






Concertation préalable sur  
le plan guide urbain  
Du mardi 29 mars au mardi 28 juin 2016

# BILAN DE LA CONCERTATION

# SOMMAIRE

 1	INTRODUCTION .....	3
 2	LA CONCERTATION : MODALITÉS ET DÉROULEMENT.....	9
 3	SYNTHÈSE DES EXPRESSIONS.....	23
 4	LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION.....	54
 5	ANNEXES.....	56

# INTRODUCTION

## L'ESPRIT DU PROJET

Toulouse EuroSudOuest est un grand projet visant à associer le développement des transports et l'aménagement urbain autour de la gare Matabiau, à Toulouse. Lancé depuis 2007, Toulouse EuroSudOuest est un projet partenarial qui associe depuis 2009 l'État, SNCF, la Région Languedoc Roussillon Midi Pyrénées, le Conseil départemental de la Haute-Garonne, le SMTC Tisséo et Toulouse Métropole.

Les études techniques réalisées depuis 2010 dans le cadre d'une convention partenariale ont démontré l'intérêt de mener un projet structurant, autour de 2 volets complémentaires – transports et urbanisme –, au cœur de la métropole toulousaine. En effet, le diagnostic partagé sur la modernisation nécessaire de la gare en vue, entre autres, de l'arrivée de la Ligne à Grande Vitesse (LGV), l'amélioration des espaces publics voisins, l'optimisation des flux de circulation et des liens entre les quartiers et le centre-ville historique sont autant de points appelant à une réflexion globale sur ce secteur de la métropole.

La nécessité de mener un grand projet structurant est par ailleurs confortée par des opportunités notables sur lesquelles s'appuyer pour renforcer le dynamisme et l'attractivité d'une métropole européenne telle que Toulouse :

- **Le renforcement des transports ferroviaires** : l'amélioration des liaisons ferroviaires figure comme une préoccupation majeure du territoire. La réalisation du Plan Rail Midi-Pyrénées en 2014 et les Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT) en témoignent. L'arrivée des lignes à grande vitesse Sud Europe Atlantique (SEA) en 2017, et le Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) à l'horizon 2024, renforceront encore davantage l'accessibilité de la métropole et les connexions à l'échelle régionale, nationale et européenne.
- **Le développement de l'offre de transports urbains et interurbains** : la création de la 3<sup>ème</sup> ligne de métro, Toulouse Aerospace Express (TAE), offrira une nouvelle desserte à la gare Matabiau et permettra de renforcer considérablement l'offre de transports dans la métropole toulousaine, notamment au sein des quartiers Marengo, Bonnefoy et Raynal.

Par ailleurs, la gare Matabiau est aujourd'hui connectée avec une grande partie du territoire de la Haute-Garonne grâce au développement du réseau départemental des transports Arc en Ciel. La gare routière Pierre Sémard est également le point de départ des réseaux routiers régionaux, nationaux et internationaux.

- **Une gare en centre-ville** : avec une gare située à proximité immédiate du centre-ville historique, Toulouse dispose d'un avantage notable. La gare de Toulouse Matabiau jouit ainsi d'un fort potentiel pour constituer une véritable porte d'entrée du centre métropolitain.

### LES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

L'analyse des besoins et des opportunités du territoire a permis de définir trois grands enjeux pour le développement du cœur de la métropole toulousaine, auxquels répond Toulouse EuroSudOuest :

- **Un enjeu d'adaptation et de modernisation** de la gare Matabiau pour anticiper l'arrivée de la LGV et pour accueillir dans des conditions de confort et de sécurité optimales les voyageurs toujours plus nombreux. En effet, alors que la gare accueille actuellement 50 000 voyageurs chaque jour, les études prévoient un triplement de sa fréquentation avec 150 000 voyageurs quotidiens après 2030.

#### Ce que prévoit le projet

Toulouse EuroSudOuest vise à transformer la gare en un grand Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) d'envergure métropolitaine où se connectera l'ensemble des modes de déplacement : trains, bus, cars, métros, voitures et modes doux (piétons et cycles). Les infrastructures ferroviaires seront modernisées pour préparer l'arrivée de la LGV et améliorer l'accueil et le cheminement des voyageurs, tandis que la gare routière sera préservée.

Le réaménagement du parvis actuel, situé côté Canal, et la création de 3 nouveaux parvis tout autour de la gare permettront d'améliorer les liaisons avec le centre-ville historique et entre les quartiers, mais aussi d'optimiser les flux de circulation et le stationnement. Le bâtiment voyageurs sera étendu sur Marengo afin de proposer une nouvelle zone d'échanges, plus pratique et plus accessible. Les 4 parvis ainsi que le bâtiment voyageurs réaménagé et modernisé, offriront de nouveaux espaces et services (commerces, lieux d'attente, ...) transformant la gare en un nouveau lieu de vie au cœur de la métropole.

- **Un enjeu de redimensionnement du centre-ville** de Toulouse, dont la gare constitue son prolongement naturel, pour qu'il soit à la mesure de son rang de métropole européenne.

#### Ce que prévoit le projet

Les aménagements autour de la gare ouvriront véritablement Matabiau sur le centre-ville et les quartiers alentours, permettant ainsi d'améliorer les liaisons au cœur de la métropole. Ils offriront la possibilité de développer le centre-ville au-delà des boulevards et du canal du Midi et d'impulser la création d'un pôle d'activités bien desservi grâce à la proximité de la gare et des transports urbains. Cette extension du centre-ville permettra également la création de nouveaux commerces, services et logements, assurant une continuité urbaine entre le centre historique et la gare.

- **Un enjeu d'aménagement** pour faire bénéficier les quartiers situés autour de la gare du projet urbain.

#### Ce que prévoit le projet

Les quartiers Matabiau, Belfort, Périole, Raynal, Marengo et Bonnefoy seront les premiers bénéficiaires des aménagements autour de la gare et de l'amélioration des voies de liaison entre eux et avec le centre-ville historique. Toulouse EuroSudOuest prévoit de les intégrer dans un centre-ville agrandi, tout en conservant leur identité propre, fruit de l'histoire et des développements successifs de la ville.

De nouvelles liaisons seront créées pour faciliter les déplacements et une nouvelle répartition des voies assurera un équilibre entre les voitures, les transports en commun et les modes doux. Les espaces verts existants seront valorisés, de nouveaux seront créés pour améliorer le cadre de vie, tandis que les commerces et les services qui se développeront à proximité de la gare bénéficieront aux quartiers environnants. De nouveaux équipements de proximité, culturels ou sportifs, compléteront l'offre existante. Le réaménagement des berges du canal ou encore l'arrivée de la 3<sup>ème</sup> ligne de métro contribueront à dynamiser ces quartiers.

## LES REPÈRES

La phase opérationnelle du projet débutera dès 2017 avec les premiers aménagements de la gare Matabiau et des espaces publics liés à la gare. La livraison du Pôle d'Échanges Multimodal complet est prévue pour 2030. La totalité des modes de transport sera proposée dans cette gare réaménagée. Les usagers pourront dès lors profiter de nouveaux commerces et espaces publics.

Toulouse EuroSudOuest prévoit une offre d'environ 2 000 logements, adaptés à tous les besoins (locatifs, primo-accédants, etc). De nouveaux commerces, services et loisirs s'installeront avec 40 000 à 50 000 m<sup>2</sup> disponibles afin de renforcer l'offre commerciale du centre-ville et des quartiers alentours. Enfin, 300 000 m<sup>2</sup> de bureaux et d'activités tertiaires seront installés à proximité immédiate des transports, développant l'activité économique ainsi que l'emploi au cœur de la métropole.



*Les chiffres de Toulouse EuroSudOuest - Hypothèse d'aménagement – Image non contractuelle - © Les yeux carrés*

## LE CADRE DE LA CONCERTATION – ÉTAPE 1

Depuis 2012, les partenaires ont mené un travail d'échange et de co-élaboration avec la population dans le cadre d'une concertation volontaire qui a permis d'enrichir le projet et de prendre en compte les attentes et les questionnements.

Cette concertation volontaire a notamment pris la forme d'un groupe de travail réunissant une quarantaine de participants (riverains, acteurs de la vie locale, professionnels de l'aménagement) : « les Ateliers ». Dans ce cadre, des participants ont porté des contributions en 2015. La synthèse de ces contributions est disponible sur le site [www.toulouse-eurosudouest.eu](http://www.toulouse-eurosudouest.eu), rubrique « Concertation ».

En 2016, le dialogue a pris une nouvelle ampleur avec l'organisation d'une concertation réglementaire. En effet, au regard de sa dimension, le projet Toulouse EuroSudOuest est soumis à une concertation préalable au titre de l'article L 103-2 du Code de l'urbanisme.

La concertation préalable Toulouse EuroSudOuest s'organise ainsi en deux étapes, dédiées aux deux grands volets du projet :

- **la première étape, objet du présent bilan, s'est déroulée du mardi 29 mars au mardi 28 juin 2016 et a porté exclusivement sur le volet urbain du projet Toulouse EuroSudOuest.** Elle a concerné les questions liées à l'aménagement des espaces publics autour de la gare et des quartiers alentours, préfigurant l'extension du centre-ville de Toulouse. Ce premier volet de concertation relevait de la compétence de Toulouse Métropole, en tant que maître d'ouvrage du projet urbain, et son pilotage a été délégué à Europolia, Société Publique Locale d'Aménagement (SPLA) de Toulouse Métropole ;
- la deuxième étape de la concertation consacrée au **volet transports** du projet, sera organisée ultérieurement par les partenaires compétents.

***Le présent bilan de concertation porte sur la première étape de concertation dédiée au volet urbain de Toulouse EuroSudOuest, dont Toulouse Métropole est le maître d'ouvrage.***

## LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION – ÉTAPE 1

La première étape de la concertation visait à :

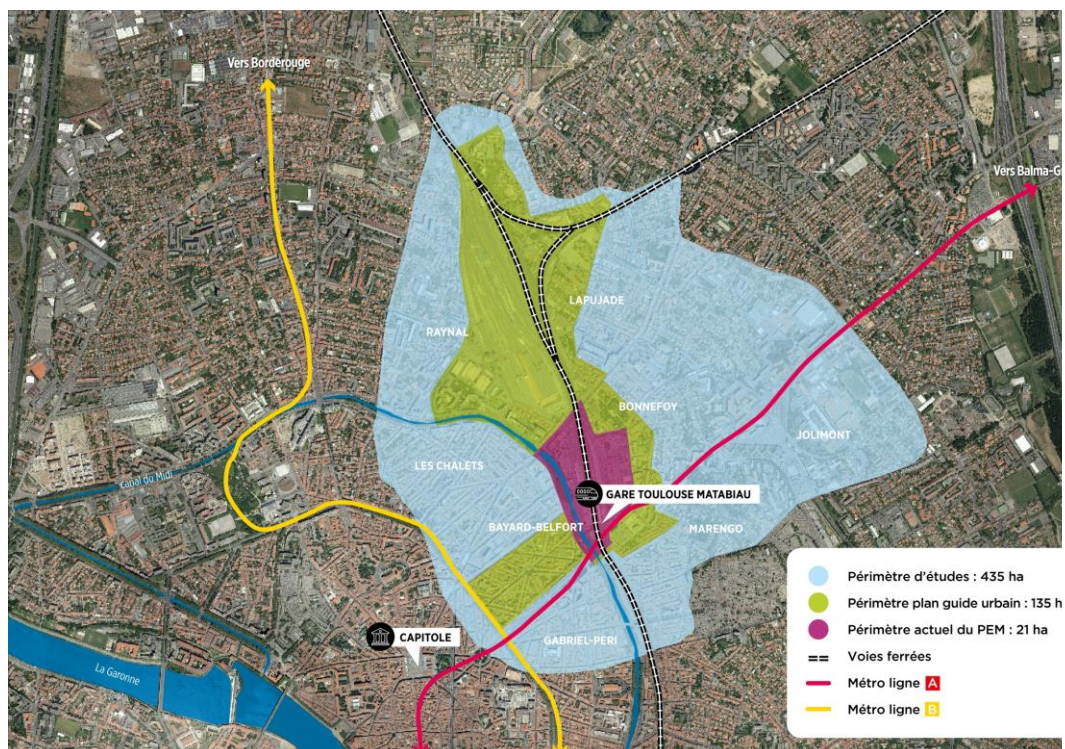
- présenter les enjeux du projet Toulouse EuroSudOuest, son contexte, ses acteurs et ses composantes urbaine, ferroviaire et multimodale ;
- présenter la composante urbaine du projet Toulouse EuroSudOuest plus en détails sur cette première étape, avec les intentions d'aménagement du plan guide urbain, aux habitants, usagers, associations locales, collectivités et toutes autres personnes concernées ;
- informer les personnes concernées afin qu'elles puissent participer, leur permettre d'exprimer leurs attentes, préoccupations et propositions, répondre aux interrogations exprimées, enrichir, adapter et faire évoluer le projet.



