

## Dispositif de participation sur le projet Toulouse EuroSudOuest

### « Les Ateliers de la Fabrique »

#### Compte-rendu de la réunion du mercredi 20 novembre 2013

\*\*\*\*\*

- **Lieu** : Salle Castelbou, 22 rue Léonce Castelbou
- **Participation** : 36 personnes
- **Elus présents** : Jean-Michel Fabre, Adjoint au Maire en charge de la Démocratie Locale et Adjoint du secteur 3, Jean-Paul Makengo, élu référent des Ateliers et Adjoint du secteur 4
- **Service présent** : Olivier Duvernois, Directeur du projet à Europolia
- **Intervenants** : Marc Elleboudt et Joëlle François, d'Euro Immo Star, Joan Busquets et Peter-Jan Versluys, de l'agence Bau-B, en charge de la maîtrise d'œuvre de Toulouse EuroSudOuest

\*\*\*\*\*

#### SOMMAIRE

<b>1. Présentation introductive</b>	<b>p. 2</b>
<b>2. Questions-réponses</b>	<b>p. 4</b>
<b>3. Travail en sous-groupes</b>	<b>p. 5</b>
<b>4. Restitution des travaux</b>	<b>p. 7</b>
<b>5. Échanges</b>	<b>p. 9</b>
<b>Conclusion</b>	<b>p.10</b>
<b>Organismes présents</b>	<b>p.11</b>

*Pièce jointe : document de présentation*

**M. DUVERNOIS, Directeur du projet à Europolia, ouvre la réunion et remercie les participants.**

**Il indique la présence de M. FABRE, Adjoint au Maire en charge de la Démocratie Locale et Adjoint du secteur 3, et présente ensuite les membres du groupement de maîtrise d'œuvre : M. ELLEBOUDT et Mme FRANCOIS, d'Euro Immo Star, et MM. BUSQUETS et VERSLUYS, de l'agence BAU-B, en charge de la maîtrise d'œuvre de Toulouse EuroSudOuest.**

**Puis il rappelle les dates, lieux et ordres du jour des prochains et derniers ateliers de l'année :**

- **Le jeudi 05 décembre, salle des commissions au Capitole : présentation des contributions des membres des Ateliers. La transmission préalable des contributions permettra de préparer la rencontre dans de bonnes conditions. Le format de la réunion sera différent de la configuration habituelle.**
- **Le mercredi 18 décembre de 18h à 20h, salle des commissions au Capitole : mise en perspective des différentes composantes du projet urbain à l'appui d'une maquette de travail.**

**Enfin, M. Duvernois annonce le déroulé de la soirée :**

1. Présentation introductive
2. Questions-réponses
3. Travail en sous-groupes sur quatre thématiques : les commerces (groupe vert), les équipements (groupe rose), le logement (groupe bleu) et l'immobilier d'entreprises (groupe rouge). M. Duvernois précise que la répartition par thème ne donne qu'une priorité : les autres thématiques peuvent bien sûr être abordées dans chacun des groupes
4. Restitution des travaux par chacun des rapporteurs
5. Echanges

## **1. Présentation introductive**

### **Les projets urbains comparés**

M. Duvernois commente le diaporama sur les projets urbains des trois mêmes villes présentées lors du dernier atelier par M. Duthilleul.

Trois éléments saillants ont été choisis : le contexte, la stratégie (à trois échelles de territoire : gare, ville et agglomération), et le quantitatif et financier.

- Lille, ville plus petite que Toulouse mais dont l'agglomération est plus vaste, se trouvait, au moment du projet, dans une situation de désindustrialisation. Elle a profité du TGV pour se repositionner à l'échelle européenne. La présence d'un glacis militaire a été une opportunité pour créer une nouvelle gare TGV et aménager un quartier dans la continuité du centre-ville. M. Duvernois indique que les utilisateurs des bureaux sont essentiellement publics et régionaux. La surface commerciale correspond à un centre commercial.

