

Les Rendez-Vous de Grand Matabiau quais d'Oc

Jeudi 7 décembre 2023

à la Maison de la Citoyenneté Nord

*Rencontre et échanges avec Mathis Güller,
urbaniste du projet*



Sommaire

Introduction	3
La méthode	3
Propos introductif	4
Présentation de la vision de la nouvelle équipe de maîtrise d'œuvre	5
Déclinaison de la vision par secteurs.....	7
Restitution des échanges	8
1 ^{er} cercle de parole :	8
Comment faire une relecture contemporaine du faubourg ?	8
2 nd cercle de parole :	12
Comment rendre agréable et acceptable la densité en ville ?	12
Conclusion de la soirée.....	15
Annexe	16
Résultats des questionnaires d'évaluation.....	16
Restitution des Carnets de note.....	18

Introduction

La méthode

Cécile Maupeu, animatrice Idées Communes, AMO Concertation du projet Grand Matabiau quais d'Oc

L'objectif de la rencontre était de proposer un temps de dialogue convivial, libre et dynamique.

Pour cela, le format de discussions invitait les participant.e.s à intervenir aux côtés de l'équipe de maîtrise d'œuvre pour s'exprimer sur les ambitions projetées pour le quartier et partager leur expertise d'usage.

L'espace était ainsi organisé en **deux cercles** :

- Un arc de cercle dédié à l'écoute ;
- Un cercle central dédié à la discussion.

Seules les personnes présentes dans le cercle central pouvaient prendre la parole. Tout le monde pouvait rejoindre le cercle central de parole, à condition qu'une chaise soit toujours laissée libre au centre pour accueillir de nouvelles personnes. Les prises de paroles étaient régulées entre 2 à 5 min par personne pour assurer la fluidité et la diversité des interventions.

Toute personne n'osant pas s'exprimer publiquement pouvait se rapprocher de l'animatrice « porte-parole » chargée de relayer l'expression des moins à l'aise en public.

Chaque participant disposait d'un carnet d'observation pour noter, tout au long des échanges, leurs remarques / questions au grès des différentes thématiques traitées. Ces carnets ont été compilés, le détail est consultable en annexe.

Trois cercles thématiques de discussion étaient proposés, permettant d'aborder la vision des urbanistes sur le projet :

- Comment faire une relecture contemporaine de l'identité de faubourg du quartier ?
- Comment rendre acceptable et agréable la densité en ville ?
- Comment faire entrer la nature en ville sur le quartier ?

Compte tenu de la richesse des interventions, seuls les deux premiers cercles ont pu être ouverts dans le temps imparti. Le dernier sur la nature en Ville sera traité en priorité à l'occasion du prochain Rendez-Vous de Grand Matabiau quais d'Oc qui sera organisé en 2024.



Propos introductif

Stéphane Quadrio, Directeur adjoint d'Europolia, aménageur du projet Grand Matabiau quais d'Oc

C'est un plaisir de voir des habitués et des nouvelles personnes pour assister à cette première discussion avec quelques représentants de la nouvelle équipe pluridisciplinaire de Mathis Güller, qui succède à l'équipe de Joan Busquets en place sur la période 2013 – 2020 pour l'aménagement du secteur Grand Matabiau, Quais d'Oc (GMQO).

Pour rappel, l'enjeu du projet Grand Matabiau quais d'Oc (GMQO) est d'organiser la modernisation du Pôle d'Échanges Multimodal de Matabiau en vue de l'arrivée de la Ligne à Grande Vitesse mais également de la troisième ligne de métro toulousaine. L'ensemble des précisions sur le projet sont disponibles sur notre site internet : [À Toulouse, un quartier en mouvement autour de la gare et du canal du Midi | Grand Matabiau \(toulouse-grandmatabiau.fr\)](https://toulouse-grandmatabiau.fr)

La discussion de ce soir concerne les évolutions à venir sur la période 2020- 2030. Le projet évoluant au rythme de la réalisation des infrastructures auxquelles il est lié (la LGV et le métro notamment), certains secteurs ne seront en effet pas traités avant 2030.

Dans le cadre de l'élaboration du nouveau PLUi-H (document qui régit les autorisations d'urbanisme sur le territoire de la métropole toulousaine), cette rencontre s'intègre comme un temps préliminaire de discussion avant la prochaine réunion sur les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) du projet, en janvier 2024. Nous avons en effet estimé que plusieurs rencontres étaient nécessaires pour aborder les évolutions du projet et leurs traductions réglementaires.

Le périmètre comprend ainsi un certain nombre d'OAP :

- Une OAP existante au niveau de l'Avenue de Lyon et des emprises industrielles de la SNCF qui vont se transformer en logements et bureaux ;
OAP qui sera étendue au niveau du centre technique municipal du Raisin qui va déménager à Atlanta et qui va laisser la place à un nouveau quartier ;
- Une OAP existante au niveau du secteur Lapujade qui restera inchangée ;
- Une OAP en projet pour le secteur Cazeneuve-Catellan.

Ces OAP sont ensuite entourées de secteurs de veille / d'accompagnement sur lesquels la ville continue de se développer en cohérence avec le projet urbain à grande échelle.

Présentation de la vision de la nouvelle équipe de maîtrise d'œuvre

Mathis Güller, urbaniste du projet Grand Matabiau quais d'Oc

L'objectif aujourd'hui est de vous présenter et de vous partager la vision pour le secteur Grand Matabiau quais d'Oc, sur laquelle notre équipe travaille depuis 2 ans.

Ces réflexions s'inscrivent dans la continuité de celles travaillées par Joan Busquets tout en intégrant l'actualité du quartier, des projets, du changement climatique et les besoins exprimés par les habitant.e.s des différents quartiers qui composent ce secteur.

Le secteur de Grand Matabiau quais d'Oc est une constellation de quartiers qui se rejoignent dans un récit commun. Notre envie ce soir est de vous partager ce récit.

Le secteur est divisé en 3 :

- Secteur Sernam
- Secteur Matabiau
- Secteur Raisin

L'intérêt du projet GMQO est qu'il conjugue à la fois :

- Un **projet de transport** par la reconstitution de la gare et son ouverture sur les quartiers environnants,
- Et un **projet urbain** qui vise à retisser les liens entre les différents quartiers et le centre-ville.

Notre vision suit **3 grands principes structurants** qui guident nos réflexions sur les projets à venir sur le secteur :

- Ouvrir la **gare à 360 degrés** ;
- Développer ou fabriquer à partir du « **déjà là** » en s'intégrant dans la ville qui préexiste ;
- Renforcer la présence de la **nature en ville**, primordiale dans un contexte de changement climatique.

