

Dispositif de participation sur le projet Toulouse EuroSudOuest

« Les Ateliers de la Fabrique »

Compte-rendu de la réunion du mercredi 30 octobre 2013

- **Lieu** : Espace Bonnefoy, salle des conférences, 1^{er} étage, 4 rue du Faubourg-Bonnefoy
- **Participation** : 36 personnes
- **Elus présents** : Jean-Michel Fabre, Adjoint au Maire en charge de la Démocratie Locale et Adjoint du Secteur 3, et Isabelle Hardy, Adjointe au Maire en charge du Commerce et Adjointe du Secteur 1
- **Service présent** : Olivier Duvernois, Directeur du projet à Europolia
- **Intervenants** : Jean-Marie Duthilleul (Agence Jean-Marie Duthilleul), Joan Busquets (BAU-B)

SOMMAIRE

1. Présentation des enjeux du Pôle d'Échanges Multimodal	p. 3
2. Questions-réponses	p. 4
3. Travail en sous-groupes	p. 6
4. Restitution des travaux	p. 6
5. Échanges	p. 8
Conclusion	p. 9
Organismes présents	p.10

Pièce jointe : document de présentation

M. Duvernois, Directeur du projet à Europolia, ouvre la réunion et remercie les participants pour leur présence.

Puis il rappelle les dates, lieux et ordres du jour des prochains Ateliers :

- **Le mercredi 20 novembre de 18h à 20h, salle Castelbou dans le quartier d'Arnaud-Bernard : programmation urbaine.**
- **Le jeudi 5 décembre, salle des commissions au Capitole : suite aux échanges du précédent Atelier, cette séance supplémentaire doit permettre aux participants qui le souhaitent, de présenter des contributions avant la conclusion de la première phase des Ateliers. Pour préparer au mieux cette réunion, il est demandé de prendre contact avec Europolia pour préciser le format et l'objet des contributions. Le déroulé de l'Atelier sera défini en fonction de ces éléments.**
- **Le mercredi 18 décembre de 18h à 20h, salle des commissions au Capitole : aménagement urbain et accessibilité.**

M. Duvernois rappelle que les Ateliers ont été conçus autour de 3 séquences de travail, programmées sur 18 mois.

De juin à décembre 2013, les 8 réunions des Ateliers portent sur le diagnostic du territoire de Toulouse EuroSudOuest et ses enjeux en termes de projet urbain. En décembre 2013, les Ateliers seront donc à mi-parcours.

Les Ateliers reprendront au deuxième semestre 2014 pour travailler sur l'élaboration du plan-guide urbain.

Au cours du premier semestre 2014, il n'est prévu aucun travail sur Toulouse EuroSudOuest compte tenu de la période électorale.

M. Fabre confirme que le plan guide urbain reste à élaborer. Aucun « plan caché » n'existe, sinon la tenue de ces réunions n'aurait aucun sens.

L'objectif des ateliers est de construire progressivement un projet nourri par chacun et compris par tous : c'est sur cette base que les choix se feront. Tout le travail actuel vise à accumuler des échanges sur les enjeux du projet.

Fin décembre, les grands enjeux auront été présentés et débattus. Les Ateliers rentreront ensuite dans la logique d'élaboration du plan guide urbain.

M. Fabre rappelle que les élus sont là pour écouter et avoir un ressenti à partager ensuite avec la maîtrise d'œuvre. Ils pourront aussi garantir que les discussions se sont passées dans des conditions optimales.

M. Duvernois annonce le déroulé de la soirée :

1. **Présentation des enjeux du Pôle d'Echanges Multimodal, avec retours d'expériences**
2. **Questions-réponses**
3. **Travail en sous-groupes, avec plans et présentation**
4. **Restitution des travaux**
5. **Echanges**

1. Présentation des enjeux du Pôle d'Echanges Multimodal

M. Duthilleul annonce une présentation comparative de trois autres grandes gares aménagées par l'agence AREP : Marseille, Turin et Lille, dont les fréquentations sont comparables à celles de Matabiau.

Marseille St-Charles

Le centre-ville de Marseille est comparable à celui de Toulouse. La gare de Marseille St-Charles se trouve au bord de la ville historique et leurs échelles sont identiques. Une différence à noter tout de même : la gare de Marseille est un terminus. Autre écart : l'accès en voiture y est aisé, ce qui n'est pas le cas à Toulouse.

