euro pan 11

quelles architectures pour des villes durables?

territoires et modes de vie en résonances

TOULOUSE / Le RAISIN

UNE MARCHE URBAINE ENTRE LE CENTRE-VILLE ET LES FAUBOURGS

AVANT-PROPOS

Sur le thème “Territoires et modes de vie en résonances – Quelles architectures pour des villes durables ?“ la 11e session d’Europan a pour objectif de sélectionner des idées et des concepts innovants à l’échelle urbaine et architecturale. Deux sites sont ainsi délimités sur les documents graphiques :
• le site stratégique permet aux candidats de développer à l’échelle urbaine une stratégie en relation avec le thème de la session ainsi que les enjeux et les orientations programmatiques énoncés par la ville ;
• le site de projet permet la mise en forme d’un projet urbain et architectural réalisable dans une première phase.

Europan recommande la constitution d’équipes mixtes comprenant des jeunes professionnels de différentes disciplines de conception : architecture, urbanisme, paysage, environnement, ingénierie, sociologie, design, arts... Les équipes peuvent donc être librement constituées à condition que le mandataire soit architecte.

Ce dossier a été élaboré par la collectivité, ses partenaires et Europan, en fonction des attentes et exigences de chacun. Il ne s’agit pas d’un dossier établi en vue d’un concours opérationnel mais d’un concours d’idées. Il comprend tous les éléments graphiques, photographiques et informatifs jugés nécessaires et suffisants à une bonne compréhension du contexte aux différentes échelles.

TOULOUSE / Le RAISIN

UNE MARCHE URBAINE ENTRE LE CENTRE-VILLE ET LES FAUBOURGS

CONTEXTE SOCIO CULTUREL

Fondée au 4ème siècle avant Jésus Christ, la Ville de Toulouse a connu, en 24 siècles, des périodes successives de prospérité et de grandes réalisations : rayonnement des Capitouls, au 12ème siècle, développement du négoce du « pastel », au 15ème siècle, réalisation du Canal du Midi, au 17ème, naissance de l'aéronautique, au 20ème.

Longtemps associée à l'épopée Cathare, le nom de Toulouse est désormais étroitement lié au monde de l'aéronautique et du spatial.

En effet, le territoire de Toulouse bénéficie, depuis le Moyen Âge, d'une superficie parmi les plus importantes des villes françaises (près de 12 000 ha). Cet héritage lui a permis, non seulement d'installer et de développer l'ensemble des fonctions urbaines sur son territoire, mais également d'accueillir des industries de pointes.

Dès la première guerre mondiale, Toulouse accueille les premières entreprises de l'aéronautique et se voit conférer, au niveau national - dans le cadre des métropoles d'équilibre - un rôle économique majeur dans ce domaine: développement de l'Aéropostale, assemblage d'appareils prestigieux, de la Caravelle à l'Airbus 380, en passant par le Concorde.

Depuis lors, l'ambition européenne, puis internationale des programmes d'aviation civile, de découverte spatiale ou encore de haute technologie, dans le domaine de l'information et de la communication, a imposé Toulouse en tant que centre stratégique en la matière.

L'histoire et la géographie de Toulouse ont fait de la Ville un lieu privilégié d'accueil des migrants et d'ouverture à différentes cultures. L'attractivité grandissante qu'elle connaît depuis plusieurs décennies, en lien avec son essor économique, accentue encore l'importance des flux migratoires, modifiant progressivement la structure de la population (arrivée de 15 000 habitants par an sur l'agglomération). Les derniers chiffres de population officiels disponibles (2008) indiquent pour Toulouse une population de près de 440 000 habitants et, pour le territoire communautaire, désormais composé de 37 communes, plus de 703 000 habitants.

Sur le plan socio-culturel, Toulouse ambitionne, dès les années 60, de se hisser au rang de métropole en développant notamment de grands équipements culturels, mais également des équipements susceptibles de répondre aux besoins des quartiers. Ainsi, en même temps que sa tradition musicale, la Ville a su développer ses autres champs culturels, en mobilisant les moyens nécessaires : part croissante du budget alloué à la culture, construction de nouveaux lieux culturels - Cité de l'Espace, Cinémathèque, Théâtre de la Cité, Zénith, Centre d'Art Moderne et contemporain, Muséum d'Histoire Naturelle...