Pilier 1 – L'ouverture de la gare à 360 degrés

Notre souhait est de renforcer l'ouverture des différentes « pétales » autour de la gare, tout en réfléchissant à l'affectation de l'espace public entre les différents modes de transports et notamment à la place que nous souhaitons laisser à la voiture.

Le premier levier de l'ouverture de la gare sur les différents quartiers est de réduire la présence de la circulation voiture autour de la gare. La réouverture de la gare sur la ville pourrait se symboliser par la création d'une grande **boucle piétonne autour de la gare**, composée par le Canal du Midi, le parvis, la rue Périole.

Pour cela, nous nous inspirons de l'espace public qui préexiste, sur lequel nous souhaitons prioriser les modes doux et les transports en commun pour rétablir les liens entre les quartiers et vers la gare.

Nous nous inscrivons par ailleurs dans la politique du Réseaux Express Vélo, projetée par la Métropole et qui traversera le secteur.

Cette boucle piétonne est importante car elle permet de desserrer le pôle de d'échanges multimodal.

En effet, la gare va tripler en passagers, du fait de l'arrivée de la LGV mais également de l'arrivée de la troisième ligne de métro ou encore de la restructuration du réseau de bus Tisséo.

Desserrer la gare, c'est éviter de concentrer l'ensemble des flux et des fonctionnalités sur un seul point de la gare (actuellement le point Ouest du centre-ville).

La boucle piétonne permettra donc de connecter l'ensemble des modes de transports, répartis sur les différents quartiers du secteur.

L'un des enjeux est d'étendre le caractère du centre-ville vers la gare. La boucle piétonne autour de la gare pourra devenir elle-même une destination.

Nous trouverons ainsi autour de la gare, une multitude de programmes, services et équipements reliés par la boucle piétonne (par exemple le centre culturel Bonnefoy, la Maison du Climat dans la Halle des Transports Marengo, la Maison Éclésiare ouverte récemment, Place Commune, destination temporaire sur l'avenue de Lyon...). L'objectif est de renforcer cette maille culturelle pour faire de la gare une destination au service des populations riveraines mais également au service des voyageurs.

Un plan lumière valorisant et agréable est en cours de réflexion pour accompagner cette boucle piétonne, l'apaisement et la sécurité des piétons sur le quartier.

Pilier 2 – Développer ou fabriquer à partir du « déjà là » en s'intégrant dans la ville qui préexiste

Par « déjà là » nous entendons :

- L'ensemble des personnes déjà présentes sur le quartier,
- Le tissu économique et social existant,
- Le patrimoine bâti existant.

Il faut sortir de la logique des années 80 – 90 qui transformait les quartiers gare en quartier d'affaires. Aujourd'hui, le projet est de faire un quartier mixte, qui conserve et s'appuie sur le tissu humain et économique existant, sans faire table rase.

Le tissu urbain autour de la gare Matabiau est très hétérogène entre les faubourgs, les friches ferroviaires, centre-ville ou encore les copropriétés des années 70 qui changent par ailleurs le rapport d'échelle sur le quartier.

L'enjeu est de proposer un référentiel commun à travers le plan guide GMQO, pour faire co-exister ces différents éléments, sans qu'ils se tournent le dos et pour intégrer les friches ferroviaires. Notre volonté première est de se rapprocher au maximum de l'échelle humaine pour réaliser une ville dense et intense.

La transformation de l'Avenue de Lyon est un premier exemple de liens qui se tissent avec le centre-ville :

- Une échelle de R + 4 soit de 16 à 18 mètres autour des espaces publics présents autour de la gare (Avenue de Lyon, Saint-Laurent, Sernam). Cette hauteur permet de dégager les vues et de rendre l'environnement visuel agréable pour le piéton.
- En retrait des espaces publics structurants, les hauteurs augmentent (35m) favorisant l'espace public au sol avec de la pleine terre.

Pilier 3 – Renforcer la présence de la nature en ville, primordiale dans un contexte de changement climatique.

Actuellement, la végétation est principalement présente dans les jardins privés et notamment sur les secteurs Jumeaux-Chabanon. Elle est en revanche plus absente sur l'espace public et encore plus sur les friches ferroviaires.

Face aux îlots de chaleur urbains présents sur ce quartier, il nous paraît essentiel de ramener la nature dans ce quartier. Pour cela, nous souhaitons :

- nous appuyer sur le patrimoine végétal existant de part et d'autre du faisceau (jardin Lapujade, jardin Michelet)
- faire entrer la végétation du Canal du midi sur le quartier en renforçant la diffusion de ce patrimoine existant sur le tissu avoisinant.

La nature en ville ne s'arrête pas aux espaces publics : les espaces privés prévoient des surfaces de pleine terre en cœur d'îlot, en mettant les stationnements au maximum en sous-sol.

Nous pensons également à planter de la végétation sur les différents étages des immeubles de logements et/ou bureaux pour proposer une végétation sur plusieurs dimensions.

Ces 3 fondements guident l'aménagement des secteurs opérationnels en cours :

- L'avant-projet des espaces publics de l'Avenue de Lyon
- Le début des études urbaines des secteurs Raisin et Saint-Laurent, qui devront être approfondies et réfléchies plus finement début 2024.

Déclinaison de la vision par secteurs

Mathis Güller, urbaniste du projet Grand Matabiau quais d'Oc

La volonté est de proposer une boucle piétonne végétalisée et ombragée tout autour de la gare.

Elle passerait par les lieux suivants :

> **Départ depuis les secteurs les plus avancés, à savoir l'Avenue de Lyon et le secteur Sernam.**

L'Avenue de Lyon est le socle du trait d'union entre le centre-ville et le Faubourg Bonnefoy. Les aménagements temporaires d'aujourd'hui préfigurent le réaménagement futur, au service du confort pour les piétons et les cycles :

- Une esplanade verte et des cœurs d'îlots végétalisés sont prévus sur l'Avenue de Lyon pour diffuser l'ambiance du Canal vers les nouveaux jardins de la Place jardinée des Magasins Généraux et de Sernam.
- La place occupée jusqu'alors par la voiture sur l'espace public est réduite, pour laisser place à une canopée qui guide jusqu'à la gare.

L'ambition est de renforcer le tissu économique et social existant sur ce secteur ainsi que son ouverture vers les quartiers Nord, notamment le quartier des Minimes avec la rue Rivet qui comprendra différents espaces publics verts. Place Commune, lancée cet été, préfigure les activités futures du Pôle d'Innovation Sociale, installée sur l'Avenue de Lyon.

Le recyclage du foncier SNCF côté Sernam fait quant à lui l'objet de discussions, car il pourrait constituer une opportunité d'installer des activités supplémentaires pour les riverains de type tiers lieux en lien avec le jardin Sernam.

