

Toulouse SE TRANSFORME AVEC VOUS

La gare se modernise
pour bouger + loin

Projet de
Pôle d'Échanges
Multimodal

ANNEXES
BILAN DE LA
CONCERTATION

du 30 janvier
au 29 mars 2018



© Luxigon - image non contractuelle



SOMMAIRE

1. Compte rendu de l'atelier PEM
du lundi 12 février 2018 3
2. Compte rendu de l'atelier PEM
du lundi 5 mars 2018.....16
3. Présentation PowerPoint de la
réunion publique du mardi 13 mars
2018.....28
4. Compte-rendu de la réunion
publique du mardi 13 mars
2018.....39





1. Compte rendu de l'atelier PEM du lundi 12 février 2018



Dispositif de participation du projet

« Les Ateliers Toulouse EuroSudOuest »

Compte-rendu de l'Atelier du lundi 12 février 2018

- **Lieu** : Salle Garonne de Toulouse Métropole, 6 rue René Leduc à Toulouse
 - **Participation** : 30 personnes
 - **Elus présents** : Jean-Luc Lagleize, Président de la commission Aménagement de Toulouse Métropole, Adjoint au Maire et élu référent des Ateliers, et Jacqueline Winnepenninckx-Kieser, Conseillère déléguée aux modes doux à Toulouse Métropole, Conseillère Départementale de Haute Garonne, Adjointe au Maire et Maire du quartier 1.3 (secteur Toulouse Centre)
 - **Service présent** : Alain Garès, Directeur général et Olivier Duvemois, Directeur du projet Toulouse EuroSudOuest à Europolia
 - **Intervenants** : Dominique Lécluse, Directeur de projets nationaux, SNCF Gares & Connexions, et Mickaël Maréchal, Directeur des gares de Toulouse Matabiau et Lourdes, SNCF Gares & Connexions
-

SOMMAIRE

- | | |
|--|-------|
| 1 • La gare de Toulouse Matabiau : atouts et point faibles | p. 2 |
| 2 • Présentation des enjeux de l'extension du bâtiment voyageurs
au sein du Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) côté Marengo | p. 9 |
| 3 • Organismes présents | p. 13 |

Annexe :

- Présentation de l'Atelier du 12 février 2018



Compte-rendu de l'Atelier Toulouse EuroSudOuest du 12 février 2018

M. Lagleize, Président de la commission Aménagement de Toulouse Métropole, Adjoint au Maire et élu référent des Ateliers, accueille l'assistance et ouvre ce premier des deux Ateliers PEM, consacré à la présentation des atouts et des points faibles de la gare Matabiau et aux améliorations à apporter. Lors du second Atelier, SNCF Gares & Connexions présentera les principes du futur PEM de Toulouse Matabiau.

M. Lécluse, Directeur de projets nationaux, SNCF Gares & Connexions, relève la concomitance de la concertation préalable sur le PEM Matabiau, qui se déroule du 30 janvier au 29 mars, et de celle sur la Zone d'Aménagement Concerté, ces deux projets étant liés. Le public peut ainsi appréhender l'ensemble des propositions, sur le plan urbain comme ferroviaire. M. Lécluse rappelle ensuite la date du deuxième Atelier PEM, le 5 mars prochain, avant la réunion publique du 13 mars aux Espaces Vanel, en présence du Maire de Toulouse et du Directeur général de Gares & Connexions. L'intérêt de cette concertation sur le PEM est de recueillir et comprendre les attentes du public : dans cet objectif, des registres recueilleront remarques et propositions au rez-de-chaussée de Toulouse Métropole, à l'accueil de la gare Matabiau ou sur Internet, durant ces deux mois. La concertation achevée, les deux maîtres d'ouvrages étudieront l'ensemble des contributions pour orienter la poursuite des études afin qu'elles répondent au mieux aux attentes. Le projet n'en est qu'à ses débuts et seules des études préliminaires sont réalisées : les représentations, sur le film qui sera projeté en fin d'Atelier, sont celles de principes. Le bilan sera rendu public après la fin de la concertation. Ce bilan conditionnera la poursuite des études.

M. Lécluse termine cette introduction en annonçant un déroulement du présent Atelier en deux phases :

1. Description rapide de la gare de Toulouse Matabiau : atouts et points faibles pour envisager les changements à opérer dans le cadre de l'extension côté Marengo. Les évolutions à court terme, jusqu'en 2020, seront présentées. Ces travaux, déjà en cours, ne sont pas concernés par la concertation publique ;
2. Présentation des enjeux du projet d'extension du bâtiment voyageurs au sein du PEM côté Marengo, à travers un certain nombre d'items soumis à la réflexion des Ateliers.

1 • LA GARE DE TOULOUSE MATABIAU : ATOUTS ET POINTS FAIBLES

A. Les enjeux de la gare historique

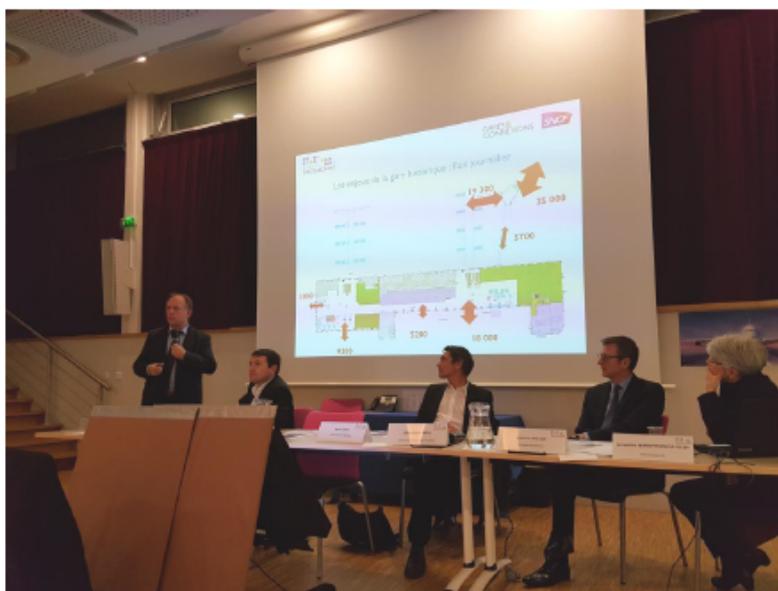
En octobre dernier, des comptages ont été effectués un jeudi et un vendredi : la gare draine 50 à 72 000 personnes/jour, dont 40 à 60 000 voyageurs SNCF. Entre 10 et 12 000, soit 20% des personnes en gare, ne prennent pas le train, et la gare va devenir de plus en plus un lieu de vie. Avec 350 agents SNCF sur le site, et 350 trains/jour, Matabiau est l'une des douze gares « hubs » de France. Ces gares, qui reçoivent les TER, TGV et Intercités, sont d'importance stratégique. Une des caractéristiques de l'étoile ferroviaire de Matabiau est que les ¼ de ses usagers sont des voyageurs du quotidien utilisant le TER. En matière de services, Matabiau compte un espace de vente voyages et TER, des espaces d'accueil, des consignes, un local pour les objets trouvés, et cinq commerces de flux, qui offrent aux voyageurs les produits dont ils ont besoin.



Compte-rendu de l'Atelier Toulouse EuroSudOuest du 12 février 2018

B. Le flux journalier

Le plus important flux d'arrivée en gare provient du métro, du hall 3 (pour mémoire, le hall 1 correspond à l'ancien hall « départ » et le hall 2 à l'ancien hall « arrivée »). La future ligne de métro impose donc une réflexion, étant donné le déséquilibre de plus en plus grand à prévoir du côté de Marengo, du fait de l'augmentation du nombre de voyageurs. Depuis le métro, les voyageurs peuvent atteindre directement les quais par le souterrain Sud, qui n'est doté que d'un *Relay* pour tout commerce. Depuis juillet dernier, les TGV venant de Paris en unité simple (500 personnes) arrivent sur les voies 1A et 1B situées derrière le hall 1 ce qui a grandement modifié le fonctionnement ce dernier. L'intérêt d'effectuer ces mesures de flux et d'étudier les circulations dans la gare est de pouvoir en comprendre et en analyser les évolutions dans le projet, en tenant compte de la future 3^{ème} ligne de métro Toulouse Aerospace Express et de la création d'un hall Marengo.



© Europolia

C. Les atouts

- Un très beau bâtiment classé monument historique, mais qui impose le dépôt d'un permis de construire à chaque intervention ;
- Un bâtiment perméable, avec de nombreuses entrées ;
- Le canal du Midi, classé à l'Unesco, devant la gare ;
- Une ouverture sur le centre-ville historique ;
- Une desserte ferroviaire de l'ensemble de Midi-Pyrénées.



Compte-rendu de l'Atelier Toulouse EuroSudOuest du 12 février 2018

D. Les points faibles

- Les difficultés d'accès pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) ;
- Les difficultés d'accès pour les voitures ; l'ouverture du parvis du côté de l'avenue de Lyon a initié une amélioration de l'accessibilité aux parkings comme au stationnement de courte durée et au dépose-minute ;
- Des problèmes de sûreté : la gare est un lieu attractif pour les personnes en errance et pour les actes de délinquance. Modifier cet environnement et cette ambiance est souhaitable, sans attendre le projet Marengo de 2024-26 ;
- Une organisation du stationnement voitures, vélos, motos, est à réussir, avec une vélostation ;
- L'insuffisance de l'offre de commerces par rapport à d'autres gares du même type : développer cette offre est donc souhaitable ;
- La faible superficie du bâtiment voyageurs pose des problèmes de gestion des flux et complexifie la répartition des voyageurs. Dans le hall 2 par exemple, le positionnement du tableau des départs, au-dessus des escaliers mécaniques qui mènent au souterrain Sud, impose aux voyageurs de stationner devant en attendant l'affichage et ils gênent donc la circulation, d'autant plus en cas de retard de train. Déplacer ce tableau ou transmettre l'information sur des écrans répartis dans la gare est donc nécessaire.

Une participante de l'association 2 pieds 2 roues : Ces grands tableaux ont déjà été remplacés Gare du Nord à Paris. Outre le fait que nous regrettons les panneaux à palettes, nous déplorons leur remplacement par des panneaux publicitaires géants à la lumière agressive.

M. Lécluse : L'idée était de répartir l'information afin que les voyageurs soient également répartis dans les différents espaces à Toulouse. Nous avons eu des remarques sur la petite taille des tableaux d'information du hall 1 mais leur positionnement oblige les voyageurs à s'écarter des flux. Certes, la publicité n'est pas esthétique mais elle représente le plus important apport financier au m² et évite une hausse du prix du billet.

La représentante du Groupement pour l'Insertion des Personnes Handicapées Physiques Midi-Pyrénées et du Collectif Inter Associatif du Handicap 31 : Evoquer l'accessibilité PMR serait trop long, je me limiterai donc à deux points essentiels. D'abord, le seul sanitaire adapté est insuffisant et difficile d'accès : il faut prendre une file d'attente, passer des chicanes, contourner des barrières, et, après les lavabos, reprendre une file. Quel est l'échéancier de sa rénovation ? Ensuite, le bureau recevant les PMR est inapproprié : exigü, - avec mon respirateur, je l'occupe entièrement - la banquette qui le meuble est instable, non fixée au sol, et l'usage de sa prise électrique empêche le personnel de circuler. Il faut être vigilant à l'avenir.

M. Maréchal, Directeur des Gares de Toulouse Matabiau et Lourdes, SNCF Gares & Connexions : Les toilettes devaient être multipliées et totalement renouvelées cette année mais ces missions ont été concédées à une entreprise spécialisée qui a pris beaucoup de retard, et ce au niveau national. A Toulouse, le programme est arrêté et reporté : je ne peux donc vous donner d'échéancier. Concernant les tableaux de départ, l'imaginaire collectif semble avoir besoin de ces panneaux à palettes, pourtant obsolètes. Aucune pièce de réparation n'est plus disponible et ils ne sont plus compatibles avec les systèmes numériques et digitaux. Pour avoir des installations fiables, il nous faut donc les supprimer.



Compte-rendu de l'Atelier Toulouse EuroSudOuest du 12 février 2018

M. Lécluse : Si vous jugez ce grand tableau important, il faut le préciser : nous pouvons en tenir compte et prévoir dans le projet un grand tableau moderne dont le positionnement ne gênera pas les flux.

Un participant : J'appuie les propos tenus sur les difficultés des chicanes. Par ailleurs, rien n'est préparé au niveau des guichets d'achat des billets, ni pour les clients, ni pour le personnel, qui aimerait être sollicité pour apporter des solutions à l'accueil et à la gestion de l'attente. La gare présente un grand défaut de repérage. Numérotter les halls ne suffit pas : accueillir des voyageurs ressemble depuis des années à un jeu de cache-cache et arriver à Matabiau à une course de désorientation.

M. Lécluse : Quand un TGV arrive de Paris en unité simple, le rendez-vous peut être pris au hall 1. Quand il est en unités multiples, sur toute la longueur du quai, l'un ou l'autre souterrain est utilisé selon l'emplacement de la voiture. Il faudrait peut-être un point rencontre. Je vais vous présenter les éléments d'évolution dans les deux ou trois prochaines années : vous verrez que nous réfléchissons à la réorganisation complète du rez-de-chaussée. Vos remarques nous intéressent donc.

Un représentant de l'association 2 pieds 2 roues : Les TER accueillent les vélos, ce qui est pratique, mais l'accès aux quais, hors le quai du fond, est très difficile. Depuis des années, des goulottes sont demandées mais toujours refusées et une a même été supprimée du côté des arrivées. Des pentes douces sont-elles possibles ?