A Marseille, l'arrivée du TGV a entraîné la transformation sur 20 ans, de toute une série de territoires, jusqu'alors en friche.

La gare historique a été étendue par une grande halle de plus de 200m de long. Elle est ainsi devenue le lieu de convergence de tous les modes de transport.

Lille

La gare de Lille Europe s'est développée sous une halle de 300m de long.

La création d'une gare TGV, en 1993 sur le glacis militaire a permis l'aménagement d'un nouveau quartier à proximité immédiate du centre-ville, incluant un centre commercial. Ce type de projet est le reflet d'une époque et il ne correspond pas aux enjeux actuels d'aménagement urbain. La comparaison avec Toulouse montre une échelle assez proche de celle de Raynal. La gare de Lille est exclusivement dédiée aux TGV alors qu'à Toulouse, la part des TER représente 60%.

M. Duthilleul rappelle à l'assistance que la notion de Pôle d'Echanges Multimodal n'est pas familière. Il importe que le périmètre dénommé « gare » soit débattu pour aboutir à une perception unique, une identité commune, à l'ensemble des modes de transports et des territoires concernés.

Turin

La ville était coupée en deux par les voies ferrées : elles ont été enterrées et une gare a été créée. Une avenue a été aménagée au-dessus des voies ferrées. Tout autour, des projets de transformation sont en cours. Les quais et les modes de transport sont reliés par une grande galerie commerçante et des rues traversent la gare.

M. Duthilleul relève qu'avec un travail adéquat la gare peut devenir le lieu de la mise en relation des quartiers et des personnes.

Conclusion

M. Duthilleul présente la mission qui lui incombe : allier technique et poétique, la première ne devant pas nuire à la seconde.

Un premier travail sur les différentes échelles de territoires révèle 4 points singuliers pour l'aménagement de la gare :

1. L'axe Bayard qui fait le lien avec le centre historique,
2. Marengo et le métro qui concentre plus de 50% des flux,
3. le Nord des quais proche des installations de Raynal,
4. La rue de Périole compte tenu des évolutions programmées du centre technique.

Tout ce périmètre, long de 600m, est une zone de contact entre la ville et la gare. C'est sur cet ensemble que la nouvelle gare doit être pensée.



2. Questions-réponses

Les participants ont été répartis en 4 groupes de couleurs (rose, vert, violet et bleu). Les couleurs n'ont pas de signification particulière et permettent simplement un repérage.

Un participant du groupe rose : « Quid du transport de marchandises ? »

M. Duvernois : « La gare de fret de Toulouse est à Saint-Jory, pas à Matabiau. »

Un participant du groupe vert : « Vous êtes-vous posé la question de la création de nouvelles gares multimodales ou de terminus partiels sur l'étoile ferroviaire toulousaine ? »

M. Duthilleul : « Nous avons travaillé sur le territoire de Matabiau. Néanmoins, l'évolution de la desserte de Toulouse vers une logique de RER, impose de repenser le maillage du territoire en termes de gares et de pôles d'échanges multimodaux. »

M. Fabre : « La réalisation de la LGV Bordeaux – Toulouse s'accompagne de la mise à 4 voies entre Saint-Jory et Matabiau, permettant ainsi d'accroître la desserte TER. Un travail est donc en cours avec RFF sur l'aménagement de nouvelles gares, qui devront faire l'objet de la même réflexion que Toulouse EuroSudOuest tant en termes d'intermodalité que d'aménagement urbain. Toulouse EuroSudOuest est discuté mais la desserte ferroviaire du nord de l'agglomération n'est pas oubliée : la Communauté urbaine et les maires du Nord de Toulouse défendent une desserte ferroviaire performante entre Saint Jory et Matabiau. »

Un participant du groupe rose : « Pourriez-vous rappeler les gares concernées? »

M. Fabre : « Il s'agit de la halte de la route de Launaguet, en connexion avec le métro de la Vache, Lalande Eglise, en connexion avec le MIN, Lacourtenourt, à proximité d'entreprises importantes comme Liebherr ou microturbo, Fenouillet – Saint Alban et Saint Jory. La Communauté Urbaine demande aussi la création d'une gare à Lespinasse. »