Enfin, en termes de morphologie urbaine, la hauteur est maîtrisée au premier plan (16 à 18m) pour conserver une cohérence entre les maisons faubouriennes et la copropriété des Minimes. Les émergences arrivent en deuxième rang.

> **Poursuite sur le quartier Saint Laurent, interface directe avec le jardin Michelet.**

Notre équipe réinterroge la proposition initiale du plan guide de Joan Busquets à savoir la fermeture de la rue des Cheminots. Nous pensons qu'il serait plus opportun de conserver et d'ouvrir la rue des Cheminots, et de passer la rue Saint Laurent en modes doux.

Cette proposition permet :

- de garantir une desserte pour les socles actifs ;
- de desservir les différents quartiers en limitant le trafic sur la rue Saint Laurent
- et de préserver la desserte pour les riverains.

L'ouverture du quartier Saint Laurent sur le Jardin Michelet participerait également au rayonnement du Jardin.

En termes de morphologie pour ce secteur, la proposition est de placer les bâtiments hauts le long du faisceau ferroviaire pour préserver l'environnement visuel autour du jardin Michelet, dont les hauteurs resteraient les hauteurs actuelles.

> **Terminer sur le Secteur Raisin.**

Les réalisations sur ce quartier seront reliées à l'arrivée du métro, projetée en 2028.

Sur ce quartier, la volonté est de réaliser un jardin d'1 hectare, surface plus ou moins équivalente au Jardin Michelet, véritable atout pour le quartier mais également les quartiers environnants à l'ouest, qui ont peu d'espaces verts aujourd'hui. Autour de ce jardin s'installeront une école, un lycée, un gymnase et une crèche.

La création de ce jardin va au-delà du plan guide existant. Plus d'emprises devront être libérées pour permettre son déploiement.

Restitution des échanges

1^{er} cercle de parole:

Comment faire une relecture contemporaine du faubourg ?

Questions / Remarques de Thomas, habitant de la Cartoucherie :

- L'enjeu selon moi pour ce quartier est de limiter la ville spéculative autour de la gare. Est-il envisageable d'obtenir une maîtrise foncière de la part de l'aménageur ou de la Ville ? Sinon, avez-vous pensé à mettre en place des coopératives d'habitants, comme ce fut le cas sur des nouveaux quartiers comme la Cartoucherie à Toulouse, dans lequel j'évolue ?
- Qu'est-il prévu pour relier le Faubourg Bonnefoy et le quartier Raisin, historiquement reliés. Leur liaison participe à rappeler l'identité de faubourg.
- Concernant les grandes copropriétés du quartier : Serait-il possible de leur donner une « deuxième peau » et de les mettre au goût du jour en termes d'usages, d'isolation thermique ... ? Ces copropriétés pourraient par ailleurs accueillir des coopératives d'habitants limitant une gestion privée des copropriétés.
- Enfin, ce quartier souffrait au début d'un projet de 4 parkings, qu'en est-il ? Ces parkings ont l'air en contradiction avec vos ambitions.
 - o Sous les allées Jean Jaurès
 - o Sous la médiathèque
 - o Parking de l'actuelle gare routière : comment va-t-il évoluer ?

Réponse de Mathis Güller, urbaniste :

Pour proposer une ville moins spéculative, d'un point de vue de la maîtrise d'œuvre, on réfléchit à offrir une grande mixité de produit dans les montages d'opérations et dans les formes urbaines. Nous avons, par exemple, veillé à proposer des découpages parcellaires et des opérations immobilières de tailles réduites sur les îlots Sernam et Avenue de Lyon.

Nous veillons aussi à mixer différents usages et différentes typologies de logements notamment autour du quartier gare.

Nous mettons enfin un point d'honneur à maintenir l'identité sociale existante du quartier :

- D'abord, la maîtrise d'ouvrage est dans l'obligation de respecter des seuils de logements sociaux.
- Ensuite, les négociations ont permis d'accueillir en priorité de petits artisans pour la programmation des rez-de-chaussée et ne pas proposer les grandes chaînes habituelles en quartier de gare ;
- Enfin, un travail d'analyse sociologique est à venir notamment sur le secteur St Laurent, pour identifier les usages existants et répondre au mieux aux systèmes préexistants.

Réponse de Stéphane Quadrio, directeur adjoint d'Europolia :

Fabriquer la ville dans l'identité faubourienne c'est s'inspirer des formes et des morphologies urbaines existantes. Notre ambition est de déconstruire le schéma classique du quartier d'affaires avec des macro-lots. Les regroupements de ménages ou coopératives d'habitants peuvent s'envisager sur l'îlot St Laurent.

Le quartier accueillera 35 % de logements sociaux, un Pôle d'Innovation Sociale, préfiguré aujourd'hui par la buvette solidaire de Place Commune.

Nous prenons acte des caractéristiques sociales d'un quartier gare, où l'on a besoin de trouver des informations, d'être orienté, de trouver des services sociaux et de pouvoir être accompagnés, quel que soit l'utilisateur.

En revanche, par pragmatisme, l'opération ne pourra tourner le dos à une programmation relativement équilibrée

Et pour répondre à la question sur la maîtrise foncière par la Ville autour de la gare pour éviter la ville spéculative, c'est à l'étude.

Remarque de Nadjiba – Architecte chez Urbanis, opérateur privé qui intervient sur l'habitat privé :

Pour répondre à la question sur les copropriétés, nous avons en charge la copropriété des Minimes, qui surplombe le Canal. Je rejoins les propos de Mathis Güller qui disait que Grand Matabiau quais d'Oc, est un grand projet qui regroupe plusieurs projets de quartier mais également d'architecture et de réhabilitation.

La copropriété des Minimes est entrée dans le cadre du Plan Initiative Copropriétés (PIC), programme national de réhabilitation, qui a permis de rénover avec l'appui public de l'Agence Nationale de l'Amélioration de l'Habitat (ANAH). Toute la métropole est bénéficiaire de ce programme.

Remarques / Question de Jérôme – Ancien cheminot, habitant près du Faubourg :

En termes d'identité, il ne faut pas oublier l'historique cheminot du quartier et que les ateliers Périole accueillait près de 600 cheminots pour assurer l'entretien du réseau, donc pourquoi ne pas l'intégrer à l'avenir de ce quartier ?

Aussi, la Rue des cheminots a accueilli, juste derrière la rue, au niveau de l'ancien poste d'aiguillage qui n'est plus en service depuis 3 ans, un grand événement à l'occasion de la Libération en août 1944. Il est important de rappeler cette mémoire sur le quartier, rappeler pourquoi les gens se sont battus.