M. Lécluse : Un engagement ferme pour une accessibilité à tous les quais par ascenseur avant 2024 a été pris. Je suis responsable de la partie du bâtiment voyageurs et nous envisageons d'élargir le souterrain nord sur toute sa longueur, d'y installer des ascenseurs supplémentaires. Le projet de SNCF Réseau envisage aussi la mise en place de rampes. Pour l'espace de vente, le concept de SNCF Voyages évolue : des points de vente debout et assis seront organisés d'ici 2020-21.

M. Duvernois, Directeur du projet Toulouse EuroSudOuest, à Europolia : Le réaménagement des quais est lié à leur largeur. Dès qu'elle est suffisante, une rampe est prévue. Mais ces rampes ne sont pas possibles partout car elles peuvent poser des soucis de sécurité sur les quais étroits.

Une participante : Quels sont vos attentes et les moyens envisagés en termes de sécurité ? Une pression dans la gare pourrait déplacer les actes de délinquance dans un autre secteur, à moins que des mesures plus abouties au niveau de la Ville permettent de gérer ces difficultés... Concernant les commerces, s'adresseraient-ils uniquement aux voyageurs ou également aux habitants du quartier ? Aujourd'hui, les deux accès, sur l'avenue de Lyon et le Canal, sont situés du même côté de la gare, avec des embouteillages et des reports de circulation. Un troisième accès est-il envisageable, du côté de la médiathèque par exemple ?

M. Duvernois : M. Busquets est missionné pour un aménagement provisoire du côté de Marengo dès le printemps, afin de soulager le Canal et de préfigurer le bâtiment voyageurs. Cet aménagement repose sur un dépose-minute provisoire dans l'épaisseur du trottoir, et une franchise tarifaire au quart d'heure négociée avec Indigo. La signalétique d'entrée au parking va être revue et ceci à plusieurs échelles : depuis l'Est de la rocade et à proximité,



Compte-rendu de l'Atelier Toulouse EuroSudOuest du 12 février 2018

pour l'accès au parking et au nouveau dépose-minute. L'objectif est d'alléger les tensions du parvis historique et de préfigurer les évolutions structurelles.

M. Lécuse : Nous souhaitons multiplier les commerces de flux et de destination car l'idée est de créer un espace de vie. Tout type de commerce sera donc possible.

M. Duvernois : Errance et délinquance sont à dissocier, la seconde relevant de la sécurité publique. Lors de la délocalisation du Secours Catholique, nous avons eu des échanges sur la question de l'errance avec le service municipal de médiation qui cherche un contact avec ces jeunes pour trouver des solutions et les orienter vers des dispositifs plus adaptés. Les modalités d'action sur l'errance et sur la délinquance diffèrent.

M. Lécuse : Une fois ouvert, cet espace induira de nouvelles règles de vie : les coins sombres, favorisant le trafic, seront supprimés et l'espace sera plus lumineux.



© Europolia

E. Les évolutions à court terme

- La mise en accessibilité du souterrain du métro : la nouvelle entrée de la station de métro, décalée de 5m de la gare, sera plus lumineuse et comptera deux ascenseurs, des escaliers mécaniques et fixes. Les travaux débuteront juste après l'été, par le remplacement des volées d'escalier par des rampes;
- La rénovation de la marquise et le remplacement des bacs acier par du verre. Elle fournira ainsi plus de luminosité. Les menuiseries des portes de 10,5m de haut seront changées : deux sont déjà en place, les dix-sept autres le seront d'ici deux ans ;
- Le réaménagement du hall Marengo, pour anticiper le PEM et :

Compte-rendu de l'Atelier Toulouse EuroSudOuest du 12 février 2018

- Désengorger : trop proches des portes d'accès au métro, les quatre écrans de départ seront décalés pour dégager le flux du métro au train ;
- Donner une image de hall, en « remodelant » les distributeurs de billets et en créant quelques espaces assis pour une attente confortable. Le parquet, dont les danseurs de hip-hop se servent, sera supprimé ;
- La rénovation complète du parvis Canal, entièrement piétonnier et arboré ;
- L'application de mesures Vigipirate : une réflexion est en cours sur l'accessibilité et la gestion du contrôle des billets au rez-de-chaussée. Des portiques sont envisagés pour les contrôles ;
- La mise en place des dessertes Ouigo, à l'horizon 2019-20, est réfléchi sur un principe de contrôle en gare, puis d'une attente dans un lieu dédié pour éviter la fraude ;
- La réfection de la boutique voyages, l'ajout de commerces et la prise en compte des contraintes à venir sont inclus dans la réflexion globale sur le rez-de-chaussée.

Le représentant du collectif *NON au Gratte-Ciel de Toulouse* : La gare historique étant à taille humaine, pourquoi SNCF Immobilier a-t-elle vendu le terrain du tri postal pour y ériger un gratte-ciel de 150m de haut ?

M. Lécluse : Nous ne sommes pas concernés par cette opération mais par la coordination des travaux dont nous venons de parler, en 2018-19.

Un participant : En bas des escaliers, des goulottes permettaient l'accès, d'autant que les ascenseurs sont souvent en panne. Seront-elles réinstallées si la place le permet ? Et, étant donné que les emprises sont rediscutées dans le projet, qu'est-ce qui empêche la réalisation de quais assez larges pour mettre des rampes ? Enfin, la disparition des escaliers au niveau du hall 3 sera-t-elle compensée par des rampes ?

M. Maréchal : Quelques goulottes avaient été mises en place sur certains escaliers. Elles ont été ôtées sur les plus étroits car elles présentaient un risque de chute pour les voyageurs. Celle du quai 1 par contre pourra sans doute être repositionnée. Mais, connaissant ces problématiques de capacité, les voyageurs peuvent depuis plusieurs années laisser leur vélo à la vélostation, de plus de 600 places, et rentrer en train.

M. Lecluse : Toucher aux voies pour modifier des quais est long et très coûteux mais SNCF Réseau étudie l'élargissement de certains quais et la création d'autres du côté de Marengo.

M. Duvernois : Nous soutenons un élargissement des quais mais les marges de manœuvre restent limitées compte tenu des contraintes de géométrie ferroviaires. Elles seront néanmoins exploitées au maximum, y compris pour insérer des ascenseurs.

M. Lécluse : La rampe qui remplacera l'escalier du côté de Matabiau sera conforme à la réglementation PMR et occupera tout l'espace. Pour l'autre escalier, l'idée est de garder l'ascenseur et des marches sur 1 ou 1,50m, et de poser une rampe qui, bien que non conforme à la réglementation PMR, permettra l'accès à la plupart des personnes avec des bagages. Le dispositif, conçu en accord avec les associations de personnes handicapées, est provisoire : à terme, le projet Marengo s'accompagnera d'une mise aux normes PMR complète. Aujourd'hui, l'ascenseur est souvent en panne et cette solution intermédiaire permettrait donc d'améliorer la vie du plus grand nombre, sans pour autant résoudre le



Compte-rendu de l'Atelier Toulouse EuroSudOuest du 12 février 2018

problème. SNCF Réseau nous a confié cette étude, à l'enjeu simple : l'escalier sera opérationnel en 2019 s'il est coulé en place mais pourrait être posé dès 2018 s'il est préfabriqué, avec un revêtement.

Un participant : Dans le cadre du réaménagement du hall 3, ouvrirez-vous l'accès à Tisséo et au parking plus tard le soir ? Par ailleurs, qu'en est-il de la passerelle ?

M. Maréchal : Les travaux d'accessibilité du parvis fermeront les accès directs au métro et obligeront à rouvrir ceux des quais vers le métro, sur les horaires de la gare. La sûreté d'accès aux trains de nuit à réservation obligatoire expliquait ces filtrages. Nous testerons ce dispositif avant de le rendre définitif. Des équipements pourraient permettre d'autres systèmes de filtrage si nécessaire.

M. Duvernois : Un accès au quai depuis la future passerelle nous semble naturel. Mais le débat avec les acteurs du ferroviaire se fonde aussi sur des questions de sécurité : loin de la gare ouverte que nous envisagions, les événements dramatiques que nous avons connus provoquent la fermeture des espaces. Mais la possibilité d'un tel accès doit être préservée.

M. Lécluse : Nous sommes très attentifs aux accès et filtrer nécessite du personnel. La mise en place de portiques de contrôle ouvre des perspectives car permettre un accès trop aisé aux quais ne peut s'imaginer aujourd'hui.

Le représentant de l'association Handicap Défi – ASMTH : J'attire votre attention sur le sol du métro et de la gare : j'en ai fait l'expérience, le sol est très glissant après avoir été nettoyé. Nous avons besoin d'antidérapant. De plus, quand il brille ainsi, la lumière qui se reflète gêne les malvoyants. Pensez-y.

M. Lécluse : Vous trouvez le revêtement trop glissant dans la gare même, malgré la marquise qui joue le rôle de zone de transition entre l'extérieur et l'intérieur ?

Le représentant : Oui. Entre le métro et la gare, c'est un scandale. Et, au-delà, l'ascenseur est toujours en panne en plus.

Un participant : Vous avez parlé de la réflexion de SNCF Réseau sur l'élargissement des quais à un prix raisonnable : j'espère que vous vendrez la Tour Occitanie à un très bon prix pour les élargir dès 2020. C'est une question essentielle pour nous tous et pour les PMR en premier lieu.

M. Lécluse : Nous relaierons cette proposition.

Un participant : L'absence de SNCF Réseau ce soir est un handicap.

M. Duvernois : Vous avez un échange direct avec les représentants de SNCF Réseau l'an dernier.





Compte-rendu de l'Atelier Toulouse EuroSudOuest du 12 février 2018

2 • PRESENTATION DES ENJEUX DE L'EXTENSION DU BÂTIMENT VOYAGEURS AU SEIN DU POLE D'ECHANGES MULTIMODAL CÔTE MARENGO

A. Le contexte

M. Lecluse souhaite que la réflexion de l'Atelier porte sur la partie Marengo en tenant compte du contexte suivant :

- Un projet de développement urbain, objet de la concertation publique sur la ZAC menée par Europolia et Toulouse Métropole ;
- L'arrivée en 2024 de la 3^{ème} ligne de métro Toulouse Aerospace Express, qui amènera de nombreux voyageurs ;
- L'évolution du trafic TER et TGV avec l'arrivée ultérieure d'une ligne nouvelle en provenance de Bordeaux.

M. Duvernois liste les thèmes de réflexion. Les avis permettront un lien avec l'Atelier suivant, qui portera sur les éléments du projet.



B. Les restitutions

Le rapporteur du 1^{er} groupe :

Au préalable, nous vous remercions d'avoir cherché à répondre correctement à nos questions. Nous aimerions maintenant entendre votre vision d'avenir : quel serait votre rêve, à vous SNCF, pour cette gare ? Celle de Bordeaux, très claire, est une référence : vous jouez finalement très mal la concurrence entre Bordeaux et Toulouse. Pourquoi

p. 9





Compte-rendu de l'Atelier Toulouse EuroSudOuest du 12 février 2018

n'aurions-nous pas une gare au moins équivalente ? Concernant les points soumis à notre réflexion :

- Les difficultés d'accès pour les PMR ont déjà été évoquées ;
- Comment se fait-il que les dysfonctionnements des toilettes, actuellement bouchées, ne soient pas gérés ? C'est un scandale. Et, avec 30 000 voyageurs/jour à l'avenir, les croyez-vous suffisantes ?
- Les habitants du quartier du Raisin ne voient pas comment la gare pourrait améliorer leur vie de quartier, sinon en proposant des activités culturelles, un cinéma par exemple, et des commerces ;
- Pour améliorer la vie des habitants du boulevard Riquet, il est prévu d'apaiser la circulation : les six ou sept parkings autour de la gare nous semblent donc suffisants et nous désapprouvons la prévision d'en ajouter. Un effort est à fournir par contre sur les parkings de motos, pour lesquels rien n'est fait au niveau de la ville, comme sur ceux de vélos ;
- Nous espérons que la future ligne de métro améliorera l'accès à la gare comme aux quartiers extérieurs ;
- Vous allez vous intéresser à la sécurité, mais je n'ai pas entendu parler de problèmes très graves... Le problème des commerces illicites est sans doute à régler à un autre niveau.

Le rapporteur du 2^{ème} groupe :

Nous n'avons eu que le temps de traiter les points suivants :

- L'accessibilité pour les PMR : tout est à faire, qu'il s'agisse de rampes, d'escaliers, d'espaces dédiés, de toilettes, de revêtement. Si 2024 est l'échéance réglementaire, elle est trop lointaine : il faut accélérer, d'autant que les limites risquent d'être repoussées ;
- Pour les personnes malvoyantes, des indicateurs sonores pourraient être judicieux ;
- La mise en place de la passerelle à court terme est primordiale pour la vie de quartier. Gare et parvis doivent être ouverts sur le quartier, avec des espaces de vie correctement aménagés ;
- Des commerces pour les habitants du quartier ne sont pas forcément très judicieux : des commerces de flux nous semblent plus pertinents ;
- Mutualiser les parkings existants semble nécessaire mais en ajouter est inutile. Un dépose-minute efficace doit être prévu sur le parvis Marengo et il faut penser aux bornes électriques. Les parkings vélos sécurisés doivent être positionnés sur tous les parvis en complément de la vélostation existante et si possible d'une supplémentaire du côté de Marengo ;
- Un éclairage naturel de la gare est souhaitable, ainsi qu'une végétalisation de ses murs si possible.

