

## Dispositif de participation sur le projet Toulouse EuroSudOuest

### « Les Ateliers de la Fabrique »

#### Compte-rendu de la réunion du jeudi 5 décembre 2013

\*\*\*\*\*

- **Lieu** : Salle des commissions, Capitole
- **Participation** : 30 personnes
- **Elus présents** : Jean-Michel Fabre, Adjoint au Maire en charge de la démocratie locale et Adjoint du secteur 3, et Jean-Charles Valadier, Adjoint au Maire en charge de l'espace public et élu du quartier 4.1
- **Service présent** : Olivier Duvernois, Directeur du projet, et Elodie Cluzeau, d'Europolia
- **Intervenants** : Joan Busquets et Peter-Jan Versluys, de l'agence Bau-B, en charge de la maîtrise d'œuvre de Toulouse EuroSudOuest

\*\*\*\*\*

#### SOMMAIRE

<b>1. Restitutions collectives</b>	<b>p. 2</b>
<b>2. Échanges</b>	<b>p. 10</b>
<b>Conclusion</b>	<b>p. 11</b>
<b>Organismes présents</b>	<b>p. 13</b>

*Pièces jointes : contributions et présentations des contributions*

**M. DUVERNOIS, Directeur du projet à Europolia, accueille l'assistance et la remercie pour sa présence. Il remercie plus particulièrement les participants qui présenteront une contribution.**

**Puis, il annonce le déroulé de cette réunion, à la configuration particulière :**

1. Présentation des contributions
2. Avis et réactions de J.M Fabre et J. Busquets

**Il informe de l'absence de l'association 7 Notre quartier, dont la contribution sera donc lue par Europolia. Il précise que les participants n'ayant pas contribué peuvent toujours le faire, sans limite de délai. De la même manière, les contributions de la soirée n'empêchent pas d'autres contributions à l'avenir.**

**Il rappelle que la dernière réunion de cette première séquence des Ateliers aura lieu le 18 décembre et sera confirmée, comme à l'habitude, par écrit.**

**Enfin, avant de laisser la parole aux interlocuteurs, M. Duvernois les invite à se présenter.**

## **1. Restitutions collectives**

### **Association de quartier Marengo-Jolimont-La Colonne**

M. Zitter remercie Europolia pour cette séance d'expression libre qui permet aux participants de présenter leur point de vue. Puis, il annonce une présentation centrée sur le quartier, puisque les membres de l'association en « ont la connaissance du terrain », et en accord avec les objectifs de cette phase préliminaire « diagnostic et enjeux » liés au projet Toulouse EuroSudOuest.

#### **Présentation de l'association**

M. Zitter débute son commentaire par la présentation de son association, née en 1963, à cause de changements urbains que connaissait le quartier. Sa raison d'être est d'œuvrer à la démocratie locale et au vivre-ensemble de ce quartier chargé d'histoire. Les précédentes expériences de projets urbanistiques vécues par l'association laissent aujourd'hui sceptique : la ZAC de Marengo, lieu de passage plutôt que de vie, est perçue pour beaucoup comme un échec. L'association participe aussi à la vie du quartier, lors du Festival d'en haut par exemple, et cultive des liens avec d'autres structures associatives, comme l'union des comités de quartier.

M. Zitter rend compte ensuite des tensions qui traversent actuellement le quartier, dues principalement à la problématique du stationnement et des incivilités : une lassitude est ressentie et se traduit par un repli sur soi. Toulouse EuroSudOuest est donc perçu comme un enjeu sociétal.

Les enjeux de Toulouse EuroSudOuest et du Pôle d'Echanges Multimodal relèvent essentiellement d'une annonce faite par M. Busquets : « La ville de demain sera celle du choix ». M. Zitter pointe le choix de la mobilité et demande un atelier spécifique pour mieux en cerner les enjeux. Il interprète aussi les dires de M. Busquets comme une volonté de requalifier le centre-ville en maintenant du stationnement pour les résidents et assure, sur cette question, du soutien de l'association. Cependant, le contexte

réglementaire, via le Plan Local d'Urbanisme et le PADD, lui semble mettre à mal cet objectif.