Je serai vigilant également sur l'accessibilité des habitats participatifs, qui ne le sont pas toujours.

Enfin, au niveau du logement social, le projet est avant tout un projet de transport. L'enjeu c'est de permettre aux personnes qui travaillent dans le quartier de vivre dans le quartier ; cela éviterait par exemple de nombreux déplacements sur la rocade.

Réponse de Mathis Güller :

La mémoire est inscrite dans nos réflexions. Nos recherches sont en cours et ces temps de dialogue sont importantes pour révéler la mémoire du quartier.

Le secteur Périole est un secteur largement occupé pour gérer les chantiers du métro et, sur ces secteurs, ce qui peut être intéressant c'est de regarder si un autre immeuble pourrait accueillir les chantiers.

Notre logique programmatique est une réponse à vos demandes de diversité et d'accessibilité.

Question / Remarque d'une habitante du quartier St Aubin, Metteuse en scène :

Ce qui ressort le plus sur ce quartier en termes de patrimoine c'est la tradition, la mémoire occitane. Rappeler ce que signifie la légende de Matabiau est important, car elle a marqué l'histoire de Toulouse !

C'est dans la rue Matabiau qu'a été tué le taureau. Le taureau doit se voir, l'histoire de Toulouse est française avant d'être occitane. L'Occitan doit être une particularité du quartier.

Il ne faut pas non plus oublier que les premiers utilisateurs, les travailleurs de Matabiau vivent à proximité et dans les villages. Il faut aller vers ces travailleurs.

Le parvis frontal de la gare regroupe plusieurs histoires qu'il faudrait mettre au centre de la place, dès la sortie de la gare. Marquez l'histoire sur l'espace public ! Marquez l'histoire des villageois !

Question / Remarque de Jérôme, habitant et membre du Comité de Suivi :

En termes de relecture contemporaine du quartier, je dirai qu'il faut savoir être modulaire.

Que veut dire « prôner des modes doux » en termes de changements des usages ? d'augmentation du trafic ?

Il faut s'équiper d'études pour être le plus juste et précis possible.

Ensuite, dans toutes les discussions, on prône la qualité de vie dans le quartier, ramener la nature, les modes doux... Mais qu'en est-il de la proximité des services (santé, éducation, sécurité) sur ce quartier ? Certes, Europolia ou la Ville ne sont pas compétente en termes de santé et éducation. Sommes-nous sûrs que nous avons les bons acteurs autour de la table ? La Région, le Département permettraient d'implémenter des fonctions pour avoir des quartiers encore plus qualitatifs.

Réponse de Mathis Güller :

Merci pour vos remarques, vous avez raison : pour donner du sens il faut revenir sur l'histoire.

Si vous avez d'ailleurs un nom pour la boucle piétonne, ce serait génial ! Il y a des lieux qu'il faut qu'on imprime, je savais la signification de Marengo, le chemin de Napoléon, mais Matabiau je ne savais pas.

Ce qui me semble important c'est cette dimension du nombre triplé de voyageurs. Et l'impact n'est pas uniquement sur le centre-ville, mais prend une dimension métropolitaine, avec le transport TER, la LGV etc.

L'espace public est une ressource rare et dans une logique d'économie, nous l'inscrivons dans nos projections.

Nous réfléchissons à l'espace public à accorder aux différents modes et aux conséquences que cela entraîne sur les autres modes de déplacement. Par exemple, le vélo requiert moins de place que les autres modes. Pour pouvoir apprécier et ouvrir la gare, il faut créer une logique systémique, et la concertation sert à ça, à capter le système et capter votre ressenti sur les propositions.

Réponse de Cédric Chenot, d'Europolia, sur les parkings présents et projetés sur le secteur :

On compte en effet 3 espaces de parking aujourd'hui.

Le premier a été creusé sur les allées Jean Jaurès. Ce n'est pas vraiment un parking gare mais il permet d'absorber les stationnements sur les allées Jean Jaurès.

Le deuxième ouvrage de stationnement est sous la Médiathèque. Ses usages sont multiples, mais beaucoup de cheminots y stationnent. La SNCF loue une partie pour assurer un stationnement à son personnel notamment pour ceux ayant des horaires décalés. Ce parking est complété d'une partie dépose-minute en arrivant par Jolimont. Les 15 premières minutes sont gratuites.

Le troisième, le Parc O Train, est situé derrière la gare routière Pierre Sépard, dans la continuité du bâtiment historique de la gare Matabiau. Les voitures sont au dernier étage et un espace dépose-minute est au rez-de-chaussée. Il remplace le dépose-minute retiré sur le parvis piéton planté en face du bâtiment historique de la gare. La contrepartie était de restituer le dépose-minute de même capacité à côté de la gare.

Et en effet, sur les propositions de Joan Busquets, un 4^{ème} parking était envisagé sur les anciens locaux SNCF de Périole, notamment pour absorber les arrivées du côté est de Toulouse et éviter de franchir les voies ferrées.

Néanmoins, ce 4^{ème} parking est en réflexion aujourd'hui car les conditions d'accès à la gare évoluent : l'accès se fait de plus en plus en vélo ou en transports en commun ; Tisséo a investi sur l'extension de la ligne A de 2 à 4 wagons et permet de favoriser l'accès en métro, sans oublier la 3^{ème} ligne à venir et les lignes de bus Linéo.

Avec l'équipe pluridisciplinaire de Mathis Güller, nous travaillons actuellement sur des simulations d'accès à la gare pour estimer le nombre d'usagers venant en voiture et estimer les réels besoins. Les résultats nous permettront de requalifier l'ouvrage voire de choisir de ne pas le réaliser.

Question / Remarque d'Agnès – habitante à proximité de la Halle des Transports.

J'aimerais avoir des précisions sur l'influence de la Tour Occitanie – qui ne fait pas partie du projet, sur vos propositions en termes de stationnement et de circulation. Comment arrivez-vous à projeter des usages de stationnements et de circulations sans savoir si le projet de la Tour va aboutir ?

Réponse Cédric Chénot, d'Europolia :

La Tour Occitanie fait l'objet de recours non purgés. Deux recours ont été déposés contre ce projet :

- L'un contre le permis de construire
- L'autre sur la modification du PLUi-H de Toulouse qui autorise une construction à 150 mètres de hauteur.

Les deux jugements s'avèrent favorables au projet. Les opposants ont fait appel et nous sommes aujourd'hui dans l'attente des jugements du dernier recours.

La réalisation du projet étant suspendu à la décision de justice, il est difficile d'en parler aujourd'hui. Néanmoins en ce qui concerne les stationnements, la Tour Occitanie n'a aucune place de stationnements en sous-sol. C'est d'ailleurs une justification de la construction du parking sur les allées Jean Jaurès, qui peut absorber les

besoins de stationnements pour les usagers de la Tour. Il y a donc eu une forme d'anticipation du besoin de stationnement par la mairie.