L'urbanisation de Toulouse s'est développée autour du centre ancien, sur la rive droite de la Garonne par protection des inondations, puis sur la rive gauche, et en rejoignant les noyaux villageois le long des infrastructures routières.

A partir de 1955, la volonté de la municipalité fut de limiter l'urbanisation au seul territoire central de Toulouse. Cette situation contribua au développement des communes périphériques, engageant ainsi l'agglomération toulousaine dans un aménagement extensif de son territoire. En 1958, la position fut inversée et la volonté d'attirer les entreprises et de nouveaux habitants se traduisit entre autres par la réalisation du quartier du Mirail (ville nouvelle de 100000 habitants) et l'installation du complexe scientifique au sud de la Ville.

Depuis, la superficie des terrains encore aménageables sur Toulouse s'est progressivement réduite. La consommation d'espace par l'urbanisation a concerné 640 ha entre 1990 et 1999. Quelques 500 ha restent cependant aménageables. Il s'agit pour l'essentiel de friches industrielles ou militaires situées dans les tissus existants et d'anciens terrains agricoles préservés de l'urbanisation par les réglementations urbaines successives. Situés aux limites du territoire de Toulouse, ces espaces assureront dans un avenir proche une continuité urbaine avec les communes périphériques.

TOULOUSE / Le RAISIN

UNE MARCHE URBAINE ENTRE LE CENTRE-VILLE ET LES FAUBOURGS

ANALYSE DU CONTEXTE ET STRATÉGIE À L'ÉCHELLE TERRITORIALE

Le site proposé dans le cadre de la 11ème session d'EUROPAN s'inscrit dans une démarche de projet(s) urbain(s) plus globale engagée par la Communauté Urbaine du Grand Toulouse et ses partenaires. Le Grand Toulouse ambitionne de développer une métropole durable, ouverte, laboratoire d'expérimentations et incarnant une ville intelligente capable de répondre aux défis urbains du 21ème siècle. Il s'agit d'un re-positionnement complet du territoire toulousain par rapport à l'héritage urbain extensif des dernières décennies. Cette ambition s'appuie sur une approche collaborative et partenariale de l'innovation urbaine permettant de faire émerger des projets à fort effet levier pour le renouvellement et le développement de la Ville.

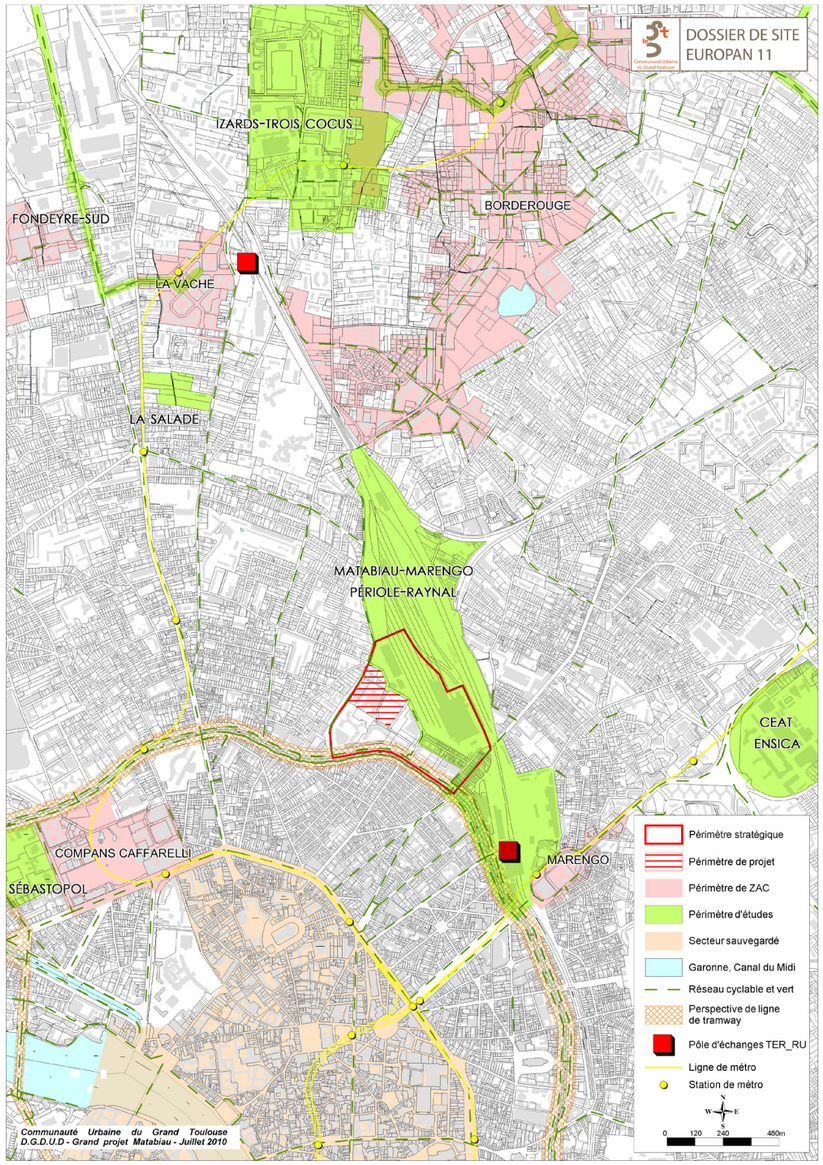
Cette stratégie s'affirme par la mise en œuvre d'une gestion économe et efficiente de l'espace avec un lien Transport / Territoire prégnant, l'ensemble des projets se devant de répondre aux défis des prochaines décennies :