# LA CONCERTATION : MODALITÉS ET DÉROULEMENT

## LE PÉRIMÈTRE GÉOGRAPHIQUE DE LA CONCERTATION – ÉTAPE 1

Le périmètre soumis à la première étape de concertation était celui du plan guide urbain, soit 135 hectares. Ce périmètre s'étire, à partir de la gare Toulouse Matabiau, vers les quartiers Raynal, Bonnefoy et Lapujade, au nord, et Bayard-Belfort et Marengo au sud. Habitants, usagers des transports, associations locales et collectivités ont bénéficié d'un dispositif complet d'information durant toute la période de concertation.

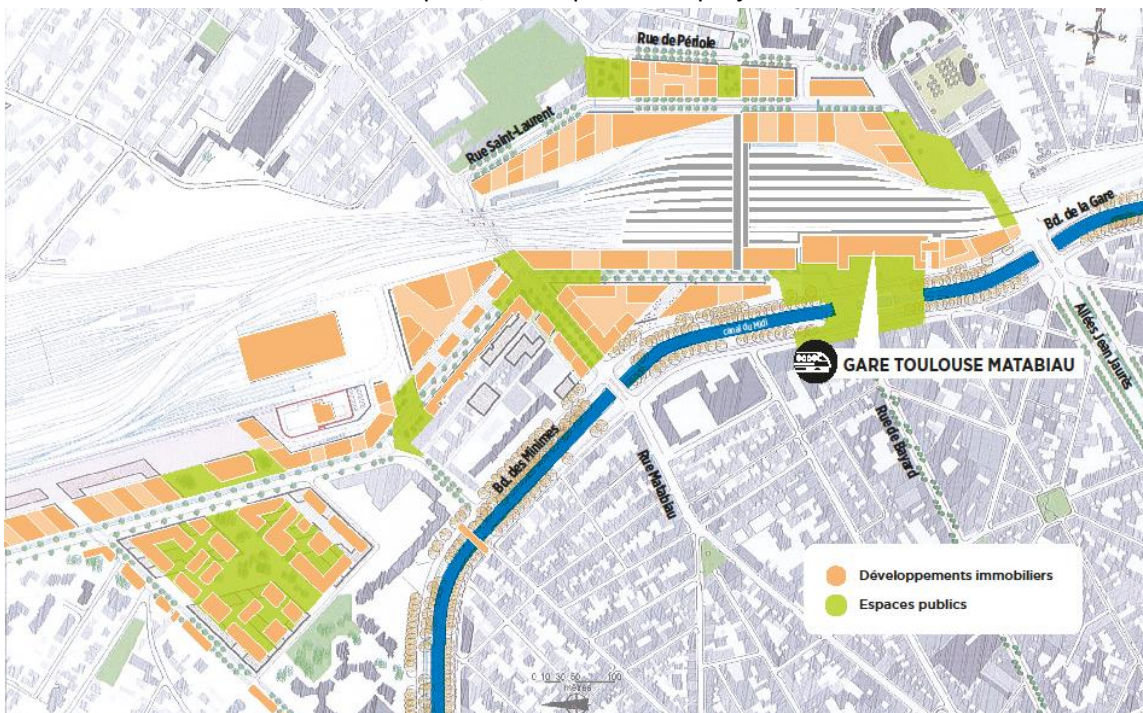


*Les périmètres du projet*

## LE PÉRIMÈTRE THÉMATIQUE DE LA CONCERTATION – ÉTAPE 1

Conformément à la **délibération du Conseil de la Métropole du 18 février 2016**, la concertation portait sur le plan guide urbain du projet Toulouse EuroSudOuest et la présentation de ses fondamentaux :

- la création de 4 parvis ouvrant la gare sur la ville et les quartiers environnants ;
- la valorisation du canal du Midi, patrimoine mondial de l'UNESCO et des espaces publics situés dans les quartiers environnants ;
- l'amélioration des liaisons inter-quartiers et des accès à la gare à partir d'un système « hybride » associant modes doux, transports en commun et véhicules particuliers ;
- la réalisation d'une offre tertiaire de centre-ville, aujourd'hui absente de Toulouse, à proximité immédiate des transports en commun ;
- le positionnement de la gare et de ses abords comme un pôle de services et de commerces en direction des voyageurs et des habitants ;
- le développement d'une nouvelle offre de logements incluant l'amélioration du parc existant, et compatible avec les contraintes du site (proximité des installations ferroviaires) ;
- la recherche de solutions innovantes en matière d'urbanisme et d'architecture durable et de gestion de l'environnement ;
- la définition d'un processus opérationnel permettant de gérer dans le temps et dans l'espace, la complexité du projet.



*Le plan masse du plan guide urbain*

## LE DISPOSITIF DE LA CONCERTATION

Plusieurs outils et moyens ont été mis à disposition du public pour veiller à la bonne diffusion des informations, faciliter l'expression du plus grand nombre et assurer la diversité des avis.

**Du mardi 29 mars au mardi 28 juin 2016, 5 lieux de concertation** proposaient un dispositif identifiable et durable pour s'informer et participer :

- Siège de Toulouse Métropole, 6 rue René Leduc ;
- Mairie de Toulouse, place du Capitole ;
- Mairie Annexe de Bonnefoy, 4 rue du Faubourg Bonnefoy ;
- Mairie Annexe des Minimes, 4 place du Marché aux cochons ;
- Mairie Annexe de la Roseraie, 8 bis avenue du Parc.

Ce dispositif a été complété par de nombreux autres moyens pour informer le plus largement possible sur l'organisation de la concertation.

*Dispositif de concertation déployé à la mairie de Toulouse (1) et à la Mairie Annexe de Bonnefoy (2) : un présentoir accueillait le registre d'expression, le dossier de concertation sur le plan guide urbain et le dossier de présentation générale du projet Toulouse EuroSudOuest.*



(1)



(2)

**POUR S'INFORMER**

- La délibération du Conseil de la Métropole du 18 février 2016 a été affichée au siège de Toulouse Métropole. Les annonces légales ont été affichées en Mairie de Toulouse, et dans les Mairies Annexes des quartiers des Minimes, de Bonnefoy et de la Roseraie ainsi qu'au siège de Toulouse Métropole. L'annonce légale a également fait l'objet d'une parution dans les journaux *La Voix du Midi* du 10 mars et *La Gazette du Midi* le 14 mars 2016 ;



*Ci-dessus : affichage de l'annonce légale à la mairie de Toulouse, place du Capitole.*

*Ci-dessous : publications de l'annonce légale dans La Gazette du Midi et La Voix du Midi*

- **le site internet** [www.toulouse-eurosudouest.eu](http://www.toulouse-eurosudouest.eu), outil pérenne, a été actualisé pour permettre de s’informer en détail sur le projet, et a largement été mis en avant durant la concertation ;
- **le dossier de concertation** présentant l’ensemble du projet d’aménagement contenu dans le plan guide urbain était mis à disposition au siège de Toulouse Métropole, à la Mairie de Toulouse, dans les Mairies Annexes (Bonnefoy, Minimes, Roseraie) et sur le site internet [www.toulouse-eurosudouest.eu](http://www.toulouse-eurosudouest.eu). Celui-ci était accompagné d’un dossier de présentation générale de Toulouse EuroSudOuest pour le comprendre dans ses deux volets – transports et urbanisme.

Le dossier de concertation a été par ailleurs remis aux participants de la réunion publique du 12 mai (600 exemplaires), aux associations membres des bureaux des quartiers 1.3 - Les Chalets / Bayard Belfort / Saint-Aubin Dupuy et 4.1 - Bonnefoy / Roseraie / Grammont, aux membres du Comité de pilotage du projet, aux élus de Toulouse Métropole et aux Maires des quartiers concernés ;

- **une exposition** présentant les grandes lignes du projet était visible au siège de Toulouse Métropole, à la mairie de Toulouse, à la Maison de la citoyenneté Nord aux Minimes, à la Maison de citoyenneté Est à la Roseraie et à l’Espace Bonnefoy ;



*L'exposition à la Maison de la citoyenneté Nord aux Minimes*

- **des insertions** dans la presse papier locale ont été diffusées dans les journaux *20 minutes*, *Côté Toulouse* et *La Voix du Midi* le 24 mars 2016 pour annoncer l'ouverture de la concertation et la tenue d'une réunion publique. **Des habillages** renvoyant vers le site du projet ont également été déployés sur les sites *actu.toulouse.fr*, *latribunetoulouse.fr* et *Touleco.fr* du 28 mars au 3 avril 2016 ;



Insertions presse dans les journaux gratuits 20 minutes (à gauche) et Côté Toulouse (à droite) du 24 mars 2016



Insertion web sur la newsletter de la Tribune du 30 mars 2016

- **150 affiches** informant de la concertation et de la tenue de la réunion publique ont été diffusées dans les 37 communes de Toulouse Métropole et dans les Maisons de la citoyenneté de la ville de Toulouse ;



*Affiche de la concertation*

- **un courrier de Monsieur Jean-Luc Moudenc**, Président de Toulouse Métropole, a été distribué dans toutes les boîtes aux lettres des riverains du périmètre du plan guide urbain les 3 et 4 mai (10 000 exemplaires) pour les informer de la tenue de la concertation et les inviter à la réunion publique ;



*Courrier de Monsieur  
Jean-Luc Moudenc*

- **des flyers** informant de la concertation et de la tenue de la réunion publique du 12 mai ont été distribués au sein de la gare de Toulouse Matabiau et dans la station de métro Marengo SNCF les 2, 3 et 11 mai 2016. Ces diverses distributions ont permis d'échanger directement avec le public sur le projet. Les flyers ont également été diffusés auprès des commerçants du secteur et dans les Mairies Annexes.

**Au total :**

- 2 500 flyers ont été diffusés dans toutes les communes de la Métropole et des Maisons de la citoyenneté de Toulouse ;
- 3 500 flyers ont été distribués en gare de Matabiau et à la station de métro Marengo par l'équipe projet d'Europolia ;
- 1 000 flyers ont été distribués auprès des commerçants, hôteliers, artisans et autres professionnels situés aux abords de la gare.

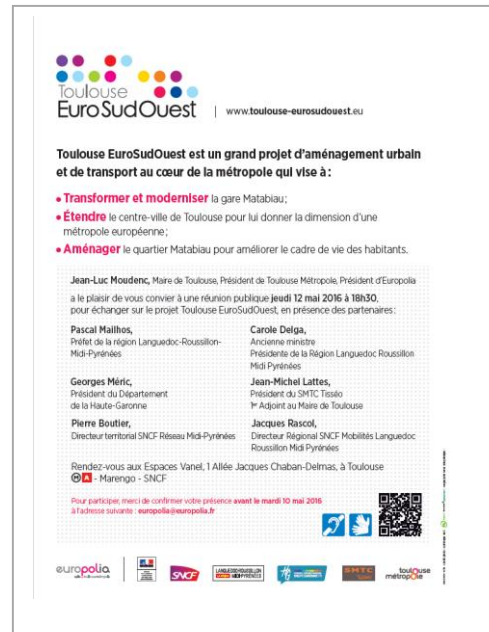


Le flyer a également fait l'objet d'une diffusion numérique auprès :

- des contacts de la Direction Démocratie Locale de la Mairie de Toulouse des quartiers concernés : Les Châlets, Bayard Belfort, Saint-Aubin, Dupuy, Minimes, Barrières de Paris, Ponts-jumeaux, Lapujade, Bonnefoy, Périole, Marengo, La Colonne, Jolimont, Soupetard, Roseraie, Gloire et Gramont ;
- des contacts de la Direction des Solidarités et de la Cohésion Sociale – Domaine Handicap et Accessibilité de la Mairie de Toulouse ;
- des personnes qui ont contacté ou rencontré l'équipe projet d'Europolia et qui ont souhaité être informées sur la réunion publique ;
- des membres ayant participé aux Ateliers Toulouse EuroSudOuest dans le cadre de la concertation volontaire.