- A Marseille, le projet EuroMéditerranée initié par l'Etat concerne deux pôles : la gare et le port. Il vise à implanter de l'activité économique au cœur de la métropole marseillaise. M. Duvernois souligne qu'à l'échelle métropolitaine, il s'agit de proposer une véritable vitrine économique et culturelle. Pour les commerces, la stratégie est double : elle s'appuie à la fois sur la réalisation d'un pôle commercial et la requalification de la rue de la République en lien avec la réalisation du tramway.
- Turin est une ville marquée par son activité industrielle. Contrairement à Lille et Marseille, au moment de la conception et la mise en œuvre des projets urbains, elle ne se trouvait pas dans une situation économique difficile. L'accueil des Jeux Olympiques d'Hiver a eu un effet important sur les projets engagés sur le territoire. Le projet prend appui sur la couverture d'une tranchée ferroviaire, qui a permis de relier différents quartiers de la ville. La stratégie urbaine mise en place cherche à compléter et développer les structures économiques et commerciales existantes.

Ces trois situations, qui diffèrent à chaque fois un peu de celle de Toulouse, sont pourtant intéressantes à étudier.

### **L'évaluation du marché toulousain**

M. Elleboudt commente les données sur le périmètre du Pôle d'Echanges Multimodal. Il précise que l'analyse est de type SWOT, c'est-à-dire qu'elle a été menée avec quatre critères : les forces, les faiblesses, les opportunités et les menaces.

Trois thématiques sont détaillées sur le diaporama : immobilier d'entreprises, logements et équipements, commerces.

- L'immobilier d'entreprises montre un marché toulousain dynamique. La proximité du Pôle d'Echanges Multimodal constitue une opportunité pour accueillir des entreprises et des emplois. Le calendrier de réalisation du projet, lié à la disponibilité des terrains à moyen et long terme, constitue une faiblesse. Cette question du calendrier est d'ailleurs transversale à l'ensemble des thématiques. La thématique du logement et des équipements est à mettre en perspective avec la croissance démographique de Toulouse. L'analyse pointe la présence d'un habitat ancien et en partie dégradé aux abords immédiats de la gare. Une partie s'apparente d'ailleurs à du logement social, par défaut et non par volonté. Une opportunité du projet réside dans le développement des équipements de proximité. Un équipement de plus grande échelle serait aussi attractif. Il existe une menace liée au phénomène de « gentrification », phénomène assez courant dans les rénovations de quartiers historiques où l'installation d'une population aisée se fait au détriment des populations les plus fragiles socialement.
- L'analyse commerciale pointe la proximité immédiate du centre-ville de Toulouse, qui constitue une opportunité. Pour autant, la distance à pieds entre le Pôle d'Echanges Multimodal et le centre-ville représente tout de même à 10mn et il faut absolument éviter la constitution de deux polarités commerciales qui se concurrenceraient.



M. Elleboudt termine en indiquant les quatre grands territoires de Toulouse EuroSudOuest : Jolimont, Marengo-Péριοle, Raynal-Raisin et Bayard-Belfort.

L'aménagement du Pôle d'Echanges Multimodal sera un élément déclencheur pour dynamiser les différents territoires. Toutefois, les distances restent importantes entre le Pôle et certains territoires (1,5 km entre le Raisin et Matabiau), ce qui constitue un défi pour le projet.

### **Les fonctions et les centralités**

M. Busquets, revenant aux trois villes étudiées, estime qu'il faut tirer le meilleur de ces réalisations et que l'objectif est d'obtenir un programme mixte, propre à fonder l'urbanité.

A partir de l'analyse du territoire toulousain, il pointe que le développement de l'offre de services est radioconcentrique : plus on va vers l'extérieur, plus l'offre de services, autres que résidentiels, diminue. Le rapport entre voitures et famille est quant à lui, inverse.

L'aménagement du Pôle d'Echanges Multimodal impulsera une nouvelle dynamique dans la structure de l'offre de services.

Il revient sur la question des commerces en rappelant les propos de M. Duthilleul tenus lors du précédent atelier, pointant l'obsolescence du modèle du centre commercial de Lille. A Toulouse, l'échelle adéquate devra donc être trouvée.

Aujourd'hui, dans toutes les grandes villes, le développement est attiré par la rocade, toutes les nouvelles installations s'opérant en périphérie. Raynal et Matabiau offrent un espace au cœur de la ville, pour inverser ce processus.