Projetant une carte du Plan Local d'Urbanisme opposable, il montre la densité potentielle du quartier et informe des incidences du PLU sur le stationnement. M. Zitter demande donc une étude d'impact pour chaque projet urbanistique et souligne l'importance des problèmes de stationnement, très défavorables à la qualité de vie et à la mixité sociale. Le quartier du 10-Avril pourrait être un petit Montmartre mais une densification « sauvage » y ferait peser des menaces sur le vivre-ensemble, la mobilité et l'immobilité.

### **Mobilité-circulation**

M. Zitter commente des photographies montrant des circulations de vélos et poussettes difficiles. Dans ce quartier très en pente et peu propice aux modes actifs. Les transports en commun, peu nombreux, n'offrent aucune liaison inter-quartiers. La voiture reste donc nécessaire, ne serait-ce que pour participer à la démocratie locale. M. Zitter en donne la preuve en chiffres : pour se rendre place Pinel, un déplacement en transport en commun prend 1h28, dont 3km à pieds, et, pour atteindre Soupetard, il faut compter 1h08, dont 1,7km à pieds... Pour M. Zitter, le prix des transports en commun devient dissuasif dès qu'il s'agit de déplacer plusieurs personnes. M. Zitter suggère depuis 7 ans de dédier des places de stationnement de l'îlot Marengo, sous-exploitées, aux résidents, à un tarif préférentiel. Il projette ensuite une carte issue du magazine « Que choisir ? » effectuant un comparatif entre la voiture, le train et l'avion pour des déplacements sur le territoire (vacances, week-end, famille...). M. Zitter en conclut que les personnes optant pour la voiture ne sont pas condamnables et que le besoin et choix de ce moyen peut exister même si on se trouve dans une zone d'influence de transports en commun (à moins de 600m d'un métro ou BHNS).

### **Enjeux-aléas-risques-vulnérabilité**

Assurant que les quartiers ne fonctionnent que grâce à la tolérance de l'illicite, M. Zitter affirme que leurs résidents, « couples, familles n'ayant pas de stationnement dédié », finissent par en partir et regrette une discrimination par le niveau de vie (9 % de famille et 60 % de personne seules ne correspondent pas à une mixité ménage équilibrée). Bien que cette problématique soit exprimée depuis longtemps, les réponses ne se profilent pas. Des solutions existent dans la résolution, ou l'acceptabilité du problème et c'est pour cette raison qu'un atelier sur ce sujet lui paraît indispensable.

### **La mobilité : quelle liberté de choisir ?**

M. Zitter interroge :

« Qui a droit à un véhicule ? Qui décide de ce qui est bien pour tous ? »

### **Conclusion**

M. Zitter arrête son intervention car il doit assurer l'Assemblée Générale de l'association dans la foulée et conclut son intervention : « Nous sommes plein d'espoir et nous ne voudrions pas qu'il soit déçu. Ces ateliers sont une chance de co-construction et nous voudrions travailler sur les modes doux, la mobilité, les déplacements mais sans exclure les personnes qui, ayant besoin d'une voiture au quotidien, ou pour leurs besoins plus lointains sur le territoire, finissent par partir dans le périurbain. Ce qui est contraire à d'autres objectifs exprimés par les SCOT.

## **Etoile de Belfort**

Mme Bienaimé précise que l'Etoile de Belfort est une petite association œuvrant sur le quartier Bayard-Belfort et annonce une brève contribution. Le projet constitue une grande opportunité de valoriser l'espace devant la gare et de créer des liens inter-quartiers. L'inquiétude porte sur le devenir du quartier et Mme Bienaimé assure que l'association sera attentive à ce qu'une augmentation des loyers ne mette pas en péril la présence des habitants actuels. C'est la préoccupation essentielle de l'association : la pérennité de ce quartier populaire en découle.