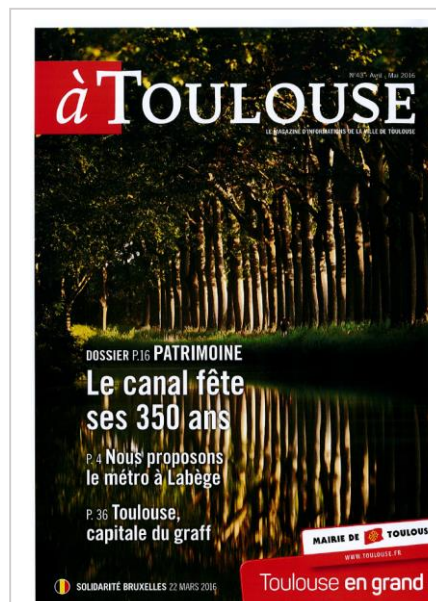


*Distribution de flyers d'invitation à la réunion publique dans la station de métro Marengo SNCF*



Flyer d'invitation à la réunion publique, recto verso

- les réseaux sociaux de Toulouse Métropole ainsi que le magazine municipal de la Ville de Toulouse (numéros d'Avril/Mai et été 2016) ont relayé l'information sur l'organisation de la concertation et la tenue de la réunion publique ;



Relais de la concertation dans A Toulouse d'Avril / Mai 2016



*Relais de la concertation sur les réseaux sociaux de Toulouse Métropole : Facebook (ci-dessus) et Twitter (ci-dessous)*



- un **Atelier Toulouse EuroSudOuest** a été organisé le samedi 19 mars 2016 pour informer les participants à cette concertation volontaire depuis 2012 de la mise en place du dispositif de concertation réglementaire ;
- une **conférence de presse, en présence des partenaires du projet**, s'est déroulée le jeudi 12 mai 2016 aux Espaces Vanel à 17h30 : l'occasion de présenter le projet autour d'une maquette ;



*Conférence de presse du jeudi 12 mai 2016 aux Espaces Vanel,  
en présence des partenaires du projet*

- enfin, l'ensemble des outils a été remis aux partenaires du projet pour diffusion dans leurs propres réseaux.

## POUR S'EXPRIMER

- **Le site internet** [www.toulouse-eurosudouest.eu](http://www.toulouse-eurosudouest.eu) a permis aux internautes de déposer des contributions en ligne *via* un formulaire de contact. Dans le cadre de la concertation, ce dispositif a été complété par la création d'une adresse mail dédiée : [concertation@toulouse-eurosudouest.fr](mailto:concertation@toulouse-eurosudouest.fr) ;
- **des registres de concertation** accessibles à tous étaient disponibles dans les 5 lieux de concertation, aux côtés du dossier de concertation. Des registres complémentaires ont été mis à disposition lors de la réunion publique du 12 mai et de la permanence au Marché nocturne de Belfort le 26 mai ;
- **des actions de concertation dans les quartiers concernés** par le projet ont été organisées :
  - En partenariat avec la Direction Démocratie Locale de la Mairie de Toulouse :

- Réunion avec les associations membres du Bureau de quartier 4.1 – Bonnefoy / Roseraie / Grammont, le mardi 17 mai à 18h30 ;
- Réunion avec les associations membres du Bureau de quartier 1.3 – Les Chalets / Bayard Belfort / Saint Aubin Dupuy, le mercredi 25 mai à 19h;
- Présentation du projet urbain à la Commission publique du quartier 4.1 – Bonnefoy / Roseraie / Grammont, le lundi 13 juin à 18h30.
  - En partenariat avec l’association l’Étoile de Belfort, membre du Bureau de quartier 1.3 :
- Permanence au Marché nocturne Place Belfort, le jeudi 26 mai à 17h ;
- **une réunion publique** a été organisée le jeudi 12 mai à 18h30 aux Espaces Vanel à Toulouse, en présence de l’ensemble des partenaires du projet et de l’Architecte-Urbaniste Joan Busquets, concepteur du plan guide urbain. 600 personnes sont venues participer à ce temps fort de la concertation.



*Réunion publique du jeudi 12 mai 2016 aux Espaces Vanel à Toulouse*

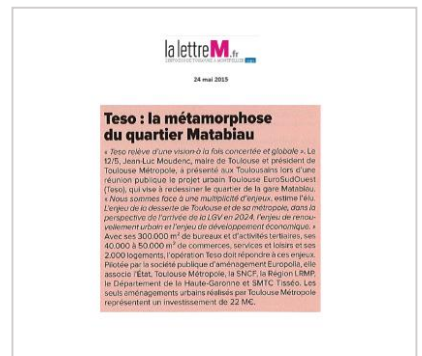
Tout au long de la concertation, l'équipe projet d'Europolia a continué à recevoir le public pour informer sur le projet et répondre aux questions.

**Focus sur les retombées de la concertation – Etape 1 – dans la presse**

La concertation a donné lieu à 13 articles dans la presse locale : *20 minutes*, *Touleco*, *Direct matin*, *La Dépêche*, *La Voix du Midi*, *Côté Toulouse* et *Objectif Toulouse Métropole*.

La revue *Le Moniteur*, a également consacré un article sur le projet urbain de Toulouse EuroSudOuest.

La totalité des articles est disponible en annexe du présent bilan.



Articles parus dans la Voix du Midi, La lettre M et Côté Toulouse.

**À NOTER**

La réunion publique du jeudi 12 mai 2016 a été interrompue une dizaine de minutes suite à un incident provoqué par un groupe de personnes opposé au projet. De même, la permanence du Marché nocturne place Belfort du jeudi 26 mai 2016, a été écourtée d'1h en raison d'actes de malveillance commis également par un groupe manifestant son opposition au projet.

# SYNTHÈSE DES EXPRESSIONS

## VUE D'ENSEMBLE

- 64 internautes ont donné leur avis à partir du site internet [www.toulouse-eurosudouest.eu](http://www.toulouse-eurosudouest.eu) et sur l'adresse mail dédiée : [concertation@toulouse-eurosudouest.fr](mailto:concertation@toulouse-eurosudouest.fr);
- 30 contributions ont été consignées dans les registres de concertation disponibles à la Mairie de Toulouse, au siège de Toulouse Métropole, dans les Mairies Annexes (Bonnefoy, Minimes, Roseraie) et lors de la réunion publique du 12 mai ;
- 14 questions et observations ont été retranscrites lors de la réunion publique du jeudi 12 mai ;
- 2 courriers ont été envoyés à Toulouse Métropole.

Du mardi 29 mars au mardi 28 juin 2016, la concertation sur le plan guide urbain a permis de recueillir au total 110 expressions.

L'ensemble des expressions est disponible sur le site du projet [www.toulouse-eurosudouest.eu](http://www.toulouse-eurosudouest.eu), rubrique « Concertation ».

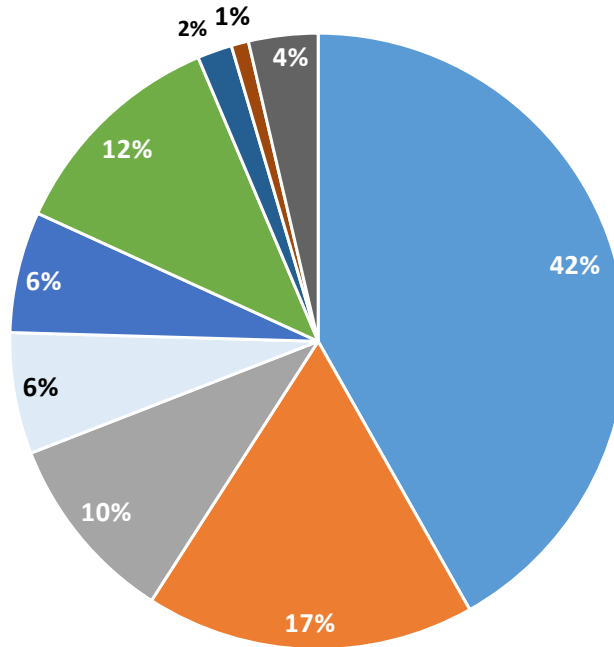
## SYNTHÈSE THÉMATIQUE

Le tableau ci-dessous rapporte l'ensemble des thématiques principales abordées par les participants à la concertation.

*Nb : le présent bilan portant uniquement sur la concertation dédiée au plan guide urbain, les thèmes sortant de ce cadre ne seront pas détaillés.*

Thématiques	Nombre de contributions	%
Fondamentaux du projet urbain	46	41,8
Programmation urbaine	19	17,3
Circulation et stationnement automobile	11	10,0
Projet ferroviaire	7	6,4
Espaces publics	7	6,4
Transports en commun et modes doux	13	11,8
Concertation	2	1,8
Chantier	1	0,9
Autres (hors projet)	4	3,6
	<b>110</b>	<b>100</b>

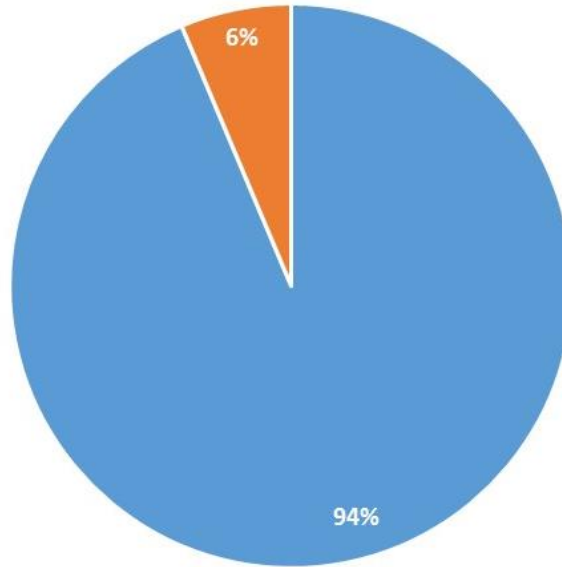
Répartition des thématiques principales abordées par les participants



- Fondamentaux du projet urbain
- Circulation et stationnement automobile
- Espaces publics
- Concertation
- Autres
- Programmation urbaine
- Projet ferroviaire
- Transports en commun et modes doux
- Chantier

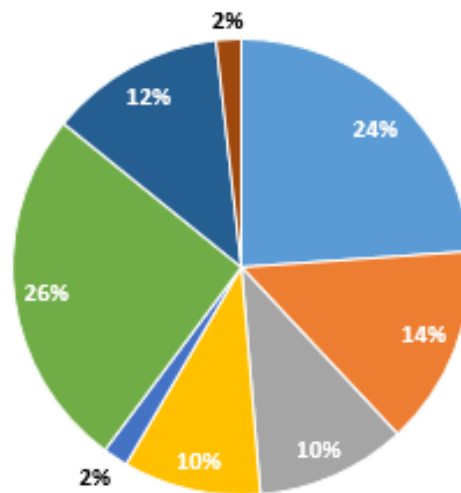


### Détails sur la nature des contributions



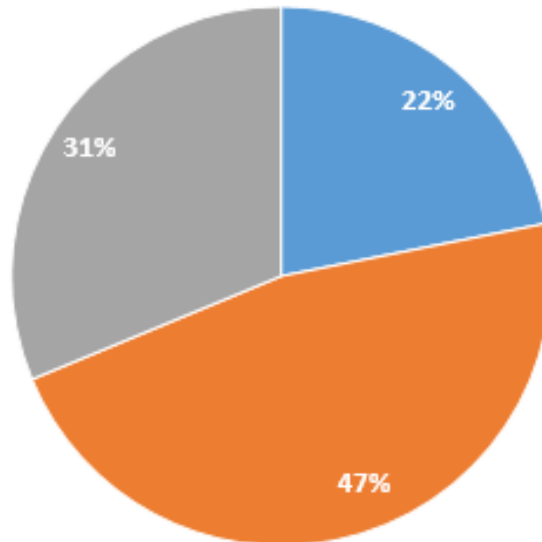
■ Individuelles ■ Collectives

### Détails de la thématique "fondamentaux du projet urbain"



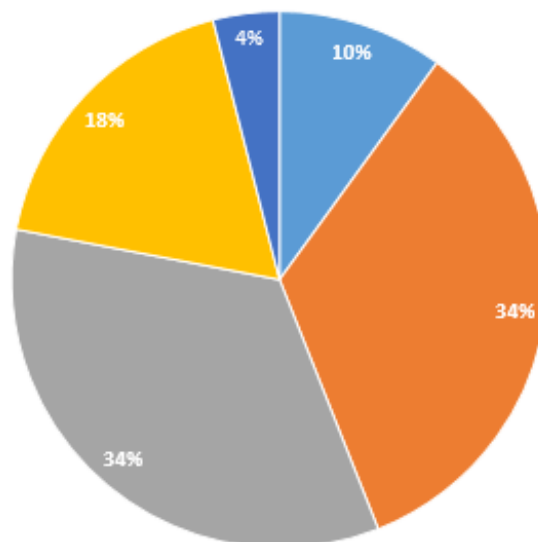
■ Ambitions du projet ■ Plan local d'urbanisme  
 ■ Périmètre du plan guide urbain ■ Action foncière  
 ■ Maquette du projet ■ Hauteur des bâtiments  
 ■ Architecture ■ Environnement

Détails de la thématique "programmation urbaine"



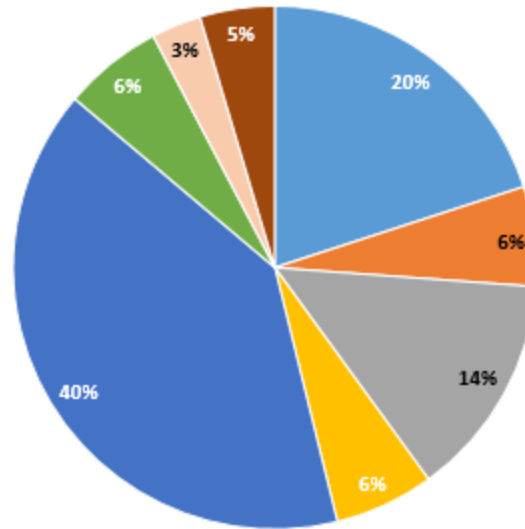
■ Commerces et services ■ Bureaux ■ Logements