M. Busquets invite à rentrer dans le projet avec une logique d'urbanité et à cesser de penser avec des mécanismes d'îlots monofonctionnels. Les espaces à bâtir doivent être porteur de qualité urbaine. Pour illustrer son propos, M. Busquets reprend l'exemple de Turin où le projet a permis de relier deux parties de la ville, un mécanisme de cette nature est à trouver à Toulouse.

M. Busquets conclut en soulignant que la plus-value du projet réside dans l'accès à la multi-modalité.

## 2. Questions-réponses

*Les participants ont été répartis en quatre groupes thématiques : commerces (vert), équipements (rose), logements (bleu) et immobilier d'entreprises (rouge), en fonction de leur champ d'expertise ou de leur ancrage territorial.*

Un participant du groupe vert : « Vous avez projeté une diapositive où l'on voit du rouge sur la place Marengo : nous, habitants, nous n'y voyons pas de commerce pourtant ! »

M. Busquets : « C'est lié au traitement informatique : s'il y a deux ou trois commerces, tout le plot devient rouge... »

Un participant du groupe rouge : « Dans la deuxième présentation, vous avez mis en avant la question du stationnement à propos des bureaux alors que, lorsqu'il s'agit de logements, on avance les transports en commun comme atout ! Il n'y pas besoin de parking pour les bureaux ! »

M. Elleboudt : « Bien sûr, le pôle multimodal est un atout pour l'immobilier d'entreprises ! »

Le même participant : « Vous ne cessez d'évoquer une clientèle de touristes alors que, pour moi, Matabiau sera pendant encore longtemps essentiellement une gare de TER : l'axe stratégique n'est donc pas le bon... »

Un participant du groupe vert : « Je soutiens les deux interventions précédentes. Il faut changer tous les paradigmes et parvenir à une centralité avec moins de voitures dans le périmètre du Pôle d'Echanges Multimodal. Non pas zéro mais elles doivent être pensées différemment avec des lieux éclatés. C'est l'opportunité d'avoir une ville différente. A propos de la comparaison avec d'autres villes, il me semble que Toulouse, à cause de son nombre important de TER, présente une problématique différente. »

M. Duvernois : « La question du stationnement est intéressante. Pendant longtemps, le rapport était 1 place/10m<sup>2</sup>, maintenant il est de 1 place/50m<sup>2</sup> et même, à Lyon, avec la gare juste à côté, on est passé à 1 place/150m<sup>2</sup>. Les modes de réflexion ont donc beaucoup évolué. Autre indication : à la gare de Marseille aussi on trouve aussi du TGV et du TER. L'arrivée de la LGV rééquilibrera le rapport TER / Grandes Lignes à Toulouse.»

Une participante du groupe rose : « Quelles sont vos sources pour l'analyse de l'immobilier d'entreprises ? Quel est le stock et quelle est la progression ? Car j'ai lu que le stock serait en constante augmentation, de l'ordre de 10%. Par ailleurs, qu'entendez-vous par « logement ancien dégradé » ? Désignez-vous les habitants à faibles revenus ? »

M. Duvernois : « Le logement ancien dégradé concerne plus directement des petits logements (Bayard-Belfort) avec des habitants à bas revenus. Quant au stock de bureaux, c'est un phénomène cyclique à Toulouse. Il a baissé en 2012 et il a augmenté sur le premier semestre 2013. »

Un participant du groupe rose : « A Bordelongue, il y a des milliers de bureaux vacants : est-ce un système de dévalorisation ? Ce projet pourrait l'accélérer... »

M. Duvernois : « A Bordelongue, il y a eu des prises de décision pour des produits immobiliers non adaptés au potentiel d'entreprises de la Zone Franche Urbaine, à la localisation de la zone et au calendrier de réalisation de l'Oncopôle. C'est un exemple type de l'inadéquation de marché. »

Un participant du groupe rose : « Je partage la précédente inquiétude et j'affirme que le logement ancien est une chance car il est source de mixité. La menace, c'est qu'avec les investissements, il y ait un départ des populations les plus fragiles économiquement : nous devons avoir cette préoccupation du suivi social de ces quartiers. Par rapport aux

commerces, on constate un affinage avec des grandes marques prédominantes : comment lutter contre l'effet naturel du marché ? »