Le rapporteur du 3^{ème} groupe :

- Nous sommes tous des PMR dès lors que nous transportons une valise, une poussette ou que nous portons un enfant ;
- Une signalétique plus claire, des escalators opérationnels et de vastes ascenseurs sont attendus. Entre la gare et la médiathèque, les distributions et accès sont peu lisibles, les éclairages défailants et les espaces mal ventilés, l'ambiance est « glauque » ;



Compte-rendu de l'Atelier Toulouse EuroSudOuest du 12 février 2018

- Concernant la vie de quartier, nous allons aussi dans le sens d'une ouverture, avec une signalétique efficace indiquant commerces et médiathèque, signalisation qui pourrait être utile aux voyageurs en transit. Un système de consignes serait donc à prévoir. Il serait utile de consulter ces voyageurs et de recueillir leurs points de vue sur les problèmes rencontrés à leur arrivée ;
- Le cheminement le long de la voie est peu clair et n'est pas pratique ;
- Il serait bon de conserver les animations spontanées se déroulant dans la gare, du type hip-hop ou performance ;
- Concernant l'accès, les deux lignes de métro ne semblent pas déboucher au même endroit. Et le problème des ascenseurs demeure. Par ailleurs, le tunnel au Nord, ouvert au personnel SNCF, permettrait d'aller plus vite que l'actuel ;
- Concernant la sécurité, nous avons pensé au risque technologique présenté par les trains de marchandises bruyants, rapides et constants et, à l'intérieur de la gare, par la signalétique défaillante ;
- La gare étant un lieu assez stressant, la conception d'un espace très apaisé à tous les niveaux s'impose ;
- Le « fantôme » du dépose-minute devant le parvis historique est encore actif : les automobilistes ne savent probablement pas comment arriver à la gare, même si le dépose-minute est indiqué. Concernant le stationnement : un accès direct du parking Jean-Jaurès à la gare est-il prévu ? Enfin, nous appuyons la demande de bandes cyclables aux abords de tous les parvis pour assurer la continuité et nous avons également relevé la taille minuscule des ascenseurs.

Le rapporteur du 4^{ème} groupe :

- Nous avons abondé dans le sens d'une fiabilité des ascenseurs et de sols antidérapants et non réfléchissants. S'agissant des toilettes, nous nous questionnons sur cette délégation privée dont nous aimerions connaître le nom. Nous soulignons les difficultés d'appuyer avec le doigt pour les personnes handicapées, celles touchées par la polyarthrite par exemple : existe-t-il d'autres systèmes ? C'est important. Nous sommes revenus sur la signalétique spécifique pour les PMR et nous vous posons la question du pourcentage et de la longueur des rampes ;
- Quels sont les aménagements prévus pour l'accès des PMR avec leur propre véhicule et pour déposer les PMR ?
- Concernant la sécurité, je reviens sur le transit des matières dangereuses à la gare Matabiau, transit qui va se poursuivre. Vous seuls avez la réponse. Les flux de voyageurs augmenteront, les alentours seront densifiés et la Tour Occitanie s'installera... Or, des alertes à la bombe, voire des évacuations de la gare, se produisent régulièrement ;
- J'ai un regret personnel concernant la mise en place de portiques ;
- Pour les services, nous avons évoqué ceux des porteurs : un renouveau de cette pratique pourrait s'envisager avec le chômage actuel ;
- Concernant les commerces, la presse s'est fait l'écho des difficultés des commerçants de la zone depuis le début des travaux en 2016, travaux qui ne se termineront qu'en 2022-23 si la Tour Occitanie est construite : nous espérons que les commerçants locaux ne seront pas concurrencés par des commerces de chaîne installés à la gare, comme la boulangerie *Paul*. Par ailleurs, des commerçants de la

Compte-rendu de l'Atelier Toulouse EuroSudOuest du 12 février 2018

rue Bayard doivent changer d'enseigne en vue du classement Unesco : il faut les associer à la réflexion et préserver l'identité locale ;

- Concernant le stationnement, y a-t-il un emplacement pour les PMR près de l'entrée ?
- Nous abondons dans le sens de l'accès aux différents quais avec son vélo sans devoir le porter. La vélostation en rez-de-chaussée du parking est, paraît-il, bien conçue et nous vous en félicitons. Nous nourrissons l'espoir déjà évoqué d'une autre vélostation du côté de Marengo.

M. Lecluse : Le service de portage est à nouveau d'actualité à Nice. Au sujet du transit des matières dangereuses : le risque est plus grand par la route.

Le rapporteur du 5^{ème} groupe :

Beaucoup a déjà été dit, nous serons donc brefs :

- L'accessibilité pour les PMR a déjà été évoquée ;
- Concernant la vie de quartier, nous jugeons nous aussi la passerelle comme incontournable pour relier les quartiers entre le Canal et Périole ;
- Concernant les accès, le dépose-minute avenue de Lyon est trop éloigné pour les PMR. Trouver une solution pour un accès plus proche est indispensable. L'accès au métro doit lui aussi être éclairci, moins « glauque » ;
- Concernant la sécurité, les restrictions d'accès aux quais par les portiques devront être compensées par des services performants, fiables et identifiés ;
- Concernant les services et commerces, nous aimerions aussi compter la présence de services publics : un kiosque de l'Office de Tourisme serait utile par exemple. Outre les pianos en libre accès, qui sont appréciés, il existe un babyfoot à Lille Europe. Les vélos pour recharger le téléphone sont aussi intéressants. Placés sans gêner les flux, ces équipements peuvent amener de la convivialité à cet espace de vie ;
- Nous appuyons la suggestion d'un accès en voiture du côté de la médiathèque ;
- La capacité globale du stationnement pour les vélos est à augmenter et les stations sécurisées à décentrer. L'intermodalité doit être facilitée ;
- Nous avons prévu un point spécifique sur la signalétique à destination des non Toulousains, pour identifier les services et les directions.

En vue de la poursuite des échanges le 5 mars prochain, M. Lecluse commente une vidéo du projet d'extension du bâtiment voyageurs côté Marengo.

M. Lagleize salue la qualité du film qui soutiendra l'exposé du projet de réaménagement. Le prochain Atelier permettra d'envisager l'intégration des éléments relevés ce soir au projet. M. Lagleize remercie l'assistance pour sa réflexion, rappelle la tenue du prochain Atelier aux Minimes, de 18h à 21h, et clôt la rencontre.

Fin de la réunion à 20h20.



3 • ORGANISMES PRÉSENTS

- Association 2 Pieds 2 Roues
- Association 7 notre quartier
- Association Bien Vivre à Saint Aubin
- Association Cheminots Saint Laurent
- Association des copropriétaires de Pacherenc et Raisins
- Association des commerçants et des artisans du Faubourg Bonnefoy Toulouse (ACAFA)
- Association l'Étoile de Belfort
- Association Ilot Lapujade
- Association Marengo Jolimont La Colonne
- Association Michel Ange
- Association Non au gratte-ciel de Toulouse - Collectif pour un urbanisme citoyen
- Comité de quartier Minimes Raisin
- Conseil de Développement Toulouse Métropole (CoDev)
- EuroSud Transport
- Fédération régionale des Promoteurs Immobiliers (FPI)
- Groupement pour l'Insertion des Personnes Handicapées Physiques (GIHP) Midi-Pyrénées
- Handicap Défi – Association sportive midi toulousain (ASMTH)
- Union des Comités de quartier et associations de défense et d'action pour le cadre de vie dans l'agglomération toulousaine (UCQ)





2. Compte rendu de l'atelier PEM du lundi 5 mars 2018



Dispositif de participation du projet

« Les Ateliers Toulouse EuroSudOuest »

Compte-rendu de l'Atelier du lundi 5 mars 2018

- **Lieu** : Maison de la citoyenneté des Minimes, place du Marché aux cochons
 - **Participation** : 20 personnes
 - **Service présent** : Olivier Duvernois, Directeur du projet Toulouse EuroSudOuest, Cédric Chenot et Elodie Cluzeau, d'Europolia
 - **Intervenants** : Dominique Lécluse, Directeur de projets nationaux, SNCF Gares & Connexions, Jean-Baptiste Contant, Parvis
-

SOMMAIRE

- | | |
|---|-------|
| 1 • Bilan des remarques exprimées lors de l'Atelier du 12 février | p. 3 |
| 2 • Projet de Pôle d'Échanges Multimodal | p. 6 |
| 3 • Organismes présents | p. 12 |

Annexe :

- Présentation de l'Atelier du 5 mars 2018





Compte-rendu de l'Atelier Toulouse EuroSudOuest du 5 mars 2018

Mme Cluzeau, d'Europolia, excuse l'absence de M. Lagleize, Député de la 2ème circonscription, Président de la commission Aménagement de Toulouse Métropole, Adjoint au Maire et élu référent des Ateliers, retenu par une autre réunion. Mme Cluzeau donne la parole à M. Lecluse, Directeur de projets nationaux à SNCF Gares & Connexions, et rappelle que le présent Atelier s'inscrit dans la continuité du précédent et vise à poursuivre le travail déjà engagé.

M. Lecluse revient sur le déroulement de la concertation dont cet Atelier fait partie : lancée le 30 janvier dernier et se terminant le 29 mars prochain, elle sera l'objet d'une réunion publique aux Espaces Vanel le 13 mars à 18h30. Cette concertation se mène conjointement sur le projet de Zone d'Aménagement Concerté, pour une cohérence globale au niveau du territoire. Toutes les contributions seront ensuite compilées et classées en fonction de leur domaine d'intérêt, pour orienter la poursuite des études. Le présent Atelier se situe donc à la fin de la première phase : le film, déjà projeté lors du dernier Atelier, n'expose qu'un fonctionnement global, que la prise en compte des remarques affinera. M. Lecluse termine cette introduction en annonçant ensuite l'ordre du jour de la rencontre :

1. Bilan des remarques exprimées lors de l'Atelier du 12 février ;
2. Projet de Pôle d'Echanges Multimodal.

Une participante : Les remarques du précédent Atelier ont-elles été prises en compte ?

M. Lecluse : C'est à l'issue de la concertation qu'elles le seront, via un bilan.

Une participante : Pourquoi les comptes rendus des deux derniers Ateliers ne sont-ils pas visibles sur Internet ?

Mme Cluzeau : Ils sont en cours de rédaction et vous seront très prochainement envoyés groupés.

La participante : Il aurait été préférable que nous en disposions avant l'Atelier.

M. Hoepffner, de l'Association Bien Vivre à St-Aubin : Avez-vous discuté des pistes cyclables et des accès pour les vélos ?

M. Lecluse : Oui, la demande d'accès pour les vélos est notée. Le lien avec les pistes cyclables reste encore à étudier.

Mme Denoël, de l'Association l'Îlot Lapujade, s'adressant à Europolia : Nous sommes le 5 mars et la réunion publique est prévue le 13 : sous quel délai les comptes rendus seront-ils communiqués ? Je regrette profondément ce retard, qui prive le public d'information.

Mme Cluzeau : Les comptes rendus des Ateliers du 5 et 12 février seront transmis aux participants à la fin de la semaine pour que vous puissiez faire part de vos éventuelles remarques avant qu'ils ne soient mis à disposition sur le site Internet de Toulouse EuroSudOuest dans la rubrique dédiée : <http://www.toulouse-eurosudouest.eu/les-ateliers.html>.





1 • BILAN DES REMARQUES EXPRIMÉES LORS DE L'ATELIER DU 12 FÉVRIER

M. Lecluse commente la reformulation des remarques exprimées lors de l'Atelier du 12 février et invite l'assistance à intervenir si besoin, pour corriger ou compléter.

A. Accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite

- Améliorer l'accessibilité aux PMR de manière générale : M. Lecluse rappelle l'obligation d'une accessibilité complète en 2024 et précise que le souterrain liant le parvis au métro y répondra dès l'année prochaine ;
- Soigner le caractère antidérapant et non éblouissant du sol ;
- Veiller à la robustesse de fonctionnement des ascenseurs et escalators, pour l'instant en faible nombre et souvent en panne. La décision de changer les escaliers mécaniques du grand hall dès cette année a été prise il y a 15 jours ;
- Améliorer la signalétique de manière globale ;
- Améliorer l'éclairage depuis le parvis jusque sur les quais ;
- Mettre en place des indicateurs sonores pour les malvoyants : des flèches sonores pour signaler les endroits importants de la gare existent par exemple dans certaines gares.

B. Vie de quartier

- Installer une activité culturelle (cinéma...), notamment au Raisin, et des commerces en gare ;
- Relier les quartiers situés à l'arrière de la gare au centre-ville *via* une passerelle, qui ne figure pas dans le film projeté lors du précédent Atelier ;
- Conserver les animations spontanées en gare (hip-hop) : ce souhait de l'assistance rejoint tout à fait la vision d'une vie en gare voulue par SNCF Gares & Connexions.

C. Services et commerces

- Veiller à une complémentarité des commerces ;
- Éviter les situations de concurrence frontale ;
- Assurer un service de toilettes fonctionnel, l'actuel étant critiqué ;
- Ajouter des « vélos-bornes-recharge-téléphone », déjà présentes dans certaines gares ;
- Relancer les services de porteurs de bagages ;
- Installer un espace calme pour l'attente en gare, peut-être climatisé ;
- Ajouter des services publics (kiosque de l'Office du Tourisme...), sachant que Toulouse accueille de nombreux touristes l'été.

