

Réunion de présentation du projet Raynal Gare Basse

Compte-rendu

En visioconférence
20 avril 2021

Organisateurs et intervenants de la réunion

Pour les élus

- Cécile Dufraisse – Maire de quartier 3.1 Minimes – Barrière de Paris – Pont Jumeaux (Secteur Toulouse Nord)
- Souhayla Marty – Maire quartier 4.1 Lapujade – Bonnefoy – Périole – Marengo – La Colonne (Secteur Toulouse Est)

Etait excusé Jean-Michel Lattes, 3ème adjoint au Maire de Toulouse et élu référent de la concertation sur le projet Grand Matabiau Quais d'Oc

Pour Europolia – Société Publique Locale d'Aménagement de Toulouse Métropole

- Raphaël Catonnet – Directeur général
- Olivier Duvernois – Directeur opérationnel
- Maxime Lestien – Responsable Concertation et Animation Territoriale
- Manon Delbello – AMO Concertation - Idées Communes
- Erik Loot – Garant de la concertation

Pour Espaces Ferroviaires (SNEF - Société Nationale d'Espaces Ferroviaires et EFPC - Espaces Ferroviaires Promotion Commun) – Aménageur et Promoteur du groupe SNCF

- Fadia Karam – Directrice Générale de SNEF et d'EFPC
- Delphine Espie – Directrice de la promotion immobilière SNEF
- Stéphane Chabauty – Directeur de projet SNEF
- Joachim Mizigar – Directeur de la communication SNEF

Pour le Groupe GA Smart Building – Constructeur, industriel et gestionnaire

- Sébastien Matty – Président de GA Smart Building
- Kader Guettou – Directeur Général du Pôle Entreprise
- Guillaume Loubens – Directeur de projet

Pour l'agence François Leclercq Associés

- François Leclercq – Architecte Urbaniste
- Charles Gallet – Directeur de projet, Associé

26 Participants

- Vincent Agusti – APUMP Association des Professionnels de l'Urbanisme de Midi-Pyrénées
- Claude Authie – Comité de quartier Raisin
- Thomas Berthet – La Maison du Vélo
- Michèle Bellan – CBRE
- Alain Bonet – CODEV Toulouse Métropole
- Suzanne Colomb – Ensemble à tout âge
- Valérie Cormier – EuroSud Transport
- Catherine Cousergue – Groupement pour l'Insertion des Personnes Handicapées Physiques
- Guillaume Drijard – Union des Comités de Quartier
- Jean-Louis Ducasse – Association du quartier Chalets Roquelaine
- Michel Hoepffner – Association Bien Vivre à Saint Aubin
- Kamel Jelti – La Maison du Vélo
- Florian Jutisz – Association 2 Pieds 2 Roues
- Boris Kozlow - Association 2 Pieds 2 Roues
- Rene Lacuve – Association Michel Ange
- Jean Labbé – Association 2 Pieds 2 Roues
- Marion Magimel – Association des commerçants et des artisans du Faubourg Bonnefoy Toulouse
- Richard Mébaoudj – Association 60 Millions de Piétons 31
- Catherine Ortholan – Comité de quartier Minimes Barrière de Paris
- Julie Pasques – Observatoire Toulousain de l'Immobilier d'Entreprise
- Bernard Piat – Association Cheminots Saint Laurent
- Frédéric Rose – Préfecture de la Haute Garonne
- Guillaume Rouzies – Keops Toulouse
- Alain Roy – Association de quartiers Chalets Roquelaine
- Félix Martin Moral – Association 2 Pieds 2 Roues
- Claire Vivier – Toulouse Métropole Habitat

Ordre du jour

- Introduction
- Présentation des grands éléments de cadrage du projet Grand Matabiau Quais d'Oc par les équipes d'Europolia
- Présentation du projet Raynal Gare Basse par le maître d'ouvrage Espaces Ferroviaires
- Présentation du projet lauréat par le groupement retenu
- Temps d'échanges

En raison de la situation sanitaire, la présente réunion s'est tenue en visioconférence.

Introduction

Raphaël Catonnet ouvre la réunion en excusant l'indisponibilité de Jean-Michel Lattes, 3^{ème} adjoint au Maire de Toulouse, retenu en préfecture.

Raphaël Catonnet rappelle que cette réunion s'inscrit dans la ligne de l'engagement pris par le Maire-Président lors de l'Atelier de concertation de novembre 2019, d'associer les participants aux Ateliers, pour porter à leur information préalable les projets architecturaux, dans le cadre des consultations, organisées à l'intérieur du périmètre du projet Grand Matabiau.

Sont ainsi invités à cette réunion :

- Les représentants du Comité de suivi de la concertation animée par Europolia autour du projet Grand Matabiau, quais d'Oc,
- L'ensemble des participants aux Ateliers de concertation animés par Europolia sur la période 2018 - 2019 autour du projet Grand Matabiau Quais d'Oc, avec notamment un Atelier en novembre 2019 dédié à l'élaboration du cahier de charges de la ZAC Grand Matabiau,
- Les deux maires de quartier, Mme Souhayla Marty et Mme Cécile Dufraisse
- Le garant de la concertation, Mr Erik Loot, qui suit et évalue attentivement la démarche depuis 2018.

L'ensemble des invités sont réunis pour découvrir, avant l'annonce officielle et publique, la présentation du projet architectural du groupement lauréat retenu par Espaces Ferroviaires pour le futur marché de conception-construction du projet Raynal Gare Basse.

L'hétérogénéité des participants explique les deux temps de remise en contexte du projet Grand Matabiau, quais d'Oc et du projet Raynal Gare Basse proposés à l'ordre du jour, avant d'entrer dans la présentation du projet lauréat dans le détail.

Raphaël Catonnet invite l'ensemble des participants, hors intervenants, à poser leurs questions dans le fil de discussion afin qu'elles soient traitées lors du temps d'échanges prévu à la suite des présentations.

Présentation d'Espaces Ferroviaires, maître d'ouvrage promoteur immobilier du projet Raynal Gare Basse

Fadia Karam, Directrice Générale d'Espaces Ferroviaires, mentionne l'enthousiasme des équipes de pouvoir présenter ce soir le projet retenu, dont les équipes d'Espaces Ferroviaires sont très fières.