M. Duvernois : « Sur Marseille, la gentrification a eu lieu dans les quartiers jouxtant la gare : c'est très difficile à gérer. »

Un participant du groupe vert : « Comment résoudre le problème de la dépendance du commerce de proximité de la voiture ? »

M. Busquets : « C'est une question d'espace partagé et d'exclusion du trafic de transit. Nous n'en sommes pas encore à ce stade mais notre philosophie, c'est l'espace partagé. Par rapport aux commerces : ceux du centre sont effectivement de plus en plus sophistiqués et c'est une réalité. Mais, si les quartiers sont vivants, les commerces suivront la logique et le caractère de chaque quartier.

Concernant Matabiau et Raynal, il est clair que ces quartiers doivent être totalement différents quant à la gestion de la voiture : elle ne pourra pas être prioritaire. Il faut différencier l'accès au Pôle d'Echanges Multimodal de celui des quartiers environnants. Les nouveaux quartiers doivent être faits dans une logique, intégrant le durable, le logement social, la mixité fonctionnelle et de populations. Ce projet est géré par la force publique, c'est un atout. »

Un participant du groupe bleu : « Je confirme que la demande de bureaux est toujours surestimée à Toulouse. »

M. Duvernois : « Il y a un parc obsolète, c'est vrai, qui ne trouve pas preneur mais, dès qu'on bâtit du neuf à des endroits intéressants, il part. »

Un participant du groupe rose : « Quid du stationnement pour Personnes à Mobilité Réduite ? »

M. Busquets : « Nous n'en sommes pas encore à ce stade mais notre philosophie est d'imaginer que ces nouveaux quartiers intègrent ces accès dès le début : accès à plat systématique par exemple. »

Un participant du groupe rose : « J'ai l'impression que Toulouse va devoir s'adapter à l'arrivée de la LGV. Les analyses faites et présentées justifient systématiquement la transformation de Toulouse dans cette optique alors que nos quartiers ont des identités propres et des problèmes à résoudre. Finalement, ce qu'on crée là va engendrer des nécessités, la voiture par exemple : tous les aspects de la vie de chaque Toulousain vont être concernés. Je m'interroge vraiment, c'est un vrai souci. »

M. Busquets : « Il faut toujours travailler avec la ville existante pour améliorer chaque étape. Aujourd'hui, Toulouse mérite une gare plus confortable, avec une perspective à 30 ans, qu'on peut commencer à décliner dès demain pour lier les quartiers entre eux par exemple. Aujourd'hui, on utilise la ville surtout avec la voiture, il faut changer de philosophie en travaillant ensemble. »

Un participant du groupe vert : « Je suis assez enthousiaste sur la projection de ces quartiers mais pour que les commerces y vivent il faut une certaine densité. Et pour que les gens aient moins besoin de voitures, il faut densifier. »

M. Busquets : « Vous avez raison. La ville pavillonnaire n'est pas la ville durable. Intimité et densité peuvent s'allier. »

Un participant du groupe bleu : « La première présentation ne nous a pas donné d'éléments sur le logement et les équipements publics... »

M. Duvernois : « Sur le logement, le recueil de données est difficile car plus diffus. A Euralille, la première phase du projet n'incluait pas de logements. Le logement s'est développé dans un second temps sur un territoire distinct. A Marseille, on se trouve dans une situation de renouvellement urbain où de nouveaux programmes s'intègrent dans des tissus urbains constitués. Ces constructions se développant sur un temps long et sur un vaste territoire, nous n'avons pas ce soir les éléments pour vous faire une présentation. »

### 3. Travail en sous-groupes

M. Duvernois annonce un temps de travail d'une demi-heure en sous-groupes, sur les quatre thématiques, non exclusives. Il s'agit de réfléchir à une stratégie pour Toulouse EuroSudOuest, par quartier et à court, moyen et long termes. Chaque groupe doit désigner un rapporteur pour les restitutions qui donneront lieu ensuite à des échanges.

### 4. Restitution des travaux

M. Duvernois invite les participants à passer à la phase de restitution.

#### **Restitution du groupe rouge (immobilier d'entreprises)**

Le rapporteur annonce d'abord que ce sujet n'était pas le plus inspirant pour le groupe...

