

Dispositif de participation sur le projet Toulouse EuroSudOuest

« Les Ateliers de la Fabrique »

Compte-rendu de la réunion du mercredi 18 décembre 2013

- **Lieu** : Salle Garonne, Communauté Urbaine, 6 rue René Leduc
- **Participation** : 43 personnes
- **Elus présents** : Jean-Michel Fabre, Adjoint au Maire en charge de la Démocratie Locale et Adjoint du Secteur 3, et Jean-Paul Makengo, Référent des Ateliers et Adjoint du Secteur 4
- **Service présent** : Olivier Duvernois, Directeur du projet à Europolia
- **Intervenants** : Joan Busquets et Peter-Jan Versluys, de l'Agence Bau-B, mandataire du groupement de maîtrise d'œuvre en charge du projet urbain de Toulouse EuroSudOuest

SOMMAIRE

1. Présentation	p. 2
2. Questions-réponses	p. 4
3. Travail en groupes	p. 7
4. Conclusion partielle	p. 8
Conclusion	p. 10
Organismes présents	p. 11

Pièce jointe : présentation de Joan Busquets

M. Duvernois, Directeur du projet à Europolia, accueille l'assistance de cette 8^{ème} réunion des Ateliers de la Fabrique, la remercie pour sa présence et s'excuse pour le contretemps généré par le changement de salle de dernière minute.

M. Duvernois rappelle que cette rencontre ne constitue pas la fin de la démarche des Ateliers mais celle de la première séquence.

Ce soir, il s'agit de mettre en perspective tous les éléments de diagnostic et d'enjeux recueillis depuis six mois et la réunion se déroulera donc ainsi :

1. Présentation de Monsieur BUSQUETS, de l'Agence Bau-B, mandataire du groupement de maîtrise d'œuvre en charge du projet urbain de Toulouse EuroSudOuest
2. Questions/Réponses
3. Travail en groupes
4. Conclusion partielle, suivie d'un pot de l'amitié

1. Présentation

Périmètre de travail et enjeu

M. Busquets projette une carte sur laquelle il cerne le périmètre de Raynal long de 2km et large de 200m. Il rappelle la préoccupation récurrente des participants du manque de liens entre les quartiers et assure que la question de cette coupure a été intégrée à la réflexion de son équipe. Sur la carte, il montre ensuite la durée des trajets de part et d'autre de l'espace ferroviaire : tout semble loin, la coupure physique et visuelle est donc bien réelle. A certains endroits, elle est même matérielle. Il s'agit donc de transformer des grands espaces, comme ceux de la gare basse, en espaces potentiels de traversée.

Principes de travail : le système multimodal

M. Busquets expose ensuite les principes de travail adoptés par son équipe : les différents modes de transports actuels, aux fonctions et localisation spécifiques, doivent devenir un système multimodal. De précédentes expériences menées dans d'autres villes confirment le réalisme de cet objectif. La gare elle-même doit s'ouvrir sur les quartiers environnants et M. Busquets désigne sur la carte les quatre parvis envisagés, aux fonctions différentes. Ainsi Marengo serait plutôt dédié aux transports en commun tandis que Périole accueillerait les circulations piétonnes. Ces quatre parvis dimensionneraient l'espace occupé par la gare.

Principes de travail : utiliser la topographie à son avantage

Autre piste travaillée par l'équipe : la topographie, utilisable au profit du projet. Ainsi, le côté Périole, situé beaucoup plus haut, pourrait servir de niveau de référence, notamment parce qu'il offre de la lumière naturelle. Une ville dominant la gare est peut-être à envisager.

Les emprises ferroviaires sont étudiées pour limiter leur impact et comprendre le rapport entre système ferroviaire et quartiers. Un très important effort de liaison entre les deux côtés est à fournir et des mécanismes sont à trouver pour créer des traversées. C'est la logique de travail de l'équipe de maîtrise d'œuvre qui pointe les très longues distances actuelles à pieds et en vélo.