Elle rappelle qu'Espaces Ferroviaires est une filiale de droit privé du Groupe SNCF, chargée de l'aménagement urbain et d'opérations de promotion immobilière sur des fonciers ferroviaires qui n'ont plus d'utilité d'exploitation. Espaces Ferroviaires achète ces terrains aux entités propriétaires de la SNCF pour aménager et développer, seule ou avec des partenaires, divers projets immobiliers. Sur ces projets, Espaces Ferroviaires porte des ambitions fortes en termes de développement durable, d'innovation, de transformation urbaine et de réversibilité des programmes.

Quatre axes guident les projets d'aménagement et immobilier portés par Espaces Ferroviaires :

- des quartiers bas carbone ;
- un travail sur l'économie circulaire à l'échelle du quartier et des immeubles ;
- un travail sur la biodiversité à l'échelle du quartier et des immeubles ;
- la maîtrise d'usage et les nouveaux services urbains.

Espaces Ferroviaires est présente à l'échelle nationale. Elle intervient à Paris et dans une quinzaine de grandes villes ou métropoles, dans le cadre de partenariats sur mesure.

A Toulouse, un partenariat a été noué avec Toulouse Métropole et Europolia, aménageur de la ZAC Grand Matabiau. Espaces Ferroviaires intervient en tant que promoteur pour le secteur Raynal Gare Basse et en tant que « sous-aménageur » pour d'autres secteurs de la ZAC, à l'exemple de l'opération Sernam qui fera l'objet de réunions et rencontres futures.

Présentation des grands éléments de cadrage de l'opération Grand Matabiau, quais d'Oc

Olivier Duvernois présente les éléments de cadrage du projet Grand Matabiau, quais d'Oc, les points d'actualités, en particulier sur le Pôle d'Echanges Multimodal et le secteur Marengo pour lesquels un certain nombre d'opérations sont aujourd'hui abouties, ainsi que les études urbaines et les enjeux urbains du secteur Raynal – Sernam, dans lequel s'inscrit le projet Raynal Gare Basse.

Grands éléments de cadrage du projet Grand Matabiau

Le projet Grand Matabiau, quais d'Oc s'étend sur 135 ha et concerne à la fois :

- **un projet de mobilité** qui se structure autour d'un Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) et de la réorganisation et des réaménagements des espaces publics ;
- **un projet urbain** dont les propositions d'urbanisme et d'architecture doivent s'intégrer dans la diversité des tissus urbains existants sur ce territoire.

Premiers éléments fondamentaux pour ce territoire : son hétérogénéité et la forte présence des infrastructures ferroviaires. Le projet Raynal Gare Basse participe aux réflexions autour des évolutions à mener pour permettre l'intégration de ces infrastructures ferroviaires aux différents tissus urbains.

Le projet Grand Matabiau c'est ainsi 30 ans de réflexions et de projets pour aboutir sur un dispositif et un maillage territorial qui s'inscrivent dans la réalité des usages, des façons de vivre et des développements à venir pour ce territoire.

Le Plan Guide global des 135 ha du projet Grand Matabiau, quais d'Oc a été travaillé avec l'architecte urbaniste Joan Busquets depuis 2013. Il se décline ensuite sur sept quartiers, dont le quartier Raynal-Sernam, objet de la réunion de ce soir, qui est majoritairement occupé par des habitations et des infrastructures ferroviaires.

Autre élément fondamental du projet : le réaménagement d'une gare pour l'ouvrir sur la ville.

Le réaménagement envisage une ouverture de la gare à 360 degrés, par l'aménagement de quatre faces, adaptées à leurs tissus urbains existants :

- Parvis historique – fin des aménagements à l'été 2020
- Parvis Marengo – cœur de l'intermodalité
- Parvis Périole – Parvis plus domestique dont la vocation est d'assurer le lien entre le Pôle d'Echanges Multimodal et le quartier Bonnefoy
- Parvis Lyon – Parvis dont la vocation est de relier deux quartiers toulousains, jusqu'alors séparés par les infrastructures ferroviaires.

4 faces / 4 phases :

- Phase 1 – Aménagement du secteur Matabiau, secteur historique, dont le parvis (espace public) a été livré à l'été 2020, et dont l'aménagement se poursuit avec le réaménagement du bâtiment voyageurs (travaux de rénovation de la marquise historique en façade, reprise et élargissement des souterrains pour garantir l'accès aux quais à horizon 2023, notamment pour les personnes à mobilité réduite)
- Phase 2 – Aménagement du secteur Marengo, futur lieu principal d'intermodalité et d'interconnexion entre les différents transports avec l'arrivée de la 3^{ème} ligne de métro toulousaine en 2028 (connexion entre deux lignes de métro, taxis, réseaux de bus, modes doux...). L'aménagement d'une halle des transports est prévu sur ce secteur pour garantir une interconnexion confortable et sécurisée aux usagers. Sa mise en service est également prévue à l'horizon 2028, en lien avec la mise en service de la 3^{ème} ligne de métro et l'arrivée de la Ligne à Grande Vitesse.
- Phase 3 – Secteur Périole
- Phase 4 – Secteur Canal : Aménagements à plus long terme, qui dépend du choix retenu pour la relocalisation de la gare routière.

Chaque phase est autoportante afin d'offrir qualité et confort aux usagers du Pôle d'Echanges Multimodal et de la ville.

Points d'actualités sur les aménagements réalisés depuis 2019

- L'aménagement du parvis historique de la gare plus spacieux, confortable, un « troisième hall à ciel ouvert ».
- Le réaménagement de la place Arago, l'une des deux places rondes de Toulouse, jusqu'alors fortement occupée par des espaces de stationnement et qui restitue aujourd'hui un espace public végétalisé et respectueux de l'histoire du lieu, aux habitants et en particulier aux enfants du quartier.
- La rénovation de la Maison éclusière Matabiau, dont l'ouverture est prévue pour l'été 2021, l'exploitant ayant été choisi en avril 2021.
- La reprise des souterrains du métro avec l'aménagement d'ascenseurs et de rampes pour garantir l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite au métro.

Ces réalisations appuient l'apport du projet Grand Matabiau en termes de renouvellement urbain.

Zoom sur les études et enjeux urbains du secteur Lyon Raynal – Sernam

Ce secteur est central, équidistant entre les installations ferroviaires de Raynal et la gare Matabiau. L'enjeu pour le secteur : composer avec l'importante emprise des installations ferroviaires (stockage, maintenance régionale) et jouer avec la mutabilité de certains d'entre-eux pour proposer des espaces publics et immobiliers qualitatifs sur ce secteur.