Il liste ensuite les différents points d'accord :

- Le groupe ne veut pas d'un quartier de bureaux, mort le soir.
- La mixité doit être poussée très loin, à l'échelle de l'îlot et même de l'immeuble.
- Le multimodal est un atout très important pour une relocalisation de l'immobilier de bureaux à l'échelle de l'agglomération à la condition stricte que le stationnement soit possible en périphérie près d'un transport en commun.
- Les bâtis devront respecter l'échelle et la forme urbaines existantes.
- Des liens transversaux et longitudinaux devront favoriser le rayonnement du Pôle d'Echanges Multimodal.
- Des règles de construction décourageant l'arrivée en voiture sont voulues.
- Le groupe, dans l'optique d'une installation durable dans le temps, souhaite un système évolutif : les bureaux doivent pouvoir être transformés en logements dans 20 ans par exemple. La question de la modularité est donc très importante.
- Le foncier et son coût doivent être au centre de tout : il faut donc que la force publique le maîtrise.

#### **Restitution du groupe bleu (logements)**

Le rapporteur signale la chance qu'a eue le groupe de compter en son sein un promoteur. Celui-ci a expliqué que, pour être rentables, les logements devaient être adaptés et adaptables.

Pour cela :

- Une infrastructure est nécessaire pour satisfaire les besoins (écoles, etc.).
- L'intimité et les contacts sociaux sont à concilier.

- Le prix du m<sup>2</sup> constitue le point principal puisqu'il est à l'origine du départ des habitants vers la périphérie. Départ auquel contribue la difficulté des parcours locatifs.
- Le groupe a pointé des contre-exemples de type de logements (Mirail et Borderouge) et des exemples à suivre (Croix-Daurade et Cartoucherie). Il insiste aussi sur la nécessité de définir les besoins avant de programmer.
- Enfin, le groupe estime nécessaire de garder la notion de quartier populaire, dans le sens d'une très grande diversité, à l'image de la population française, et ne souhaite pas qu'elle évolue vers des quartiers « bobo », c'est-à-dire excluant la mixité.

Le rapporteur finit en signalant le manque de temps pour traiter correctement la question.

M. Tassot invite à éviter la ségrégation en construisant des logements adaptables et non adaptés pour les Personnes à Mobilité Réduite : tous doivent être conçus de la même manière. Ainsi, en cas d'accident, le déménagement n'est pas nécessaire.

Le rapporteur confirme que cette question a été présente dès le début dans le groupe : elle relève de celle du durable.

### **Restitution du groupe rose (équipements)**

Le rapporteur rend compte du travail du groupe :

- Le projet urbain doit être l'opportunité de faire face aux besoins en équipements et ce pour les huit quartiers, sous peine de rester « introverti ». Il faut donc un état des lieux de ce qui manque et une identification des besoins, via des plans, des enquêtes. Une vision globale et une distinction des échelles seront ainsi possibles.
- Cela pose la question des disponibilités foncières et du nombre d'habitants à accueillir.
- Le groupe a listé les équipements manquants : sportifs (Chalets-Bonnefoy), scolaires, crèche, maison de retraite médicalisée, jardins partagés, espaces verts et jardins publics, et sanisettes accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite. A propos des espaces verts, le groupe souligne le lien que le projet Matabiau doit faire avec le canal.
- La forte spécialisation en restauration de type fast-food autour de la gare a été pointée : si un lieu de vie plus convivial se crée, il faudra qu'il soit accessible de tous les quartiers.

Un participant du même groupe ajoute la demande d'une programmation des équipements avant les logements et les bureaux.

Un autre participant du même groupe estime que les Toulousains doivent être interrogés sur ce qu'ils attendent de ces nouveaux lieux.

### **Restitution du groupe vert (commerces)**

Le rapporteur rappelle en préalable une expression municipale selon laquelle « le commerce ne se décrète pas ».

Le groupe a centré ses échanges sur Bonnefoy et y a constaté une augmentation des voitures et un départ des commerces de proximité.

Une volonté de mixité s'est aussi exprimée et le groupe suggère d'inscrire dans le projet un peu d'accession à la propriété.