Détails de la thématique "transports en commun et modes doux"



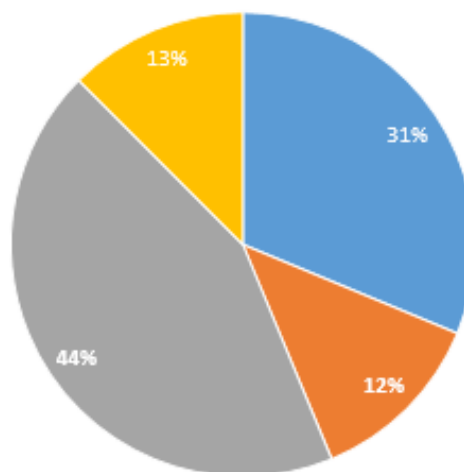
■ Métro ■ Piétons et cyclistes ■ TAE ■ Tramway, bus et gare routière ■ Véhicules électriques

Détails de la thématique "circulation et stationnement automobile"



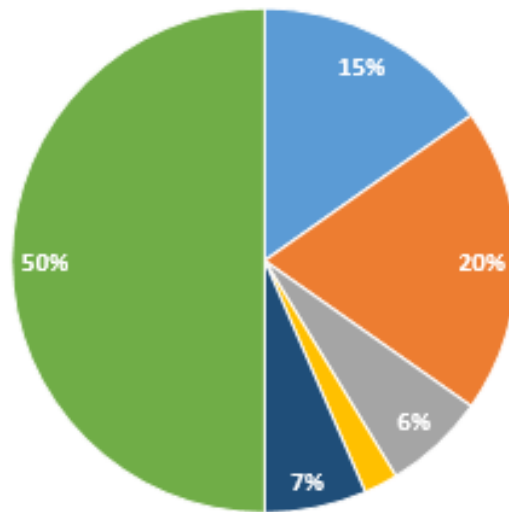
- Nombre de places de parking
- Dépose minute
- Usages des places
- Tarifs
- Flux de circulation
- Accès à la gare
- Nuisances sonores
- Aménagement de la voirie

Détails de la thématique "projet ferroviaire"



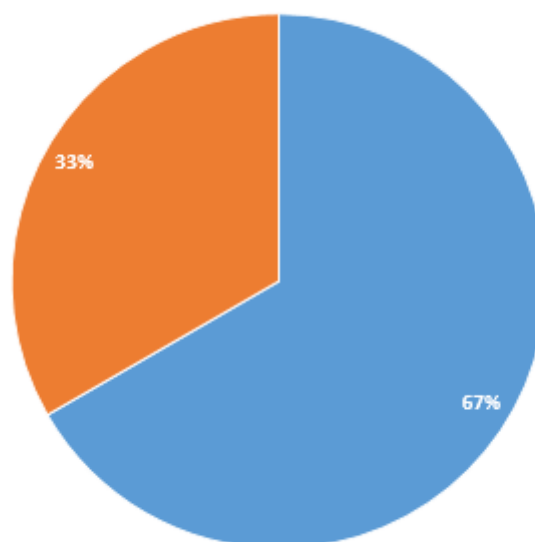
- TER
- Aménagement de la gare
- LGV
- Horaires des trains

### Détails de la thématique "espaces publics"



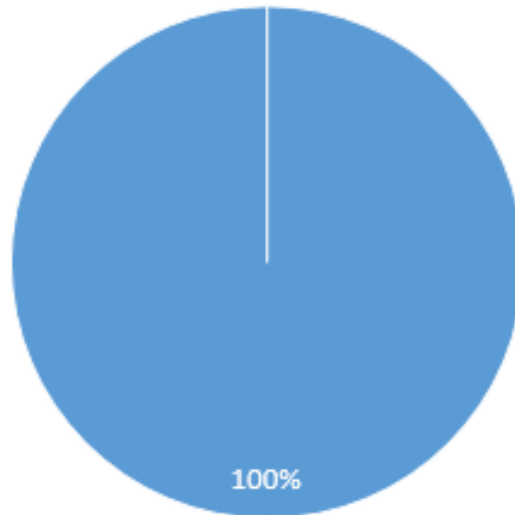
■ Parvis ■ Canal du midi ■ Sécurité ■ Espaces verts

### Détails de la thématique "concertation"



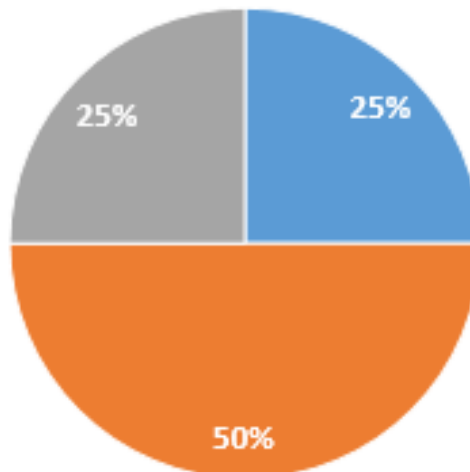
■ Organisation des Ateliers 2015 ■ Durée de la concertation

### Détails de la thématique "chantier"



■ Modalités du chantier

### Détails de la thématique "autres"



- Propreté de la ville
- Annotations d'enfants
- Recherche d'emploi (sonologue) + nom de la Région

## FRÉQUENTATION DU SITE INTERNET DÉDIÉ AU PROJET

### Nombre de visites sur le site

Du mardi 29 mars au mardi 28 juin 2016, **3 685 visiteurs** ont consulté le site Internet [www.toulouse-eurosudouest.eu](http://www.toulouse-eurosudouest.eu).

Sur ces 3 685 visiteurs, 2 785 étaient des visiteurs uniques \*.

*\*Nombre d'internautes ayant visité le site une seule fois*

Des pics de visites ont été observés aux dates suivantes :

- le mardi 29 mars avec 276 visites (date d'ouverture de la concertation) ;
- le mercredi 30 mars avec 271 visites ;
- le lundi 4 avril avec 197 visites ;
- le mardi 12 avril avec 129 visites ;
- le jeudi 12 mai avec 110 visites (date de la réunion publique) ;
- et le vendredi 13 mai avec 110 visites (lendemain réunion publique, retombées presse).

Les visiteurs ont consulté en moyenne 4,67 pages du site. Leur visite a duré en moyenne 3min30.

### Origine géographique des visites

La provenance des visites est déterminée à partir de l'adresse IP des visiteurs. On remarque que les 3 premières (et principales) villes ayant généré des visites durant cette période sont Toulouse (1827 visiteurs), Paris (511 visiteurs) et Bordeaux (56 visiteurs). Le tableau ci-dessous récapitule les 8 villes les plus significatives :

Ville	Nombres de visiteurs	Nombre de pages consultées	Durée moyenne des visites
1. Toulouse	1827	5,46	4 :10
2. Paris	511	4,35	3 :29
3. Bordeaux	56	2,72	1 :23
4. Montpellier	38	3,00	2 :12
5. Lyon	40	4,14	4 :09
6. Colomiers	31	3,76	3 :15
7. Montauban	25	4,95	2 :40
8. Labège	21	5,46	3 :48

### Provenances des visites

La source principale du trafic sur le site est venue des sites Internet externes (**1559 visites soit 42,3%**), qui ont mis un lien vers le site Internet du projet, avec entres autres :

- 701 visites depuis Toulouse-metropole.fr ;
- 203 visites depuis actu.cotetoulouse.fr ;
- 140 depuis le site europolia.fr ;
- 54 visites depuis regionlmp.fr ;
- et 44 visites depuis 20minutes.fr.

**33,8% des visiteurs (soit 1 245 visites)** sont arrivés depuis un moteur de recherche (essentiellement Google).

**23,1% (soit 851 visites)** ont tapé directement l'adresse du site Internet du projet dans leur navigateur.

Enfin, 1% des visiteurs est arrivé depuis les réseaux sociaux (LinkedIn, Facebook et Twitter).

### Pages visitées - Contenu

Le nombre de pages vues s'établit à 23 661.

*Ce nombre est supérieur au nombre total de pages consultées car les visites répétées d'un internaute sur une même page sont prises en compte.*

Le nombre de consultations uniques s'élève à 18 212.

*Ce nombre est supérieur au nombre de visites lors desquelles la ou les pages spécifiées ont été consultées au moins une fois.*

Le temps moyen passé sur chaque page a été de 0,57 min.

**La page « Concertation » a été la page la plus consultée (vue 2 703 fois) après la page d'accueil du site.**

## ANALYSE DES OBSERVATIONS EXPRIMÉES

### 1. Les fondamentaux du projet urbain

#### Hauteurs et style architectural des futurs bâtiments

Si le dossier de concertation ne présentait pas, à ce stade du projet, la création d'un immeuble de grande hauteur, les contributions évoquent malgré tout ce point. Les participants font ainsi des parallèles avec des projets équivalents à Paris, Nantes ou Lyon. La création de grands immeubles est notamment vue comme un moyen de rééquilibrer la perspective urbaine depuis les Allées Jean Jaurès avec les tours de la colline de Jolimont. Un contributeur évoque l'opportunité que constitue le secteur pour le développement d'immeubles de diverses hauteurs du côté de Raynal / Avenue de Lyon. Le dégagement géographique du côté Raynal et voies ferrées présente en ce sens un périmètre intéressant pour le développement de nouveaux immeubles.

Quelques contributeurs s'inquiètent toutefois de la réalisation d'un trop grand nombre d'immeubles et de leur impact visuel. La hauteur des futurs bâtiments, comme ceux situés aux abords des voies ferrées et sur les emplacements des Ateliers municipaux, suscitent des questionnements, notamment de la part des habitants du quartier du Raisin, qui craignent d'avoir la vue coupée par des immeubles trop hauts.

Des participants regrettent un certain manque « d'audace architecturale » et évoquent des tours plus hautes, des bâtiments colorés ou une architecture en verre. Dans cette lignée, un participant propose la création d'un « éco-quartier d'affaires », tandis qu'un autre évoque l'exemple de la gare Porto Susa de Turin.

Les participants demandent à voir une maquette du projet de tour si celui-ci est amené à se concrétiser.

L'évolution architecturale de Toulouse est donc attendue, mais les participants ont aussi montré leur attachement au patrimoine de la ville rose qu'ils souhaitent voir préservé et valorisé. La conservation des anciens immeubles apparaît ainsi essentielle pour garder le charme de Toulouse, tandis que certains craignent de voir émerger des bâtiments à l'allure austère. Plus précisément, une contribution souligne que l'avenue de Lyon assure aujourd'hui une continuité urbaine entre le centre-ville et le faubourg Bonnefoy et craint que le remplacement de l'architecture traditionnelle par une architecture moderne remette en cause ce lien entre le faubourg Bonnefoy et les Chalets. Un autre participant s'interroge sur le maintien de l'ambiance « industrielle » liée aux installations ferroviaires et la conservation/réhabilitation des façades de l'avenue de Lyon et du boulevard Pierre Sémard.



Cet attachement à la valorisation du patrimoine toulousain se traduit également dans des cas très concrets, comme le parking situé actuellement à côté de la gare et qualifié de peu esthétique.

### **L'avenir des bâtiments SNCF et de la gare routière**

Un participant s'interroge sur ce que prévoit le projet pour le bâtiment de maintenance des trains situé au niveau de la rue de Périole.

Plusieurs participants se questionnent sur l'avenir de la gare routière et son éventuel déplacement.

### **Extension du centre-ville, réaménagement des quartiers, création des parvis**

L'extension du centre-ville de Toulouse est vue comme une nécessité par les participants. Le projet de 3<sup>ème</sup> ligne de métro Toulouse Aérospatiale Express (TAE), notamment la desserte de la gare, est ainsi jugé indispensable et complémentaire à l'agrandissement du centre-ville.

La nécessité du réaménagement de l'avenue de Lyon, des allées Jean-Jaurès, de la rue Bayard et du quartier Raynal « coupé » par les voies ferrées, est fréquemment soulevée par les participants. L'amélioration de la liaison entre le quartier Raynal et le centre-ville, à travers la création d'une passerelle est ainsi évoquée à diverses reprises. Plusieurs participants estiment que le projet de passerelle enjambant les voies ferrées constitue l'un des aménagements majeurs pour améliorer les liens entre les quartiers. Plus d'informations et une réalisation rapide de cette passerelle, accessible à tous et ouverte 24h/24, sont demandées. Une autre contribution souligne la nécessité de réaliser une seconde traversée pour améliorer davantage les liaisons, notamment entre Bonnefoy et le Raisin.

Un propriétaire souhaite plus d'informations à propos des dates et des évolutions prévues pour la rue des Jumeaux.