## **Contribution collective : associations Îlot Lapujade, Michel-Ange, AQMJC, Marengo-Bonnefoy, Minimes, Cheminots-St-Laurent et Belfort-Bayard**

Mme Denoël, de l'association Îlot Lapujade, annonce une présentation en réaction à celle du schéma directeur du Pôle d'Echanges Multimodal présenté aux associations le 08 avril dernier. Une phrase en est à retenir : « Il s'agit de faire du centre-ville de Toulouse celui d'une métropole européenne, par son dynamisme social, sa mixité sociale et fonctionnelle, sa qualité architecturale et environnementale. » Cette phrase symbolise le ressenti des habitants des quartiers : depuis des décennies les cœurs de ville centralisent toutes les attentions. Or, du point de vue des associations, l'identité de Toulouse ne se limite pas à une représentation muséographique du centre historique. Ses quartiers, ses faubourgs font partie intégrante de la ville. Pour la faire évoluer, il faut donc le faire avec tous ses quartiers, ce qui implique que le projet Toulouse EuroSudOuest prenne en compte cette dimension en ne distinguant pas d'un côté le centre-ville et de l'autre côté, les faubourgs. Mais ce n'est pas ce que constatent les associations qui pointent une différence de traitement de la gare côté centre-ville et côté quartiers : pour le 1<sup>er</sup>, une circulation apaisée, des accès pour les modes doux et les transports en commun, pour le 2<sup>nd</sup>, toutes les nuisances. Le schéma doit donc être modifié.

## **Plateforme logistique**

L'idée première de cette plateforme était qu'un train de marchandises assurerait la livraison en provenance d'Eurocentre pour une redistribution en centre-ville. Or, la SNCF ne mettra pas en place cette solution dans un avenir proche et rien ne garantit que le dispositif sur rail soit utilisé.

L'implantation de cette plateforme en cœur de ville présente de sérieux inconvénients :

- Trafic de poids-lourds à travers les quartiers engendrant de nombreuses nuisances,
- Nuisances pour les riverains liées à l'activité de la plateforme,
- Activité gourmande en espace foncier,
- Seuls deux axes, déjà saturés, permettent l'accès à la plateforme,
- Un seul axe de livraison de l'hyper-centre via le pont Matabiau.

Les associations proposent donc une implantation à Gramont par exemple qui présenterait les avantages suivants :

- Une implantation hors zone d'habitations,
- La proximité de la voie ferrée et de la rocade,
- Un foncier moins onéreux et de plus grandes surfaces disponibles,
- Un environnement industriel et commercial adapté.

## Diagnostic sur la mobilité

Mme Denoël liste les besoins en la matière :

- Des liaisons inter-quartiers en transports en commun performants : la densification rapide et importante des quartiers autour du centre-ville se fait indépendamment des infrastructures de transports en commun, d'ailleurs uniquement axées aujourd'hui sur les liaisons avec le centre-ville,
- Une desserte rapide des pôles d'emploi depuis les quartiers.

Pour des transports en commun performants, les associations proposent :

- Une liaison Matabiau-Raisins-Borderouge Sud-Barrière de Paris-Boulevard Silvio Trentin-Pôle d'emploi Airbus,
- Une liaison gare-aéroport.

Pour illustrer son propos, Mme Denoël projette une carte : le tracé vert suit les circulations des métros et tramways existants, le tracé violet représente les propositions de maillage métro ou tramway, qui permettrait enfin de sortir du système en étoile des transports en commun pour ces quartiers en pleine densification.