Selon lui, le centre-ville reste le cœur commerçant et il serait tout à fait illusoire de vouloir créer un autre pôle : du commerce de proximité, propre à lier les quartiers entre eux, est donc souhaitable.



Un participant du même groupe ajoute que la densité de bureaux appelée à se multiplier autour de Matabiau ne pourra être efficace que si elle s'accompagne d'une densité très élevée de population : sinon le quartier sera mort le soir.

Un participant du groupe rouge revient sur la mixité qu'il juge importante à définir

## 5. Echanges

M. Fabre relève la volonté de la salle d'éviter un quartier « introverti » : la jugeant très importante, il insiste sur le fait que toutes les questions doivent être posées à chaque fois, sur tous les secteurs, et assure qu'élus et maîtrise d'œuvre s'inscrivent bien dans cette démarche.

Il relève ensuite l'interdépendance de toutes les thématiques. Enfin, sur la question d'une programmation des équipements antérieure à celle des logements, il cerne une difficulté : par exemple, les commerces préfèrent arriver ultérieurement à l'installation des habitants... L'essentiel serait plutôt de pouvoir monter progressivement en charge.

M. Busquets assure que son approche s'inscrit dans une logique de mixité sociale, fonctionnelle et d'urbanité, dans un travail de continuité entre l'existant et le nouveau. Il termine en remerciant la salle pour sa participation.

## Conclusion

A partir des présentations des projets urbains comparés, l'évaluation du marché toulousain et les fonctions et centralités, les participants des Ateliers mettent en avant :

- une préoccupation transversale d'aboutir à une ville différente, qui requiert une réflexion innovante sur la place de la voiture et une prise en compte des spécificités toulousaines.
- le stock d'immobilier d'entreprises présent sur l'agglomération toulousaine et la crainte d'un nouvel échec comme à Bordelougue.
- la préservation de la mixité et du caractère populaire des quartiers concernés, avec le risque d'une gentrification aux dépens des populations les plus fragiles.
- le maintien et le développement des commerces de proximité, qui participent à la vie sociale et à l'identité des quartiers. La question commerciale renvoie aussi à la densité pour disposer d'une clientèle suffisante pour permettre aux commerces de fonctionner.
- des interrogations sur la nécessité de faire évoluer la ville en lien avec l'arrivée de la LGV.

Sur ce dernier point, les services indiquent que les évolutions de la gare de Toulouse Matabiau sont davantage liées à la croissance des transports du quotidien (TER et transports en commun urbains) qu'à l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire.

La restitution des travaux des sous-groupes confirme la volonté de mixité, de baisse de l'usage de la voiture au profit des modes doux et des transports en commun, de respect de l'identité des quartiers, du développement des liaisons inter-quartiers, et la crainte d'un quartier d'affaires, désert en soirée et figé dans sa fonction. Le foncier étant au cœur du projet, les participants souhaitent une maîtrise publique du projet.

Les élus confirment que le projet Toulouse EuroSudOuest est porteur d'une approche globale sur toutes les thématiques et tous les secteurs. En matière de programmation, l'objectif est d'assurer une montée en charge progressive tout en assurant une transition réussie avec l'existant. La maîtrise d'œuvre confirme que sa démarche s'inscrit dans une logique de mixité sociale, fonctionnelle et d'urbanité, et dans un travail de continuité avec l'existant.

*Fin de la réunion à 20h30.*

## Organismes présents

- Comité de quartier Nord Minimes Barrière de Paris
- APUMP
- Bayard Avenir
- Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse (CCIT)
- Comité de quartier des Ponts Jumeaux
- Conseil des Séniors
- EuroSudTransport
- Association des copropriétaires de Pacherenc et Raisins
- Association Michel Ange
- Mission Locale
- Conseil de Développement
- Association 7 notre quartier
- Association des Commerçants et Artisans du Faubourg Bonnefoy de Toulouse (ACAFB)
- Association Cheminots Saint Laurent
- Médiathèque Marengo
- Handicap défi – Association sportive midi toulousain
- École Nationale Supérieure d'Architecture de Toulouse
- Fédération régionale des promoteurs immobiliers
- Association du quartier Chalets Roquelaine
- Association Marengo Jolimont La Colonne
- Association Ilot Lapujade
- Association Bien Vivre à Saint Aubin
- MEDEF