Si une contribution se questionne sur les liens qui permettront réellement une extension du centre-ville, pour en faire un lieu de vie et non un lieu de transit, la création de nouveaux parvis autour de la gare Matabiau est une proposition globalement bien accueillie par les participants. Ils sont perçus par une partie des contributions comme permettant une meilleure répartition de la circulation, des déplacements facilités, et constitutifs d'un lien amélioré entre la ville et la gare. Par exemple, le parvis Périole est considéré comme un moyen facilitant l'accès direct des habitants du quartier à la gare. Une contribution estime que le parvis Marengo, qui aura une forte vocation multimodale, doit également assurer l'extension du centre-ville, en complément du parvis Canal.

Une contribution soulève que l'intégration du volet ferroviaire dans cette première étape de concertation aurait permis d'évoquer la création de liens desservant directement les quais de la gare.

Enfin, une dernière contribution s'interroge sur l'absence, dans le plan guide urbain, d'hypothèses de densification douce, *via* la surélévation des immeubles existants ou encore d'opération de densification de quartiers pavillonnaires pour répondre à de nouveaux besoins (rénovation thermique, accessibilité, ...).

### **Périmètre du plan guide**

Le fait que la rue Matabiau ne soit pas concernée par le plan guide urbain, alors qu'elle est qualifiée de « porte d'entrée » de la ville et qu'elle constitue l'un des trois grands axes de liaison entre la gare et le centre-ville, soulève de nombreuses interrogations et remarques. Les participants font part d'un trafic trop important et souhaiteraient voir cet axe majeur amélioré dans le cadre du projet Toulouse EuroSudOuest : vitesse de circulation élevée, trottoirs étroits et dangereux, manque d'espaces verts et piétons qui permettraient de dynamiser le commerce. Les contributions soulignent également qu'il s'agit d'un axe emprunté par les touristes, situé dans un quartier où les hôtels, les meublés, etc. sont très présents.

Mêmes interrogations quant à l'absence d'aménagements dans le quartier Belfort, les contributeurs considérant ces zones comme importantes pour le développement des quartiers situés autour de la gare. Un participant s'étonne également de l'absence de la rue du Général Compans dans le périmètre du plan guide urbain.

Un participant se demande également si le quartier du 10 avril sera réaménagé dans le cadre du projet.

De même que la rénovation du boulevard de Strasbourg, les allées Frédéric Mistral ou encore la rue Saint-Bernard, empruntée par les touristes pour visiter la Basilique Saint-Sernin, est soulevée.

Une contribution s'interroge sur la revalorisation du canal du Midi en tant que projet connexe et non comme une part intégrante de Toulouse EuroSudOuest. En effet, le canal est jugé comme essentiel à l'apaisement du secteur. Cette contribution propose ainsi la création d'îlots de loisirs, sportifs, .... comme nouveaux lieux de vie, accessibles à tous.

Une contribution regrette que le projet CEAT-Jolimont ne soit plus compris dans le périmètre du projet.

Plus globalement, un participant regrette l'absence d'une vision plus large du territoire, au-delà de la métropole.

### **Action foncière, libération du foncier**

Les participants (principalement ceux ayant un projet d'achat dans le périmètre) souhaitent obtenir des informations supplémentaires à propos de l'action foncière. Certains s'interrogent également sur les possibles expropriations des habitations et

souhaitent obtenir plus de détails à ce sujet. Dans cette lignée, une contribution souhaite en savoir plus sur l'étape transitoire entre le rachat des bâtiments et les constructions / réhabilitations prévues dans le cadre du projet. En effet, cette période de mutation pourrait nuire à l'image de la ville.

Une contribution s'interroge sur l'avancée de la libération, par la SNCF, de plusieurs hectares relevant aujourd'hui du domaine ferroviaire. Des participants estiment que le maintien du remisage en gare prive le projet d'un foncier précieux, notamment pour la construction de logements sociaux.

Enfin, plus globalement, une contribution adhère aux fondamentaux du plan guide urbain présentés dans le cadre de la concertation mais souhaite voir des éléments du projet précisés et traduits dans les documents d'urbanisme que sont le PDU ou le PLUi-H. Cette même contribution souhaite également que le projet intègre des avancées technologiques et sociétales, ainsi que des fondamentaux « citoyens » (mixité sociale, prise en compte des publics les plus fragiles, ...).

Dans cette même veine, un contributeur souhaite connaître les solutions proposées en matière de limitation des impacts environnementaux du projet.

#### **Les réponses apportées par Toulouse Métropole**

En premier lieu, Toulouse Métropole rappelle que l'objet de la concertation préalable est d'échanger sur un projet en cours d'élaboration, amené à se préciser au cours des prochaines étapes. Le plan guide urbain est en effet un outil évolutif, permettant de définir sur le long terme une vision globale et collective de l'avenir du cœur de la métropole. La poursuite de la concertation, et notamment des Ateliers, permettra d'affiner le projet dans un souci de dialogue et d'écoute permanents.

Sa mise en œuvre trouvera une traduction opérationnelle dans les documents réglementaires d'urbanisme comme le PLUi-H.

De plus, le projet fera l'objet d'une étude d'impact qui permettra de mesurer tous les types d'impacts sur tous les milieux. Elle sera portée à connaissance dans le cadre de la future enquête publique, autre temps fort de participation du public.

#### **- Hauteurs et style architectural des futurs bâtiments**

Au stade actuel du projet Toulouse EuroSudOuest, les différents styles architecturaux ne sont pas encore actés.

Toutefois, Toulouse Métropole et l'ensemble des partenaires sont soucieux d'assurer la bonne intégration des nouvelles constructions dans les quartiers existants afin d'assurer la cohérence, la continuité entre les différents aménagements. Ainsi par exemple, les constructions les plus hautes ne seront envisagées que dans des environnements dégagés.

Plus précisément, les constructions sur les principales emprises ferroviaires (Périole, Raynal) se concrétiseront sur le long terme du projet (10-25 ans). Ces constructions dépendront du calendrier et des conditions de libération du foncier ferroviaire.

La valorisation du patrimoine est une préoccupation centrale, mais, comme l'ont soulignées également les contributions, les quartiers concernés par le plan guide ont besoin de bénéficier d'un projet urbain de qualité et ambitieux afin d'améliorer le cadre de vie de tous et notamment lutter contre certains immeubles dégradés.

- L'avenir des bâtiments SNCF et de la gare routière

Pour assurer le fonctionnement du réseau ferroviaire, des fonctions de maintenance doivent être maintenues sur le site de Raynal et de Périole. Un nouvel atelier de maintenance du Technicentre Midi-Pyrénées a été construit en 2015 sur une partie de l'ancienne halle marchandise de Raynal. Une vingtaine de techniciens et d'ingénieurs SNCF travaillent chaque jour dans ce nouveau bâtiment industriel dédié aux rames Régiolis. Le bâtiment a vocation d'être agrandi pour accueillir tous les Régiolis, mais aussi, à l'avenir, le nouveau matériel Regio2N. Sur le site de Périole, des voies dédiées au remisage (stationnement des trains qui ne sont pas en circulation) des trains du quart Nord-Est seront maintenues.

Dans le cadre du projet, la gare routière sera préservée pour assurer les liaisons interurbaines, régionales, nationales et internationales. Toutefois, l'hypothèse d'une localisation côté Périole est à l'étude pour assurer une meilleure liaison intermodale à proximité de la future station de la 3<sup>ème</sup> ligne de métro.

- L'extension du centre-ville, le réaménagement des quartiers, la création des parvis

Le projet doit permettre l'extension du centre-ville. Des liaisons sont étudiées pour mettre fin aux coupures actuelles que constituent les boulevards, le canal ou encore les voies ferrées. L'ouverture complète de la gare avec ses 4 parvis sera réalisée dans l'optique d'assurer de réelles continuités entre le centre-ville historique, la gare et les quartiers. Matabiau constituera ainsi un véritable carrefour des mobilités, renforcé notamment par la création de la 3<sup>ème</sup> ligne de métro qui assurera la desserte de 48 % de l'emploi toulousain, dont le nouveau pôle d'activités. Cette dimension de « lien » entre les quartiers que constituera le Pôle d'Echanges Multimodal irrigue l'ensemble du projet, et sera pris en compte dans ses composantes urbaines et ferroviaires, par l'ensemble des partenaires.

Plus précisément, le projet de passerelle Concorde fait l'objet d'études techniques. Les résultats permettront prochainement à la collectivité de vérifier sa faisabilité technique et financière et de statuer sur son échéance de réalisation.

Les aménagements au sein de la gare feront l'objet d'une seconde étape de concertation et seront menés en complémentarité avec le projet urbain.

- Périmètre du plan guide urbain

L'objectif de la Métropole est véritablement d'assurer une réflexion globale à l'échelle de l'aire toulousaine et de sortir d'une vision sectorisée « par projet ». Ainsi, de fortes complémentarités et connexions seront menées entre chacun des grands projets de la métropole. Par ailleurs, en renforçant l'attractivité et le rayonnement de la métropole, c'est la grande région dans son ensemble qui en bénéficiera grâce à la construction d'un pôle d'affaires, l'arrivée du TGV, etc.

La rue Matabiau et la place Belfort font partie du périmètre du schéma directeur de modernisation des espaces publics du centre-ville, défini par l'Architecte Urbaniste Joan Busquets en 2012. Leur réaménagement dépendra des décisions qui seront prises par Toulouse Métropole pour la prochaine phase de mise en œuvre du schéma directeur.

Le quartier du 10 avril et la rue du Général Compans, ne se situent pas dans le périmètre du plan guide urbain du projet Toulouse EuroSudOuest. Néanmoins, leur position aux franges du projet nécessite une attention particulière de manière à anticiper ses éventuelles évolutions.

Le boulevard de Strasbourg, les allées Frédéric Mistral et la rue Saint-Bernard également hors périmètre, n'ont pas fait l'objet de décision de réaménagement à ce stade.

Concernant la rue Bayard, celle-ci fait l'objet de travaux de réaménagement depuis le début de l'année 2016, dont Toulouse Métropole est également le maître d'ouvrage. L'objectif du projet en cours est de rééquilibrer les espaces entre les modes doux, les transports en commun urbains et les voitures dans l'optique d'apaiser cet axe afin d'en faire un lieu confortable et attractif pour les modes doux, notamment pour les liaisons entre la gare et le centre-ville.

Par ailleurs, le plan guide urbain inclut la valorisation du canal du Midi dans sa portion comprise entre le pont Matabiau et le pont Riquet. A ce titre, dans le cadre du réaménagement du parvis situé côté Canal, le projet inclura le canal du Midi. La valorisation complète de ce poumon vert à l'échelle de la ville fait l'objet d'un autre programme d'études dénommé « Plan Canal » mené par Toulouse Métropole en partenariat avec Voies Navigables de France (VNF). L'opération menée dans le cadre du projet Toulouse EuroSudOuest fait donc l'objet de collaboration avec tous les services compétents pour répondre aux enjeux communs.

Enfin, le projet d'aménagement CEAT-Jolimont, intégré dans le périmètre d'études du projet Toulouse EuroSudOuest à son lancement, fait à présent l'objet d'un pilotage autonome. Les deux projets restent néanmoins complémentaires, dans leur conception, comme dans leur mise en œuvre.

- Action foncière, libération du foncier

L'action foncière est un élément essentiel dans la mise en œuvre du projet en anticipant les acquisitions foncières nécessaires à sa réalisation et en limitant les phénomènes spéculatifs.

Seules la rue des Cheminots, la rue Saint Laurent (côté pair), l'avenue de Lyon, la rue du Maroc, une partie de la rue Chabanon et de la rue des Jumeaux, font l'objet d'acquisitions systématiques, par voie à l'amiable ou *via* l'exercice du droit de préemption urbain.

Dans le cadre de Toulouse EuroSudOuest son périmètre se limite aux stricts abords de la gare. Depuis 2011, 222 biens ont été acquis.

De façon transitoire, la majorité de ces biens sont remis en location par l'Établissement Public Foncier Local (EPFL), gestionnaire. Néanmoins, certains biens vétustes ou insalubres ne peuvent rentrer dans ce dispositif transitoire, car ils présentent des défauts de sécurité.

Par ailleurs, toutes les personnes ayant posé des questions sur ce point se sont vues proposer un rendez-vous auprès d'Europolia, SPLA de Toulouse Métropole. Les propriétaires concernés par le périmètre d'action foncière peuvent contacter Europolia pour de plus amples informations quant à leur situation.

Enfin, concernant le foncier ferroviaire en majorité présent sur le périmètre du plan guide urbain, il fait l'objet de négociations dans le cadre du partenariat Toulouse EuroSudOuest. Au regard des contraintes de fonctionnement du système et des objectifs de développement urbain, des premières emprises mutables ont été identifiés à Périole, Marengo et Raynal.

## 2. La programmation urbaine

### Commerces

Pour les participants, l'installation de nouveaux commerces (brasserie par exemple) jouerait un rôle majeur dans l'attractivité des quartiers concernés par le projet. Certains souhaitent par ailleurs que le projet accorde une attention particulière aux artisans et producteurs locaux. Matabiau et les quartiers réaménagés pourraient ainsi constituer une véritable vitrine touristique du territoire.