### Accès au Pôle d'Echanges Multimodal

Même si la création d'un boulevard urbain n'apparaît pas dans le schéma directeur, les associations ont eu à plusieurs reprises confirmation de l'étude d'une nouvelle voie d'accès au Pôle d'Echanges Multimodal. Les associations s'interrogent sur la pertinence des choix qui en ont guidé le tracé :

- Qui peut prédire ce que sera l'usage de la voiture à l'horizon 2030 ? Pourquoi alors créer une nouvelle voirie ?
- Comment ne pas noter la contradiction entre les principes de limitation des usages des voitures et la création d'une nouvelle voie d'accès au centre-ville ?
- Un tracé de voie créant une scission encore plus marquée entre les quartiers Est et Ouest est-il judicieux alors que les associations attendent davantage de liaisons entre les quartiers ?
- Le degré de nuisances pour les quartiers traversés et pour la connexion au Pôle d'Echanges Multimodal a-t-il été pris en considération ?
- Quelle est l'utilité de créer une nouvelle voirie alors qu'il en existe une le long du canal, qui sera suffisante si, et seulement si, les transports en commun performants influent sur l'usage de la voiture ?

Les associations proposent donc :

- Pour les accès au Pôle d'Echanges Multimodal :
  - L'utilisation de la voie existante le long du canal pour accéder à la gare,
  - Côté centre-ville : la création d'un passage souterrain à partir du canal pour rejoindre Marengo, servant d'entrée au parking et à la desserte de la gare SNCF et de la gare routière,
  - Côté Marengo : la connexion des équipements avec l'avenue Pompidou en tranchée couverte pour la création d'une grande esplanade,
  - Une desserte par l'avenue Pompidou puis la répartition entre la route d'Agde et le boulevard des Crêtes,

- Devant la gare, le long du canal, un passage des véhicules en transit Nord-Sud ou Sud-Nord en tranchée couverte sous l'esplanade.
- Pour les équipements :
  - Une gestion du parking par la SNCF et son implantation sur ses terrains. L'espace sous les voies de remisage pourrait être utilisé à cet effet et libérerait ainsi une emprise foncière le long de la rue Périole,
  - Les équipements suivants sont à prévoir en souterrain : gare routière/station de taxis/dépose-minute. Le coût supplémentaire induit sera équilibré par la limitation des surfaces.

### **Axe vert**

Mme Denoël informe d'abord qu'entre une liaison en transport en commun desservant l'ensemble des quartiers Nord et une liaison desservant le canal, les associations se prononcent pour une priorisation de la première, en cas de budget insuffisant pour mener les deux projets à bien. Elle commente ensuite le diaporama :

- La ligne canal : une desserte en transport en commun le long du canal se prolongeant vers la zone tertiaire de Montaudran et Labège permettra une nette baisse du trafic et favorisera l'accès au Pôle d'Echanges Multimodal en transport en commun,
- Une coulée verte le long du canal des Ponts-Jumeaux au Grand-Rond permettra de valoriser cet espace qui en a bien besoin, de redonner une place à la nature en ville et d'augmenter le nombre de lieux de détente et de lien social.

### **La circulation inter-quartiers à travers le Pôle d'Echanges Multimodal**

Les associations proposent :

- Une nouvelle porte d'accès à la gare côté Marengo sur l'esplanade,
- Une liaison verticale métro, voies SNCF, parking, taxis, gare routière, dépose-minute,
- Une liaison horizontale inter-quartiers : entre les quartiers Est et entre l'avant et l'arrière de la gare. Cet axe horizontal peut servir d'accès aux voies et l'on pourrait y trouver des commerces.

Ces deux liaisons se rejoindraient au niveau du bâtiment côté Marengo et relieraient ainsi les quartiers du bord du canal au quartier Nord-Est de la gare à travers une esplanade côté canal, un espace d'échanges entre les voyageurs et les habitants des quartiers autour de commerces et de « bistrots » pour rejoindre la zone Périole et le Faubourg-Bonnefoy via le jardin Michelet ou la place Arago.