Un participant du groupe bleu : « Quid du passage éventuel d'un tramway? Et du déplacement des voies automobiles ? La question des circulations piétonne et cycliste nous paraît essentielle. Pour les sécuriser, il faut faire aboutir la réflexion sur tous les

modes de transport. Habitant des Ponts-Jumeaux, je serai impacté indirectement par la gare, par l'évolution des circulations : avez-vous déjà travaillé cette question ? »

M. Duthilleul : « Pour la voiture, nous travaillons sur deux échelles : l'accessibilité au site qui s'étend jusqu'à la rocade, et le lieu d'arrivée dans le périmètre de la gare. Nous sommes toujours en dialectique entre le lieu d'arrivée et les répercussions, y compris lointaines. »

Un participant du groupe violet : « Quelles seront les gares les plus proches en amont et aval ? Elles pourraient servir de délestages. »

Un participant du groupe violet : « Matabiau n'est pas un terminus et le fret y passe... Il y a un goulet d'étranglement au niveau de la tranchée Guilheméry : avez-vous prévu une possibilité d'augmenter le débit ? L'ambition du projet impose de ne rien rater en termes de capacités ferroviaires. »

M. Duvernois : « RFF a étudié la capacité maximale de Guilheméry. Les études montrent que le doublement des voies entre Montaudran et Villefranche de Lauragais permet d'accroître la capacité ferroviaire au sud de Matabiau et de faire passer un TER tous les ¼ heures y compris dans la tranchée Guilheméry. »

Un participant du groupe bleu : « L'assurance de RFF sur la desserte ferroviaire du Sud de Toulouse me surprend : j'attends le résultat des études. Pour aller à Auch, il est clair qu'il faut doubler l'infrastructure ferroviaire. Pour le sud, il faut peut-être explorer d'autres voies. »

M. Duvernois : « Les résultats des études seront mis à disposition. »

M. Fabre : « Sur le Nord, le doublement des voies fait partie du projet : des réunions publiques ont déjà eu lieu et l'enquête publique sera engagée mi-2014. »

Un participant du groupe rose : « La gare de Montauban est très importante : l'aire urbaine approchera bientôt le million d'habitants. Il faut réfléchir à une gare TGV au Nord, sous peine d'être hors capacité. »

M. Fabre : « Le projet de LGV entre Bordeaux et Toulouse prévoit la création d'une gare à Montauban. »

M. Duthilleul : « Marseille et Aix fonctionnent sur ce schéma. Aix dessert tout l'étang de Berre : il pourrait se passer la même chose sur Montauban. »

Le participant : « Il faut réfléchir et anticiper les complémentarités entre les gares de Toulouse et de Montauban : l'étude de Toulouse EuroSudOuest ne peut l'ignorer. »

Un participant du groupe bleu : « Dans le schéma multimodal, vous n'avez pas parlé des personnes en situation de handicap : qu'est-ce qui est prévu ? »

M. Duthilleul : « C'est une constante de l'étude des gares. Le sujet est pris en compte dans la conception fine de la gare, le plus en amont possible. La topographie du site de Toulouse Matabiau, avec un terrain plus haut côté Périole, permettrait des passerelles par exemple et nous pensons plutôt « pente, rampe » qu'escalier ».

Le participant : « A Lille Europe, nous avons beaucoup de problèmes notamment lorsque les personnes à mobilité réduite transportent du matériel sportif volumineux... »

M. Duthilleul : « Dites-moi lesquels et nous les corrigerons. »

3. Travail en sous-groupes

M. Duvernois annonce un temps de travail en sous-groupes, avec mise à disposition de la présentation et de plans.

Chaque groupe doit désigner un rapporteur pour les restitutions qui donneront lieu ensuite à des échanges. M. Duthilleul, informe de son départ mais assure qu'il reviendra participer aux ateliers.

4. Restitution des travaux

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

Restitution du groupe vert

Le rapporteur annonce la base de travail du groupe : une gare à 360°.