Les transports en commun

La question des accès en transports en commun, souvent soulevée par les Ateliers, pourrait trouver des réponses dans un maillage complémentaire d'« avant-gares » comme La Vache mais M. Busquets prévient qu'elles ne sauraient être le seul système mis en place. Il commente ensuite une carte du réseau actuel de transports en commun et pointe son absence de connexion Nord-Sud.

Les liaisons inter-quartiers

Autre question essentielle : les quartiers environnant la gare, qui souffrent d'isolement, par rapport au reste de la ville. M. Busquets avance, pour expliquer leur aspect « collage », une hypothèse morphologique. Projetant une carte de 1920, il montre la ville constituée de faubourgs, puis, au fil du temps, un développement au Nord-Est de parcelles diverses, par mutation des parcelles agricoles. D'où la différence entre la partie à l'intérieur du canal et celle à l'extérieur, plus fragmentaire résultant de projets autonomes. Des difficultés en découlent mais aussi des qualités, assure M. Busquets, qui veut s'appuyer sur ces éléments et notamment sur ce système très marqué de radiales, coupé parfois lors de la création du chemin de fer. La carte de la structure actuelle, projetée ensuite, montre effectivement une organisation très forte mais rompue à maints endroits.

A l'échelle de la métropole, M. Busquets désigne sur la carte l'autoroute, la rocade et le canal, très utilisé. La circulation le long du canal est très importante, ce qui est d'autant plus regrettable que cet espace est précieux. D'autres axes importants sont aussi saturés, comme l'avenue de Lyon et Marengo. L'enjeu est donc de rationaliser ces lignes de circulation et M. Busquets avance un système hybride, combinaison des différents flux, d'accès, de loisirs et civiques. Il s'agit de parvenir à concilier deux logiques différentes : celle du réseau inter-quartiers et celle de l'étoile qui régit les rapports entre le centre-ville et l'extérieur. Certaines lignes de circulation, très étroites, imposeront cependant des choix dans leur dimensionnement.

Revalorisation des espaces

Dans le système évoqué précédemment, de nombreux espaces présentent un intérêt. Il s'agit donc de tisser des itinéraires entre eux et M. Busquets estime que l'opération de la gare peut le permettre. La revalorisation de l'espace public permettra en effet celle de ces espaces déjà présents. Il ne s'agit pas de propositions mais de stratégies, de méthodes de travail, précise M. Busquets. Un nouveau type de ville, dotée d'un fort réseau de liens, pourrait en découler et surpasser le centre-ville.

Projets pilotes

Pointant les différentes logiques de temps dans lesquelles son travail s'inscrit, M. Busquets affirme l'impossibilité de modifier la ville du jour au lendemain et avance des projets pilotes comme réponses pertinentes. Ainsi, le projet pourrait se développer par morceaux, sur la base de principes généraux à établir pour tisser les liens inter-quartiers. Dans cette optique, les nouveaux quartiers devront apporter de la qualité aux quartiers existants.

M. Busquets termine son intervention en remerciant l'assistance et en saluant la qualité du travail mené en collaboration depuis des mois.

Il invite maintenant les participants à découvrir la maquette de l'existant.

Découverte de la maquette

M. Busquets en précise l'échelle, au 1/1000^{ème}. La maquette permet de repérer les caractéristiques de l'existant, comme la force du canal par exemple, et de développer la ville en s'appuyant sur les qualités identifiées. M. Busquets désigne différents éléments : la grande densité du centre-ville, les dimensions importantes de l'espace ferroviaire, à inclure dans la ville, les différents niveaux, les diverses bandes de la gare haute et de la gare basse, et enfin le grand mélange d'éléments que tout cela constitue. Les lignes fortes existantes doivent être utilisées pour trouver des mécanismes en faveur du projet : M. Busquets éteint la lumière et projette des lignes sur la maquette. Il s'avère alors qu'il est possible, sans avoir à réaliser de grands aménagements, de créer de nouvelles liaisons et de mieux mailler la gare et les quartiers environnants.