### **Association Marengo-Bonnefoy**

M. Ballésio rappelle le but de l'association : préserver la convivialité. Il cerne ensuite les enjeux du projet :

- La circulation : cet éternel problème est tout de même appelé à évoluer du fait du changement de regard sur la voiture. Les difficultés de circulation cycliste n'y contribuent pas : l'espace public, pour l'instant quasi totalement dédié à la voiture, est donc bien l'enjeu fondamental. L'avenue de Lyon en est un exemple frappant : sa route est vaste et les trottoirs quasi inexistantes. Idem pour la rue Périole, axe routier très dense : la circulation doit en être apaisée via un sens unique ou des

chicanes. Le groupe scolaire et les nombreux piétons l'imposent. Il faut aussi davantage de transports en commun : il s'agit de les développer massivement, afin qu'ils puissent véritablement être une alternative à la voiture.

- L'activité, l'économie : de petites centralités disséminées sont nécessaires pour créer des lieux actifs et de rencontre, propres à préserver le commerce de proximité, qui doit prioritairement relever d'activités indépendantes, créatrices de liens. Mais la difficulté des reprises de locaux entrave des créations et l'association propose donc de faciliter l'accès aux locaux commerciaux par des loyers modérés, de repérer des initiatives, comme une coopérative sur un pôle vélo par exemple, pour les aider et les relayer. M. Ballésio signale à ce propos un garage à l'abandon depuis un certain temps qui serait tout à fait approprié à l'installation d'un complexe sportif. Il cite également les AMAP qui auraient elles aussi besoin d'une installation durable.
- La mobilité : mobilib est à développer, ainsi que les stations Vélô Toulouse, à greffer aux centralités. Des zones de rencontre sont nécessaires. Les allées Pompidou par exemple, qui scindent vraiment le quartier Marengo et dont la circulation est importante, verraient ces deux problèmes résolus par une zone de rencontre. Enfin, des parkings vélos, disséminés, sont nécessaires également.
- L'aménagement urbain : l'association appelle à un projet à échelle humaine, que ce soit en termes de logement ou de voirie. De petites copropriétés seraient pertinentes : la petite taille doit être privilégiée. L'habitat participatif serait également intéressant : les résidents y sont acteurs de leur logement et de leur environnement, ce qui génère sérénité, convivialité et solidarité. Les réserves de rez-de-chaussée pour les activités doivent être attrayantes. L'habitat ancien a gardé sa valeur : l'architecture à concevoir doit préserver les spécificités toulousaines et les reproduire dans le neuf.
- Les espaces végétaux doivent être nombreux, petits et mis en scène.
- Les habitants de la rue Chabanon s'inquiètent du visuel d'un grand immeuble : il faut éclaircir cette rue et non la raser.



Le représentant de l'association Marengo-Bonnefoy termine sa contribution en rejoignant la préoccupation de l'association Étoile de Belfort sur la mixité sociale : il appelle à ne pas ghettoïser les logements sociaux.

### **Comité de quartier Minimes-Barrière de Paris**

M. Autofage énonce les deux préoccupations essentielles du comité : la pénétrante Nord et le tram canal. Ces deux axes vont en effet venir perturber une situation déjà très complexe, particulièrement au niveau de la Barrière de Paris. Le projet Toulouse EuroSudOuest suscite beaucoup d'inquiétudes puisque M. Duthilleul a défini cet axe comme la voie naturelle. Or, une augmentation considérable de la circulation sur la partie Nord en résulterait. Le tram canal est une excellente initiative et M. Autofage rejoint Mme Denoël sur le plébiscite du développement des transports en commun. Mais cet axe, s'il est obturé par des voies en site propre dédiées au tram, reportera automatiquement son trafic automobile sur l'axe rouge de la carte (« pénétrante nord ») que M. Autofage commente. Une grande prudence est donc requise.

Une inquiétude porte aussi sur le CDU de Raynal et les transports lourds qu'il implique. Le comité de quartier souhaiterait plutôt la création d'une réserve foncière et une mise en suspens le temps d'avoir une certitude sur les navettes ferroviaires de la SNCF.