D. Accès en voiture et stationnement

- Créer un troisième point d'accès et une possibilité de stationnement côté Marengo : M. Chenot, d'Europolia, précise les deux dispositifs complémentaires de dépose et de reprise des voyageurs : le quart d'heure gratuit et les places de dépose-minute situées sur le boulevard. L'assistance juge le délai trop court et un des participants du groupe vert souligne que l'appellation « PMR » recouvre de nombreuses situations diverses. M. Lecluse l'assure de la prise en compte de toutes ces





Compte-rendu de l'Atelier Toulouse EuroSudOuest du 5 mars 2018

situations. Le participant insiste sur la nécessité de mieux positionner les dépose-minute. M. Lecluse prévoit d'examiner la possibilité de réaliser des places « famille » dans les parkings. Mme Denoël suggère une demi-heure gratuite dans ce parking et un quart d'heure dans l'autre, et insiste sur l'importance de travailler sur les habitudes de stationnement : il s'agit d'inciter à utiliser le parking Marengo au faible taux de remplissage. M. Lecluse estime qu'une étude globale sur le stationnement et le dépose-minute permettrait de renseigner sur les besoins. Il rappelle aussi que la signalétique sera amenée à évoluer ;

- Ne pas augmenter les capacités de stationnement actuelles : M. Lecluse s'interroge sur leur suffisance et juge qu'une étude s'impose pour le vérifier ;
- Créer des parkings motos ;
- Prévoir un stationnement PMR au plus près de l'entrée de la gare.

Une participante : Depuis 10 ans, une proposition de mieux signaler, sur le Canal, les retards des trains perdure et n'a jamais été concrétisée...

M. Lecluse : L'application « Gares en mouvement » donne cette information.

Un participant du groupe bleu : Le stationnement avenue de Lyon est anarchique : il envahit les trottoirs et se fait y compris devant les barrières de sortie du dépose-minute. J'ai signalé aux élus, à Europolia, à la police municipale que ce dépose-minute n'était pas fonctionnel.

M. Chenot : Il fonctionne de mieux en mieux. Nous venons de commander des potelets : le problème du stationnement illicite sera résolu.

Le participant : Aucune verbalisation n'est effectuée. De plus, il n'y a pas de panier pour les étiquettes : résultat, il y en a partout !

Un participant du groupe jaune : Pourquoi ces potelets et cette corbeille n'ont-ils pas été prévus ? Ce dépose-minute est-il pérenne ou pas ?

M. Lecluse : Il s'en trouvera toujours un de ce côté. Concernant le mobilier, EFFIA en est à finaliser la mise en œuvre de son projet et n'a donc pas encore tout réglé. Mais le sujet n'est pas tant le dépose-minute que la reprise des voyageurs qui entraîne souvent un stationnement beaucoup plus long...

Le participant : Qu'allez-vous faire contre ceux qui continuent à se garer devant la gare, le long du Canal ? Que sera le projet final si vous l'initiez ainsi ?

M. Lecluse : Une verbalisation s'imposera. Le réaménagement du site doit favoriser le changement des habitudes.

Le participant du groupe bleu : Je ne suis pas pour la répression mais si elle est nécessaire, comme réponse ultime, oui.

M. Chenot : Nous avons demandé des passages plus réguliers de la police municipale, particulièrement le matin.





Compte-rendu de l'Atelier Toulouse EuroSudOuest du 5 mars 2018

Mme Denoël : Tout doit être en place avant que le parvis ne soit achevé et le dépose-minute côté Marengo devrait être finalisé. Sans alternative, le stationnement se fera sur trottoir. N'attendons donc pas que le parvis soit réalisé.

M. Lecluse : Des dispositifs sont en place pour éviter toute intrusion sur le parvis Matabiau.

Mme Denoël : Si vous vous contentez d'empêcher, sans offrir d'alternative, vous ne répondez pas au problème.

Un participant du groupe vert : La signalisation est indispensable. Or, pour l'instant, il n'y a aucun repère, rien pour guider. Je comprends ce stationnement. Prévoyez une alternative et, après, sanctionnez.

M. Lecluse : C'est noté.

E. Modes doux

- Faciliter l'accès aux quais avec un vélo jusqu'au train ;
- Prévoir des parkings à vélos bien dimensionnés et des vélostations proches des parvis : une nouvelle vélostation est prévue côté Marengo ;
- Prévoir des bornes de rechargement pour véhicules électriques : 20% sont prévues, à déployer au fur et à mesure ;
- Ouvrir au public le tunnel du souterrain Nord utilisé par les agents SNCF, notamment les contrôleurs. Ce souterrain donne actuellement accès à la Direction de la SNCF ;
- Améliorer l'accès à la gare à pied : le projet prévoit que les deux souterrains, Nord et Sud, soient prolongés jusqu'à la gare. Les accès à vélo seront également étudiés.

Une participante : Essayez de ne pas mixer les usages.

Un participant du groupe vert : Les parkings vélos sécurisés seront-ils limités aux usagers du train ?

M. Lecluse : Il nous faut y réfléchir, peut-être par le biais d'un abonnement à la vélostation.

Le participant : Etes-vous informé des problèmes de vols ? Les cyclistes de Borderouge n'osent plus s'en servir. Soyez vigilant à la conception.

M. Lecluse : Oui. Il faut que l'usage en soit simple et sécurisé.

Un participant du groupe jaune : Vous ne parlez jamais de l'arrière de la gare. Les arrières des gares sont toujours négligés.

M. Lecluse : La gare est orientée côté Ouest. Un nouveau bâtiment sera construit à Marengo : la gare aura donc deux façades et non plus un avant et un arrière. De plus, le projet participe à la suppression d'espaces ferroviaires peu esthétiques.

M. Hoepffner : N'est-il pas question de quatre façades ? *Quid* de Raynal et Périole ?

M. Lecluse : Il faut plutôt parler de quatre parvis et de quatre accès à la gare : Matabiau, Marengo, Périole et l'avenue de Lyon.





Compte-rendu de l'Atelier Toulouse EuroSudOuest du 5 mars 2018

2 • PROJET DE PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL

A. Le contexte

M. Lecluse présente le déroulé de l'Atelier pour les quatre groupes : tandis que le film est diffusé en boucle, les participants sont invités à consigner leurs remarques, plutôt d'un point de vue fonctionnel qu'architectural. Sur le plan, M. Lecluse situe la médiathèque, Toulouse Métropole, le futur parvis de 35m de large, la nouvelle gare, la future vélostation. M. Lecluse commente également le plan en coupe du projet de PEM, avec le parvis Canal en cours de réalisation et l'extension du bâtiment voyageurs, à créer sur trois niveaux, la salle d'échanges se situant au niveau des souterrains et la salle des billets permettant de rejoindre le métro (lignes A et Toulouse Aerospace Express), ainsi que trois étages de parking. M. Lecluse assure à ce sujet avoir bien pris note de la nécessité d'une étude complète des besoins de stationnement suite aux échanges avec l'assistance. La dénivellation naturelle du terrain positionne le parvis au troisième niveau.



© Europolia

Un participant du groupe bleu : Quel genre d'escalator permettra de remonter les 30m de profondeur de la TAE pour accéder à la gare ?

M. Lecluse : Je ne peux vous répondre à la place de Tisséo qui en est au lancement des études. La TAE passera sous le nouveau bâtiment et sous la ligne A.

Un participant du groupe rouge : Dédiez-vous Matabiau à certains trains ?

M. Lecluse : Aujourd'hui, il n'y a pas de préférence, le PEM est réfléchi avec ces deux faces. C'est plutôt la répartition des espaces dédiés aux commerces et aux services qui nous interroge.

p. 6





Compte-rendu de l'Atelier Toulouse EuroSudOuest du 5 mars 2018

Un participant du groupe rouge : Qui porte le projet de parking ? La SNCF ?

M. Lecluse : Le futur parking Jean-Jaurès et le parking Marengo, peu utilisé, suffiront peut-être mais nous ne sommes qu'au début des études. De plus, d'ici 2024-26, les habitudes évolueront sans doute : les voitures électriques sont de plus en plus nombreuses par exemple.

Une participante du groupe jaune : Je pensais qu'il était acquis qu'il n'y aurait pas de nouvelles places ! Ce « nouveau » projet a tout de même 2 ans maintenant !

M. Lecluse : Pour décider de ne pas en créer, il nous faut étudier la question de manière complète.

Un participant du groupe jaune : L'hôtel n'aura pas de parking...

M. Lecluse : Pour connaître précisément les pratiques et besoins, il faut une étude de stationnement. Le but est aussi d'optimiser l'offre. Les documents d'urbanisme peuvent préconiser de créer très peu de places de parking près des PEM, justement grâce à l'intermodalité : c'est le cas à Nice par exemple. Mais il nous faut cette étude complète, exhaustive, pour prendre une décision.

La participante du groupe jaune : Mais je pensais qu'elle était faite !

M. Lecluse : Nous ne sommes qu'au début de la concertation et du projet...

M. Lecluse commente la projection du film : le grand parvis Marengo, la station vélo, l'accès au métro, le parvis avec la station de taxis et les arrêts de bus, le stationnement libre pour les vélos, puis, à l'intérieur de la gare, au fond, les accès au métro, le prolongement du souterrain Nord, l'accessibilité PMR à chaque quai, puis la redescente par le souterrain Sud débouchant dans le hall principal. La marquise transparente de la façade est montrée de l'extérieur : en la longeant, l'entrée du métro est accessible mais écartée de 5m de l'actuelle, pour la détacher de la gare et en faire un lieu plus agréable. Cette entrée accueillera deux ascenseurs et un escalier mécanique, et permettra d'atteindre les lignes A et TAE, comme de revenir dans la salle d'échanges. M. Lecluse conclut cette projection en relevant que le projet de PEM porte bien à la fois sur l'ensemble de la gare Matabiau, de la future gare et des souterrains.

Une participante du groupe jaune : Les accès aux quais, aujourd'hui inopérants, restent inchangés... Comment peut-on concevoir une gare aussi moderne sans escalier mécanique sur les quais ? C'est aberrant !

M. Lecluse : Le film n'est pas parfait. SNCF Réseau réfléchit à des rampes, des ascenseurs.

Un participant du groupe bleu : L'étroitesse des quais est un problème... Ne serait-il pas judicieux de commencer par élargir les quais 3 et 4, et les autres ensuite ? Et de garder de l'espace côté Périole pour agrandir si besoin ? Lors du dernier Atelier, vous évoquiez la possibilité d'élargir ces quais à l'avenir.





Compte-rendu de l'Atelier Toulouse EuroSudOuest du 5 mars 2018

M. Lecluse : Certains quais sont étudiés mais tous ne pourront l'être sans toucher au faisceau de voies. De nouveaux quais sont prévus par SNCF Réseau.

Le participant : Le troisième est le plus étroit et le plus saturé le week-end et lors des grands départs : c'est le point noir de la gare. Des escalators d'accès aux quais sont nécessaires.

M. Lecluse : Votre demande de mécanisation est forte, et je la note. J'en ferai part à SNCF Réseau. Nous sommes tous très sensibles aux besoins des voyageurs.

M. Hoepffner : Bordeaux a opté pour une solution intéressante : les plans inclinés.

M. Lecluse : On ne peut construire sans escalier fixe. Les rampes ont l'avantage de ne pas tomber en panne mais elles prennent beaucoup de place et constituent donc un espace long, de plus de 10m, sur le quai. Or, notre réglementation fixe des limites à un tel encombrement. Mais SNCF Réseau travaille sur la question.

Une participante du groupe jaune : L'accès aux quais est une base essentielle, sur laquelle il est impossible d'économiser.

M. Hoepffner : Notre discussion avec SNCF Réseau a été terrible : pas d'argent, pas de projet...

Un participant du groupe vert : Dès qu'on est dans la gare, on est en mode doux : avez-vous mesuré la dépense énergétique d'un trajet depuis un dépose-minute ?

M. Lecluse : 100m entre le parvis et le souterrain d'accès aux quais.

B. Les restitutions



© Europolia





Compte-rendu de l'Atelier Toulouse EuroSudOuest du 5 mars 2018

Le rapporteur du groupe jaune – sur la base du minutage du film présentée par SNCF Gars & Connexions :

- 0'57" : la circulation est difficile depuis l'entrée piétonne située à gauche du bâtiment ;
- 1'00" : il n'y a ni escalator pour descendre, ni visibilité sur des ascenseurs ;
- 1'34" : les souterrains sont très fermés et bas de plafond ;
- 1'38" : les ascenseurs du couloir Nord, trop petits, ne pourront absorber les flux de voyageurs ; ils sont inexistant dans les couloirs Sud ;
- 1'57" : aucun escalator n'est visible ;
- 2'51" : il y a trop de poteaux partout, du gymkhana s'impose... alors, avec des valises... ;
- 3'11" : la présence des deux tours est trop forte, elles écrasent la verrière. Il faudrait peut-être la remonter ?
- De manière générale :
 - Les circulations de l'ensemble des modes sont insuffisamment représentées, trop peu lisibles ;
 - Les commerces seront-ils suffisants ? Et en lien avec ceux des quartiers autour ?

Le rapporteur du groupe rouge :

- Il faut systématiser les rampes et escaliers mécaniques d'accès aux quais ;
- Nous n'avons pas vu de passerelle traversant la gare... ;
- L'espace intérieur est insuffisamment végétalisé : l'exemple de Madrid montre que c'est pourtant possible, peut-être pas dans les souterrains mais au moins dans les halls ;
- Nous n'avons vu ni espace d'attente, de repos, avec un espace de jeux pour enfants et du mobilier, ni consigne....

Le rapporteur du groupe bleu : Nous n'avons que peu à ajouter. Quelle est cette « Maison du vélo » visible à 0'26" ? Et, les parvis seront-ils des zones de rencontre ? L'imbrication des flux n'est pas claire.

M. Lecluse : Il s'agit de la station vélo et du service associé.

M. Duvernois : Le parvis Marengo fait 40m de large : les voies des véhicules seront clairement séparées et les vélos auront des pistes pour assurer une continuité des cheminements.