Des participants espèrent que ces espaces proposeront également des activités culturelles et de loisirs pour faire de ce secteur une véritable extension du centre-ville et attendent plus d'informations sur ce sujet. Pour assurer un lien direct avec la médiathèque, pôle culturel majeur, un contributeur propose de positionner les

commerces et services le long de la rue Périole et non au sein du triangle Avenue de Lyon / canal du Midi / Gare Matabiau.

Une contribution s'inquiète de voir les commerces concentrés au même endroit sur la maquette du projet présentée dans le cadre de la concertation.

### **Bureaux**

La création de surfaces de bureaux pour constituer un pôle tertiaire est perçue comme l'une des priorités du projet Toulouse EuroSudOuest. Des participants s'interrogent toutefois sur le risque de voir ces nouveaux bureaux vacants ou que les habitants soient délogés au profit de l'installation de grandes entreprises. Dans cette lignée, une contribution se questionne sur la superficie accordée aux bureaux dans le cadre du projet, par rapport à celles dédiées aux commerces et logements et demande une estimation du nombre de nouveaux bureaux/commerces/logements par étape de réalisation.

Une contribution s'inquiète de voir les bureaux concentrés au même endroit et que certaines rues soient désertes en dehors des heures de travail, générant un sentiment d'insécurité. Le contributeur espère ainsi que la mixité décrite dans le dossier de concertation sera maintenue afin de faire de ce secteur un véritable lieu de vie et propose pour cela, la construction d'immeubles mixtes.

En ce sens, un autre contributeur demande à ce que l'ensemble des espaces soient mixtes et non spécialisés comme semble le représenter la maquette du projet.

Des participants s'interrogent sur la concurrence du futur pôle Toulouse EuroSudOuest avec les pôles tertiaires de Labège Innopole et la zone aéroportuaire de Blagnac, tandis qu'un autre contributeur évoque les bureaux vacants situés sur la route d'Espagne/route de Seysses. Des contributeurs souhaitent ainsi avoir plus d'informations sur le programme de bureaux et de locaux d'activités, ainsi que sur les études déjà réalisées. Une autre contribution souhaiterait une vision économique plus aboutie du projet de pôle d'activités que la seule construction de bureaux.

Enfin, une contribution souhaiterait voir s'implanter une pépinière d'entreprises et un laboratoire de recherche spécialisés dans le domaine environnemental pour faire de Toulouse une métropole d'avant-garde en la matière.

### **Logements**

Les participants s'interrogent sur la préservation de la mixité sociale des quartiers concernés et sur le risque de gentrification que pourrait générer le projet. Une contribution souhaite ainsi en savoir plus sur l'intervention des bailleurs sociaux pour maintenir un parc de logements aux loyers abordables.

Des inquiétudes se sont exprimées sur la baisse de la qualité de vie des riverains situés à proximité des voies ferrées suite à l'augmentation du trafic ferroviaire et routier, tandis que d'autres craignent de voir la valeur de leur bien diminuée.

Plusieurs craintes ont été émises en ce sens sur la question des nuisances sonores, et plus précisément pour les rues Loubiague, Ernest Renan et Périole. La réalisation d'une enquête est demandée pour répondre efficacement à ce problème, voire même la construction de murs anti-bruit au niveau des rues Loubiague et Ernest Renan.

D'autres s'interrogent sur la pertinence de construire de nouveaux logements dans ce secteur alors que les écoles sont jugées déjà surchargées.

Des participants évoquent l'insalubrité des immeubles situés rue du Maroc, avenue de Lyon, faubourg Bonnefoy et au Raisin, jugeant la situation urgente et demandant l'avancée de la date des travaux.

Des habitants du quartier du Raisin, de la rue Collignon ou des quartiers Nord font part de leur crainte de voir leur quartier moins pourvu que les autres.

Une contribution adhère aux principes de mixité de la programmation, mais globalement, les participants souhaitent avoir plus d'informations sur les équipements qui accompagneront les futurs bureaux et logements et attendent des informations plus précises sur la mixité programmatique.

Enfin, une contribution s'inquiète de la concurrence avec la périphérie : en effet, situés au centre-ville, les nouveaux logements, commerces ou bureaux risquent de proposer des loyers trop élevés, détournant l'intérêt des investisseurs.

#### **Les réponses apportées par Toulouse Métropole**

##### **- Les commerces**

L'objectif est bien de proposer une offre de qualité et diversifiée à l'ensemble des riverains et voyageurs. Actuellement, une consultation est en cours en direction des principaux opérateurs commerciaux. Il s'agit d'affiner l'offre commerciale la plus pertinente au sein de Toulouse EuroSudOuest.

A ce stade du projet, entre 40 et 50 000 m<sup>2</sup> sont dédiés aux surfaces commerciales, de services et loisirs. La construction de ces surfaces est prévue à moyen terme compte-tenu des contraintes foncières.

Une offre de services de loisirs et culturels est comprise dans ce potentiel de programmation.

##### **- Les bureaux**

Le pôle d'activités prévu dans le cadre du projet viendra répondre à une demande forte des entreprises et permettra de rééquilibrer l'activité entre le cœur et la périphérie de la métropole. La proximité immédiate du pôle d'activités à une offre complète de transports en commun et son inscription dans un quartier de centre-ville renforceront encore davantage son attractivité. Les immeubles de bureaux sont notamment prévus aux abords des voies ferrées.



Que ce soit pour les bureaux, les commerces ou les logements, la maquette du projet présente les volumes et non la répartition ou encore la fonction définitive des espaces. Le projet veillera à garantir la mixité au sein du secteur, dans le prolongement du centre-ville. Au-delà des espaces, certains immeubles pourront également être mixtes dans leurs fonctions.

- Les logements

Le maintien de la mixité sociale dans les quartiers concernés par le plan guide urbain constitue une priorité. Ce projet permet notamment de remplacer le bâti dégradé par une offre de logements diversifiée, notamment entre le pont Raynal et le canal du Midi. L'offre de logements répondra à tous les besoins : primo-accédant, locatif, logements sociaux, ...

L'ensemble des quartiers du plan guide urbain bénéficieront des aménagements et des effets du projet grâce à un travail sur les espaces publics et les voies de liaison qui sera mené par Toulouse Métropole, en complémentarité des aménagements en cœur de projet.

Les équipements scolaires, sportifs, culturels évolueront avec les quartiers pour répondre aux besoins des riverains. La localisation de ces équipements dans le plan guide sera étudiée prochainement.

Sur la question des nuisances sonores, il est à noter que les immeubles de bureaux construits aux abords des voies ferrées constitueront des écrans pour les futurs logements, en limitant les nuisances liées au trafic ferroviaire. S'agissant des protections acoustiques liées directement aux infrastructures ferroviaires, notamment à proximité des rues Loubiague et Ernest Renan, elles seront traitées dans le cadre du projet des Aménagements Ferroviaires du Nord de Toulouse.

Par ailleurs, une étude d'impact a été engagée au titre du Code de l'Environnement pour mesurer tous les impacts du projet sur les différents milieux. Elle sera mise à disposition du public lors de la phase d'enquête publique en 2018.

### 3. Circulation et stationnement automobile

#### - Circulation

Les participants s'interrogent sur l'évolution du trafic automobile dans le cadre de la réalisation du projet et expriment des risques sur les conditions de circulation aux abords de la gare et dans les quartiers environnants. Plusieurs rues/secteurs sont mentionnés :

- sur la 2x3 voies du canal du Midi où le déplacement à pied ou à vélo est jugé difficile en raison d'une circulation automobile trop dense. Un contributeur propose d'inverser le sens de la circulation automobile en passant à un système « à l'europpéenne » ;
- toujours sur le canal du Midi, un contributeur souhaite avoir plus d'informations sur les futures liaisons nord-sud ;
- sur les avenues de Lyon et Pompidou et le faubourg Bonnefoy, où le trafic déjà important, pourrait encore augmenter après le réaménagement des quartiers. La largeur du faubourg Bonnefoy est par ailleurs considérée comme la cause des dépassements de vitesse, mettant en danger l'ensemble des usagers ;
- dans la rue Périole, la présence d'une école à proximité doit être prise en compte pour l'aménagement de la voirie ;
- dans la rue Matabiau, les participants y déplorent la circulation de transit et craignent que cette rue « hérite » de la circulation automobile déjà existante sur la rue Bayard et sur les allées Jean-Jaurès. La circulation dans cette rue (automobile et bus) étant déjà considérée comme excessive, un surplus des flux de circulation pourrait la saturer et présenter un risque pour les 3 écoles présentes ;
- sur la rue René Leduc (du côté des numéros impairs) où les participants craignent que le flux de circulation augmente et devienne très bruyant. Un participant souhaiterait que le contournement par le boulevard Marengo soit conservé pour que la rue René Leduc devienne un espace réservé aux piétons et au stationnement ;
- des précisions sont demandées sur la desserte du quartier Raynal ;
- le futur parvis Nord assurant la liaison entre Matabiau et la future rue Raynal est jugé problématique. En effet, la circulation sera rendue davantage difficile par des accès à des parkings alors que l'avenue de Lyon présente déjà un très fort trafic, pénalisant les quartiers alentours. Une contribution propose de maintenir une entrée exclusive par le parvis canal ;
- l'élargissement du pont Pompidou est demandé ;
- la couverture de la tranchée Guilheméry est proposée pour permettre la création de nouveaux espaces publics.

Les participants craignent ainsi de voir la circulation augmentée dans leur quartier, au cours de la réalisation du projet et lors de sa livraison, sans le renforcement, en parallèle, des transports en commun et le développement de nouvelles solutions de mobilité. Ils demandent donc à ce que soit assurée une répartition équilibrée du trafic automobile entre les quartiers et la limitation d'accès des véhicules de transit. Pour certains, la suppression des voies de circulation ainsi que des places de stationnement risque de complexifier l'accès au centre-ville.

En ce sens, une contribution souhaite en savoir plus sur la hiérarchie des voies entre elles : faubourg Bonnefoy, avenue de Lyon, rue Saint Laurent, ...

Plus spécifiquement, les riverains du quartier des Minimes-Barrière de Paris souhaitent connaître précisément la localisation des futures voies d'accès routières et ferroviaires autour de la gare, jugeant que ces dernières vont considérablement toucher les conditions de circulation et le cadre de vie de ce secteur précis.

Pour faire face à ces flux, des participants se disent favorables à l'intégration de la circulation automobile sous le parvis de la gare Matabiau.

Une contribution se prononce en faveur d'une circulation en tranchée couverte aux abords de la gare, jugeant que le maintien en 2x2 voies serait contre-productif pour les modes doux et jouerait en défaveur de « l'apaisement » du secteur.

Un participant craint que le centre-ville rencontre des difficultés à s'étendre en raison de la circulation dans le secteur.

Plusieurs contributions demandent à connaître le plan de circulation envisagé et notamment si celui-ci est intégré au Plan de Déplacements Urbains (PDU). Une autre contribution se demande pourquoi la révision du PDU n'intègre pas la nouvelle répartition des flux avec la réalisation de la 3<sup>ème</sup> ligne de métro.

Une contribution demande également la mise en place d'un plan de circulation transitoire, entre la livraison des premiers aménagements et la mise en service de la TAE pour anticiper les hausses de trafic et éviter un engorgement des quartiers Est.

L'explication des solutions retenues est également demandée, ainsi que la prise en compte de l'évolution du trafic ferroviaire sur la fréquentation et le stationnement dans le secteur.

Enfin, un participant souhaite savoir si une étude sur les évolutions de la circulation et le report modal est prévue sur les grands axes du secteur.

- Stationnement, dépose-minute

La concertation a permis de mettre également en lumière les attentes des participants en ce qui concerne le stationnement automobile. En effet, la possibilité de stationner (en arrêt minute ou sur une place de parking) à proximité de la gare et des arrêts de métro apparaît comme une préoccupation majeure, tandis que le manque de places revient régulièrement dans les contributions.

Une attention particulière est demandée concernant le stationnement des riverains autour de la gare pour ne pas les pénaliser, ainsi qu'un accès privilégié aux services de taxi et de covoiturage. Un contributeur se demande ainsi comment les quartiers riverains seront protégés du stationnement sauvage aux abords de la gare.

Un participant évoque plus précisément des problèmes pour le stationnement dans le quartier et sur la place Arago et propose la mise en place d'un parking dédié aux seuls résidents et des stationnements payants.

Des participants proposent diverses mesures pour contrôler le stationnement : limitation des places de stationnement aux usagers du train et aux futurs salariés du pôle d'activités pour favoriser les transports en commun, mises en place de tarifs préférentiels, création de liens entre la gare et les stationnements prévus au niveau des allées Jean-Jaurès, prévision dans le PLU d'une augmentation des places de parkings créées dans les nouveaux bâtiments, location de parkings vacants, etc.