Compléments d'Agnès : Comment relier votre projet à ce projet qui est certes toujours en attente. Rien n'est à ce jour dessiné sur l'espace du centre de tri ?

Réponse de Stéphane Quadrio, d'Europolia :

En droit aujourd'hui, si quelqu'un est titulaire d'un permis de construire, il est considéré comme règlementaire. Des requérants ont eu le droit de contester le bien-fondé du projet, sa conformité, ses impacts sur l'environnement mais lorsque que les décisions seront prises, le titulaire du permis de construire sera en capacité de mener un projet. Le projet existe actuellement en état de droit donc il est, pour le moment, considéré dans les propositions de l'équipe d'urbanistes.

Complément de Mathis Güller :

Cependant, à ce jour, nous n'avons pas anticipé le projet de la Tour Occitanie dans nos projections de stationnements. Notre projet peut fonctionner avec, mais l'optimisation sur les synergies n'est pas encore réfléchi aujourd'hui. Par exemple, le pont Pompidou entre la Médiathèque et Jean Jaurès est un noyau dur dans cette mise en relation de la Tour et du quartier GMQO. La réflexion n'est pas encore portée à ce stade.

Question – Joan Busquest l'avait-il anticipé ?

Réponse de Mathis Güller :

Dans les projets de Joan Busquets, il y avait une voie complémentaire sur le Pont à l'époque. Il faut renforcer la place donnée aux piétons dans la communication au Pôle multimodal si la Tour aboutit.

2nd cercle de parole :

Comment rendre agréable et acceptable la densité en ville ?

Partage de la proposition de Mathis Güller et son équipe :

La première modification de l'OAP que nous proposons est de ne pas supprimer la voie Cheminots, contrairement à ce qui est prévu dans l'ancien plan guide de Joan Busquets.

Ensuite, pour rendre aimable la densité, nous proposons 5 leviers :

- Le 1^{er} levier important est de **préserv**er une **diversité typologique** entre le petit et le très grand pour faire lien entre l'échelle de la maison faubourienne et les grandes copropriétés. Cela rompt avec la conception macro-lot qui tourne le dos vers la ville dont parlait Stéphane Quadrio.
- Le 2^{ème} levier est de **suivre une stratégie d'épanelage**, avec différents côtés, plus doux, plus simples pour avoir des hauteurs moins impressionnantes depuis l'espace public et monter par contre plus haut au 2^{ème} rang (35 à 50 mètres maximum). Nous ne suivons pas l'exemple parisien avec des hauteurs homogènes, nous jouons sur les niveaux.
Nous allons donc un peu plus loin que le plan guide : pouvoir se préserver la possibilité de monter plus haut en 2^{ème} rang, pour dégager aussi de l'emprise au sol au premier rang.
- Le 3^{ème} levier est de libérer du foncier au sol pour des **espaces de pleine terre**.
- Le 4^{ème} levier est **d'investir les rez-de-chaussée avec une stratégie de programmation**, d'ouverture et de transparence pour dialoguer avec l'espace public.
- Enfin, le 5^{ème} levier est la capacité **d'ouvrir les cœurs d'îlots** et de les faire co-exister avec l'espace public pour mobiliser ce foncier dégagé et créer une oasis paysagère.

La densité n'est ni moche, ni belle, mais c'est en la gérant intelligemment qu'on la rend aimable.

Questions / Remarques de Jérôme, habitant du quartier et membre du Cosui concertation :

Vous répondez sur la manière de densifier mais ma première attente est de pouvoir respirer et ne pas me sentir saturé quand je sors de mon immeuble, quand je passe de l'espace privé à l'espace public.

Dans ce cadre-là, est-ce qu'il est envisagé de travailler les modes doux dans la 3^{ème} dimension, à savoir ne plus réfléchir sur un plan en 2D mais en 3D pour qu'on puisse retrouver ces modes doux au-delà des rez-de-chaussée ?

Question / Remarques de René, Association Michel-Ange :

Je suis surpris de voir le changement d'optique sur GMQO, qui était au départ un quartier d'affaires avec une grande quantité de bureaux. L'ancien plan guide aménageait des bureaux le long des voies pour protéger les habitants. Là, on voit de l'habitat sur les voies. Certes il y a la vue, mais les nuisances restent. L'habitat doit être très qualitatif ! Que devient donc le GMQO en proposant ces logements sur le faisceau ferré ?

Je suis surpris aussi par l'utilisation des rez-de-chaussée. Il faudrait inscrire et figer ces programmations pour éviter de reproduire le cas sur l'OAP Lapujade, qui n'a pas été respectée. En effet, les successions de modifications de permis de construire font qu'aujourd'hui, le quartier n'accueille que de l'habitat alors que les rez-de-chaussée étaient dédiés aux commerces. Comment figer des intentions ?

Remarque / Question de Thomas, habitant de la Cartoucherie :

J'aurais bien envie de proposer un nom pour la ronde piétonne : le cercle de la Convivencia.

Pour revenir sur la densité agréable, à la Cartoucherie avec 100 logements/ha, les habitants ont très bien vécu la densité tant qu'elle a été synonyme de verdure, d'absence de voitures sur les rues, de proximité des commerces et services. A contrario, elle a été moins acceptée lorsque les élus ont accepté de remplacer un équipement public vaste et bas par un immeuble de bureau de 100m¹.

J'insiste sur la nécessité d'avoir des services publics accessibles. Le périmètre du projet est en effet distinct du périmètre vécu : pour trouver des services, il faut aller Rue Bayard, Place Belfort, à Saint Aubin, Jolimont...

¹ Ndlr : l'OAP actuelle s'appliquant au lot 2.7 de La Cartoucherie prévoit une hauteur maximale de 48 mètres, et non de 100 mètres.

Nous pourrions par exemple, réfléchir à l'évolutivité des parkings relais non utilisés à la sortie du métro Jolimont vers des équipements d'accueil du public.

J'insiste aussi sur le besoin d'assurer une desserte de qualité sur le quartier. Une gare doit rayonner. Or je suis surpris de constater que les lignes de bus qui passent devant la gare ne la desservent pas : les L15 et L23 auraient intérêt à être diamétralisées. Le quartier Compans n'est pas directement relié à ce jour. Qui plus est, la L45 qui vient de la Cartoucherie, aurait aussi intérêt à être reliée à la gare. Il faudrait par ailleurs refaire la place Jeanne d'Arc en une vraie place et non une gare routière.