Le rapporteur : Y aura-t-il des voitures en libre-service ?

M. Duvernois : Elle existe déjà à Marengo. Il n'y a aucune raison de dégrader ce service dans le cadre du projet.

Un participant du groupe rouge : Passera-t-on par la gauche pour aller en ville depuis Jolimont ?





Compte-rendu de l'Atelier Toulouse EuroSudOuest du 5 mars 2018

M. Duvernois : Non, le projet confirme que la circulation depuis Jolimont vers le centre-ville continuera de passer à droite de l'anneau Marengo. Par contre, le projet vise à réduire le nombre de voies de circulation au droit du parvis (2 voies contre 3 actuellement) comme pour le parvis Canal.

M. Hoepffner, rapporteur du groupe vert : Seules des personnes entre 20 et 40 ans sont visibles dans le film... élargissez la cible. De plus, le parvis manque de panneaux d'indication et de sièges. Il faut faire un effort.

M. Lecluse : Ces éléments n'ont pas encore été étudiés.

M. Hoepffner : Un nombre suffisant d'ascenseurs est également indispensable.

Le rapporteur du groupe bleu :

- Nous rejoignons toutes les demandes concernant les souterrains, escalators et ascenseurs ;
- Le souterrain Nord sera-t-il élargi ? Et quelles dimensions auront les ascenseurs ? Ceux en place sont trop étroits ;
- Les voitures circuleront-elles en sens inverse ?

M. Lecluse : Pour le souterrain nord, il sera élargi. Pour le sens de circulation, ce n'est pas acté.

M. Duvernois : Tous les aménagements le long du parvis Canal sont réversibles : en cas d'inversion de sens, seuls les arrêts de bus seraient à déplacer.

Le rapporteur : Dans le PEM, les accès au métro seront-ils séparés ?

M. Chenot : Tisséo étudie un hall commun, comparable à celui de Jean-Jaurès.

Le rapporteur : Ce « barrage » constitue un nouvel obstacle aux flux de voyageurs...

M. Chenot : Ce volet est porté par les études de la TAE. Mais nous sommes vigilants à ne pas entraver les flux, bien sûr.

M. Lecluse : La station TAE n'est pas encore conçue...

Le rapporteur : Nous regrettons que les parvis des dépose-minute ne soient pas mieux détaillés. Quel est le délai pour celui de Périole ?

Une participante du groupe bleu : Le film est incomplet : seuls deux parvis y sont montrés. Ce « petit bout » est insatisfaisant.

M. Lecluse : Le film est surtout axé sur le nouveau bâtiment...

Le rapporteur du groupe bleu : La passerelle est-elle maintenue ?





Compte-rendu de l'Atelier Toulouse EuroSudOuest du 5 mars 2018

M. Duvernois : Selon la logique portée par M. Busquets, cette passerelle doit avoir 2 fonctions : urbaine, pour aller au centre-ville, et multimodale pour accéder aux quais. La SNCF ne souhaite pas toutefois multiplier les points d'accès aux quais pour des raisons de sécurité qui sont compréhensibles. La réponse sera sans doute évolutive, et non binaire, et surviendra quand nous aménagerons le site de Périole.

Le rapporteur : Nous regrettons également de ne pas savoir ce que deviennent les halls 1 et 2 du bâtiment historique.

M. Lecluse : Le but du film est de visualiser l'extension côté Marengo : Matabiau n'est visible que pour montrer le lien entre les deux bâtiments. Mais la volonté de refaçonner ce rez-de-chaussée, en fonction de l'évolution des habitudes, est à l'œuvre. L'idée générale est d'apporter davantage de services aux voyageurs.

Le rapporteur : Nous n'avons pas vu d'ascenseur dans le souterrain Sud.

M. Lecluse : En effet, SNCF Réseau concentre ses efforts sur celui du Nord. C'est sa décision aujourd'hui.

M. Lecluse remercie l'assistance et l'assure de la prise en notes de tous ses propos pour la suite des études. Rappelant qu'il reste encore un mois de concertation, il l'invite à poursuivre ses contributions : tous les retours sont importants et seront pris en compte.

Fin de la réunion à 20h25.





3 • ORGANISMES PRÉSENTS

- Association 2 Pieds 2 Roues
- Association 7 notre quartier
- Association Bien Vivre à Saint Aubin
- Association Cheminots Saint Laurent
- Association des commerçants et des artisans du Faubourg Bonnefoy Toulouse (ACAFB)
- Association des Professionnels de l'Urbanisme de Midi-Pyrénées (APUMP)
- Association l'Étoile de Belfort
- Association Ilot Lapujade
- Association Marengo Jolimont La Colonne
- Comité de quartier Lalande
- Comité de quartier Minimes Raisin
- Comité de quartier Minimes Barrière de Paris
- Conseil de Développement Toulouse Métropole (CoDev)





3. Présentation PowerPoint de la réunion publique du mardi 13 mars 2018

Réunion publique Mardi 13 mars 2018

TOULOUSE EURO SUD OUEST

**TOULOUSE EUROSUDOUEST :
1 GRAND PROJET,
2 AXES COMPLÉMENTAIRES**

MOBILITÉ

URBAIN

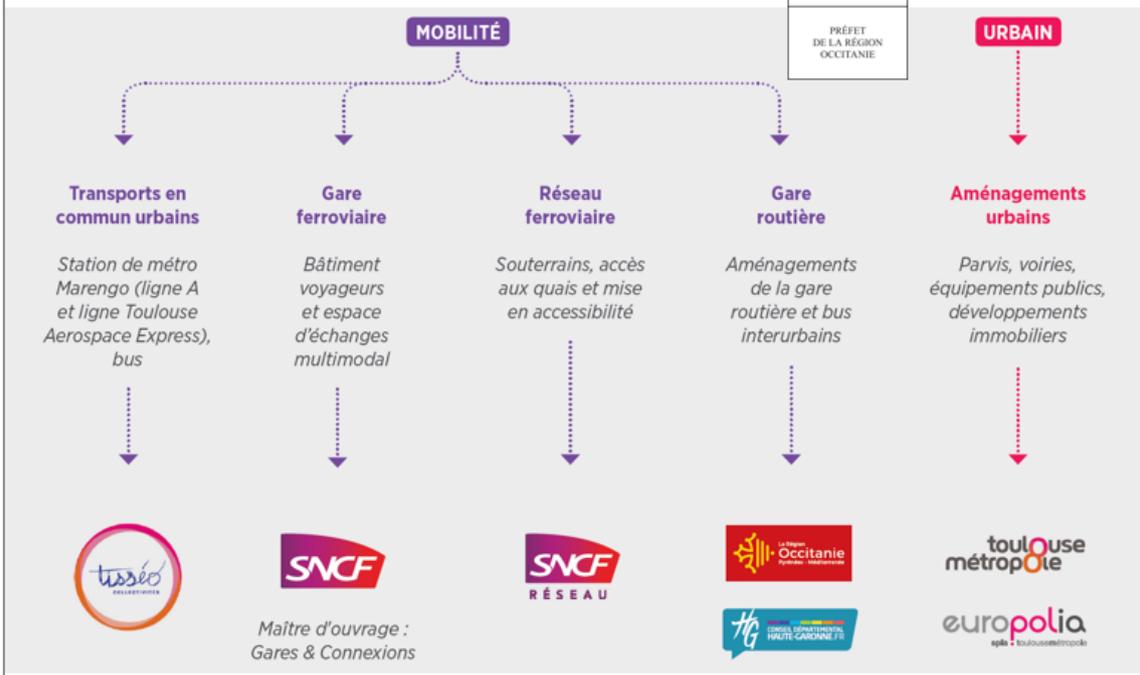
**Transformer la gare en un grand
Pôle d'Échanges Multimodal**

**Étendre le centre-ville
au-delà du canal du Midi**





DU 30 JANVIER AU 29 MARS 2018 : NOUVELLE ÉTAPE DE CONCERTATION TOULOUSE EUROSUDOUEST





 Vidéo de présentation du projet Toulouse EuroSudOuest



Jean-Luc MOUDENC, Président de Toulouse Métropole





Benoît BRUNOT, Directeur du Développement & des Projets SNCF Gares & Connexions



Le centre-ville s'étend
pour vivre **+** grand
ZAC Toulouse EuroSudOuest

La gare se modernise
pour bouger **+** loin
Pôle d'Échanges Multimodal

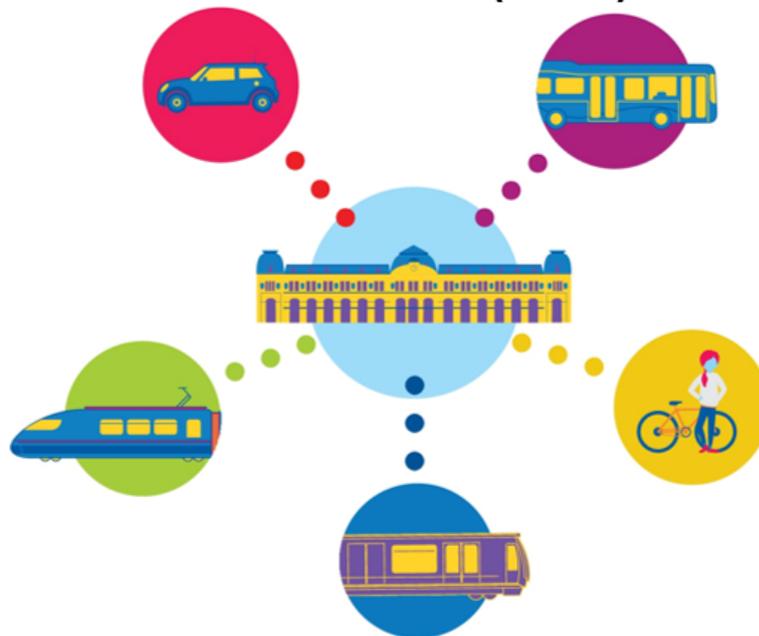




Dominique LÉCLUSE, Directeur de projets nationaux SNCF Gares & Connexions



Le Pôle d'Échanges Multimodal (PEM)

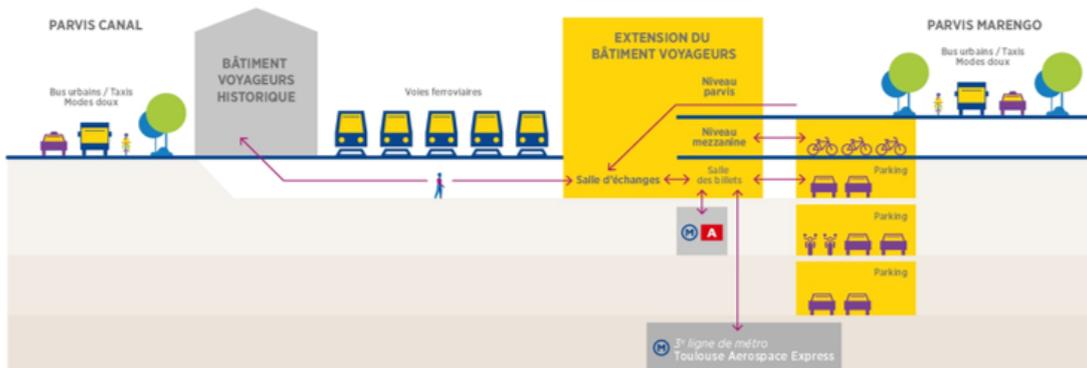




Vidéo de présentation du Pôle d'Échanges Multimodal



Le Pôle d'Échanges Multimodal (PEM)

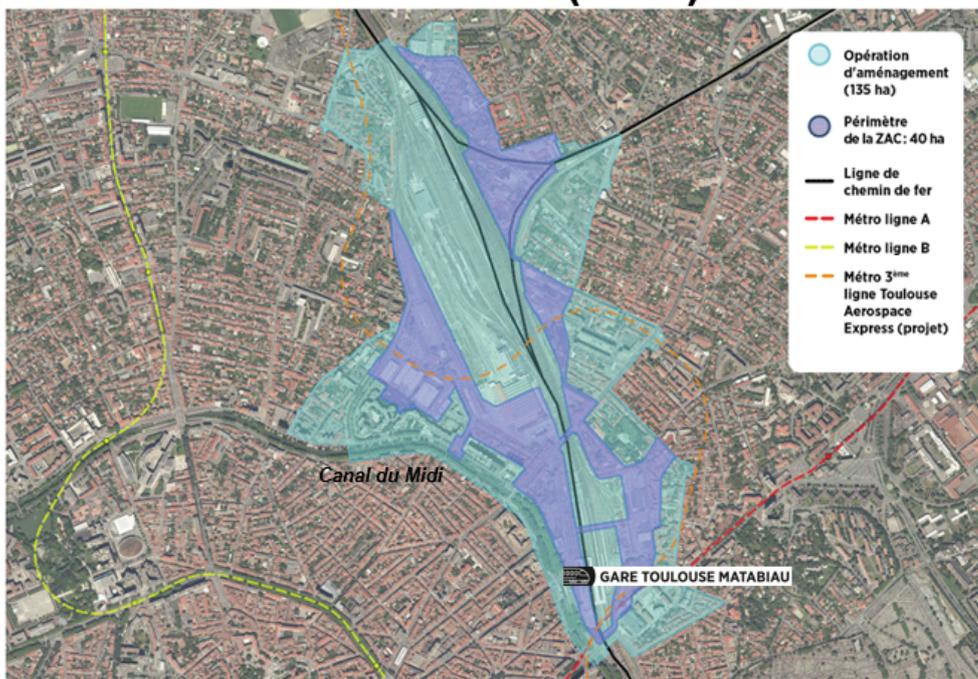




Alain GARÈS, Directeur général d'Europolia Société publique locale d'aménagement



La Zone d'Aménagement Concerté (ZAC)