Les 3 points en violet sur la carte projetée correspondent aux 3 axes de liaisons inter-quartiers : il faut profiter de l'aménagement des voies pour que ces 3 accès soient traités pour proposer des liaisons bien plus fluides entre les quartiers. Le comité de quartier propose aussi des transports en commun en site propre qui partiraient du Boulevard Urbain Nord et rejoindraient la halte ferroviaire de la Vache. Un véritable pôle multimodal à cette halte pourrait éviter le transit automobile, d'où l'importance d'envisager une mini-gare avec des accès inter-quartiers, de Borderouge à la Vache. M. Autofage insiste sur l'intérêt de ce pôle multimodal, créateur d'un nouvel axe qui doit accompagner le projet de la gare.

M. Autofage conclut son intervention : « Toulouse EuroSudOuest est une chance mais nous ne voulons pas être les dindons de la farce et supporter les conséquences de cette transformation urbaine. Attention à ne pas générer de déception. »

### **Association Bien vivre à St-Aubin**

M. Bonet rappelle sa présence lors de l'atelier sur la logistique urbaine et informe de sa surprise alors de l'absence d'exploitation du potentiel du canal : une étude sur la gestion des flux et des marchandises serait judicieuse. Un forum sur le site Toulouse EuroSudOuest le serait aussi. L'intervenant conclut en saluant la démocratie locale qui offre une participation aisée au débat.

### **Handicap Défi**

M. Tassot énonce l'intérêt principal de sa structure : l'espace. Avec le repérage et le guidage, c'est en effet l'élément indispensable aux membres de l'association qu'il représente. D'où l'importance d'un espace public accessible à tous, doté :

- D'équipements collectifs,
- D'un environnement permettant le repérage,
- D'espaces extérieurs à aménager pour les différents modes de déplacement.



Pour chacun de ces points, M. Tassot commente en images des exemples à suivre ou au contraire à éviter.

L'objectif est de se repérer pour circuler. La ville de Chambéry est à ce titre exemplaire : bornes de bus parlantes, aménagements adéquats de la voirie et parcours pour personnes malentendantes et malvoyantes. M. Tassot montre à ce propos des photographies de contraste visuel adéquat, et non du gris sur gris comme rue Alsace-Lorraine...

Sur la question du logement, M. Tassot signale qu'étant en fauteuil roulant, il ne pourrait vivre dans le quartier du 10-Avril : si des logements s'y construisent, il faut donc qu'ils soient adaptables. Rappelant le séminaire tenu à ce propos il y a quelques années, il demande l'arrêt du discours sur la cherté de telles conceptions. L'enjeu, pour tous, est bien l'espace et il s'agit donc de parvenir à concevoir autrement, au-delà de la question des normes, y compris pour le logement social. En 2030, signale M. Tassot, le nombre des plus de 65 ans aura triplé : comment cette situation sera-t-elle gérée ? Seule une construction adaptable peut constituer une réponse.

M. Tassot remercie l'assistance.

### **Association de quartier des Chalets**

M. Boldron souligne l'effort de concertation d'Europolia et de la Mairie et la nouveauté de cette démarche. Puis il énonce les 4 points majeurs pour l'association :

1. Le projet urbain doit être respectueux de l'identité des quartiers et y adosser son travail : un projet introverti est à éviter.
2. Les liaisons inter-quartiers : Toulouse EuroSudOuest doit être l'opportunité de créer des liens entre les quartiers, en mode doux. La traversée de la gare doit être facile et se prolonger par des aménagements conviviaux. Le parvis de la gare Matabiau doit être suffisamment large pour rejoindre le pont des Minimés. Le prolongement de la rue de la Concorde par une passerelle au-dessus du canal permettrait d'assurer une liaison de qualité avec le secteur de la gare et au-delà avec les faubourgs.
3. Le lien entre projet du centre-ville et projet Toulouse EuroSudOuest est à faire par le bouclage de la circulation pour éviter le transit : tous les principes doivent être reliés aux propositions d'aménagement de la gare. Il faut donc un plan piéton-cycle qui permettra des liaisons plus faciles vers la gare. Le centre du quartier doit faire l'objet d'une réflexion sur l'espace public : l'aménagement des centres de quartier pourrait valoriser les commerces.
4. La voie verte du canal : quel que soit le tracé du tram, qui importe peu à l'association, la voie verte doit être à l'origine d'une réorganisation pour une desserte riveraine et une mise en boucles. Une reconquête écologique du canal est à mener, ainsi que sa revalorisation et celle des façades qui le longent.