L'espace est trop rare et cher pour laisser de la place au stationnement sur les grandes artères. De grands changements sont à entreprendre pour faire passer des piétons, les personnes à mobilité réduite, laisser de la place aux commerces, bistrotts pour s'étendre sur ces artères. Enfin, ce qui marche bien ici, est d'accorder de la place aux logements en rez-de-chaussée avec un espace de jardins devant.

Réponse d'Aurélien Albert, paysagiste du projet au sein de l'Agence GAMA :

Pour rebondir sur les différents points évoqués, c'est en travaillant sur les échelles humaines que nous rendrons la densité acceptable. L'arbre, le végétal peuvent avoir un rôle à jouer pour le rapport d'échelle.

Cheminer sous la canopée d'un arbre ne procure pas le même effet visuel, même si les bâtiments sont hauts. Il faut effectivement retrouver la place du végétal sur les espaces existants, un bon partage de l'espace public ce qui signifie de passer par une réduction de la place de la voiture pour rendre ces espaces agréables à vivre.

Réponse de Mathis Güller, urbaniste :

L'aménagement du faisceau ferroviaire est réfléchi. Nous ne mettrons pas 30 mètres de logements sur le faisceau. Les logements seront placés de manière stratégique, aux endroits qui nous semblent pouvoir accueillir de la hauteur et des logements. Il faut parfois monter en hauteur pour assurer un rapport doux avec les jardins publics et l'espace public. Nous travaillons sur une mixité programmatique équilibrée et sur une diversité typologique des logements.

Nous veillons aussi à respecter la topographie et le terrain. Toutes les rues qui débouchent sur Périole ont une vue sur le centre-ville et la canopée du canal. Construire sur le faisceau ce n'est pas créer un écran fermé qui se met en vis-à-vis frontal avec les autres quartiers, mais c'est proposer une skyline fragmentée sur Saint Laurent, Périole et Raisin qui ne bloque pas la vue, depuis le trottoir ou les différents étages d'habitations.

Pour répondre ensuite sur la manière de figer les éléments de programmation urbaine : nous suivons une procédure de sélection fine, dès le choix de l'équipe lauréate. Par exemple, le concours pour l'aménagement du bâti sur l'Avenue de Lyon était un dialogue compétitif. Le produit et le respect du cahier des charges passent avant le prix. Nous travaillons aux côtés de la maîtrise d'ouvrage sur un cahier des charges et l'équipe candidate respectant au mieux ce cahier des charges est retenue. Cette intervention dès le concours participe à assurer le respect des prescriptions.

Enfin, pour répondre aux propositions de rez-de-chaussée habités, les rez-de-chaussée actifs / commerciaux seront aménagés en priorité sur les espaces de flux. Sur d'autres secteurs, à plus petite échelle, à l'écart des flux, comme à l'interface entre les rues Chabanon et Jumeaux, des rez-de-chaussée habités avec des petits jardins peuvent se réfléchir.

Question / Remarques de Hugues :

Rien n'est proposé sur les communications. Le projet est de densifier la ville, ce qui suppose plus de personnes en transit, et ce, avec des valises. Les gens chargés ou à mobilité réduite ne prennent pas de transports en commun avec de grosses valises, mais utilisent des voitures. Me déplaçant en vélo au quotidien, je suis le premier à avoir besoin de la voiture pour récupérer mes parents âgés à la gare. Il ne faut pas nier le besoin de voitures. L'enjeu est de donner envie de pouvoir utiliser facilement les différents modes de transports sans les confronter.

Par ailleurs, le quartier étant coincé entre l'axe fluvial du canal et la voie ferrée, pourquoi ne pas faire des tunnels ou de ponts / passerelles ?

Réponse de Mathis Güller :

Nous ne souhaitons pas mettre les différents modes de transports en opposition. Cependant, il faut agir pour réduire l'emprise de la voiture. Aujourd'hui, beaucoup de personnes passent devant la gare sans besoin réel. Cette identification doit être faite pour mesurer les possibilités d'évolutions de l'espace public contraint. Qui plus est, l'arrivée de parkings relais avec la nouvelle ligne de métro va réduire les besoins de voitures pour rejoindre la gare. L'enjeu est de récupérer la place libérée pour accompagner ces nouveaux flux en les redirigeant vers les transports en commun et en proposant un espace agréable pour les piétons.

Compléments de Hugues :

Il est vrai que depuis l'accès au périphérique Sud Est, tout nous amène devant la gare. Aujourd'hui, il n'existe pas d'autres alternatives, on est bloqués.

Commentaire d'une habitante du quartier :

Il est simple de dire qu'il faut arriver en transport en commun en s'installant sur les parkings relais, mais il ne faut pas oublier le coût que cela implique de stationner sa voiture quand on vient du périurbain. Les alternatives proposées doivent prendre en compte le coût qui peut être un frein au changement de pratiques.

Conclusion de la soirée

Erik Loot, garant de concertation

En tant que garant, mon commentaire est surtout sur la forme, bien que ce soir, la forme et le fond sont rapprochés. Les participants de ce soir représentent cette envie de « ville pour tous » et fait état de la diversité des usagers du quartier. Quelques personnes sont parties en cours de séance, mais les apports des habitant.e.s étaient bien au rendez-vous. Il est important pour l'équipe projet de tenir compte de l'apport du quartier et de ses habitants. Les propositions rejoignent par ailleurs les discussions sur les pépites et le patrimoine du quartier. On ressent l'importance de penser le patrimoine matériel et immatériel dans ce projet. Les projections dans l'avenir montrent la volonté de s'investir dans le quartier et j'invite la maîtrise d'œuvre à se saisir de ces volontés, de prévoir plutôt que de constater. Tout cela montre clairement que les concertations menées sont nécessaires, utiles et à prolonger.

Sur la forme, attention aux abréviations : IGH, PLU, OAP ... Il est important de bien expliquer les termes pour que tout le monde puisse comprendre, qu'il soit ou non informé sur le sujet.

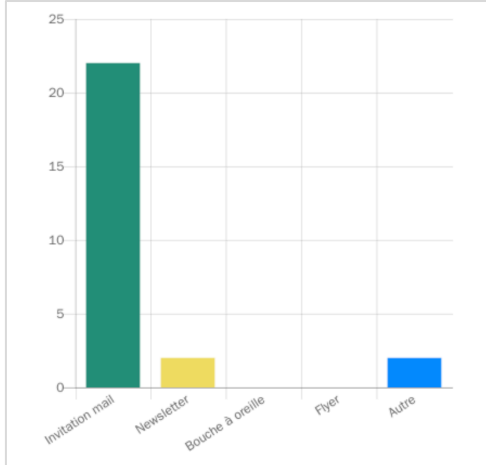
A l'évidence le temps prévu est trop court, il faut peut-être penser à des séances plus longues. Par contre, le format de discussions en table ronde est une excellente idée, et j'invite à réitérer cet exercice, c'est une bonne manière de faire.