asseoir la mobilité au cœur des différentes transformations métropolitaines,
prioriser le renouvellement urbain,
développer de façon préférentielle les pôles desservis en transports en commun ou ceux situés autour des projets de transports structurants,
assurer la solidarité entre les différents territoires,
valoriser les espaces naturels.

Le projet urbain du Grand Toulouse se construit dans le cadre d'une démarche innovante articulée autour d'un forum de concertation, la fabrique toulousaine, qui vise à transformer la métropole, structurer le territoire, tout en assurant un lien entre chacune de ses composantes.

Ce projet s'entend de façon évolutive mais l'on peut d'ores et déjà citer, en complément du projet urbain de Toulouse Matabiau-Marengo-Périole-Raynal dans lequel s'inscrit le projet EUROPAN 11, les projets importants qui s'inscrivent dans cette démarche :

- Montaudran Aérospace, au sud-est de Toulouse (40 ha dédiés à l'aéronautique sur un site regroupant campus universitaire, quartier d'habitat, espaces publics, plate-forme de recherche),
- Constellation, sur les communes de Blagnac et Beauzelle, au nord ouest de l'agglomération (210 ha destinés à accueillir un programme mixte de bureaux et logements – près de 4 000 – bénéficiant du développement lié à l'activité économique aéronautique),
- Cancéropôle, au sud ouest de Toulouse (un site de 220 ha, unique en Europe regroupant des compétences pluridisciplinaires – recherche, médicale… - de la lutte contre le cancer),
- Mirail Garonne : l'ambition vise à ouvrir la Ville aux quartiers de Reynerie et Bellefontaine, situés dans la partie sud ouest de Toulouse, afin de rompre leur isolement, gommer les stigmates présents et créer un enrichissement mutuel. Trois leviers sont mis au service de cette ambition : création d'ouvertures et de franchissements ; intensification de la ville et diversification des fonctions ; décloisonnement des quartiers et réaffirmation de la place de la nature dans la ville.
- Axe Garonne : faire du fleuve un élément fédérateur réunissant tous les espaces de nature présents sur ses berges (création d'un grand parc, de promenades, réinstauration d'un lien entre la ville et le fleuve, par delà les digues….).


DOSSIER DE SITE
EUROPAN 11
IZARDS-TROIS COCUS
BORDEROUGE
FONDEYRE-SUD
LA VACHE
LA SALADE
MATABIAU-MARENGO
PÉRIOLE-RAYNAL
CEAT
ENSICA
COMPANS CAFFARELLI
SÉBASTOPOL
MARENGO
Périmètre stratégique
Périmètre de projet
Périmètre de ZAC
Périmètre d'études
Secteur sauvegardé
Garonne, Canal du Midi
Réseau cyclable et vert
Perspective de ligne de tramway
Pôle d'échanges TER_RU
Ligne de métro
Station de métro
W
E
S
0
120
240
480m
Communauté Urbaine du Grand Toulouse
D.G.D.U.D - Grand projet Matabiau - Juillet 2010

TOULOUSE / Le RAISIN

Une marche urbaine entre le centre-ville et les faubourgs

ANALYSE ET STRATÉGIE À L'ÉCHELLE DU CONTEXTE URBAIN

Un site, partie prenante d'une démarche de projet urbain plus globale

Le site du Raisin – qui fait l'objet d'EUROPAN 11 – s'inscrit dans le projet urbain plus global Matabiau-Marengo-Périole-Raynal, liée à la réalisation de la Ligne à Grande Vitesse entre Paris et Toulouse à l'horizon 2020 et son prolongement vers Narbonne et la Méditerranée à l'horizon 2030.