2. Questions/Réponses

Un participant : « Dois-je comprendre que certains axes historiques bloqués par l'emprise ferroviaire seraient refaits ? Pour passer à travers ? En haut ? En bas ? »

M. Busquets : « Absolument, c'est notre logique. Nous trouverons des moyens de passer. La maquette ne montre rien de chaotique, il y a une logique qu'il faut découvrir pour travailler avec. »

Un participant : « Vous avez cité Bayard à plusieurs reprises, or le projet du Bus à Haut Niveau de Service est d'y circuler, ce qui m'inquiète. Est-il toujours d'actualité ou y a-t-il eu une évolution du tracé ? »

M. Busquets : « Je n'ai pas de réponse précise pour l'instant. Il nous semble plus raisonnable que les transports lourds soient sur des axes plus importants. Bayard devrait retrouver son visage historique. »

Un participant : « Félicitations pour le travail de la maquette. J'ai quand même du mal à imaginer comment on va pouvoir dépasser les « saignées » qui entravent la communication, comme la rue Michel-Ange par exemple. Va-t-on enlever la voiture ? Je suis dubitatif. »

M. Busquets : « Je n'ai pas de réponse pour l'instant mais plutôt une méthode : il faut trouver une autre réponse au stationnement qui prend beaucoup d'espace. En plus de ce gain d'espace, chaque axe devra être étudié dans sa capacité à supporter les flux : certains pourront tout avoir, d'autres pas, il faudra faire des choix. »

Un participant : « Sur cette magnifique maquette, on voit des axes détruits par le canal au XVIIème : sera-t-il possible de rétablir la communication ? Car les deux seules passerelles sont mal situées. Ça suppose de reprendre l'ensemble des cheminements préexistants au canal. »

M. Busquets : « Oui, c'est une bonne piste. On ne peut tout reprendre mais c'est une piste. »

Une participante : « Je n'ai jamais vu de maquette aussi jolie. Pourriez-vous détailler les projets pilotes ? »

M. Busquets : « Ce sont des projets stratégiques, qui traduisent une vision d'ensemble, avec des principes, comme les actions pilotes du centre-ville, qui permettent de vérifier les hypothèses et d'avancer. Cet espace pourrait porter une vingtaine de projets. Aujourd'hui, on travaille dans la ville avec une énorme incertitude : d'où l'importance d'une méthode partagée et d'une avancée sur des éléments sûrs. Cette maquette servira de témoin dans le temps. »

Une participante : « Je n'ai jamais vu de maquette de cette ampleur. Mais elle me donne la sensation d'un grand manque d'espaces verts : on ne voit que des arbres plantés le long des routes. Où est la nature ? Où sont les poumons verts ? »

M. Fabre, Adjoint au Maire en charge de la Démocratie Locale et Adjoint du Secteur 3 : « Cette maquette est étonnante mais elle crée un problème de représentation : on n'y perçoit pas tous les espaces verts. Par contre, le plus grand et le plus beau, le canal, est nettement repérable. Son importance crève les yeux ici. L'intérêt de cette maquette, outre l'esthétique, c'est sa force de représentation : on y voit les lignes. C'est un outil majeur pour l'avenir. »

M. Duvernois : « L'habitat de faubourg a peu d'espace vert public, il est surtout privé. »

Un participant : « Dans le quartier des Chalets, il y a plusieurs jardins en cœur d'îlots, la ville en bénéficie quand même. »

L'intervenante précédente : « Je plains les joggeurs du canal... Par espace vert fort, je pensais plutôt à quelque chose comme la Prairie des Filtres. Ici, il n'y a que le CEAT. Y aura-t-il un lieu vert, de vie, de taille conséquente ? »