Annexe

Résultats des questionnaires d'évaluation

25 participants ont complété le questionnaire d'évaluation.

Question 1 : Comment avez-vous été informé(e) de cette rencontre ?



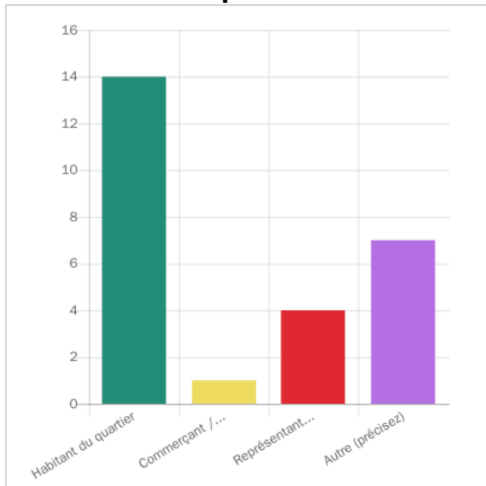
Détails du champ Autre

Réponses

usager

affiche lors d'une autre concertation à Oppidea

Question 2 : A quel titre avez-vous participé à la rencontre de ce soir ?



Détails du champ Autre (précisez)

Réponses

Habitant du quartier St Aubin et Riquet

Toulousain cycliste

Usager de la gare

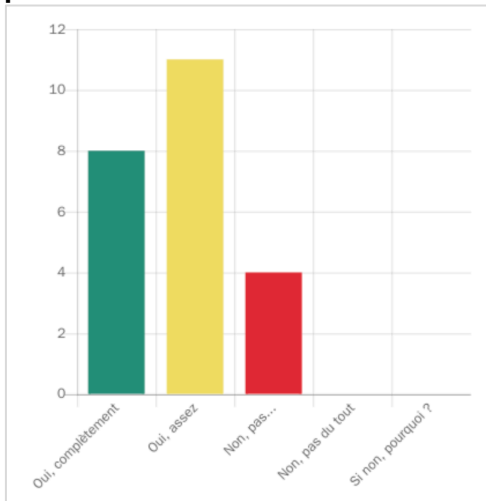
Projet intermodal Matabiau - analyse d'un des projets

géobiologue sorcière

voyageur

citoyen engagé

Question 3 : La rencontre vous a-t-elle permis de bien comprendre le projet qui vous était présenté ?



Si non, pourquoi ?

Réponses

Aménagement climatisation (chaud, froid) des édifices publics et des bureaux (peut-être pas le sujet de ce soir...)

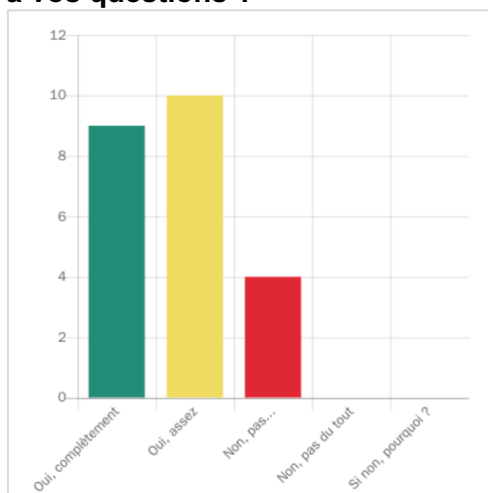
Ne connaissant pas le projet, il est difficile d'interpréter ou comprendre les explications et les plans

Le sujet est vaste, le débat ouvre d'autres champs de réflexion mais il est bien que le temps alloué soit limité. Toutes les questions n'auront pas leur réponse pendant cette soirée

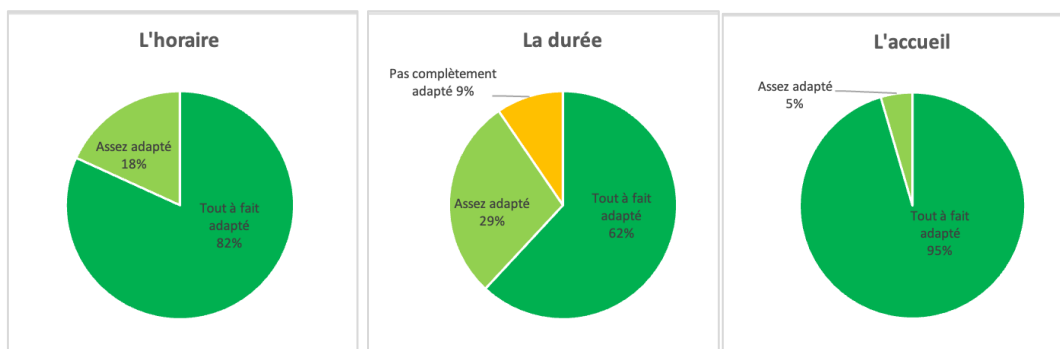
L'autre côté de la Gare Rayant n'a pas pu être abordé (actuelle rue Pierre Cazenave)

c'est encore très général

Question 4 : Le temps contributif vous a-t-il permis d'exprimer vos idées et/ou de répondre à vos questions ?



Question 5 : L'horaire, la durée, l'accueil vous ont-ils paru... ?



Question 6 : Si vous souhaitez nous faire part de vos suggestions :

Réponses

1- Faire un compte-rendu et l'envoyer aux participants. ce compte-rendu peut servir de feuille de suivi 2- A la prochaine réunion, serait-il possible de voir une maquette réelle en 3D du projet ?

La réalisation du Toulouse du 21^è siècle ne doit pas se faire au détriment des résidents existants

Diffuser les planches les plus importantes ou bien les sites à consulter

+ de chauffage

Les "visuels" ne sont pas tous très visibles

Afficher un grand plan à côté de la projection avec le nom des secteurs

Un mini-encas à l'arrivée ? Conviviencia ! Cercle Samoan : j'enlèverais la table !

-Mieux cadrer les questions qui n'ont pas de rapport avec le sujet / les questions posées - prévoir 45 à 60 min par question minimum

Restitution des Carnets de note

13 participants ont complété leur carnet de notes. Ci-après, la saisie exhaustive de leurs remarques, questions et propositions.

Comment faire une relecture contemporaine de l'identité de faubourg du quartier ?