La Zone d'Aménagement Concerté (ZAC)

Station de Métro Raynal, 3^e ligne Toulouse Aerospace Express

Station de Métro Bonnefoy, 3^e ligne Toulouse Aerospace Express

Métro ligne A et connexion avec la 3^e ligne Toulouse Aerospace Express

Gare de Toulouse-Matabiau

Médiathèque José Cabanis

Future Tour Occitanie

Rue de Bayard

Canal du Midi

Allées Jean Jaurès

Parc urbain

- Environ **40 ha** au cœur de la métropole
- Environ **3000** logements, dont + de 40% en logement social (locatif et accession)
- Environ **50000 m²** de commerces, services et loisirs
- Environ **300000 m²** de bureaux et activités tertiaires
- 3** équipements publics : 1 crèche, 1 gymnase, 1 groupe scolaire
- 1** parc urbain et l'aménagement des berges du canal du Midi

Legend:

- Bureaux
- Logements
- Commerces, services et loisirs
- Équipements publics
- Pôle d'Échanges Multimodal

© Les Ateliers d'Urbanisme - Ville de Toulouse

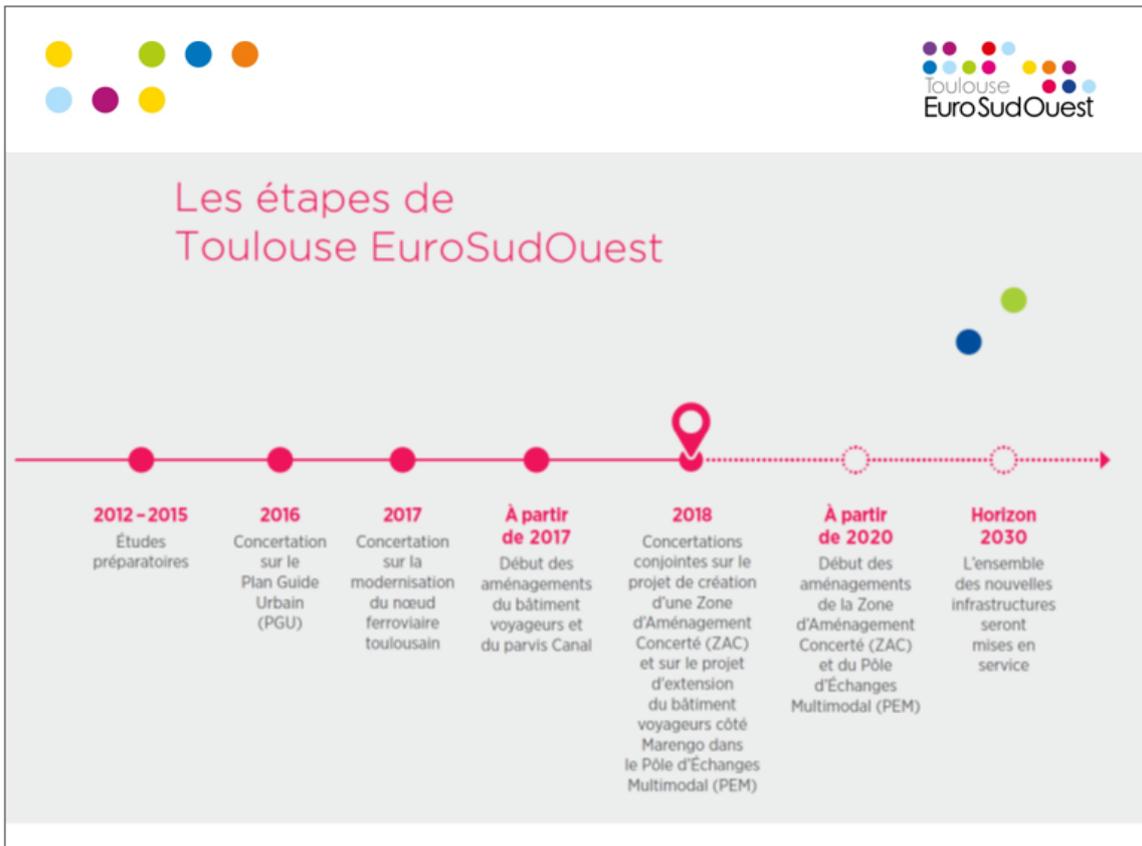
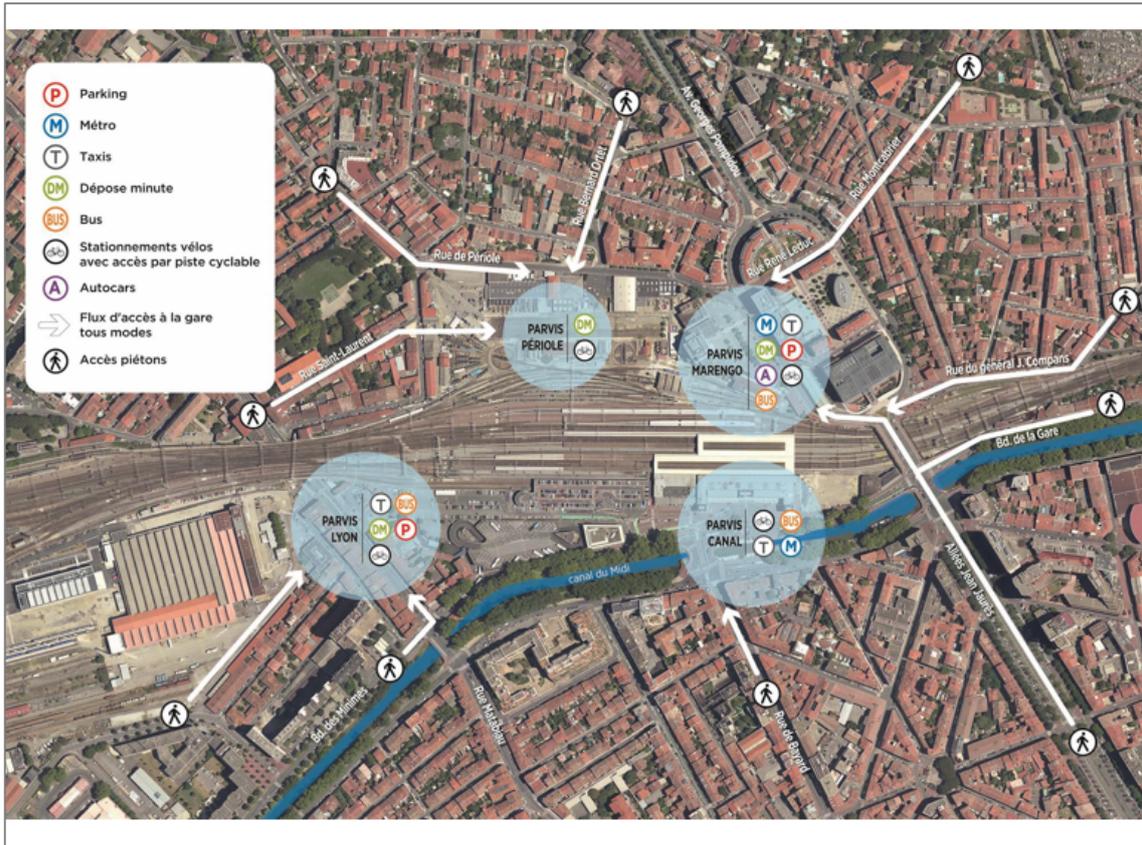
Joan BUSQUETS, Architecte Urbaniste concepteur du Plan Guide Urbain Toulouse EuroSudOuest











Questions / Réponses



COMMENT PARTICIPER ?



2 lieux de concertation pour s'informer et contribuer :

la gare de Toulouse-Matabiau et le siège
de Toulouse Métropole (registres de
la concertation, dossiers de concertation)



1 site Internet du projet :

www.toulouse-eurosudouest.eu (dossiers
de concertation, formulaire de contribution)



2 adresses électroniques :

concertation@toulouse-eurosudouest.fr et
concertation-pem-toulouse@gares-sncf.com





Toulouse
EuroSudOuest

Réunion publique

Mardi 13 mars 2018





4. Compte-rendu de la réunion publique du mardi 13 mars 2018

Compte rendu de la réunion publique de concertation Toulouse EuroSudOuest du mardi 13 mars 2018

-
- **Lieu** : Espaces Vanel, 1 allée Chaban-Delmas
 - **Participation** : 400 personnes
 - **Tribune** :
 - Jean-Luc Moudenc, Maire de Toulouse et Président de Toulouse Métropole
 - Benoît Brunot, Directeur du développement et des projets de SNCF Gares & Connexions
 - Dominique Lécluse, Directeur de projets nationaux de SNCF Gares & Connexions
 - Joan Busquets, architecte-urbaniste et concepteur du plan-guide urbain de l'Agence Bau-B
 - Alain Garès, Directeur général d'Europolia
-

L'animatrice de la rencontre ouvre cette réunion organisée dans le cadre de la concertation préalable se déroulant du 30 janvier au 29 mars et annonce son objet : présenter l'avancée de deux composantes majeures du projet Toulouse EuroSudOuest, à savoir la Zone d'Aménagement Concerté pour l'urbain et le Pôle d'Echanges Multimodal pour la mobilité. Puis elle présente la tribune et salue la présence de l'ensemble des partenaires de Toulouse EuroSudOuest : M. Colombet, Secrétaire général de la Préfecture de la Haute-Garonne, Mme Laigneau, Vice-présidente de Toulouse Métropole et Adjointe au Maire à l'urbanisme, Mme Pellefigue, Vice-présidente de la Région Occitanie/Pyrénées-Méditerranée, en charge du développement économique, de la recherche et de l'enseignement supérieur, M. Boureau, Conseiller départemental de la Haute-Garonne, M. Boutier, Directeur territorial de SNCF Réseau Occitanie, M. Rascol, Directeur régional de SNCF Mobilités, et M. Lattes, Président de Tisséo-Collectivités. Après avoir signalé la mise à disposition de formulaires et de l'urne prévue à cet effet pour que le public dépose ses contributions, et l'attention portée à l'accessibilité pour tous, avec, entre autres, une traduction en langue des signes, l'animatrice précise le déroulement de la rencontre :

1. Présentation du projet de Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) ;
2. Présentation du projet de création d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) ;
3. Temps d'échanges.

(Une vidéo présentant les principes fondateurs du projet Toulouse EuroSudOuest est alors projetée : partant du dynamisme de Toulouse, elle décline les deux objectifs complémentaires du projet, à savoir la modernisation de la gare et l'extension du centre-ville au-delà du canal du Midi. Dès la fin de cette diffusion, huées et protestations dans la salle couvrent les interventions pendant une heure environ et génèrent le départ progressif d'une part de l'assistance. Les tentatives d'apaisement ne sont pas retranscrites ici.)

1. PRÉSENTATION DU PROJET DE PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL





L'animatrice : Qu'est-ce qui différencie le PEM d'une gare, M. Lécluse ?

M. Lécluse, Directeur de projets nationaux à SNCF Gares & Connexions : Alors que la gare de Toulouse accueille tous les modes de transport, il n'est pourtant pas très aisé d'aller d'un mode à l'autre : descendre du train pour rejoindre le métro, par exemple, impose de suivre trois souterrains. L'ambition du PEM est de rendre les liaisons d'un mode à l'autre plus lisibles et de favoriser les transports en commun dans la ville. Son ambition est aussi d'améliorer la liaison avec les quartiers et de faire de la gare un lieu de vie. Chaque jour, 50 000 personnes passent dans la gare : il est donc important que ce passage soit agréable.

L'animatrice : Pourquoi un PEM à Toulouse ?

M. Lécluse : La gare n'a pas connu d'évolution significative depuis plus de 30 ans : il s'agit donc de répondre aux besoins actuels et d'anticiper l'évolution des besoins de transport dans la gare. Il est important que la gare soit préparée à l'évolution du trafic due à la troisième ligne de métro alors que 55% des voyageurs arrivent déjà par le métro pour prendre le train. Un besoin de rééquilibrage des installations d'accueil du côté Marengo, qui ne sera plus « l'arrière de la gare », se constate.

M. Lécluse commente ensuite la projection d'une vidéo de présentation du futur PEM. Après avoir situé le PEM, il décline le projet de gare composé d'un grand parvis Marengo de près de 40m de large, accueillant les taxis, bus et vélos, et d'un bâtiment voyageurs en complément de la gare historique. Ce bâtiment compte trois niveaux : le parvis, une mezzanine avec des services et commerces, et une salle d'échanges sur laquelle donne le souterrain Nord qui sera prolongé. Depuis les quais, l'actuel souterrain Sud permet de revenir dans le hall ou de rejoindre les deux lignes de métro. Il sera entièrement accessible aux Personnes à Mobilité Réduite.

L'animatrice : Quels sont les principes d'aménagement qui ont guidé ce projet ?

M. Lécluse : Le réaménagement de la partie historique avec le parvis Canal d'ici 2020 et la réhabilitation de la gare dans son ensemble, c'est-à-dire les voies et le bâtiment voyageurs côté Marengo avec, depuis la salle d'échanges ou la mezzanine, un accès direct au stationnement vélos, au métro, à toutes les fonctionnalités. La gare aura deux façades au sein d'un centre-ville étendu.

2. PRÉSENTATION DU PROJET DE CRÉATION D'UNE ZONE D'AMÉNAGEMENT CONCERTÉ

L'animatrice : Qu'est-ce qu'une ZAC, M. Garès ?