- L'objectif majeur est de supprimer le « barrière ferroviaire » pour passer d'une coupure à une liaison, sans pour autant gaspiller l'espace... D'où la nécessité d'un travail sur les trois niveaux et la réduction maximale des distances à pieds via des cheminements les plus courts possible.
- Le groupe estime que la gare fonctionnerait bien si, d'ici 20 ans, il n'était plus nécessaire d'y accéder en voiture. Celles-ci doivent donc être garées en sous-sol : en haut des allées Jean-Jaurès, à Périole, etc., pour les stopper avant le centre-ville. Le problème de la rupture de charges entre les différents modes de transport doit toutefois être anticipé ...
- Le groupe voit l'avenir à pied et en vélo. La gare doit donc offrir tous les services, y compris une maison du vélo.
- Le groupe déplore l'absence de mention du canal dans la présentation sur l'identité de Matabiau : un travail important doit être fait pour sa valorisation.
- Le groupe estime que le périmètre du jardin Michelet et de Marengo doit faire partie de celui de la gare.
- Les riverains de certains quartiers environnants font remarquer qu'ils n'ont pas de jardin : les abords de la gare et du canal pourraient en offrir l'opportunité.

Restitution du groupe bleu

Le rapporteur rend compte des questions que le groupe s'est posé : qu'est-ce qui peut, doit ou risque de disparaître ? Qu'est-ce qui doit être créé ?

Les accès : doivent-ils être spécialisés dans un mode ? Ou tous multimodaux ?

Le groupe a ensuite cerné les opportunités :

- Ce projet doit lier les différents quartiers : le PEM doit répondre à un fort espoir de gommer les frontières entre les quartiers Est – Ouest et Nord – Sud.
- La gare routière doit être désenclavée.

Une réflexion a porté sur les déplacements longs à pied : le seront-ils suffisamment pour nécessiter une utilisation de tapis roulants ?

L'accès voitures a été beaucoup débattu : devra-t-il se situer devant la gare ou pas ?

La question de la mobilité des personnes handicapées et des sportifs handicapés, qui ont des besoins en logistique a été abordée : au-delà des modes de déplacements « doux »

nécessaires, certaines personnes, telles que certaines catégories de PMR, doivent pouvoir bénéficier d'accès comme les pompiers, la police, etc... accès dérogatoires en quelques sorte, pour répondre à leurs besoins spécifiques.

Restitution du groupe violet

Le rapporteur rend compte du travail du groupe sur les enjeux des échelles et des dimensions :

- La longueur des quais et l'épaisseur de façade à façade sont importants : une transversalité ne pourrait s'opérer que via des rues supérieures.
- Les parvis devront être de grands espaces publics arborés.
- Les nouvelles perspectives ainsi créées imposeront un travail sur Périole pour la redimensionner en donnant la priorité aux modes doux et améliorer sa qualité urbaine.
- La porosité de la gare devra être travaillée : elle doit pouvoir être traversée même sans utilisation de la gare ou du métro.
- Des couloirs avec services devront donc être multipliés.
- Un prolongement des itinéraires sécurisés pour les vélos est aussi nécessaire.
- Le nombre de parkings-silos en amont de la gare – au niveau des stations de métro et des gares – devra être augmenté.
- Un cadencement des trains desservant l'agglomération de type RER ferait baisser le nombre de véhicules.

Restitution du groupe rose

Le rapporteur du groupe informe d'abord de l'adhésion du groupe aux interventions des rapporteurs précédents.

Il pointe ensuite l'important flux de voitures que générera la gare pour demander un développement maximal des transports en commun. La voiture ne doit pas pour autant être interdite et un parking de 2 000 places, spécifique aux usagers de la gare, est nécessaire.

La place de Matabiau, centre de l'étoile ferroviaire, a été questionnée par le groupe qui suggère d'essayer de développer plusieurs gares pour alléger le flux : Gramont, St-Cyprien, etc. Les gares pourraient devenir de mini-pôles multimodaux.

L'accessibilité au métro requiert aussi une réflexion multimodale donnant la priorité aux transports en commun.

Concernant un parking sur Périole ou à la gare routière, le groupe appelle à la vigilance sur les bâtis : ils doivent être les moins impactant possible sur les quartiers.

Le groupe interroge ensuite la nature de la transformation urbaine sur les axes qui donneront accès à la gare.

Une participante du même groupe souhaite revoir le schéma d'études des accès à la gare : il faut d'abord définir les lieux d'accès et leurs modes pour ensuite étudier les conséquences sur la gare, et non l'inverse.