Des participants évoquent également l'agrandissement ou la création de parc-relais pour favoriser l'intermodalité.

D'autres reviennent sur le stationnement parfois chaotique dans certains secteurs et la nécessité de proposer plus d'arrêts-minutes. Des contributions s'interrogent sur le fonctionnement et l'accessibilité aux PMR du dépose-minute du futur parvis Marengo : *a minima*, la création d'un escalator serait nécessaire, au risque de voir cet accès sous-utilisé. La sortie du dépose-minute sur l'avenue de Lyon questionne au regard de la circulation déjà très dense, notamment lors des grandes affluences. Il est donc demandé de ne garder qu'un seul dépose-minute, en maintenant la sortie actuelle. Un contributeur estime que ce sont surtout les reprises-minute qui posent problème autour de la gare, en raison du temps d'attente parfois aléatoire avant l'arrivée des trains. Ce dernier propose donc une franchise de 30 minutes dans les parkings de la gare pour améliorer la gestion du système de stationnement.

Un participant ne comprend pas comment le projet pourra augmenter les possibilités de stationnement tout en limitant le nombre de places, tandis qu'une autre contribution estime que l'augmentation des places de stationnement est en contradiction avec la philosophie du projet. Un participant souhaite voir les parkings en sous-sol.

Plus précisément, un participant souhaite que des solutions soient proposées aux utilisateurs de camionnettes de BTP dans le cadre des futurs aménagements. Enfin, un contributeur demande si les stationnements seront payants.

### Les réponses apportées par Toulouse Métropole

#### – Circulation automobile

Un plan de circulation accompagnera le projet pour assurer une répartition équilibrée du trafic automobile dans le secteur. Des expérimentations pourront être mises en place pour mesurer les effets par anticipation et par secteur de l'évolution du système de circulation.

Par ailleurs, pendant la phase chantier, un plan de circulation temporaire et adapté au phasage des travaux sera établi et communiqué aux riverains pour limiter au maximum les nuisances.

L'aménagement des 4 parvis et une signalisation optimisée depuis le périphérique permettront de mieux répartir le trafic et les itinéraires d'accès à la gare. En effet, concentrés aujourd'hui sur le parvis historique de la gare face au canal du Midi, les flux automobiles congestionnent le secteur. La répartition de ces flux depuis les 4 points cardinaux grâce à l'aménagement des nouveaux accès à la gare Matabiau et aux quartiers *via* les 4 parvis, permettra de désengorger le secteur et de fluidifier les accès à la gare en heures de pointe. Pour ce faire, un nouvel accès Nord, longeant la gare basse de Raynal, est envisagé. De plus, l'accès par l'Est, en direction du parvis Marengo, sera privilégié depuis le périphérique, les allées Georges Pompidou et le boulevard des Crêtes offrant la configuration routière la plus optimale pour accueillir les flux majeurs.

La valorisation du Canal est également une composante majeure du projet qui vise à lui redonner toute sa place patrimoniale. A court terme, pour améliorer rapidement les flux le long des berges, 2 voies de circulation sont envisagées, avec de nouveaux espaces pour les vélos et les piétons au droit de la gare.

L'hypothèse de création d'une trémie sous le parvis canal de la gare a été étudiée. Un tel ouvrage aurait confirmé le caractère routier du canal du Midi et aurait été en contradiction avec l'objectif de valorisation de ce patrimoine paysager. Les contraintes techniques de réalisation auraient entraîné un changement radical de paysage avec la nécessité de construire des rampes d'accès colossales et de refondre le système de liaisons avec les quartiers environnants. De plus, au-delà d'être irréversible, cet aménagement représentait un coût très important. Cette hypothèse n'a donc pas été retenue.

Enfin, les services de Toulouse Métropole suivent l'évolution du trafic routier ainsi que l'accidentologie corporelle sur les voiries de la métropole pour définir les actions nécessaires. Les projections en termes de trafic ferroviaire et

d'augmentation de la fréquentation sont également une part intégrante dans l'élaboration du projet, que ce soit dans ses composantes ferroviaires ou urbaines.

– Stationnement automobile, déposes minutes

L'offre de stationnement autour de la gare sera portée à terme à 2 000 places contre 800 aujourd'hui, au sein de parkings en ouvrage ouverts au public et liés au Pôle d'Echanges Multimodal. L'objectif, plutôt que de construire massivement des parkings, est d'optimiser les stationnements existants. En effet, les études réalisées dans le cadre du projet ont montré une sous-occupation de certains parkings autour de la gare en raison notamment d'un manque de signalisation.

Par ailleurs, les quatre parvis de la gare permettront une distribution équilibrée de l'ensemble des parcs de stationnement et des déposes-minute :

- le parvis Lyon proposera une offre de stationnement à l'emplacement de l'actuelle Halle Sernam ;
- la création d'un deuxième parking situé autour du parking Marengo est à l'étude.

En outre, un nouveau parking sera créé dans le haut des allées Jean-Jaurès, accessible depuis les boulevards du canal du Midi. L'offre de stationnement comprendra des emplacements dédiés aux personnes à mobilité réduite (PMR) au plus près des entrées de la gare Matabiau.

Les tarifications des parkings seront adaptées aux usages souhaités et différenciées en fonction de leur localisation.

Les déposes minutes seront rendus plus visibles et leur fonctionnement sera facilité pour inciter à leur utilisation. Positionnés à proximité des entrées de la gare Matabiau, ils seront reliés aux bâtiments voyageurs par des cheminements d'accès confortables et accessibles à tous.

En complément de l'offre de stationnement autour de la gare Matabiau, les parkings relais situés en périphérie seront optimisés. Pour inciter à l'utilisation des transports en commun, et diminuer l'engorgement des voies de circulation jusqu'au centre-ville, l'augmentation des capacités des parkings relais est actuellement à l'étude. L'offre de stationnement automobile sera ainsi gérée à différentes échelles. Elle doit en effet pouvoir répondre aux besoins de tous en matière d'accès aux services et aux infrastructures, tout en contribuant à l'évolution des mobilités durables.

Les projets d'aménagement d'espaces publics, intégreront systématiquement des espaces de livraison. Enfin, la gestion du stationnement dans les quartiers environnants sera organisée en cohérence avec les aménagements valorisant les espaces publics et s'inscrira dans la politique menée à l'échelle de la ville.

#### 4. Transports en commun et modes doux

La concertation a donné lieu à plusieurs contributions sur les transports montrant la volonté des participants de voir se développer des solutions de déplacement alternatives à la voiture et une piétonisation du centre-ville, notamment au niveau des rues Bayard et Matabiau. La croissance de l'offre en transports en commun est jugée nécessaire. Le développement d'espaces dédiés aux piétons et vélos ainsi que de nouveaux modes, comme l'auto-partage ou les vélos électriques, est plébiscité. Une contribution estime ainsi que le projet va dans la bonne direction en matière de développement des transports en commun et de modes alternatifs à la voiture individuelle.

Aux yeux des participants, le développement des transports en commun permettrait de réduire la circulation automobile et, par conséquent, l'engorgement des rues. Une demande est énoncée pour la rue Pierre Cazeneuve puisqu'elle n'est actuellement desservie par aucun transport en commun.

Une attention particulière est demandée pour la création d'infrastructures, notamment sur les berges du canal du Midi jugées saturées, favorisant les modes doux (création ou élargissement des trottoirs, création de pistes cyclables, construction de parkings à vélo), plutôt que la voiture. En ce sens, les participants estiment que le boulevard Bonnefoy est bruyant avec une circulation très dense, ce qui nuit aux activités connexes (commerces, restaurants, etc.), et met en danger les cyclistes contraints de circuler sur les trottoirs. Des participants demandent également si la rue Bayard pourrait être amenée à devenir entièrement piétonne.

La création de la 3<sup>ème</sup> ligne de métro à Toulouse est attendue par les participants qui s'interrogent néanmoins sur son articulation avec le projet Toulouse EuroSudOuest.

Plus précisément, des contributeurs souhaitent connaître la localisation de la future station de métro située à Raynal. Un habitant estime que le tracé de la ligne TAE devrait desservir le Boulevard de Suisse, les Ponts jumeaux et Airbus Saint-Eloi, 3 zones qui ne figurent pas dans le plan guide urbain.

Une contribution estime que le projet urbain ne peut être livré avant la 3<sup>ème</sup> ligne de métro et déplore que des projets connexes, comme le CEAT et son impact sur la fréquentation des transports, ne semblent pas avoir été pris en compte. Pour ce participant, l'attractivité des nouveaux logements et bureaux pourrait pâtir d'une desserte insuffisante par un mode de transport en commun structurel, comme le métro. Plusieurs autres contributions soulèvent la nécessité d'anticiper des solutions alternatives en termes de transports en commun entre la livraison des premiers aménagements et la mise en service de la TAE.

En ce sens, une contribution se questionne sur les moyens d'accès à la gare dès 2017, lors de la mise en service de la LGV Tours-Bordeaux qui devrait entraîner une hausse de la fréquentation. Une autre contribution demande ainsi à ce que soit réorganisée la desserte de la gare, et du futur Pôle d'Echanges Multimodal, par les lignes de bus urbains et interurbains, dans l'attente de la mise en service de la 3<sup>ème</sup> ligne de métro.

Une contribution souhaite qu'un réaménagement de la rue Matabiau, dans le cadre du projet, permette de faciliter les déplacements piétons vers la Place Jeanne D'Arc, la Place Roquelaine, le futur parvis Nord de la gare Matabiau et l'Avenue de Lyon.

Une contribution souhaite plus de précisions sur l'accessibilité de la gare par les modes doux et les services associés (location, réparation, ...). Un autre participant se questionne sur l'accessibilité des transports en commun depuis les quartiers situés au Nord-Est.

Enfin, la prise en compte du travail engagé par le SMTC-Tisséo dans le cadre du projet Mobilités 2025-2030 sur l'organisation de la multimodalité sous toutes ses formes est demandée. La qualité et la complémentarité de l'offre de déplacement sont en effet jugées cruciales pour la réussite du projet. Les participants demandent ainsi une véritable coordination entre les opérateurs et autorités concernés. Une contribution estime ainsi que le projet devra être conçu comme un laboratoire des mobilités de demain.

#### **Les réponses apportées par Toulouse Métropole**

L'enjeu de la Métropole est de valoriser le report modal de la voiture particulière vers les autres modes (transports en commun et modes doux) afin de limiter l'évolution du trafic routier et d'offrir une alternative modale à la demande en déplacements. En ce sens, le projet s'inscrit dans la réflexion menée dans le cadre du projet Mobilités 2025-2030 du SMTC-Tisséo, par ailleurs partenaire de Toulouse EuroSudOuest.

Le projet vise ainsi la création d'un nouvel équilibre de la voirie en accordant plus de places aux transports en commun et aux modes doux, moins à la voiture. Des espaces plein d'atouts sont en effet aujourd'hui entravés par une circulation excessive ou un stationnement trop important.

Par exemple, les aménagements autour de la gare Matabiau seront conçus pour favoriser la circulation piétonne. De même, de nouvelles liaisons, à travers des passerelles, permettraient de relier plus aisément le secteur Nord et le centre-ville. Dès la première phase du projet (2016-2020), des améliorations seront apportées dans et autour de la gare Matabiau pour améliorer le confort des usagers et assurer une meilleure accessibilité.



Par ailleurs, ce nouvel équilibre des mobilités s'articule de façon complémentaire avec le projet de 3<sup>ème</sup> ligne de métro, porté par le SMTC Tisséo. La TAE va mécaniquement diminuer la circulation au cœur de la métropole en desservant rapidement des points stratégiques et les principaux pôles d'emplois. Une station de métro est notamment prévue sur le faubourg de Bonnefoy, marqué actuellement par un fort trafic.

Le projet de nouvelle ligne de métro Toulouse Aerospace Express fera l'objet d'un débat public, organisé sous l'égide la Commission nationale du débat public. D'autres projets viendront également renforcer la desserte en transports en commun dans le secteur : doublement de la capacité de la ligne A du métro, renforcement des lignes de bus structurantes, dont Linéo.

Des stationnements vélo sécurisés seront proposés, en complément des arceaux de stationnement sur l'espace public, à l'instar des 678 places de l'actuel parc à vélos de la gare Matabiau. Des services complémentaires pourront également être proposés au sein du Pôle d'Echanges Multimodal pour faciliter le recours à des modes de déplacement alternatifs à la voiture tel que le vélo. Ces derniers seront précisés au fur-et-à mesure de l'avancement du projet.

## 5. Les espaces publics

Plusieurs contributions ont porté sur les espaces publics. Les habitants ont profité de la concertation pour faire part de leurs idées et suggestions.

La place accordée aux espaces verts autour des nouveaux bâtiments suscite également des questionnements et une forte attente. Une contribution s'interroge sur le peu de détails formulés à ce sujet dans le dossier de concertation. Une autre contribution souhaiterait la création d'un grand jardin public à proximité de la gare, sur l'espace Raynal, pour répondre au manque d'espaces verts dans les quartiers nord-est.