Le périmètre d'étude porte sur environ 400ha. Il s'agit d'anticiper et d'accompagner l'arrivée d'une Ligne à Grande Vitesse dans une gare existante à l'intérieur des tissus urbains constitués en créant une nouvelle centralité urbaine dans le prolongement du centre ville de Toulouse.

La Communauté Urbaine du Grand Toulouse et ses partenaires (Etat, Conseil Régional Midi-Pyrénées, Conseil Général de la Haute-Garonne, SNCF et RFF) ont contractualisé un programme d'études pluriannuel en vue de préciser le contenu et les conditions de mise en œuvre de ce projet urbain. Le processus est en cours et doit aboutir, fin 2011, au lancement d'une consultation internationale d'urbanisme. Le choix du projet urbain lauréat est prévu fin 2012 / début 2013.

Les suites qui seront données après le concours EUROPAN 11 sont à mettre en perspective avec cette démarche de projet urbain plus globale.
Sur la base du projet urbain arrêté fin 2012 / début 2013 à l'issue de la consultation d'urbanisme, la Communauté Urbaine du Grand Toulouse et ses partenaires engageront des études urbaines pré-opérationnelles sur chacun des territoires de projet. S'agissant du site de projet du Raisin, ces études seront confiées à la ou les équipes lauréates d'EUROPAN 11.

Différents éléments de contenu du futur projet urbain de Toulouse - Matabiau peuvent d'ores et déjà être précisés :

- le projet s'appuie sur une forte contrainte foncière.

Il n'existe pas actuellement de foncier libre à l'intérieur du site stratégique. La mise en œuvre du projet implique donc, au préalable, une réorganisation fonctionnelle du foncier ferroviaire de manière à dégager des emprises mutables, la relocalisation d'équipements municipaux et communautaires (dont le centre technique du Raisin situé dans le site de projet) et le renouvellement urbain des tissus existants.
Le « recyclage » foncier, dans un environnement très contraint compte tenu de la présence importante de fonction ferroviaire, constitue l'un des premiers enjeux du projet urbain de Toulouse – Matabiau-Marengo-Périole-Raynal. Il vient en rupture avec le modèle de développement extensif de l'agglomération toulousaine, consommant toujours plus de foncier en péri-urbain.
Corrélativement, la cohabitation en centre ville d'un système ferroviaire performant et d'un projet urbain de qualité implique une approche complexe renouvelant l'organisation classique de séparation des fonctions urbaines et industrielles. Autrement dit, le projet urbain de Toulouse – Matabiau-Marengo-Périole-Raynal ne vient pas se substituer aux emprises ferroviaires mais il vient s'y agréger après les avoir faites évoluer.

- les enjeux de projet diffèrent en fonction des territoires concernés.

Son périmètre n'est pas homogène et il est possible de préciser les grands enjeux programmatiques à l'échelle de chacune des entités qui le compose :
- la gare de Matabiau et ses abords (environ 25 ha) réaménagés en pôle d'échanges multimodal (capable d'accueillir 20 millions de voyageurs / an à l'horizon 2035) qui constitueront la future polarité tertiaire de l'agglomération,
- les quartiers situés à l'intérieur des boulevards à l'ouest de la gare, de l'autre côté du Canal du Midi, de part et d'autre des allées Jean Jaurès (environ 45 ha). Le projet urbain de Toulouse – Matabiau doit permettre d'inverser les processus de déqualification de ces quartiers (en particulier en termes d'habitat ancien dégradé) tout en préservant les grands équilibres socio-démographiques. Il n'est pas prévu d'accroître la densité de ces quartiers dans le cadre du projet urbain de Toulouse
- Matabiau-Marengo-Périole-Raynal mais de favoriser une recomposition des îlots les plus dégradés,
- les faubourgs situés à l'est et au nord de la gare (20 ha), dont le renouvellement urbain est engagé depuis plusieurs années, en particulier aux franges de la ZAC de Borderouge. La proximité du pôle d'échanges de Toulouse – Matabiau ouvre des perspectives d'urbanisation en apportant une nouvelle offre de mobilité et en rapprochant les zones d'emploi des zones d'habitat,