5. Echanges

M. Busquets annonce une prochaine séance sur les usages et les programmes qui permettra d'envisager les moyens de gérer les différents espaces du projet Toulouse EuroSudOuest à l'échelle de la ville.

Il justifie ensuite le choix de privilégier certains modes de transport au niveau des parvis : c'est ainsi que la gare pourra devenir une partie de la ville. Bayard accueillerait les modes doux, Jean-Jaurès et Marengo, le métro et les transports en commun, et le parvis Périole desservirait le quartier alentour. La destination du parvis Nord, est moins nette car elle liée au devenir de Raynal...

Les systèmes d'accès, doivent être travaillés comme des réseaux pour que la gare devienne une partie de la ville. Le canal du midi, élément majeur, doit faire l'objet d'une réflexion sur sa liaison avec les autres éléments.

L'attente de jardins est un souhait partagé : la gare doit avoir des espaces de ce type mais leur localisation est encore à définir.

L'étoile ferroviaire ne sera pas remise en cause mais cela n'empêche pas un allègement de Matabiau par d'autres gares toulousaines : c'est en tout cas la logique dans laquelle s'inscrit la maîtrise d'œuvre qui cherche à anticiper cette réorganisation.

M. Busquets estime que la gare du futur doit offrir des services sans pour autant être un centre commercial.

M. Fabre souligne la progressivité du travail en cours. Les aller-retour entre les différentes échelles de projet est essentiel à partager.



Conclusion

En préalable à la présentation, la chronologie des ateliers : les Ateliers se poursuivront au 2nd semestre 2014 pour échanger sur les enjeux et le contenu du plan guide urbain.

La présentation des enjeux du Pôle d'Echanges Multimodal, nourrie de retours d'expériences, débouche sur un double questionnement portant sur le périmètre de la gare et l'échelle des espaces qui la composent.

Les participants s'interrogent sur le développement de l'intermodalité à l'échelle de l'étoile ferroviaire toulousaine. Le flux de Matabiau pourrait être allégé grâce au développement de gares « périphériques » comme c'est le cas aujourd'hui des Arènes et de Saint Agne. Les élus informent des avancées en matière de desserte ferroviaire du nord de Toulouse dans le cadre du projet de LGV Bordeaux – Toulouse : doublement des voies et aménagement de 5 gares.

Les accès à la gare sont aussi beaucoup débattus et l'équipe de maîtrise d'œuvre indique que les accès sont étudiés à deux niveaux : les lieux d'arrivée des modes de transports et leurs trajets, jusqu'à la rocade.

Les participants souhaitent que la complémentarité entre les gares de Toulouse et de Montauban soit étudiée.

Les participants doutent de la capacité de la tranchée Guilheméry à accepter une croissance importante du trafic ferroviaire. Enfin, ils s'inquiètent de la prise en compte des Personnes à Mobilité Réduite, la gare de Lille prise en exemple dans la présentation ne leur donnant pas toute satisfaction...

Le réaménagement de la gare de Toulouse Matabiau doit être l'occasion de supprimer la « frontière » entre le centre-ville et les faubourgs. Le futur Pôle d'Echanges Multimodal doit être un lien entre les quartiers. Matabiau doit devenir un lieu à traverser, aux abords paysagés, valorisant le canal du midi. Le canal, et les jardins Michelet et Marengo doivent être intégrés dans le périmètre d'études de la gare.

Les dates, lieux et ordres du jour des prochains ateliers sont rappelés : le 20/11, salle Castelbou, programmation urbaine, le 05/12, salle des commissions au Capitole, contributions des Ateliers, et le 18/12, salle des commissions au Capitole, projet urbain et accessibilité.

Fin de la réunion à 20h25.

Organismes présents

- Comité de quartier Nord Minimes Barrière de Paris
- Conférence du Commerce et de l'Artisanat – Association Bourse des Jacobins
- Association Marengo Bonnefoy
- APUMP
- Étoile de Belfort
- Bayard Avenir
- Association Chalets Roquelaine
- 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
- Ordre des Architectes – Maison de l'Architecture
- ACAFB Toulouse
- Association Cheminots Saint Laurent
- Médiathèque Marengo
- Handicap défi – Association sportive midi toulousain
- Association Marengo Jolimont La Colonne
- École Nationale Supérieure d'Architecture de Toulouse