Par ailleurs, les riverains souhaitent une amélioration des espaces publics existants autour de la gare Matabiau (quartier du Raisin, Faubourg Bonnefoy, quartier Lalande, rue Bayard, allées Jean-Jaurès, rue Matabiau, place Jeanne d'Arc). Ils soulèvent la nécessité de mieux les équiper (aires de jeux pour enfants), de les arborer davantage et de les rendre plus confortables pour tous les usagers. En ce sens, une contribution s'interroge sur la prise en compte des personnes âgées dans les aménagements.

Les participants se questionnent également sur diverses hypothèses d'aménagement du canal devant le parvis historique. L'option de son recouvrement suscite des réactions variées, entre réel enthousiasme de voir plus de place accordée au parvis ou des interrogations sur le fait qu'un tel aménagement puisse voir le jour. Par ailleurs, les acteurs économiques souhaitent qu'une réflexion sur la valorisation économique du canal soit engagée en lien avec les aménagements de Toulouse EuroSudOuest.

Enfin, une contribution propose la réhabilitation la place Arago qualifiée de « pépite » de Toulouse en jardin partagé ou jardin pour enfants, en lieu et place d'un parking.

### **Les réponses apportées par Toulouse Métropole**

De grands espaces verts de qualité sont déjà présents à proximité de la gare Matabiau (Jardin Michelet, Parc de l'Observatoire, les berges du canal, le Parc du Raisin), le projet Toulouse EuroSudOuest veillera à les valoriser tout en aménageant de nouveaux espaces verts au sein du périmètre, notamment dans le secteur du Raisin qui accueillera de nouveaux logements.

L'espace disponible dans ce secteur permettra de créer un nouveau jardin dimensionnant pour le quartier et ses futurs habitants mais également pour l'ensemble du projet et deviendra un véritable poumon vert.

De plus, les espaces publics réaménagés seront conçus avec de nouvelles plantations d'arbres pour apporter plus de verdure en ville et offrir un meilleur confort d'été. Les espaces verts viendront donc ponctuer les séquences d'aménagement sur l'ensemble du périmètre du plan guide urbain.

L'aménagement des 4 parvis tout autour de la gare sera l'un des marqueurs majeurs de l'amélioration des espaces publics dans ce secteur. En transformant Matabiau en véritable lieu de vie, le projet offre un lien qualitatif entre les quartiers, des lieux de rencontre et de passage agréables pour les riverains et les voyageurs. En diminuant l'espace laissé à la circulation automobile, le projet vise à améliorer considérablement le cadre de vie des habitants et à reconquérir les quartiers comme de véritables « espaces publics », accessibles et équipés.

L'aménagement des parvis sera mené en concertation dans la continuité des initiatives déjà organisées. Il est d'ores-et-déjà prévu une rencontre avec les associations membres du Bureau de quartier 4.1 en septembre 2016 pour travailler sur le parvis de l'avenue de Lyon. Concernant le parvis historique face au canal. Cet aménagement a fait l'objet d'une concertation spécifique avec les associations patrimoniales et d'usagers au mois de mai 2016 (Association Riquet et son Canal, Association les Toulousains de Toulouse, Club Économique Au Fil de l'O).

Enfin, la place Arago a été identifiée comme un espace à valoriser. Elle fera l'objet d'études dans le cadre de l'avancement du projet.

## 6. La concertation

Un contributeur regrette que les deux volets du projet aient été dissociés et souhaite que la concertation se poursuive tout au long du projet, avec des objectifs bien définis.

Une autre contribution se dit satisfaite du travail réalisé dans le cadre des Ateliers et de l'enrichissement apporté aux fondamentaux.

Une contribution estime que seule la poursuite de la concertation entre les partenaires, les acteurs de la société civile et les riverains permettra la qualité et la réussite du projet. En ce sens, de nouvelles formes de participation et de pédagogie ainsi qu'un lieu dédié et identifié, comme une Maison du Projet, sont demandés. Dans cette lignée, une contribution propose l'organisation d'ateliers quartier par quartier, une autre leur maintien mais en groupes plus restreints et avec plus de temps laissé aux échanges.

Une contribution souhaite également que d'autres acteurs soient associés à la concertation continue, comme les autocaristes, les taxis, les salariés, etc.

Enfin, une contribution demande à ce que les documents produits dans le cadre des Ateliers soient plus pédagogiques (légendes sur les cartes, amélioration de la rédaction des comptes rendus, etc.) et compréhensibles par tous.

### **Les réponses apportées par Toulouse Métropole**

La concertation est organisée en deux volets pour assurer la bonne compréhension de chacune des composantes du projet ainsi que de leur portage institutionnel. Le volet ferroviaire fera l'objet d'une seconde étape de concertation, pilotée par les partenaires compétents.

La concertation se poursuivra tout au long du projet, avec le maintien des Ateliers de travail et veillera à associer de nouveaux acteurs.

Le dispositif de participation mis en place sur le projet est évolutif. Des améliorations pourront donc être apportées à l'organisation des Ateliers et de nouvelles formes d'échanges pourront voir le jour.

La synthèse des contributions des Ateliers 2015, organisés dans le cadre de la concertation volontaire, est mise à disposition sur le site [www.toulouse-eurosudouest.eu](http://www.toulouse-eurosudouest.eu), rubrique « Concertation ».

### 7. Le chantier

Une contribution se questionne sur le chantier, sur ses modalités d’approvisionnement ou encore la localisation des emprises. Le transport par trains spéciaux ou encore l’installation des emprises sur le foncier SNCF sont évoqués.

#### Les réponses apportées par Toulouse Métropole

Pour assurer la bonne réalisation de Toulouse EuroSudOuest et sa coordination avec les autres grands projets, un phasage opérationnel et prévisionnel a été défini pour assurer une réalisation par étape et une livraison à l’horizon 2030. Diverses mesures seront prises par les partenaires pour limiter et compenser les impacts des chantiers. Une fois les aménagements validés, les entreprises en charge des travaux devront notamment s’engager sur la gestion de leurs déchets et la valorisation des matériaux. Une information et des plans de circulation seront diffusés en fonction des étapes du projet.

La gestion du chantier sera affinée une fois les aménagements et leur phasage actés. La possibilité d’utiliser les rails pour acheminer et évacuer les matériaux sera étudiée avec les acteurs compétents dans un souci de chantier durable.

### 8. Le projet ferroviaire, l’aménagement de la gare

*Des contributions portant sur les aménagements ferroviaires et de la gare ont été enregistrées lors de la concertation sur le volet urbain de Toulouse EuroSudOuest, montrant la forte complémentarité des aspects transports-urbanisme. Le projet ferroviaire ne relevant pas de la compétence de Toulouse Métropole, ni du cadre de la concertation sur le plan guide urbain, les réponses aux questions des participants ne pourront être développées dans le cadre du présent bilan.*

Si globalement les contributions ont montré le souhait de voir aboutir le projet de LGV à Toulouse, des questionnements persistent notamment sur le financement de l’infrastructure.

Des participants s’inquiètent de voir le financement du projet de LGV se réaliser au détriment du réseau TER. En effet, certaines contributions jugent le financement des lignes TER prioritaire pour renforcer les liaisons au sein de la grande région. Dans cette lignée, des participants évoquent des fermetures de lignes ou encore une offre TER trop faible le soir.

D’autres participants se demandent, au regard des recherches menées par la SNCF sur de nouveaux moyens de déplacement, si le TGV n’est pas un modèle bientôt obsolète.

Une contribution s’interroge sur :

- l'échéance de réalisation de la LGV entre Toulouse et Bordeaux ainsi que sur la restructuration des dessertes ferroviaires entre Toulouse et Montpellier ;
- l'échéance de réalisation de la quatrième voie ferroviaire au nord de Toulouse ;
- l'état d'avancement de l'amélioration des fonctionnalités de la gare en 2017 ;
- le plan de trafic pour coordonner l'offre TER et TGV.

Plus spécifiquement, des contributions demandent une halte ferroviaire sur Lespinasse, estimant que la commune se trouve idéalement placée par rapport aux principaux axes routiers, favorisant ainsi l'intermodalité.

En ce qui concerne l'aménagement de la gare, des participants soulignent l'importance d'un lieu accueillant, à l'image de la métropole, et offrant de nombreux services. Une meilleure accessibilité aux PMR (notamment les quais) est également demandée.

Une construction de haute qualité environnementale, aérée, arborée, lumineuse est suggérée. La gare pourrait être pensée comme un lieu de pédagogie environnementale grâce à des équipements mis à disposition du public (composteur, culture bio,...).

Plus largement, une contribution s'interroge sur la prise en compte des attentes des usagers du quotidien, comme celles des habitants et acteurs économiques dans l'élaboration du projet ferroviaire, tandis qu'une autre souhaite avoir plus d'informations sur le projet ferroviaire pour juger du projet Toulouse EuroSudOuest dans sa globalité.

**La déclaration d'utilité publique (DUP) du projet de LGV GPSO a été signée par le gouvernement le 5 juin 2016.**

# LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

- Une concertation contributive qui montre globalement l'adhésion des participants au projet : il intéresse et questionne. Les contributions et arguments exposés traduisent autant les préoccupations soulevées par le projet que les bénéfices attendus.
- Une concertation bien suivie, notamment lors de la réunion publique du 12 mai où 600 personnes étaient présentes, dénotant l'intérêt pour le projet.

La concertation a permis de mettre en lumière l'ensemble des attentes que suscite le projet que ce soit en termes d'aménagement, d'amélioration des espaces publics ou de déplacements. Les participants accueillent le projet avec intérêt et se retrouvent dans sa philosophie, notamment sur le volet des mobilités douces ou encore l'extension du centre-ville.

Néanmoins, ceux-ci se questionnent très largement sur sa mise œuvre : comment limiter la circulation, comment améliorer le stationnement, quels types de constructions dans les quartiers, comment assurer la mixité sociale, ... Les participants veulent en savoir plus et ont presque « un temps d'avance » sur le projet en demandant par exemple à voir les maquettes des constructions envisagées ou une programmation commerciale définitive.

Certains mécanismes du projet questionnent également : comment repenser les liaisons sans aggraver la circulation, comment limiter le stationnement en créant de nouvelles places, comment construire de nouveaux logements et aménagements sans exclure la population actuelle, ....

La définition du périmètre du plan guide urbain soulève des interrogations : pourquoi telle rue, tel boulevard n'en fait pas partie, tous les quartiers bénéficieront-ils tous des mêmes effets, etc. En ce sens, l'articulation entre les différents grands projets de la métropole (TAE, Allées Jean-Jaurès, ...) apparaît peu évidente pour le public.

La concertation a également mis en lumière l'attachement au patrimoine de la ville, qu'il relève du bâti ou de l'environnement avec le canal du Midi dont beaucoup déplore le fort trafic automobile actuel.

En ce qui concerne l'articulation des deux volets du projet et des deux temps de la concertation, il est notable que le projet urbain apparait aux yeux des participants comme indissociable de la LGV, bien que les deux volets soient davantage présentés comme complémentaires. Ainsi, de nombreuses contributions lors de cette première étape de concertation ont traité du projet ferroviaire.

### LES SUITES À DONNER À LA CONCERTATION

Une fois le bilan de cette première étape de concertation approuvé par le Conseil de la Métropole, le plan guide urbain du projet Toulouse EuroSudOuest sera actualisé et les études se poursuivront à l'aune des enseignements de la concertation.

Par la suite, une seconde étape de concertation dédiée au projet ferroviaire sera organisée.

Dans la continuité des initiatives menées depuis 2012, Toulouse EuroSudOuest fera l'objet d'une concertation continue afin d'enrichir le projet, d'assurer un échange régulier et la prise en compte des attentes de la population. De fait, l'organisation d'Ateliers de travail sera maintenue tout au long des prochaines étapes du projet.

Enfin, le projet fera l'objet d'une enquête publique.

# ANNEXES

1. **Annexe 1** : Délibération du Conseil de la Métropole en date du 18 février 2016 « Projet Toulouse EuroSudOuest – Ouverture de la première étape de concertation préalable : le plan guide urbain »
2. **Annexe 2** : Articles de presse parus dans le cadre de la concertation sur le plan guide urbain
3. **Annexe 3** : Compte-rendu de la réunion publique du jeudi 12 mai 2016

*L'ensemble des contributions individuelles et collectives (Association Minimes Barrière de Paris, Collectif « Lespinasse - Une Halte sinon Gare », Association Bien Vivre à Saint Aubin, Association Cheminots Saint-Laurent, Conseil de Développement de Toulouse Métropole, Association des Professionnels de l'Urbanisme de Midi-Pyrénées, Association Ilot Lapujade) déposées durant la concertation, est disponible sur le site du projet [www.toulouse-eurosudouest.eu](http://www.toulouse-eurosudouest.eu), rubrique « Concertation ».*