La mutation de ce secteur s'organise en 3 phases, symbole du temps long qui rythme la transformation de la ville :

- Phase 1 – Opération Raynal Gare Basse, objet de la réunion du jour
- Phase 2 – Opération Sernam 1
- Phase 3 – Opération Sernam 2

L'ensemble de ces opérations s'inscrivent dans le cadre d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) et d'une Opération d'Aménagement et de Programmation (OAP), qui définit les hauteurs, les conditions d'aménagement et de programmation. Cette OAP a été validée en novembre 2019, à la suite de l'enquête publique.

Les aménagements et développements pour ce secteur sont donc encadrés au niveau opérationnel par une ZAC et au niveau réglementaire par une OAP.

Vis-à-vis de la réhabilitation, mutation des espaces ferroviaires, Olivier Duvernois rappelle un enjeu fort ressorti de l'enquête publique de 2019 à savoir : la production de nouveaux espaces de pleine terre lors de la mutation des fonciers ferroviaires.

Le travail engagé avec Joan Busquets a contribué à créer trois espaces verts de pleine terre :

- Une place jardinée au niveau des Magasins généraux, située au pied du projet Raynal Gare Basse
- Un jardin au cœur de l'opération Sernam
- Le Parvis Lyon (dont Joan Busquets a fait évoluer le programme jusqu'alors plus minéral)

A ces espaces s'ajoute également l'aménagement d'un nouvel espace vert à proximité du Jardin Michelet dans le cadre des opérations à venir au niveau de l'îlot Saint-Laurent.

Présentation du projet Raynal Gare Basse

Fadia Karam présente les enjeux de l'opération Raynal Gare Basse.

Premier enjeu : Cette opération est la première opération de promotion immobilière issue du secteur dit Raynal / Sernam au sein de la ZAC Grand Matabiau, mais également la première opération de promotion immobilière pour Espaces Ferroviaires en Région Occitanie.

Second enjeu : L'opération Raynal Gare Basse est à la croisée d'installations ferroviaires, de projets immobiliers et d'aménagements, qui lui impose de composer avec :

- des équipements et des infrastructures de la SNCF très importants en termes de fonctionnalités ferroviaires, à l'exemple notamment d'un poste à grand rayon d'action (aiguillage) de la Région Occitanie ;
- le passage de la future 3^{ème} ligne de métro sous l'immeuble ;

- le réaménagement, piloté par les équipes d'Europolia, de de la rue Raynal ;
- l'aménagement de la place jardinée des Magasins Généraux.

Troisième enjeu : L'opération doit répondre à une demande jusqu'alors insatisfaite en termes d'installations tertiaires sur le secteur. La vocation du projet Raynal Gare Basse est donc de proposer une offre tertiaire de haute qualité, rare en centre-ville de Toulouse.

Delphine Espie, Directrice de la promotion immobilière pour Espaces Ferroviaires, présente ensuite les attentes d'Espaces Ferroviaires proposées aux quatre équipes retenues à concourir en juin 2020 à l'issue d'une consultation ouverte lancée en décembre 2019.

Les éléments attendus par Espaces Ferroviaires et inscrits au cahier des charges, s'articulent autour de trois axes :

1 - Axe Programmatique

- Immeuble de bureau
- Respect du code du travail
- 13 000 m² de surface de plancher (SDP)
- 260 places de stationnements automobiles (en raison de la réglementation : 1 place de parking / 50 m² SDP)
- 410 m² de parc de stationnement vélos (calculé sur la base d'un système de rack);
- Flexibilité et divisibilité des espaces
- Conforts usagers (avec une attention particulière aux espaces extérieurs, à la qualité des matériaux tant intérieurs qu'extérieurs, à la gestion des flux usagers...)
- Proposer une animation du socle au rez-de-chaussée du bâtiment pour l'intégrer au mieux dans le tissu urbain sur lequel il s'insère.
- Mode de dévolution : Conception - construction

2- Axe Architectural :

- Sobre, élégant et contemporain
- Respect des préconisations inscrites dans le cahier des charges de la ZAC élaboré par l'architecte urbaniste Joan Busquets
- Traitement homogène de l'ensemble des fonctionnalités de l'immeuble (bureaux et parkings)
- Dialogue avec les futurs aménagements de l'espace jardiné des Magasins Généraux
- Conception en full BIM et CIM (NB : Travail en maquettes numériques 3D)
- Réemploi, chantier à faibles nuisances, éco circulaire

3- Axe Environnemental :

- Certification HQE Bâtiments durables niveau Très bon
- Certification BREEAM niveau Very Good
- 30 % d'énergie renouvelable dans le mix énergétique de l'opération
- Label E+C niveau E2 C1 essentiel à la livraison de l'opération, évolutif en E3 C1 après raccordement au futur réseau de chaleur de la ville
- Options : Biodiversité et Ready to Service (R2S)

Le calendrier pour le projet de Raynal Gare Basse :

- Le dépôt de permis est visé pour l'été 2021
- Septembre 2021 : pré lancement de la commercialisation (location + vente)
- Octobre 2021 : obtention du permis de construire définitif
- T1 2022 : Lancement des travaux
- Livraison attendue pour 2023

Présentation du projet lauréat

Présentation du groupement lauréat

Sébastien Matty, président de GA Smart Building, présente l'équipe constituée retenue pour le projet immobilier Raynal Gare Basse :

- L'entreprise toulousaine, GA SMART BUILDING, mandataire de l'équipe
- L'Agence François Leclercq, en charge de la conception architecturale de l'immeuble
- Le bureau d'études Etamine, bureau d'étude environnemental, constitué en SCOOP, spécialiste des questions d'énergies
- Stéphanie Bordonne, Paysagiste située à Toulouse
- Gamba Acoustique situé à Toulouse
- Elithis energie

Sébastien Matty présente ensuite le groupe GA SMART BUILDING, groupe immobilier et de construction avec une expertise en immobilier d'entreprise et qui vise, pour l'ensemble de ses réalisations, les labels Haute Qualité Environnementale et Haute Qualité d'Usage. Le groupe, constitué de 400 salariés, accompagne de nombreuses réalisations de constructions durables et responsables sur la métropole toulousaine, en particulier la réhabilitation des bureaux du Crédit Agricole situés sur le quartier Jeanne d'Arc ou encore le futur siège développé sur la zone de Toulouse Aerospace (Montaudran).