TOULOUSE / Le RAISIN

Une marche urbaine entre le centre-ville et les faubourgs

- les emprises ferroviaires et industrielles du Raisin, dont le site EUROPAN 11, adossées au plateau ferroviaire de Raynal (20 ha). Il s'agit des seules emprises mutables de taille importante situées à l'intérieur du territoire de projet, ce qui leur donne de la valeur malgré leur isolement actuel.
Une programmation diversifiée et mixte assurera une fluidité et des transitions entre les futurs espaces de projet, les grandes infrastructures de transport et les tissus urbains existants. L'extension du centre ville de Toulouse doit permettre d'apporter de nouvelles fonctions métropolitaines (tertiaires supérieures en priorité) mais elle doit aussi permettre de proposer de nouvelles formes d'habitat, déclinant en milieu urbain dense les ambitions de ville durable du Grand Toulouse.
- l'évolution qualitative et quantitative du centre ville de Toulouse s'appuie sur plusieurs projets d'aménagement d'espaces publics et de transports en commun en site propre.

Le projet urbain de Matabiau-Marengo-Périole-Raynal est marqué par la présence de deux espaces publics majeurs du centre ville de Toulouse : le Canal du Midi (inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO) et les allées Jean Jaurès. Ces deux espaces sont appelés à être réaménagés à moyen terme, définissant ainsi une armature primaire est-ouest et nord-sud à partir de laquelle pourront s'organiser les autres espaces publics et l'ensemble des mobilités et déplacements.

S'agissant plus particulièrement du Canal du Midi, sa vocation de voie verte sera affirmée et un transport en commun en site propre (tramway) circulera sur ses berges.

TOULOUSE / Le RAISIN

Une marche urbaine entre le centre-ville et les faubourgs

SITES STRATÉGIQUE ET DE PROJET

Description

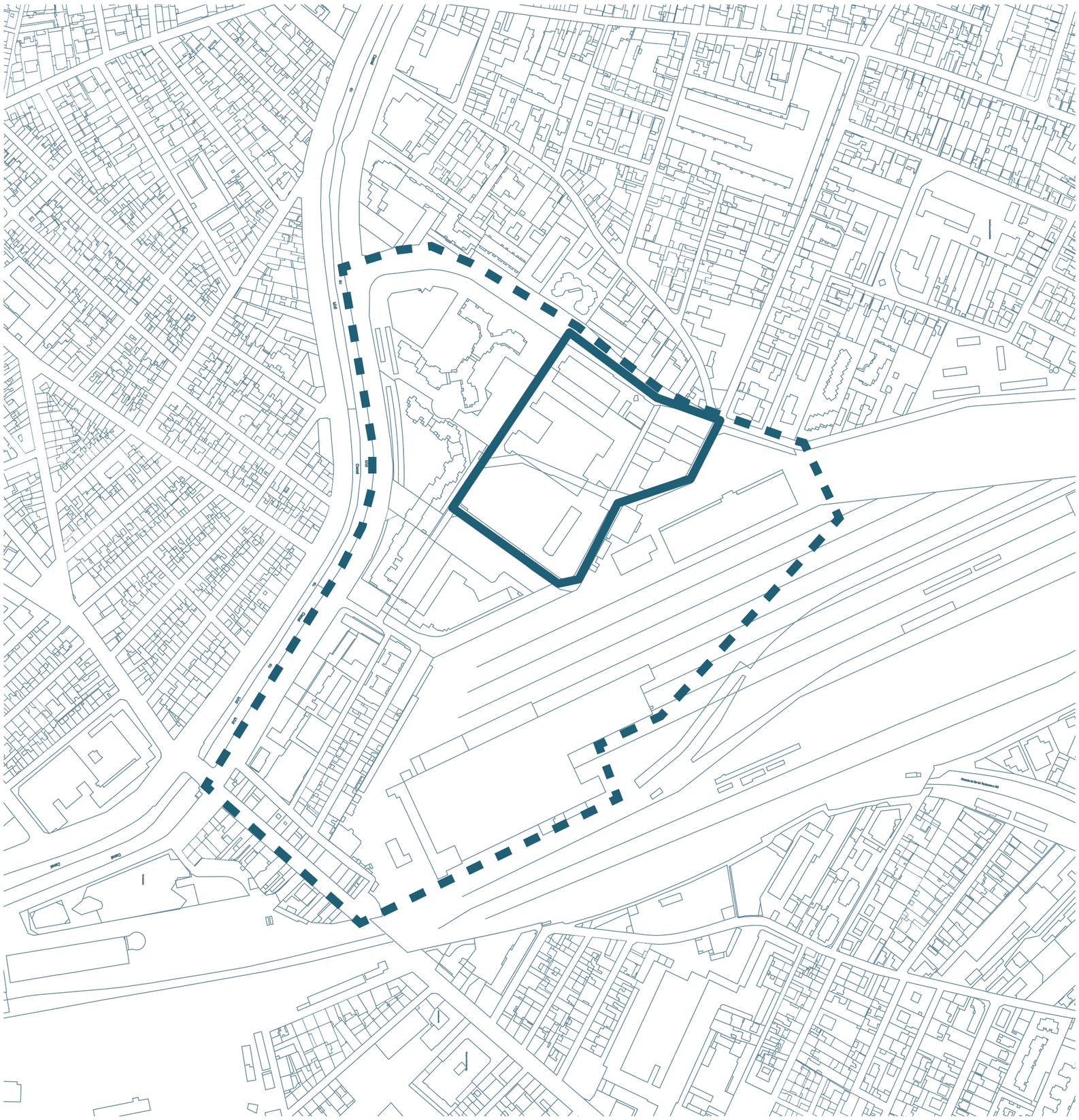
Le site stratégique correspond au quartier du Raisin. Il est situé au nord-ouest du projet urbain de Toulouse – Matabiau-Marengo-Périole-Raynal et en contrebas des installations ferroviaires de la gare basse Raynal. Il s'agit d'une gare de marchandises, ancien centre logistique du SERNAM (Service National de Messagerie).