<ul style="list-style-type: none"> - Se projeter sur le futur ? modulaire ? - L'intégration des modes doux de manière sécurisée et avec la sensation de liberté. Comment prioriser entre les différents modes ? - Intégrer les services de proximité : santé, éducation, transports, sécurité - Manque : pas de réflexion sur l'intégration de la Tour Occitanie
<ul style="list-style-type: none"> - Proximité lieu de travail – lieu d'habitation à privilégier - Réaliser vraiment suffisamment de voies pour les modes doux - Développer l'offre de lieux de services publics puisque ces quartiers vont gagner énormément d'habitants. Par exemple : plusieurs crèches ; des foyers intergénérationnels ; un restaurant sénior ; des salles à usage associatif et culturel.
<ul style="list-style-type: none"> - Accessible aux voyageurs (éviter les pavés pour les valises) et à tous - Une passerelle pour éviter la rupture urbaine des ponts et du chemin de fer
<ul style="list-style-type: none"> - Bien connaître et prendre ne compte l'histoire du lieu. Archives Départementales : <ul style="list-style-type: none"> o « La légende de Matabiau » o 19 août 1944 o Marengo o Ecole vétérinaire o L'histoire de l'arrivée de la gare (assez tardivement) o Etc...
<ul style="list-style-type: none"> - Ne pas faire d'immeubles hauts : Toulouse est une ville agréable car les immeubles sont bas
<ul style="list-style-type: none"> - Est-il prévu des lieux qui favoriseraient la rencontre des habitants de ces nouveaux ensembles ? L'identité est aussi portée par la facilitation de la vie de quartier
<ul style="list-style-type: none"> - Supprimer ou diminuer la voiture en ville OK. - Qu'en est-il des bus grandes lignes ? Une gare routière proche de la rocade et d'une station de métro est-elle envisageable ? Les terrains proches de la piscine Jany semblent répondre.
<ul style="list-style-type: none"> - Nécessiter de se projeter dans le futur : la nouvelle Rue Raynal devra être une voie apaisée, entre la gare et le boulevard Pierre et Marie Curie, avec place importante aux piétons et aux cyclistes. Cette rue Raynal et le Boulevard P et M Curie ne doivent pas être une « autoroute » jusqu'à la gare.

Comment rendre acceptable et agréable la densité en ville ?

<ul style="list-style-type: none"> - Quand je sors de mon immeuble, de ma maison, je respire - Travailler les modes doux dans la 3^{ème} dimension
<ul style="list-style-type: none"> - Retour d'expérience de la Cartoucherie (peu d'espaces entre les bâtiments) => Prévoir assez d'espace entre les bâtiments / les immeubles - Des commerces au RDC : un cinéma est-il prévu ? - Les bâtiments plus haut au plus proche des voies ferrées : quelle gestion du bruit ?
<ul style="list-style-type: none"> - Créer un maillage « vert » (arboré) pour piétons et vélos avec des points de repos (bancs, pergolas) et de rencontre en créant des « placettes » en cœur d'îlots - Peindre les nouveaux bâtiments ET les toits en blanc pour lutter contre l'accumulation de chaleur
<ul style="list-style-type: none"> - Réfléchir le vis-à-vis et la luminosité des logements

<ul style="list-style-type: none"> - Penser à l'entretien des immeubles après construction. Par exemple : ascenseurs => quelle alimentation électrique ? - Proposer l'entretien des façades, dont les plantations - Ne pas créer de recoins : pour la sécurité.
<ul style="list-style-type: none"> - Comment allez-vous gérer le bruit du trafic ferroviaire qui va se propager dans le quartier 360° - Selon les couloirs de vent et l'orientation des futurs immeubles (effet ricochet) - Toulouse était une ville d'eau : où est l'eau dans ce nouveau quartier ? dans la nature ?
<ul style="list-style-type: none"> - Quelle sera la place restante pour la voiture ? Le plan de circulation des environs est-il à revoir ?
<ul style="list-style-type: none"> - Les RDC sont supers importants
<ul style="list-style-type: none"> - Développer encore les réseaux bus, piétons, vélos et les espaces verts - Préserver des places collectives (possibilité de marchés ouverts, guinguettes, etc...)
<ul style="list-style-type: none"> - Sécurité : <ul style="list-style-type: none"> o La structure des ilots et des bâtiments ne doit pas favoriser la « délinquance » o Favoriser les voies pour le passage des secours - Service de nettoyage : le mettre en place le plus tôt possible et le faire respecter

Comment faire rentrer la nature en ville dans ce quartier ?

<ul style="list-style-type: none"> - Des parterres enherbés côté Rue => gestion des eaux pluviales pour arroser ces parterres
<ul style="list-style-type: none"> - Des tunnels sous la gare pour ce quartier mais aussi pour les autres quartiers : sous les boulevards. Ainsi les boulevards seraient libres pour les transports en commun, les vélos et les piétons.
<ul style="list-style-type: none"> - Attention aux espèces, variétés de plantes = non allergènes et du terroir
<ul style="list-style-type: none"> - Comment allez-vous gérer l'îlot de chaleur ? => orientation des bâtiments, matériaux, etc...
<ul style="list-style-type: none"> - Plus de continuités vertes entre les parcs et les points importants
<ul style="list-style-type: none"> - Par rapport à l'existant aujourd'hui, quel sera le pourcentage de l'espace au sol dédié à l'espace vert en pleine terre ? (et non à de gros pots de fleurs ou d'arbustes) - Comment éviter sur les artères dédiées aux transports doux de bétonner ou de bitumer ? et privilégier plutôt les revêtements qui absorbent l'eau et qui favoriseraient l'alimentation des nappes d'eau souterraines ? - Les jardins sur les toits ont-ils un avenir ? du fait qu'il faut les irriguer avec de l'eau venant du réseau ville - Pourquoi les jardins potagers n'ont pas leur place dans le projet à proximité des lieux de vie ? - Comment la ville peut récupérer le maximum d'eau des précipitations pour être autonome dans ses utilisations ?
<ul style="list-style-type: none"> - Il n'y a aucune date de début / fin des travaux, ni dans les documents, ni dans les exposés - Il n'y a rien sur ce qui va se passer sur l'emprise de la SNCF le long de la rue Pierre Cazeneuve (future Rue Raynal) : quand ? qui ? quels commerces ? quels services ? quels équipements sociaux ? etc... Sur cette emprise (énorme) de friches ferroviaires, quelles hauteurs prévues ? actuellement il n'y a rien
<ul style="list-style-type: none"> - Laisser de la place pour les espaces entre les bâtiments (espaces végétalisés) - Ne pas opposer les moyens de transports, il faut cohabiter : piétons, vélos, voitures - Ajouter des passerelles sur le canal
<ul style="list-style-type: none"> - C'est l'histoire qui personifie le quartier, sa particularité (histoire du taureau de St Saturnin) - Réunion très pédagogique, ouverte, j'adore !