminots et St-Laurent ont été préemptés et les bâtiments en sont murés. Quel est le calendrier de

démolition/reconstruction ? Par ailleurs, je regrette profondément la densité de l'avenue de Lyon, malgré les cheminements piétonniers : les constructions sont denses et hautes, d'où une sensation d'étouffement. L'entrée du Faubourg Bonnefoy aurait pu être plus aérée et apaisée. Les espaces publics sont insuffisants : deux micro-places, mais la place Boriès accueillera la station de métro et ne sera donc plus un lieu de vie et la place Béteille est minuscule. Les deux jardins publics, Michelet et Lapujade, sont déjà saturés et d'une surface ridicule pour le quartier. L'espace vert du Raisin, indispensable, est insuffisant. Depuis des années, nous demandons un vrai poumon vert, à la hauteur de la Prairie des Filtres, ce qui était possible sur ces emprises. L'Observatoire est trop loin.



© Europolia

M. Busquets : Un tel quartier est structuré selon une échelle particulière, avec des ruelles et de petits espaces. Nos propositions sont à l'échelle du quartier : réduire les voitures et mettre les vélos en rez-de-chaussée pour libérer de l'espace.

Un participant : La circulation à pied le matin Faubourg Bonnefoy vers le centre-ville est plus rapide qu'en voiture.

Une participante : Je vis dans le quartier Marengo/Bonnefoy et je suis très sensible à la participation des habitants à ces concertations. Y a-t-il une volonté des opérateurs de réaliser du bâti en bois, novateur ? Par ailleurs, j'approuve la demande de ne pas trop minéraliser. Retrouver des espaces de convivialité serait également important pour favoriser la participation des habitants car le pavillonnaire n'incite pas à la rencontre. Dernier point : du foncier est-il prévu pour de l'habitat participatif ?

Une participante : Quelles seront les hauteurs d'immeubles au bout de l'avenue de Lyon et comment comptez-vous aérer l'espace ?

M. Busquets : L'organisation de la construction des bâtiments ne se décide pas à cette échelle. Ces propositions sont encore expérimentales. Je n'ai rien contre mais cela relève plutôt des usages d'habitation. Les bâtiments compteront des services et des commerces en partie basse, ce qui permettra de définir un espace particulier, donnant le sentiment d'une rue piétonne. D'autres éléments permettront un usage mixte. Un bon quartier ne se fait pas d'un seul coup, sinon il devient un autre grand ensemble. Cet espace compte plusieurs quartiers et notre réflexion porte sur leurs liens. C'est pourquoi nous envisageons des ruelles de 5-6m pour les piétons et vélos. Il faut tisser la ville et mélanger aussi les usages.

Un participant : Vous parliez de seize étages et ailleurs de dix... ?

M. Busquets : Non, il faut regarder les choses plus en détail. C'est difficile de répondre à cette échelle.

M. Duvernois : Les hauteurs seront différenciées et des fourchettes ont été données par secteur.

M. Lagleize remercie l'assistance pour le travail réalisé depuis tant d'années et clôt la réunion.

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 l'Étoile de Belfort
- Association Ilot Lapujade
- Association Marengo Bonnefoy
- Association Michel Ange
- Association Non au gratte-ciel de Toulouse - Collectif pour un urbanisme citoyen
- Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse (CCIT)
- Comité de quartier Minimes Raisin
- Conseil Syndical 3 boulevard des Minimes
- Conseil de Développement Toulouse Métropole (CoDev)
- Fédération régionale des Promoteurs Immobiliers (FPI)
- Groupement pour l'Insertion des Personnes Handicapées Physiques (GIHP) Midi-Pyrénées