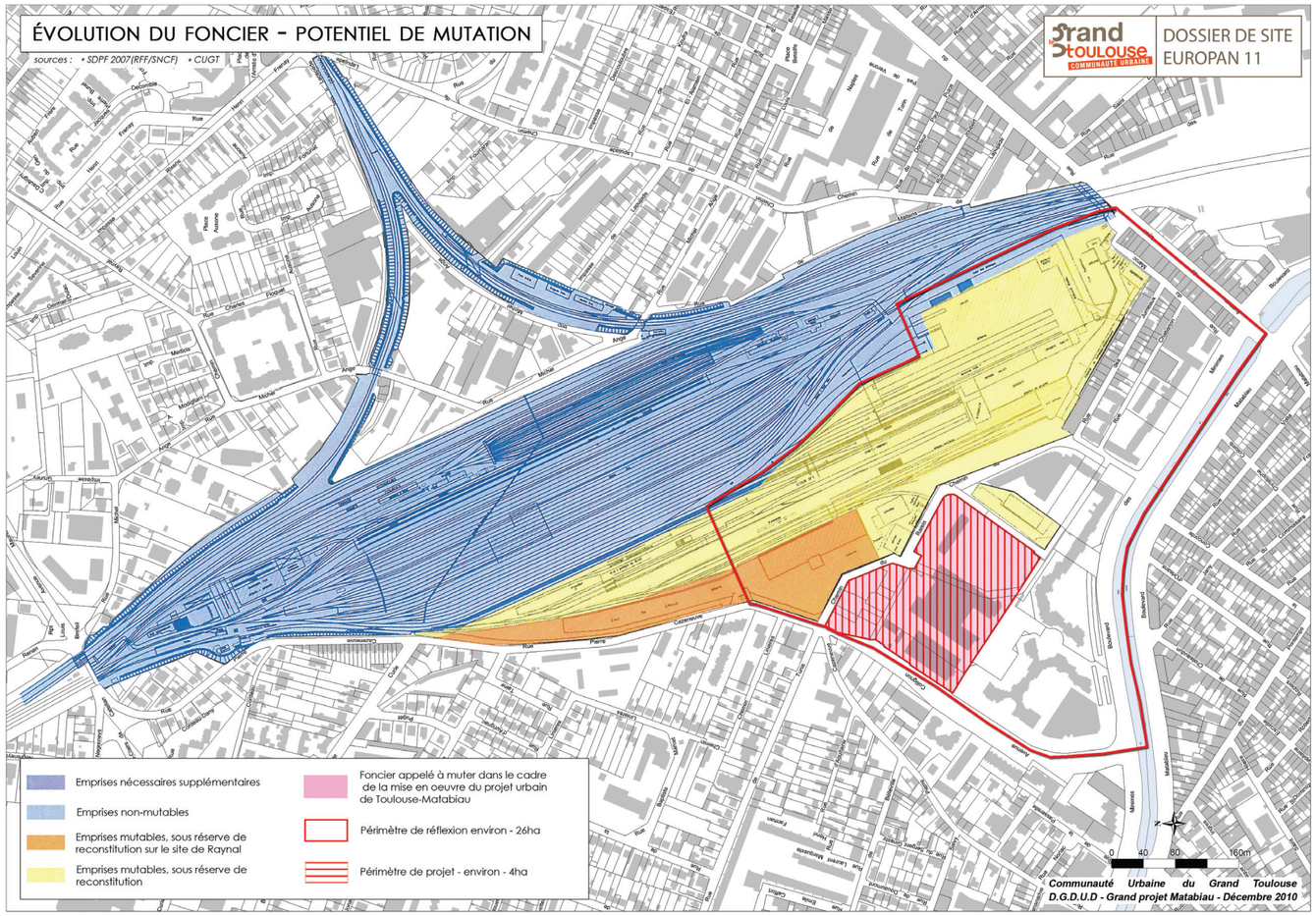
La morphologie de ce site est caractérisée par une absence de relief. La structure urbaine qui le compose est directement liée à l'héritage ferroviaire de Toulouse.