M. Busquets : « Il y en a besoin, oui. »

Un participant : « Les axes piétons et cyclistes sont assez exigus. Le canal du midi est un gros axe : comment, pédagogiquement, pourra-t-on régler les points noirs de circulation qui sont dissuasifs pour les cycles ? Y aura-t-il des moteurs pédagogiques pour travailler la question ? Ce serait un argument pour abandonner les véhicules... »

M. Busquets : « Vous avez raison. Il faut trouver des mécanismes pour les dissuader. »

M. Fabre : « Il faut absolument réfléchir à un schéma d'ensemble qui dépasse la gare, j'insiste. Il faut faire les choses pour préparer l'avenir : les opérations pilotes, qui donnent à voir, et le schéma général, qui orchestre les interventions quotidiennes. Faisons en sorte que ce schéma nous permette de prendre des décisions tout de suite. »

L'intervenant précédent : « Je voulais surtout appuyer sur l'existant et demander comment informer les utilisateurs potentiels. »



Un participant : « Beaucoup de radiales pénètrent dans la ville : aujourd'hui, la ville est plus étendue et les axes transversaux sont moins évidents. Devant la maquette, je me dis que des liaisons inter-quartiers sont possibles et à travailler. »

M. Busquets : « Le système circulaire et le maillage sont à travailler. »

Un participant : « Cette maquette est magnifique mais j'y vois un bémol : les arbres sur le boulevard Silvio Trentin, n'existent pas. On les voudrait ! Et je voudrais que vous fassiez très attention à la pénétrante vers les Minimes : cet axe est complètement saturé. Certes, c'est la voie naturelle mais ça nous inquiète beaucoup... »

M. Busquets : « Vous avez raison. C'est un peu pareil avec le canal, saturé aussi : un mécanisme est à trouver, une autre logique comme le système hybride, c'est-à-dire des voies aux offres différentes et complémentaires. »

L'intervenant : « Une spécialisation en fonction du type d'axe ? »

M. Busquets : « C'est ça. »

Un participant : « A propos de la différence de morphologie, de densité et les ruptures architecturales des grands ensembles : pouvez-vous imaginer une architecture de rupture comme dans les années 70 ? Qui fasse le lien entre ville ancienne et quartiers ? »

M. Busquets : « Il ne faut pas répéter les erreurs bien sûr mais réfléchir à la bonne échelle et à la valorisation de la ville. Il faut faire mieux que le passé. »

Un participant : « Les quartiers vont continuer à vivre pendant le temps du projet : une démarche parallèle pour les faire vivre au quotidien serait judicieuse. A l'îlot St-Laurent par exemple, il y a une discussion à avoir sur sa vie durant le projet. »

Un riverain du quartier du 10-Avril : « Nous sommes adossés au cimetière, barrière Nord-Sud : comment désenclaver ce quartier ? Et nos axes sont peu propices au partage : comment faire ? »

M. Makengo, Référent des Ateliers et Adjoint du Secteur 4 : « Il y a effectivement un souci pour ces deux bouts de quartier, avenue de Lyon et Cheminots-St-Laurent. Une démarche parallèle est en cours avec les habitants et les commerçants de ces deux îlots. »

3. Travail en groupes

Les participants ont été répartis sur la base de leur fonction et de leur rôle en 4 groupes les plus mixtes possible. Les couleurs qui les représentent, vert, rouge, rose et bleu, sont sans signification particulière.

Le travail en groupe de 20 mn porte sur un premier bilan de la démarche des Ateliers en identifiant en particulier ses principaux points marquants.



4. Conclusion partielle

Groupe vert

Le rapporteur remercie la tribune pour cette démarche qui a permis aux participants de s'exprimer et de saisir les problématiques d'ensemble.

Accès et modes de transport sont les éléments saillants qui dimensionneront le projet et définiront la gare. Le rapporteur dit son espoir que la problématique de la voiture subisse une modification de comportement.