La spécificité de GA Smart Building réside dans sa méthode de conception dite « hors site » : cette méthode consiste à concevoir, dans un premier temps, les éléments de construction de manière digitale (full BIM), à fabriquer et assembler un maximum d'éléments en usine afin de les envoyer préfabriqués directement sur site. Cette méthode de construction apporte :

- une qualité industrielle ;
- une réduction importante des nuisances notamment en termes de flux et de poussières ;
- des délais plus courts de chantier : un an et demi en l'occurrence envisagé pour le projet Raynal Gare Basse ;
- une présence sur site ;
- une réduction du nombre de transports de matériaux.

Présentation de l'Agence Leclercq et de la proposition détaillée du projet lauréat.

François Leclercq mentionne avant tout l'enthousiasme des équipes de pouvoir présenter le projet en détails à l'ensemble des participants suite à leur sélection.

L'Agence François Leclercq et Associés déploie plusieurs réalisations entre Paris et Marseille, en passant par Toulouse, que les équipes connaissent bien, en raison notamment d'une expérience récente sur le quartier de Jolimont. L'Agence travaille notamment depuis plusieurs années avec le groupe GA Smart Building, soucieux de pouvoir proposer des fabrications respectueuses, de qualité, précises, et éprouvées notamment dans le cadre de plusieurs réalisations en région parisienne.

Le projet Raynal Gare Basse

François Leclercq souligne l'attention portée aux grands principes urbains du quartier Grand Matabiau dressés par Joan Busquets et l'intention de répondre aux fortes attentes exprimées en termes d'offre tertiaire, jusqu'alors sous-dimensionnée au niveau du centre-ville de Toulouse. Proposer une telle offre tertiaire à proximité de la gare et des transports participe par ailleurs à encourager le développement de nouvelles mobilités sur la métropole.

Pour répondre aux attentes architecturales et environnementales exprimées par Espaces Ferroviaires et inscrire le projet dans son tissu urbain et quartier, l'Agence a souhaité proposer :

- Un projet sobre, économe et performant.
- Un projet dont l'identité architecturale reprend et articule l'identité ferroviaire contemporaine du quartier mais également la brique, marque d'identité architecturale locale de Toulouse.
- Un projet qui place le végétal en son cœur et laisse une place large à la nature en ville, reprenant ainsi les principes fondamentaux dressés dans le plan guide de Joan Busquets, en proposant des espaces plantés au sein et autour des bâtiments qui composent l'îlot Raynal Gare Basse et en

travaillant la relation de ces bâtiments avec la place jardinée des Magasins Généraux ou le Canal du Midi, autre élément extraordinaire du site.

- Un projet qui s'inscrit dans l'identité du quartier, en travaillant la relation des bâtiments avec les cheminements doux et cyclables envisagés sur la rue Raynal mais également avec les îlots Sernam et la station de la 3^{ème} ligne de métro à venir.
- Un projet interactif avec la ville et son quartier, au niveau notamment de son socle support interactif en rez-de-chaussée et de ses terrasses laissées libres à la vue des passants.

L'équipe a pour cela réfléchi à une volumétrie spécifique de trois bâtiments capables de mutations dans le temps, qui reposent sur un socle support actif et interactif en rez-de-chaussée qui les met en relation avec les activités du quartier et de la ville.

- **Le socle support** est rythmé par deux halls d'entrée et doté de surfaces vitrées dont la transparence permet d'assurer une vue sur la place jardinée des Magasins Généraux pour les passants depuis la Rue Raynal. Ce socle support est entouré de 1240 m² de jardin dont 800 m² en pleine terre, s'inscrivant ainsi dans les grands principes de préservation de la biodiversité et de continuité des espaces verts fixés par le Plan guide. Les espaces du socle en rez-de-chaussée sont modulables, pouvant accueillir - selon les usages et attentes - des bureaux, salles de formations, de restauration d'entreprises etc.



- **Bâtiment 1 - « Le carré »**, bâtiment en hauteur, qui représente un « fond de scène » de la place jardinée des Magasins Généraux ;

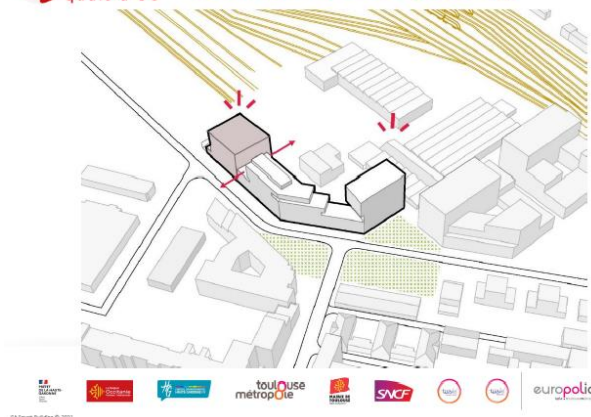


- **Bâtiment 2 - « Le gradin »**, bâtiment plus linéaire, en longueur, doté sur les différents étages, de terrasses successives, végétalisées (« jardins en gradins »), visibles depuis le chemin du Raisin et la rue Raynal, et qui, par le vide qu'elles créent, ouvrent le regard depuis l'espace. Ces terrasses représentent 810 m² de surface, dont 380m² végétalisés, presque en pleine terre, et offrent aux usagers différentes vues sur le quartier du Raisin ou le clocher de l'Eglise St Sernin. Accessibles à tous les étages, ces terrasses permettent aux usagers de sortir, de travailler selon leurs envies en dehors de leurs tables et bureaux, répondant ainsi aux mutations des conditions de travail, amplifiées entre autres par la pandémie de COVID-19.



Bâtiment 3 – Le Parking silo est entièrement démontable, en réponse aux attentes exprimées par la maîtrise d'ouvrage, de façon à muter ou laisser place à un autre projet, au regard des évolutions en termes d'usages et de mobilités sur les années à venir et notamment de l'offre multimodale qui se structure. Pour le moment, le parking propose un nombre confortable de 260 places afin de limiter au maximum l'occupation des places de stationnement existantes sur le quartier. La totalité des places de stationnement en ce compris la zone de livraison sont situées à l'intérieur du bâtiment afin de prévenir et réduire au maximum les nuisances que le parking pourrait occasionner pour le quartier. Ce parking silo accueille également les 410 m² réglementaires dédiés aux stationnements vélo.