### **Association 7 Notre quartier**

Mme Cluzeau, d'Europolia, donne lecture de l'introduction de la contribution de cette association. Elle ajoute que l'entièreté de ce document est lisible dans le dossier remis aux participants.

## 2. Echanges

M. Duvernois, avant de passer la parole à la tribune, salue le nombre de contributions, 11, soit 1/3 des participants des ateliers. Ce travail et sa qualité confortent la démarche des Ateliers. M. Duvernois remercie donc les initiateurs de cette soirée.

M. Busquets, de l'agence Bau-B, en charge de la maîtrise d'œuvre de Toulouse EuroSudOuest, remercie les contributeurs : le prochain atelier sera le lieu d'une réflexion sur la manière de l'intégrer au projet.

Il rappelle que la gare tourne le dos aux quartiers alentours et que leur évolution a souffert de la présence de la voiture. Cette question très importante est difficile à résoudre. Les transports en commun doivent bien sûr être développés, ainsi que tous les modes alternatifs. La gare doit en fait devenir un système bien plus efficace, un élément central d'un système multimodal. Aujourd'hui, elle n'est pas à la hauteur de la 4<sup>ème</sup> ville de France.

La maîtrise d'œuvre travaille à partir de ces principes. Porosité et continuité sont les mots d'ordre de son travail et M. Busquets pose les modes doux comme de véritables circulations qui doivent donc trouver leurs espaces.

M. Busquets conclut son intervention : « Vos contributions ont une valeur énorme pour notre travail : elles nous permettent de comprendre vos quartiers au quotidien. Merci pour votre effort. »

M. Fabre, Adjoint au Maire en charge de la démocratie locale et Adjoint du secteur 3, se dit marqué par la qualité des contributions mais également de l'écoute qui leur a été consacrée, écoute rendue possible par tout le travail préalable.

Il revient ensuite sur la difficulté d'anticiper la place de la voiture à l'horizon 2030 pour souligner que l'enjeu collectif réside bien pourtant dans une anticipation des tendances lourdes. De plus, la municipalité, en construisant l'avenir, crée des prévisions auto-réalisatrices : faire plus de places pour les vélos par exemple génère plus de vélos. Il s'agit en fait de trouver un équilibre entre anticipation et façonnage de l'avenir.

Du trottoir au plan de circulation, la prise en compte des différentes échelles est fondamentale. M. Fabre note à ce propos qu'il a été bien plus question de circulation que d'urbanisme ce soir. Mais des réflexions sont visiblement en maturation : la mixité sociale, la place des modes doux, le développement des transports en commun et la qualité des relations entre les quartiers.

Pour conclure, M. Fabre précise que les contributions proviennent essentiellement des résidents et que le projet doit aussi intégrer les nombreuses personnes qui travaillent ou qui travailleront dans les quartiers de Toulouse EuroSudOuest. M. Fabre donne rendez-vous à l'assistance le 18 décembre pour la dernière rencontre de l'année. Il remercie les participants et leur souhaite une bonne soirée.

## Conclusion

Les contributions, toujours possibles, sont restituées et seront diffusées sur Internet.