M. Garès, Directeur général d'Europolia : La ZAC est un outil pour réaliser le projet urbain. C'est une procédure qui justifie cette phase de concertation. Grâce à la ZAC, la volonté publique peut s'exercer dans la réalisation de ce projet, avec les surfaces prévues pour les logements sociaux ou les bureaux. M. Busquets va vous présenter le projet lui-même. Le périmètre global de l'opération d'aménagement est de 135ha mais l'essentiel des opérations sera réalisé à l'intérieur des 40ha de la ZAC. Environ 3 000 logements sont prévus, dans le respect des proportions fixées



par le Plan Local d'Urbanisme de Toulouse Métropole, dont 35% de logement locatif social. Environ 300 000m² de bureaux sont prévus sur 20 ans et 50 000m² de commerces, services et loisirs, soit tout ce qui fait l'animation d'un centre-ville. Le sens de cette programmation est de constituer une extension du centre-ville.

L'animatrice : La gare constitue le cœur névralgique de ce projet. M. Busquets, présentez-nous le projet urbain : comment l'avez-vous conçu ?

M. Busquets, Architecte-Urbaniste et concepteur du plan guide urbain, de l'Agence Bau-B : Historiquement, Matabiau est conçue pour les différents systèmes de la gare : les TER, la gare de marchandises... A partir de cet espace ferroviaire, le projet Toulouse EuroSudOuest cherche depuis plusieurs années à définir un espace intermodal, avec des lieux d'échanges et des activités. La partie à l'Est de la gare est topographiquement plus haute que celle qui rejoint le centre-ville et ces deux parties ont toujours été séparées par le chemin de fer. Le lien entre les quartiers est donc un élément fondamental du projet et les modes doux relieront les différents espaces des quartiers alentours. La rue de Bayard joue également ce rôle de lien entre la ville existante et la future gare, et la future ligne de métro nouera des liens avec Bonnefoy, Matabiau et Le Raisin. Ainsi devenu très central, tout cet espace sera composé de différents projets urbains qui mélangeront les usages, et compteront des logements, des bureaux, des services et autres activités qui font la ville. La continuité assurée par la passerelle permettra aux allées Jean Jaurès d'unir cet espace à la ville traditionnelle et les quatre parvis de la gare, Matabiau, Marengo, Périole et celui du Nord, feront le lien entre le Canal du Midi et Périole. Actuellement monopolisé par la voiture, l'espace du parvis historique pourra demain être partagé entre piétons, vélos et espaces verts. Dans cette optique, l'écluse, devenue espace partagé, participera du réaménagement du parvis. La nouvelle image de la gare se développant dans l'espace Marengo, le système intermodal sera essentiel au maintien des liens et au développement d'un espace économique.

L'animatrice : M. Moudenc, on mesure à quel point ce projet fait l'objet d'une ambition partagée par l'ensemble des partenaires présents ce soir.

M. Moudenc, Maire de Toulouse et Président de Toulouse Métropole : Lancé en 2007, ce projet s'est progressivement construit en partenariat avec l'État, SNCF, la Région, le Département, Tisséo et la Métropole. L'actuelle concertation porte à la fois sur le PEM et la ZAC, traduction sur le plan procédural et juridique du projet urbain qui incarne une ambition nouvelle pour Toulouse. Depuis le début du siècle, Toulouse est l'agglomération française qui crée le plus d'emplois et qui connaît, avec Montpellier, la progression démographique la plus forte. Cet élan doit être accompagné. Cette ambition est au rendez-vous de plusieurs thématiques : économique d'abord, avec la création de centaines d'emplois pour des entreprises qui ne peuvent s'installer dans le centre-ville, mais aussi urbaine, avec 3 000 logements pour répondre au développement démographique, les 35% de logement locatif social visant enfin une mixité sociale dont les centres-villes manquent. Je veux insister sur l'enjeu urbain : ce projet concrétisera l'extension du centre-ville, qui doit être conforté et étendu puisque la métropole grandit. Nous avons rénové la rue de Bayard puis les allées Jean Jaurès. Les travaux sont en cours devant la gare, les abords et le canal du Midi. Avec la mise en valeur de ce dernier au cœur de la ville, alors même que nous poursuivons le grand projet Garonne pour redonner sa place



au fleuve, cette opération comporte aussi un enjeu environnemental. Cette ZAC cristallise donc de multiples enjeux qui participent à faire grandir la métropole.

L'animatrice : M. Brunot, transformer la gare, c'est transformer la ville. Est-ce une tendance générale ?

M. Brunot, Directeur du développement et des projets à SNCF Gares & Connexions : La transformation des gares au niveau national, dont j'ai la chance de piloter les programmes, est un ingrédient important de celle des villes. 50 000 voyageurs/jour passent dans le PEM actuel de Toulouse et il faut pouvoir en accueillir le triple. Notre mission est de faciliter la vie, les déplacements, d'optimiser le temps et d'être au service des voyageurs tous les jours. La mobilité quotidienne est un ingrédient majeur dans la transformation des villes. Nécessaire aux grandes métropoles, le PEM est un promoteur de leur vitalité urbaine et nous accompagnons leur développement économique. Le quartier Marengo, coupé de la ville par ce « fleuve ferroviaire », va s'ouvrir et il importe donc de « recoudre » les quartiers, d'autant qu'une nouvelle ligne de métro est en prévision côté Marengo.

L'animatrice : Merci à tous. Quelles sont les prochaines phases du projet ?

M. Moudenc : Ces deux mois de concertation sont organisés pour que les citoyens puissent s'emparer du sujet, s'informer et prendre la parole. La ZAC connaîtra ensuite un processus de mise en place juridique. En 11 ans, les premières étapes en matière d'aménagement urbain ont été franchies, mais il ne faut pas attendre la fin des procédures pour initier les améliorations de l'équipement du quartier, de son aménagement et de la qualité des espaces publics. J'invite tous ceux qui ont des idées à participer à cette concertation.

3. TEMPS D'ÉCHANGES

Un représentant associatif : Au nom de la dizaine d'associations ayant écrit une lettre commune au Président de la Métropole, je vous en donne lecture : « *Après plusieurs années de participation aux Ateliers du partenariat Toulouse EuroSudOuest, nous arrivons de manière unanime au constat amer du mépris et du rejet de nombreuses contributions écrites ou orales proposées par les associations signataires. Le projet présenté à ce jour ne prend pas en compte les points dénoncés ou proposés par les membres des Ateliers et démontre que la concertation mise en place n'est qu'une concertation de façade. Pourtant, dans les articles de presse qui y sont consacrés, dans les documents officiels liés au partenariat Toulouse EuroSudOuest, nous ne manquons pas de lire que ce projet urbain est élaboré en collaboration avec les associations et les habitants du quartier. C'est pourquoi, une nouvelle fois, nous tenons à dénoncer les points sur lesquels nous n'avons cessé de réagir depuis le début de ces Ateliers, tout en proposant des alternatives :*

- « *Le beau devant et le moche derrière* » ;
- *Que restera-t-il de la mixité sociale après la modification simplifiée du PLU ?*
- *Aucune prise en compte de l'identité actuelle des quartiers, aucune valorisation des bâtiments existants, ni amélioration apportée aux quartiers ;*
- *Pas de cohérence avec les autres projets tels que les cœurs de quartier, les Linéo, la Toulouse Aerospace Express ;*





- Une densification outrancière : la hauteur prévue avenue de Lyon, rues de Périole et St-Laurent, est démesurée et ne s'intègre pas dans le tissu urbain ;
- Un tour de passe-passe autour de la Tour Occitanie : le promoteur a été informé, avant la modification du PLU, de la possibilité de monter à 150m ;
- Aucun lieu de rencontre apaisé pouvant rappeler l'extension du centre-ville, tels que des espaces publics avec café, cinéma, théâtre, espaces sportifs ;
- Une quasi inexistence d'équipements publics d'envergure, comme une école, un lycée, une administration ;
- Une incertitude sur le devenir des commerces de proximité ;
- Une typologie et un positionnement des futurs commerces inadaptés, trop éloignés du PEM de Marengo ;
- Une incertitude sur le taux d'occupation des surfaces de bureaux, qui seront en concurrence frontale avec celles de Labège, St-Martin, Blagnac, etc. ;
- Le maintien et l'aggravation de la prépondérance automobile par la création de nombreux parkings ;
- La création d'un gigantesque goulot d'étranglement au niveau du pont Raynal, en raison de nouvelles voies de circulation et du nouvel accès à la gare SNCF : bus et futures Linéo s'en trouveront notamment paralysés ;
- Une quasi inexistence d'axes apaisés réservés aux piétons et vélos en connexion avec les quartiers environnants ;
- Aucune déclinaison des schémas directeurs des circulations piétonnes, cyclistes et de bus, dans ce projet ;
- Une absence de places de parkings vélos ;
- Un dimensionnement et une qualité d'espaces verts dérisoires ;
- Une trame verte et bleue insuffisante, alors même qu'elle constitue un des axes majeurs décrits dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable du Plan Local d'Urbanisme intercommunal Habitat ;
- Une augmentation de la pollution, à l'opposé des résultats attendus de la Conférence des Parties 21 et du Grenelle II ;
- Aucune cohérence avec les objectifs du Plan Climat et du projet mobilité ;
- Aucune création de site propre pour les bus, notamment Linéo ;
- Aucun plan d'action pour lutter contre la pollution de l'air : l'objectif de rendre les villes respirables d'ici 5 ans ne sera pas atteint.

Par ailleurs, au regard des enjeux et du périmètre concerné, il est indispensable que la concertation dédiée soit prolongée a minima d'un mois : nous demandons que de nouveaux Ateliers soient rapidement organisés et qu'ils permettent une réelle prise en compte des contributions exprimées lors des différentes concertations. Nous demandons également que les demandes de permis de construire figurant dans le périmètre de la ZAC soient gelées dans l'attente du résultat de la phase de concertation et des Ateliers. Nous attendons de vous que le titre de cette concertation, « Toulouse se transforme avec vous », ne reste pas un slogan cosmétique. Il est encore temps que ce projet urbain respecte la concertation avec les habitants. Merci. »

M. Garès : Je pourrais vous répondre point par point mais je vais regrouper vos questions par thèmes : la création de plus de 1 000 logements sociaux locatifs, inexistant dans le secteur, améliorera la mixité sociale. Vous signalez l'absence de ligne réservée aux bus : c'est faux, car des voies sont réservées pour les bus, ainsi que pour les piétons et les vélos, voies qui manquent dans le quartier. C'est un effort



considérable. Vous dites qu'aucun lieu d'animation n'est prévu et que les quartiers ne seront pas améliorés, or la qualité des espaces publics l'est déjà : la rue de Bayard a été refaite. La même qualité de traitement sera appliquée au parvis Nord et à toute l'avenue de Lyon. C'est une amélioration concrète de la qualité de vie du quartier. Nous créons des espaces propices à l'accueil de lieux d'animation, restaurants, commerces, etc. Nous avons écouté les suggestions des Ateliers et des changements ont été faits : les espaces verts sont plus grands par exemple. Vous signalez l'absence de prévision d'équipement public, or un gymnase est prévu en réponse à la demande issue des Ateliers. Un dernier point technique : vous nous accusez d'augmenter la pollution. C'est le contraire : rassembler tous les modes de transport en commun dans un endroit parfaitement accessible contribue à diminuer l'usage de la voiture et à améliorer la qualité environnementale de la ville. Un étalement serait un très mauvais choix environnemental. De nombreux parkings vélos sont prévus, sur chaque parvis de la gare notamment, et dans toutes les opérations qui seront réalisées.

M. Moudenc : Je regrette la méthode employée et le fond de ce courrier. Je n'ai pas eu le temps d'y répondre avant cette réunion, mais je le ferai par écrit point par point. J'oppose un démenti total à l'ensemble de ces affirmations dont la tournure est voulue polémique. M. Garès a donné des éléments de réponse. Effectivement, nous avons acté et validé des décisions qui démentent ces affirmations sur tous les sujets. Le reproche de ne pas être au rendez-vous de l'environnement, de ne pas prévoir assez de dispositifs pour les déplacements doux, est invalidé par ce projet urbain qui permet de construire dans la ville-centre, de lutter contre l'étalement urbain et toutes les pollutions induites, et qui prévoit des investissements considérables en termes d'infrastructures de déplacement. Ce quartier sera le mieux desservi de la métropole par les transports alternatifs à la voiture : deux lignes de métro, une gare modernisée permettant à la SNCF de développer son trafic, à la Région d'être au rendez-vous des transports régionaux, et d'aller plus loin dans l'intermodalité avec la gare routière et le Département. Sur tous ces sujets, y compris la mixité sociale où un saut considérable sera fait, la réalité du projet dément vos affirmations. Jamais autant de concertation sur l'avenir d'une partie de la ville, depuis des années, n'a été menée, et ce quelles que soient les équipes municipales. La concertation est la contribution des citoyens à la définition des projets : elle leur donne la parole, puis il revient aux élus d'exercer leurs responsabilités en écartant certaines idées. C'est notre rôle et nous l'assumons. Nous sommes là pour arbitrer et nous arbitrerons.

M. Moudenc, s'adressant au représentant du Collectif « Non au Gratte-Ciel de Toulouse » qui l'interpelle : Une concertation a eu lieu sur la Tour Occitanie. En 2016, nous avons soumis une modification du PLU à enquête publique et proposé la possibilité d'un immeuble de 100m de haut. La majorité des citoyens qui se sont exprimés ont suggéré 150m. Le commissaire-enquêteur a donc demandé à la collectivité d'en tenir compte. Nous avons suivi l'expression citoyenne, dans la plus grande transparence et dans le strict respect des règles d'urbanisme en vigueur.