Grand Matabiau quais d'oc **Volumétrie – Le parking**



Enfin, en termes de colorimétrie, l'Agence a choisi une palette de tons clairs et chaud rappelant les tons de la terre cuite, s'inscrivant ainsi dans la palette proposée par Joan Busquets dans son plan guide urbain et d'aménagement de la ZAC Grand Matabiau. Un ton de brique sera proposé par bâtiment, présentant la structure suivante :

- terre cuite en façade ;
- châssis aluminium thermolaqués ;
- cadres aluminium anodisés.

Ce choix retenu pour le traitement des façades permet de refléter l'articulation d'un matériau historique local qu'est la brique avec les techniques innovantes de conception mobilisées par le groupe GA Smart Building. Une attention particulière est menée au niveau de l'encadrement des fenêtres, fruit d'un travail de haute précision assuré par les équipes de GA pour assurer la relation entre la brique et le métal.

François Leclercq conclue en précisant l'intention, par ces bâtiments, de mêler des matériaux modernes et traditionnels, de mettre en scène l'extérieur riche de la place jardinée, de la place du Raisin, d'accompagner de nouveaux modes de travailler et de montrer la place de la nature en ville à presque tous les étages.

Temps d'échanges

Plusieurs personnes souhaitent obtenir des précisions sur le choix du dimensionnement de 260 places de parking retenu pour ce projet Raynal Gare Basse ? Ce nombre paraît surdimensionné pour certains participants, au regard du projet de pôle multimodal et de l'arrivée de la troisième ligne de métro.

Olivier Duvernois, directeur opérationnel d'Europolia, précise que le choix du dimensionnement de 260 places de parking relève avant tout de critères réglementaires.

Le projet Raynal Gare Basse ne se situe pas en totalité dans le périmètre d'influence des transports en commun. Le projet Raynal Gare Basse est par conséquent soumis à des exigences réglementaires, effectives jusqu'à l'arrivée de la troisième ligne de métro à l'horizon 2028, qui imposent la production d'une place de parking pour 50 m² de surface de plancher pour tout projet non situé dans une zone d'influence de transports en commun.

Cependant, parce qu'il est aujourd'hui possible d'anticiper la desserte future de l'îlot en transports en commun, avec l'arrivée de trois stations de la nouvelle ligne de métro à l'horizon 2028 (Raynal, Bonnefoy et Marengo), les attentes programmatiques du maître d'ouvrage Espaces Ferroviaires ont bien exigé des propositions d'espace de stationnement et/ou de parking réversibles et démontables permettant ainsi de s'adapter aux évolutions en termes de mobilités et de dessertes en transports en commun.

En proposant un silo démontable, le projet retenu permet de ne pas figer le dimensionnement du parking et de traiter de façon intelligente les enjeux de mobilités actuels et futurs.

Delphine Espie précise que la réglementation impose, comme justement mentionné par un participant, un ratio de 4% de surface de plancher réservé au stationnement vélos. Or, lorsque ces stationnements vélos ne sont pas à plat mais sur racks, ce ratio descend à un minimum légal de 3% de surfaces de plancher dédiés au stationnement vélos sur racks pour 13 000 m² de projet. Delphine Espie précise donc qu'avec les 410 m² dédiés aux stationnements vélos à plat et sur racks confondus, le projet se situe au-dessus de la réglementation qui impose un minimum de 3% de surfaces de plancher dédiés aux stationnements vélos sur racks pour 13 000 m² de projet.

L'un des participants souhaite plus de précisions sur le projet de desserte en transports en commun envisagé sur cet îlot Raynal Gare Basse ?

En ce qui concerne la desserte en transport en commun de l'îlot Raynal Gare Basse, Olivier Duvernois précise que l'îlot sera desservi par la gare et les bus qui circulent sur le faubourg Bonnefoy et le boulevard des Minimes.

Cependant, des réflexions sont actuellement en cours pour proposer avec beaucoup de précisions, et ce jusqu'à l'arrivée du métro, des aménagements piétons provisoires sécurisés, et confortables qui permettront d'accéder à l'îlot Raynal Gare Basse depuis la gare Matabiau ou depuis le Lineo 9, bus Tisséo, qui dessert l'avenue Bonnefoy.

Olivier Duvernois ajoute que la Rue Raynal n'intègre pas de voie bus. Ce choix fait suite aux conclusions de l'enquête publique en novembre 2019 de proposer sur la rue Raynal, un aménagement le plus banalisé possible pour laisser une place prépondérante aux modes doux et aux plantations.

La Rue Raynal accueillera ainsi :

- une voie par sens de circulation ;
- deux voies cyclables, une voie pour chaque sens de circulation, ces voies répondant aux normes Réseaux Express Vélo à savoir des voies cyclables de 2 m de large pour chaque sens de circulation, dotée d'une matérialité et d'une colorimétrie spécifiques pour les distinguer et les isoler des voies dédiées aux piétons ;
- des voies de circulation piétonnes ;
- des espaces végétalisés (plantations d'arbres) permettant la gestion des eaux de pluie.

Un participant s'interroge sur l'aménagement d'une liaison piétonne entre la rue Michel Ange et la rue Pierre Cazeneuve ainsi qu'une liaison piétonne de l'îlot avec le quartier des Chalets ?

Olivier Duvernois précise que plusieurs projets de liaisons piétonnes apparaissent sur les plans proposés par l'Agence Leclercq, qui font par ailleurs partie des fondamentaux fixés dans le plan guide urbain de Joan Busquets.

En ce qui concerne la liaison piétonne vers le quartier des Chalets, le plan guide urbain projette la création d'une passerelle reliant le chemin des Raisins et la rue de la Concorde, projet important proposé au cours des Ateliers de concertation de 2019 par l'association de quartier des Chalets. Des études de faisabilité ont été menées.

Les plans du projet Raynal Gare Basse indiquent également qu'une liaison piétons/cycles est envisagée pour franchir les infrastructures ferroviaires, permettant ainsi de rejoindre la rue et le Jardin Lapujade depuis la place jardinée des Magasins Généraux.

Olivier Duvernois tient à préciser que le projet de passerelle aérienne est encore au stade d'intention. Des études sont nécessaires pour étudier la faisabilité technique et financière d'un passage en hauteur (plus de 12 m) au-dessus de lignes ferroviaires électrifiées mais également pour étudier la faisabilité de travaux perturbant le moins possible l'activité ferroviaire. Ce projet de passerelle, intéressant pour assurer la liaison du secteur Raynal – Sernam avec les autres secteurs du projet Grand Matabiau, reste encore complexe et coûteux et ne peut être prévu à court terme.