La volonté de reprise de l'existant, du passé, de l'historique, sur les axes est saluée : elle permettra de redynamiser ce secteur très fermé et bloqué.

La question de la priorité se pose maintenant : quel élément prioriser comme axe de travail pour les ateliers ? Les projets pilotes ?

Un participant du même groupe ajoute une autre interrogation : les tracés des axes de transports lourds seront-ils rapidement validés politiquement ?

Groupe rouge

Le rapporteur relève le caractère agréable d'un travail de groupe à 3 participants ! Puis il rend compte de l'appréciation assez satisfaisante du groupe sur la méthode des Ateliers mais suggère une évolution dans sa méthode : regroupement des présentations, suivi d'une discussion 2-3 semaines après, car réagir à chaud est difficile. Le groupe estime même que des réunions de travail d'une demi-journée pourraient être adéquates.

A propos des transports, le groupe est favorable à de nouveaux axes pour les transports en commun, à condition que les capacités de stationnementl des véhicules aux extrémités de ces axes soient à la hauteur.

Revenant sur les espaces verts, le rapporteur juge qu'une ville intéressante est une ville où l'on trouve, à 10mn à pieds, un endroit pour pique-niquer...

Groupe rose

Le rapporteur estime que les Ateliers ont été très fouillés, étudiés. Il se félicite que le projet urbain, bien étudié, ne se soit pas focalisé sur la gare.

Le groupe a centré son travail sur les véhicules et a relevé l'impact des règles d'urbanisme qui n'incitent pas à réaliser du stationnement dans les nouveaux programmes de logement et qui sont donc causes d'exclusion des automobilistes. C'est le point le plus problématique pour le groupe.

Concernant le désenclavement des quartiers, le groupe appelle à la prudence : il ne s'agit pas d'en faire des axes traversants.

M. Tassot, représentant d'Handicap Défi, ajoute la nécessité de rendre ces axes, et les commerces qui y sont situés, accessibles à toutes les Personnes à Mobilité Réduite. L'objectif est le même pour les transports et M. Tassot rappelle les besoins en logistique des sportifs en situation de handicap : une approche de la gare doit leur être permise. M. Tassot insiste : les Personnes à Mobilité Réduite ne doivent pas être oubliées.

Groupe bleu

La rapporteuse rapporte les points positifs listés par le groupe :

- Le groupe se réjouit qu'un projet global ait supplanté celui de Ligne à Grande Vitesse.
- Un effort de démocratie et de participation a été constaté avec les contributions libres lors de la réunion accordée aux participants.

- La présence de M. Busquets et de ses équipes est essentielle puisqu'ils sont en charge du projet : le groupe espère qu'elle perdurera après les élections.

La rapporteuse rend compte des critiques émises par le groupe :

- L'absence d'information sur les attentes de la Ville : le schéma directeur en découle pourtant et le groupe déplore son ignorance de ses origines, de ses causes.
- Des explications un peu floues parfois avec des termes génériques : « hybride » par exemple. Le groupe attend des exemples clairs et précis.
- Le groupe souhaiterait savoir quel est le pouvoir de décision de M. Busquets par rapport aux besoins de la ville. Qui arbitre ?
- Les contributions seront-elles réellement prises en compte ?

M. Duvernois indique que la présence de MM Fabre et Makengo lors des réunions des Ateliers montre que les élus sont impliqués dans la démarche et qu'il n'y a pas de décalage entre les études d'un côté et les décisions politiques de l'autre. Puis il remercie l'assistance pour cette aventure collective et inédite. Toute la matière produite lors des Ateliers va maintenant être retravaillée, synthétisée. Elle constituera un point de départ important pour la suite des études du projet urbain et de la démarche des Ateliers.

M. Duvernois rappelle que de nouvelles contributions sont toujours possibles et qu'elles seront exploitées. Concernant l'animation et le pilotage, M. Duvernois assure que les remarques de l'assistance seront prises en compte. M. Duvernois termine en remerciant encore l'assistance pour la qualité des échanges et du travail fourni.