Mme Ciranna, propriétaire du bar-restaurant « Chez les filles », boulevard Pierre Sépard : Les commerçants sont oubliés et abandonnés, et le quartier se désertifie depuis que l'Etablissement Public Foncier Local (EPFL) achète le foncier et que nous sommes cernés de travaux. Stationner est devenu impossible et aucune indulgence n'est accordée, même pour décharger nos courses. Laisser les

commerçants sans réponse et sans solution est injuste : ce sont eux qui ont contribué à faire vivre le quartier depuis des années. Depuis plus d'un an, nos chiffres d'affaires s'écroulent et nous subissons les nuisances des travaux. Nous ne sommes pas informés. A la réunion publique du 27 janvier 2016, les coordonnées de l'EPFL pour négocier nos fonds de commerce nous ont été remises : je l'ai contacté, avec mon expert-comptable, dans l'idée de m'installer ailleurs car je savais que ce serait difficile. La seule réponse de l'EPFL a été un refus de négocier avant d'être propriétaire des murs : outre le fait d'avoir été mal informée, je me suis donc retrouvée otage sans même la solution de vendre mon commerce. Voilà deux ans que je tente de survivre dans ce quartier face à une lente asphyxie, aggravée par les travaux. Les courriers à l'EPFL restent sans réponse. Quand nous rendez-vous notre liberté ? Quand la déclaration d'utilité publique sera-t-elle signée ? Chaque jour passé nous cause un préjudice financier et moral.

M. Moudenc : Votre situation mérite un traitement attentif, personnalisé et humain : vous serez reçue dès la semaine prochaine. La municipalité est favorable aux petits commerces. Nous ne concevons pas ce quartier sans une vitalité commerciale renforcée et modernisée.

Mme Masquelier, de l'association 2 Pieds 2 Roues : Quand la modification simplifiée du PLU concernant les niveaux réglementaires de stationnements vélos dans les bâtiments et logements sociaux sera-t-elle actée ? La Mairie de Toulouse étant juge et partie, qui lira et tranchera nos contributions envoyées au moment de sa parution ? Par ailleurs, je reviens sur notre inquiétude, soulignée à plusieurs reprises en Atelier, quant à l'augmentation des flux de voyageurs et à l'accès aux quais pour les PMR, voyageurs lourdement chargés et vélos : qu'en est-il de la passerelle pour les modes doux au-dessus des voies ? Nous réitérons notre demande, avec au moins des goulottes à chaque escalier, pour passer des vélos : elles ne sont pas visibles dans le film.

M. Garès : La modification sera soumise au vote du Conseil de la Métropole le 12 avril prochain. Elle tiendra compte des remarques, notamment sur les surfaces consacrées au vélo. Par rapport à la première modification, et suite aux remarques, nous avons proposé d'augmenter de 20% cette surface par rapport à ce qu'impose le Code de l'urbanisme.

M. Lécluse : Une réflexion est en cours sur des rampes d'accès à chaque quai. Les goulottes posent un problème de sécurité pour certains voyageurs mais il faut trouver une solution pour les créer rapidement.

Un participant : Cette réunion révèle le problème en matière de concertation. Je fais partie d'une association qui lutte contre l'agression publicitaire et qui se trouve donc constamment confrontée au problème avec la Mairie : soit elle ne nous répond pas, soit elle ne nous reçoit pas, soit elle nous reçoit mais ne donne pas suite. Or, si nous étions écoutés, les problèmes vécus ce soir n'existeraient pas. Mais c'est un faux-semblant de concertation : nous ne sommes sollicités qu'après que les décisions soient prises. Voici ma question : les panneaux numériques, agressifs pour les voyageurs, arrivent en nombre, notamment au niveau de la gare, sans que les voyageurs, qui ne cautionnent sûrement pas, soient consultés. Mais je n'en ai pas vu dans le film : y en aura-t-il dans la nouvelle gare ?



Mme Laigneau : En matière de règlement de publicité, une forte concertation a été menée durant plusieurs mois et de nombreuses associations ont participé aux réunions à Toulouse Métropole. Je vous invite à vous exprimer lors de l'enquête publique qui s'ouvrira le 28 mars pour un mois.

M. Brunot : Le film vise à faire comprendre l'usage des projets proposés. Ces activités publicitaires dans les lieux de flux contribuent à réduire le tarif du train.

Une habitante du quartier Michel-Ange : Le plan montre une zone de logements à R+6 et R+10 dans un quartier surtout pavillonnaire : les propriétaires de la résidence *Les Jardins de l'Ovalie* s'interrogent. Pourquoi bâtir si haut et non en R+2 et R+5 ?

M. Garès : Dans le triangle Michel-Ange, le projet est encore ouvert. Pour l'instant, un sursis à statuer est donné aux demandes de permis car rien n'est encore défini mais les hauteurs ne seront certainement pas du niveau que vous évoquez.

Une habitante du quartier : Dire que certains sont polémistes alors que d'autres seraient responsables n'est pas une bonne manière d'aborder une concertation. Je n'en peux plus d'entendre parler de rénover, dynamiser, mettre en valeur, développer, transformer, vitaliser, etc., et je n'ai rien entendu qui ne concerne pas l'économie. Je n'ai rien entendu sur la violence faite aux habitants, violence réelle. La vie, ce n'est pas ce que vous nous imposez. Je n'attends pas de réponse.

M. Moudenc : Lorsqu'il est question de mise en valeur du canal du Midi, de mixité sociale, d'espaces publics, nous parlons bien de qualité de vie et non d'économie.

M. Piquemal, porte-parole du Droit Au Logement 31 : Vous êtes comme Martin Luther King, Messieurs : vous avez un rêve, qui est un cauchemar pour nombre de Toulousains. Cette réunion est à l'image de la politique du logement et de l'urbanisme menée à Toulouse depuis quelques années : une pagaille. Le foncier est livré aux promoteurs sans vision cohérente de ce qui se fera dans le quartier. Vous récoltez aujourd'hui votre manque de dialogue avec les habitants. Vous argumentez avec 30% de logements sociaux mais vous ne faites qu'appliquer la loi. Même si votre office HLM n'est pas habitué à appliquer les décisions de justice, il est normal que la commune s'aligne, d'autant que vous avez louvoyé en centre-ville pour en bâtir le moins possible, jusqu'à changer le PLU pour éviter le logement social dans la Tour Occitanie. A quoi bon une ville connectée telle que l'évoque la vidéo si elle ne sait pas partager son espace entre ses habitants ? Vous prétendez à être une « Ville du logement d'abord » mais vous êtes la « Ville de la gentrification d'abord ».

M. Moudenc : La présentation a été troublée par une minorité décidée à saboter la réunion : ce n'est pas 30% de logements sociaux qui sont prévus dans le quartier mais 35% de logement locatif social. Or la loi n'en prévoit que 25% : nous allons donc au-delà, avec volontarisme. Il suffit de connaître le projet et je peux comprendre que vous peinez à l'appréhender.

Une habitante du boulevard des Minimes, près du pont Matabiau : Quand auront lieu les démolitions/constructions d'immeubles autour du Raisin, rues des Jumeaux et Chabanon, et avenue de Lyon ?



M. Garès : Avenue de Lyon, la démolition pourrait commencer dès cette année pour les bâtiments les plus vétustes et se poursuivre en 2020-21, le temps de finir les acquisitions. Au Raisin, un site pour relocaliser les ateliers de la Métropole doit d'abord être trouvé. Les travaux pour reconstituer ces ateliers devraient commencer après 2020. Ils débiteront de toutes façons avec la station du métro.

M. Crouau, Président de l'association 2 Pieds 2 Roues : Les habitants qui demandent une tour de 50m de plus ne doivent pas courir les rues... c'est risible. Vous prétendez embellir le canal mais vous gardez les 2x2 voies de part et d'autre pour les voitures alors qu'une double allée d'arbres pourrait être plantée et le flux automobile supprimé. Vous aimez la voiture et le métro le montre. En parlant de mobilité avec Europolia, nous avons appris la prévision d'une mutualisation du stationnement vélos, avec un lieu pour quatre bâtiments : nous la désapprouvons et nous vous avons écrit en ce sens. Si la mutualisation permet de rentabiliser l'acte immobilier, elle n'augmente pas le nombre de cyclistes. Cette mutualisation est-elle prévue dans tous les nouveaux bâtiments ? Si nous sommes force de proposition, il est difficile de s'exprimer aux Ateliers, avec un accès au plan de quelques minutes : nous demandons une mise à disposition des plans, d'accessibilité pour le PEM et de mobilité pour la ZAC, avant la fin de la concertation.

M. Garès : Le travail engagé ensemble se poursuivra au fur et à mesure que le projet se précisera. La mutualisation vise simplement à limiter les espaces vides : les heures d'usage des logements et des espaces de bureaux diffèrent. L'espace consacré au vélo n'est pas minimisé mais rationalisé.

M. Moudenc : Vous voulez être force de proposition mais votre dernier bulletin prouve plutôt votre force de contestation. Etre pour le métro ne signifie pas aimer la voiture, c'est même un contresens. Le métro est le meilleur moyen d'inciter à délaissier la voiture pour d'autres modes de transport. La TAE devrait drainer 220 000 voyageurs/jour à son lancement, bien plus que les lignes A et B à leur début. Plus le métro est développé, plus la part de la voiture est réduite. La présentation de M. Busquets du canal était peu audible : nous voulons relativiser l'emprise des deux voies structurantes qui l'entourent, très utilisées, mais certaines mesures ne peuvent se prendre à la légère. Ce que nous préparons va dans votre sens.

M. Busquets : Nous doublerons les arbres entre les bâtiments et les platanes et l'espace central, de 35-40m, comptera un espace pour vélos et piétons et un trottoir de 7m de part et d'autre, comme une petite promenade. Dans le futur, les trémies pourraient devenir des jardins entre les quartiers. L'espace central devant le parvis, où vélos et piétons auront toute leur place, en apportera une vérification.

M. Lécluse : Je suis preneur de votre proposition de travail avec Europolia pour lier le PEM aux itinéraires existants : notre réflexion vise la totalité des trajets, du domicile au train.

Un représentant de l'association Vélorution ! : Je n'ai pas de question mais des remarques. A chacune des nombreuses réunions publiques auxquelles nous avons participé, le temps de parole de la salle est très court alors que la tribune s'accapare les trois-quarts. Ce n'est pas de la concertation, ni de la démocratie. La démocratie,

c'est d'organiser un référendum quand il y a plusieurs projets, un scrutin local comme la loi l'autorise depuis 2003. Notre association, aujourd'hui dans le quartier, n'a plus assez de place pour ses activités et son indépendance. Nous savons que vous subventionnez *JCDecaux* pour 6,5 millions/an et *La Maison du Vélo* pour 300 000€/an. Les autres associations de vélo ne reçoivent rien. En tant qu'association d'usagers, nous devrions avoir accès aux dépenses de l'année écoulée et aux plans d'aménagement prévus mais aucune information ne nous est donnée, malgré nos multiples demandes. Et, même si le juge nous a déclarée d'utilité publique, nous sommes sans offre de relogement et allons donc vers une expulsion. Les parkings de la médiathèque et de Jean Jaurès sont très peu usités et vous en prévoyez pourtant un troisième...

Un participant : Quelle sera la hauteur des immeubles à l'emplacement des ateliers municipaux et à quelle distance seront-ils du jardin d'enfants qui prolonge les résidences du Raisin ?

M. Garès : En moyenne, la hauteur ne différera pas des alentours, mais elle n'est pas fixée. La hauteur moyenne indiquée sur le plan ne doit pas être prise à la lettre. Ce sont des principes, comme ceux concernant la dimension des espaces verts, dont plus d'un hectare sera ajouté dans ce quartier.

M. Hirigoyen, résidant boulevard des Minimes : De quels types seront les logements sociaux et les commerces ? La salle de cinéma est-elle toujours d'actualité ? Nous n'avons aucune précision. J'ai assisté à nombre de réunions mais je ne peux lire le plan, trop petit, et je ne sais pas ce qui changera concrètement sur mon boulevard. Une communication individualisée, rue par rue, avec des tracts dans les boîtes aux lettres serait souhaitable. Les travaux devraient être mieux gérés. Nous n'aimons pas être pris en otage par manque d'information. Pourriez-vous anticiper afin que nous sachions si nous pourrions sortir de chez nous le matin ?

M. Garès : Nous faisons notre possible, avec des tracts dans les boîtes aux lettres, des réunions d'associations de quartier, des sites Internet... Bien sûr, ce n'est jamais assez mais vous pouvez aussi solliciter les médiateurs de chantier. Nous tentons également d'être présents auprès des commerçants concernés par les travaux. Les 50 000m² prévus accueilleront des commerces, restaurants, et services de toutes sortes mais la typologie n'est pas encore fixée. Il y aura sûrement de nombreux commerces de proximité, des commerces de flux dans la gare et davantage d'offres d'équipement de la personne et de la maison, car ce quartier sera un pôle d'attraction.

L'animatrice rappelle la poursuite de la concertation jusqu'au 29 mars à la gare Matabiau et au siège de Toulouse Métropole, dotés de dossiers et registres de contributions, et sur le site Internet ou par adresse électronique. Puis elle remercie la tribune et les participants pour leurs échanges constructifs.

M. Moudenc, conscient que la majorité de la salle n'a pas eu toutes les informations attendues à cause des perturbations de la soirée, lui rappelle que les élus sont à sa disposition pour la recevoir et lui donner une information détaillée et personnalisée.

Fin de la réunion à 20h30.