Plusieurs questions et remarques concernent les bâtiments du projet Raynal Gare Basse :

- **Un participant regrette la planitude des façades des bâtiments qui paraissent amoindrir les volumes proposés...**

Charles Gallet, de l'Agence Leclercq, précise que les châssis vitrés ont été réfléchis de manière à créer un creux entre les parties extérieures et intérieures au niveau des fenêtres, proposant ainsi un jeu d'ombres assez subtils et rompant l'aspect « lissé » des façades. Il rappelle le parti pris de l'Agence de proposer des volumes purs, une écriture calme, douce et peu ostentatoire pour les bâtiments pour mettre en évidence ce qui représente selon eux le cœur du projet : les terrasses végétalisées.

Ces terrasses répondent aux principes guides de Joan Busquets sur la présence des espaces verts et de la nature en ville dans le cadre du projet Grand Matabiau. Ces terrasses viennent « suspendre la continuité des espaces verts proposée au sol » et « proposent un vide, plutôt qu'un plein donnant, depuis le chemin du Raisin et la rue Raynal, une vue sur des espaces extérieurs souvent utilisés dans les bâtiments tertiaires ». Ces terrasses donnent vie aux bâtiments, mettent en scène une autre vision des bureaux, celle des lieux de vie.

Le choix de parois transparentes appuie également la continuité visuelle des espaces verts, en permettant aux passants d'apercevoir de l'autre côté, depuis le chemin du Raisin, l'espace jardiné des Magasins Généraux.

- **Un autre participant souhaiterait savoir de quelle façon les bureaux recevront le soleil ?**

Vis-à-vis de l'ensoleillement, Charles Gallet de l'Agence Leclercq précise que le projet répond à une série de label garantissant un ensoleillement minimum et de qualité. Pour cela, le groupement met en place un vitrage particulier et intègre des équipements techniques à l'intérieur de la façade permettant d'éviter la pose de brises soleil extérieurs.

Tous les bureaux seront équipés de stores qui préviennent tout risque d'éblouissement ou de surchauffe. Les utilisations différenciées de ces stores par ses usagers, levés ou baissés, animeront également la façade.

- **Quelles essences d'arbres sont proposées sur les terrasses en gradins et de quelles façons ont été réfléchies leurs dispositions ?**

Guillaume Loubens de GA Smart Building précise tout d'abord que les terrasses proposent une vraie épaisseur de terre (plus de 80 cm de profondeur minimum) permettant d'accueillir les différentes essences d'arbres sélectionnées avec la paysagiste du groupement, Stéphanie Bordonne. Elle a veillé à sélectionner deux essences adaptées au climat plutôt sec, ensoleillé et venteux des terrasses :

- des frênes à fleurs ;
- des érables de Montpellier.

En plus d'être adaptées au milieu, les caractéristiques multi-troncs de ces essences permettent d'apporter du volume à ces terrasses. Un système d'arrosage automatique vient compléter les espaces plantés des terrasses et le projet prévoit pour les premières années, un accompagnement et un entretien réguliers des arbres afin qu'ils puissent se développer sans entrave et atteindre leur taille définitive.

- **Les terrasses seront-elles privatives ou accessibles par les habitants du quartier et par les non-usagers des bureaux ?**

Charles Gallet de l'Agence Leclercq précise qu'au regard de la programmation initiale, l'offre d'espaces extérieurs est à destination des usagers des bureaux uniquement. Les deux terrasses des bâtiments ne sont pas vouées à accueillir du public extérieur.

Delphine Espie d'Espaces Ferroviaires complète en confirmant que ces espaces extérieurs seront uniquement proposés aux occupants de l'immeuble. Néanmoins, elle rappelle également que c'est au niveau du socle en rez-de-chaussée que pourront se réaliser l'interaction, l'ancrage et l'accroche avec les piétons et publics non-usagers.

Avec ses deux entrées principales et ses deux halls, le socle support pourra proposer des espaces de coworking, de formations, voire de restauration... La transparence du socle constitue sa seconde force, permettant une liaison visuelle avec les jardins des bâtiments et celui des Magasins Généraux, visibles depuis l'espace public. Les idées pour le socle sont multiples, il convient désormais de réfléchir aux animations à y accueillir afin d'en garantir l'animation et l'interactivité.

Un participant souhaite savoir s'il est envisagé d'approvisionner le chantier par le train ?

L'utilisation du train pour la logistique chantier est un sujet important au sein des équipes d'Europolia. Olivier Duvernois confirme que des études sont menées depuis plusieurs années à ce sujet.

Aujourd'hui, Europolia travaille avec SNCF Réseau pour réfléchir à l'aménagement de voies ferroviaires de remisage qui permettraient l'évacuation des déblais de la 3^{ème} ligne de métro. Malheureusement, la mise en service de ces six voies de remisages étudiées n'est pas prévue avant 2024, ce qui ne permet pas d'envisager la solution du segment ferroviaire pour prendre en charge la logistique du chantier du projet Raynal Gare Basse.

Pour autant, le dispositif de préfabrication proposé par le groupe GA Smart Building permet de limiter l'impact du chantier sur le quartier. L'installation d'une base logistique sur le centre technique municipal du Raisin permettra également de limiter le flux de camions et de gérer un maximum de logistique consolidée pour le chantier.

Un autre participant s'interroge sur l'articulation de ce chantier avec ceux à venir sur la même période pour l'aménagement de la rue Raynal ?

Olivier Duvernois précise que la rue Raynal sera aménagée en trois phases.

- Une première phase fin 2021 – début 2022 va permettre de réaliser la place jardinée des Magasins Généraux, qui desservira aussi l'opération Raynal Gare Basse, et un aménagement paysager plus qualitatif sur une petite place aujourd'hui ornée de magnolias, mais qui reste encore très minéralisée, et d'aménager des voies de meilleure qualité pour les cycles.
- Une deuxième phase sur la partie Sud permettra de faire le lien avec l'avenue de Lyon. Le lancement de cette phase dépend de la démolition du bâtiment Sernam, qui n'est pas prévue avant 2024 ;
- Une troisième phase concernera l'aménagement de la partie Nord de la rue, en lien avec les premiers travaux du métro, et qui ne débutera pas avant 2026.

Le temps de l'aménagement est long mais nécessaire pour assurer l'aménagement de projets tels que le métro ou la mutation du foncier ferroviaire, qui demandent un accompagnement entre à minima 5 et 10 ans.