La plupart évoquent la circulation comme un des problèmes et des enjeux majeurs mais avec des différences : partant du constat de l'incapacité des transports en commun actuels à être une alternative à la voiture, certaines réclament des aménagements propres à faciliter la circulation automobile et ses besoins en stationnement tandis que d'autres jugent que l'unique réponse adéquate réside dans un développement massif de transports en commun performants, maillés de telle manière que leur actuel système en étoile passe enfin à celui d'un réseau. Sur ce sujet de la circulation automobile, les contributions redoutent les impacts du projet et appellent à la prudence. Certaines contributions questionnent même la pertinence d'une nouvelle voirie pour accéder au Pôle d'Echanges Multimodal.

En lien direct avec la recherche d'alternative à la voiture, les circulations piétonnes et cyclistes sont aussi régulièrement citées : jugées difficiles, elles symbolisent l'enjeu fondamental, à savoir le traitement de l'espace public, pour l'instant essentiellement tourné vers la circulation automobile. Les contributions demandent donc que ces circulations en modes doux trouvent leur place dans l'espace public et que le projet serve leur développement.

Cet espace public est aussi analysé dans sa capacité à proposer une accessibilité pour tous en intégrant des éléments de repérage et de guidage.

L'espace doit aussi être le maître-mot de la construction de logements qui doit impérativement passer à un principe d'adaptabilité.

Que ce soit en matière de logement ou de voirie, les contributions appellent à un projet d'aménagement urbain à taille humaine avec des moyens financiers dédiés à l'aménagement des quartiers environnants. Le projet se doit d'être respectueux de leurs identités et d'y adosser son travail de valorisation des espaces : un projet introverti est à éviter. Des inquiétudes s'expriment sur le risque de gentrification : le caractère populaire des quartiers est à préserver absolument.

Les contributions souhaitent de petites centralités disséminées, propres à préserver le commerce de proximité, et un travail d'aménagement des cœurs de quartier.

Enfin, le canal, au-delà de son rôle pour le tram, est voulu revalorisé et certaines contributions l'envisagent même comme une future coulée verte ou comme un mode de déplacements des personnes et marchandises.

Sur tous ces sujets, les associations et comités de quartier avancent de nombreuses solutions et perspectives de travail très détaillées et parfois très localisées.

Ce temps de parole libre est globalement salué et les ateliers sont perçus comme une chance de co-construction. Cette démarche innovante de concertation de la démocratie locale, et sa facilité d'accès, sont saluées. Cependant, plusieurs structures, parfois échaudées par le passé et donc sceptiques, préviennent la tribune des conséquences d'une déception de l'espoir suscité par le projet. Elus, services et maîtrise d'œuvre saluent la quantité, la qualité et l'importance du travail effectué par les associations et comités de quartier, qu'ils perçoivent comme une confirmation du bienfondé de leur démarche de concertation.

La maîtrise d'œuvre assure de l'étude des contributions et d'une réflexion sur la manière de les intégrer au projet. La maîtrise d'œuvre s'accorde ensuite sur la nécessité d'un développement des transports en commun et des modes doux et pointe la gare comme l'élément central d'un système multimodal à rendre efficace. Porosité et continuité constituent ses principes de travail.

Des contributions, les élus retiennent l'importance de la prise en compte des différentes échelles et la maturation des réflexions sur la mixité sociale, la place des modes doux, le développement des transports en commun et la qualité des relations entre les quartiers. Ils notent aussi que la question de la circulation est au centre des préoccupations.

*Fin de la réunion à 20h15.*

## Organismes présents

- Comité de quartier Nord Minimes Barrière de Paris
- Association Marengo Bonnefoy
- Association Etoile de Belfort
- Association Bien Vivre à Saint Aubin
- APUMP
- Conseil des Séniors
- EuroSudTransport
- Association des copropriétaires de Pacherenc et Raisins
- Conférence du Commerce et de l'Artisanat – Association Bourse des Jacobins
- Association Michel Ange
- Conseil de Développement
- CMAV
- 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
- Fédération régionale des promoteurs immobiliers
- Association du quartier Chalets Roquelaine
- Association Marengo Jolimont La Colonne
- Association Ilot Lapujade
- Syndicat des Taxis 31
- Université Toulouse – Toulouse Campus