M. Makengo remercie Europolia, les équipes de M. Busquets et l'assistance. Réunir tous les participants autour de la table était un pari pour les élus et M. Makengo l'estime gagné. Il assure ensuite qu'aucun projet n'est arrêté par la Ville : le projet est toujours en construction. Concernant l'arbitrage, M. Makengo cite l'exemple du centre-ville : la décision revient certes aux élus mais elle résulte d'une consultation des riverains et de l'équipe de maîtrise d'œuvre.

M. Fabre s'exprime en tant qu'Adjoint à la Démocratie Locale et rappelle le rôle des élus lors de ces réunions : témoins, ils y assistent pour écouter et s'assurer que tout est bien entendu. En matière de démocratie locale, la forme de concertation se construit à chaque projet. Celui-ci est hors-normes à plus d'un titre : les différentes échelles doivent être gérées simultanément, le projet est pris très en amont, la vision est donc en construction, et un grand effort de partage de l'information, voire de formation, a dû être fait pour pouvoir dialoguer. Ce dernier point rend d'ailleurs la démarche assez exemplaire. Sur le fond, ce projet est en fait transversal à tous les sujets urbains : le logement, l'urbanisme, les espaces verts, etc., tout est en question. Pour conclure, M. Fabre retient que la construction de l'avenir requiert une bonne compréhension de l'histoire et de la géographie et un partage de cette compréhension. Ce qui impose un travail long. Il remercie enfin toute l'équipe de M. Busquets et celle d'Europolia, animée d'une grande volonté. Grâce à cette intelligence collective, les élus, qui ont en charge la décision, prendront la meilleure. M. Fabre termine en souhaitant de bonnes fêtes aux participants.



Conclusion

Cette 8^{ème} réunion clôt la première séquence de travail. L'équipe de maîtrise d'œuvre présente ses méthodes et principes, fruits du diagnostic et du travail sur les enjeux. L'exposition de la maquette de l'existant, qui permet de visualiser les pistes de travail, est un moment particulièrement fort de cette présentation.

L'assistance salue le travail réalisé et demande des précisions sur les moyens étudiés pour les traversées, qui, grâce à la maquette, lui semblent possibles. La maîtrise d'œuvre confirme sa volonté de créer des liens à partir de l'existant, résultat de logiques passées à révéler.

L'assistance interroge aussi la nature des projets pilotes : la maîtrise d'œuvre juge une définition prématurée mais met en avant leur intérêt pour tester des hypothèses et de traduire une vision et une méthode globales partagées. Au-delà, un schéma général, notamment propre à gérer les flux et à encadrer les interventions dès maintenant, est unanimement souhaité.

En termes d'architecture, la volonté de l'assistance est de réaliser un projet à échelle humaine en faisant le lien entre la ville ancienne et les quartiers et ambitionne même de surpasser le centre-ville. Enfin, face à la préoccupation de l'assistance du quotidien de certains quartiers durant la période de transition, les élus informent que cette dimension est intégrée dans la démarche de projet.

En conclusion, l'assistance est globalement satisfaite de cette concertation et suggère quelques modifications de modalités. Ses préoccupations majeures concernent les accès et modes de transport, qui doivent être accessibles à tous, l'évolution de la circulation automobile et de son stationnement, le futur contenu des Ateliers et les modalités de décisions politiques.

Maîtrise d'œuvre, services et élus remercient les participants pour leur investissement et saluent la qualité du travail fait ensemble au cours de cette concertation. Les élus rappellent que le projet n'est pas arrêté, que son élaboration se poursuit. Les décisions résulteront de concertations avec toutes les parties. L'exemplarité et la nouveauté de la démarche à l'œuvre pour ce projet, hors-normes à plus d'un titre, sont d'ailleurs soulignées.

Fin de la réunion à 20h25.

Organismes présents

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