Autre question en lien avec l'approvisionnement et la logistique chantier, des participants s'interrogent sur le trafic de camions prévu pour le chantier Raynal Gare Basse ?

Guillaume Loubens précise que dans le cadre de leur modèle de construction hors site, les matériaux sont acheminés à l'usine, mis en place à l'usine pour être ensuite amenés préfabriqués sur le chantier. Guillaume

Laubens présente l'exemple de l'installation de sanitaires qui, par cette méthode, ne nécessiteront qu'un seul transport pour être posés et raccordés sur le site de projet.

Contrairement à un chantier classique, qui requiert l'acheminement individuel, et par plusieurs camions, de l'ensemble des composants d'un bloc sanitaire (carrelage, faïence, placo, etc.), la préfabrication permet d'acheminer l'ensemble des éléments en une fois : déjà montés, ils arriveront dans une caisse en bois qu'il suffira simplement de poser en l'état sur le chantier puis de raccorder aux réseaux.

En phase gros œuvre, cette méthode de préfabrication réduit de 40% le nombre de transports nécessaires par rapport à un chantier classique.

Pour le projet Raynal Gare Basse, deux grues et plusieurs élévateurs seront nécessaires pour assurer le chantier de la structure et l'acheminement des éléments aux différents étages. Selon les différentes phases, dix à quinze transports en camion par jour sont estimés pour le chantier.

Plusieurs personnes souhaitent obtenir des informations sur les destinations envisagées pour le parking réversible : Qu'est-il possible d'anticiper pour son avenir et de quelle manière son avenir sera-t-il anticipé ?

Delphine Espie précise que cette option de parking démontable a convaincu les équipes d'Espaces Ferroviaires, maître d'ouvrage du projet. Cette démontabilité permet d'adapter le bâtiment aux réductions éventuelles de l'utilisation de la voiture suite à la mise en service à l'horizon 2028 de la 3^{ème} ligne de métro ou encore du Pôle d'échanges multimodal. Pour autant, aucune destination future pour le parking n'est aujourd'hui positionnée ou retenue. Le parking reste nécessaire en l'état actuel mais les équipes d'Espaces Ferroviaires sont prêtes à organiser, à l'avenir, les réflexions autour du devenir de ce parking, réflexions qui seront notamment à construire avec les équipes d'Europolia et le futur acquéreur de l'immeuble (dans le cadre d'une commercialisation à venir).

Un participant s'interroge sur l'impact du chauffage et de la climatisation du bâtiment sur le quartier, en termes de nuisances sonores et d'émissions atmosphériques notamment ?

Kader Guettou de GA Smart Building confirme que le bâtiment sera chauffé et refroidi dans le respect des normes réglementaires imposées aux bâtiments tertiaires en site urbain, notamment en termes de nuisances sonores. Il précise par ailleurs que des panneaux acoustiques sont prévus à cet effet.

Enfin, en raison des Haute Qualité Environnementale et Haute Qualité d'Usage visés par l'opération, l'ensemble des impacts du chauffage et de la climatisation ont été anticipés.

Un participant réagit sur l'aménagement de la passerelle aérienne. Il se demande pourquoi ce projet n'est pas défini comme prioritaire à l'instar d'autres collectivités en France qui ont fait le choix de passer au-dessus des lignes ferroviaires malgré la complexité ou le coût énoncé ? (Référence faite à une passerelle piétonne ferroviaire à Tours)

Olivier Duvernois précise que la méthode est en effet connue et éprouvée au niveau national pour l'aménagement de passerelles aériennes au-dessus des voies ferrées. Néanmoins, les dispositions s'avèrent plus complexes lorsque les voies ferroviaires sont très empruntées comme celles de la gare Matabiau. Les appuis nécessaires aux travaux de création de la passerelle devront ainsi s'intercaler avec un trafic ferroviaire par ailleurs en extension. Il est donc nécessaire de lancer des études techniques très précises permettant d'intercaler le chantier de la passerelle avec les activités ferroviaires avant d'envisager tout lancement de projet. Afin de laisser suffisamment d'espaces aux questions restantes, Olivier Duvernois et les équipes d'Europolia se tiennent disponibles pour rencontrer, au cours de temps d'échanges plus longs, les personnes intéressées par ce sujet de passerelle et qui souhaiteraient plus de précisions.

Un participant propose la réalisation de passages souterrains comme alternative à cette passerelle aérienne.

Selon Olivier Duvernois, les retours d'expériences sur les passages souterrains sont moins satisfaisants dans leur exploitation car ils s'avèrent peu éclairés, ou via des lumières artificielles uniquement ; leurs unités de passages sont plus étroites, proposant alors des espaces peu sécurisés et non accessibles par tous. Enfin, les expériences toulousaines antérieures d'aménagement semblent plutôt favoriser des passages aériens aux passages souterrains. Ce critère de passage aérien est par ailleurs indiqué dans le plan guide urbain du projet Grand Matabiau.

Une question concerne l'application de la charte accessibilité PMR sur le projet Raynal Gare Basse.

Olivier Duvernois confirme que la charte d'accessibilité est un élément essentiel pour tout aménageur, cette charte est par ailleurs un document signé par tous les maîtres d'ouvrages d'une opération, preuve de l'engagement de l'ensemble des maîtres d'ouvrages pour chaque opération d'en assurer l'application et le respect, ce qui est le cas pour toutes les opérations du projet Grand Matabiau.

Europolia, en tant qu'aménageur, sera très vigilant pour proposer des aménagements provisoires et futurs qui garantissent une circulation confortable, sécurisée et sécurisante pour tous les piétons mais également pour l'ensemble des salariés, depuis la gare ou encore la troisième ligne de métro.

Guillaume Drijard, membre du Comité de Suivi de la concertation, s'interroge, au regard de l'annulation votée par le tribunal administratif de Toulouse du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal – Habitat (PLUi-H) dont la date n'est pas encore connue à ce jour, sur l'impact de cette décision sur le projet Raynal Gare Basse et par extension sur le projet Grand Matabiau dans sa globalité.

Par ailleurs, compte tenu de la situation d'une partie du bâtiment Raynal Gare Basse dans la zone d'influence du métro existant, il se demande pourquoi cette zone d'influence n'est pas prise en compte pour le dimensionnement du parking, à revoir par conséquent, à la baisse ?

Enfin, concernant le rapport entre le volume de stationnement vélos et voiture, il aurait pu être plus ambitieux de proposer à minima 500 m² contre 410 m² aujourd'hui, pour 140 places de stationnement voitures au lieu de 260 aujourd'hui.

Raphaël Catonnet, directeur d'Europolia, précise que l'annulation par le tribunal administratif du PLUi-H n'a pas de date d'effet connue à ce jour et celle-ci peut par ailleurs s'avérer lointaine. En ce qui concerne le projet Grand Matabiau, différentes procédures réglementaires et notamment une enquête publique ont été conduites pour le projet. Cette enquête publique a par ailleurs abouti à une mise en compatibilité des documents d'urbanisme. Cette mise en compatibilité permet aujourd'hui au projet d'exister indépendamment de la survie et des évolutions des différents documents d'urbanisme. Par conséquent, en l'état de ces procédures à ce jour conclues, les projets Raynal Gare Basse et Grand Matabiau, quais d'Oc ne sont et ne seront pas impactés par l'annulation du PLUi-H par le tribunal administratif de Toulouse.

Olivier Duvernois, directeur opérationnel d'Europolia, précise que le projet ne se situant pas en totalité dans le périmètre d'influence de la gare (soit plus de 600 mètres), il est nécessaire de produire un nombre de places de stationnement suffisant. La réversibilité du parking permettra par la suite de diminuer le nombre de stationnement.

Charles Gallet de l'Agence Leclercq confirme que les 260 places de stationnement proposées répondent à des demandes réglementaires et de programmation. En proposant un parking réversible et démontable, le projet anticipe la diminution éventuelle du nombre de voitures à venir sur le site. Il en va de même pour les 410 m² de stationnements vélos, via un système de rack, qui pourra également évoluer au regard des usages.

Pour Delphine Espie d'Espaces Ferroviaires, ce choix programmatique de 260 places de parking – soit le niveau maximum pour une surface de plancher de 13 000 m² – retenu et imposé aux candidats :

- Est justifié afin de proposer un calibrage le plus confortable possible et de prévenir les stationnements sauvages ou les reports de stationnements sur la voirie jusqu'alors observés par la maîtrise d'ouvrage sur de précédentes opérations.
- S'explique par un calendrier de livraison du métro initial en 2025 soit 2 ans seulement après la livraison du bâtiment, qui passe aujourd'hui à 5 ans après la livraison du bâtiment, ce qui rend le parking encore nécessaire en 2023. Néanmoins, pour pouvoir anticiper et accompagner les évolutions des mobilités, les équipes d'Espaces Ferroviaires ont veillé à recevoir des options de réversibilité du parking : la proposition du projet lauréat, d'une démontabilité totale du parking, permettra de répondre aux évolutions à venir.

Olivier Duvernois ajoute que la délivrance du permis de construire dépend des normes en vigueur à la date de délivrance. En anticipant aujourd'hui les mutations à venir, le permis ne pourrait être délivré. La réponse du parking silo démontable est une réponse agile qui s'inscrit dans les contextes calendaire et réglementaire actuels tout en proposant des moyens de s'adapter au contexte et évolutions à venir.

Bernard Piat, membre du Comité de Suivi de la concertation, s'interroge sur les cheminements piétons proposés aux personnes qui souhaiteraient éviter de prendre la 3^{ème} ligne pour venir depuis la station Marengo à pied. Il précise qu'hormis le canal, qui s'avère être un détour, il n'existe à ce jour pas de cheminement agréable entre Marengo et le projet.

Olivier Duvernois précise qu'un cheminement direct entre la gare et/ou la station Marengo et le site Raynal Gare Basse intéresse particulièrement les équipes, à savoir la traversée du dépose minute de la gare et le franchissement de l'avenue de Lyon permettant d'accéder à la rue Raynal par la rue des Jumeaux.

L'aménagement de ce cheminement direct ne sera possible qu'à l'issue des démolitions en cours sur l'avenue de Lyon. Europolia réfléchit aux aménagements de ce cheminement permettant de proposer à tous une continuité directe, confortable, sécurisante et qualitative aux usagers depuis la gare Matabiau jusqu'à leurs lieux de travail.

Conclusion

Maxime Lestien d'Europolia a proposé une synthèse des échanges :

Peu de remarques ont été émises sur les caractéristiques architecturales du projet lauréat présenté pour l'opération Raynal Gare Basse. Les remarques des participants ont davantage porté sur :

- la végétation et les actions de végétalisation prévu dans le projet ; les modes de déplacement et notamment l'attention portée aux liaisons douces (piétons et cycles) et l'évolution des parts modales avec l'arrivée de la 3^{ème} ligne de métro et du Pôle d'échanges multimodal à proximité ;
- le parking, son dimensionnement et sa réversibilité future ;
- les nuisances engendrées par le chantier du projet (sonores, nombre et intensité des flux des camions), et les impacts de ce dernier sur la vie du quartier ;
- le respect de la charte accessibilité tout au long des opérations.

Conclusion du garant de la concertation

Erik Loot, garant de la concertation, se dit très heureux de voir le projet Grand Matabiau entrer dans le lancement d'opérations concrètes.

Il regrette néanmoins les conditions de réunion peu optimales compte tenu de la visioconférence et de l'obligation du port des masques au sein des équipes d'Europolia, qui gêne la diction et par conséquent la compréhension de l'ensemble des termes employés. La visioconférence rend également difficile l'identification des intervenants et des personnes qui prennent la parole. Bien conscient que ces difficultés ne relèvent pas des organisateurs ou intervenants mais sont le résultat des réglementations qui découlent du contexte sanitaire, Erik Loot espère retrouver rapidement des réunions en présentiel.

Il salue la pertinence des questions posées par les participants, notamment en termes de transports de matériaux. Il ajoute qu'au regard des ambitions environnementales de la maîtrise d'ouvrage et de la maîtrise d'œuvre du projet et des quinze camions journaliers envisagés pour le chantier, il serait pertinent de réfléchir davantage aux alternatives ferroviaires pour l'organisation logistique du chantier de l'opération Raynal Gare Basse.

Erik Loot conclue en se disant satisfait de la réunion, rythmée par de nombreuses prises de paroles et questions de la part de l'ensemble des partenaires de la concertation, autour d'un projet déjà initié depuis 2019. Il termine en remerciant l'auditoire et en attendant avec impatience le retour des réunions en présentiel, qui permettent des échanges plus efficaces, ainsi que la réception d'un compte-rendu clair, apportant des réponses précises aux nombreuses questions posées.