En effet, l'ensemble des terrains situés entre la gare basse de Raynal et le Canal du Midi a été occupé par des activités ferroviaires jusqu'en 1950. Le redéploiement de ces activités a permis de libérer de grandes emprises foncières et d'y réaliser des opérations immobilières publiques (Centre Technique du Raisin – site de projet EUROPAN 11, Direction Régionale des Affaires Sanitaires et Sociales de Midi-Pyrénées) ou privées (programmes de logements réalisés le long du canal).

Les disponibilités foncières et les projets d'infrastructures routières ont eu pour conséquence la réalisation d'opérations de grande ampleur enclavées à l'intérieur du système viaire. Elles sont en rupture avec l'urbanisme de faubourg présent aux abords de la gare de Matabiau ou du boulevard des Minimes.

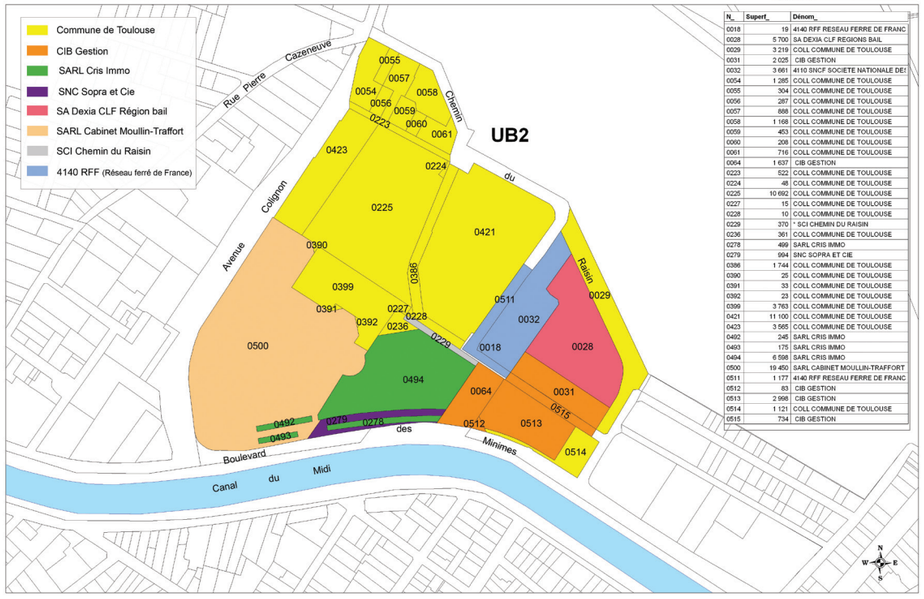
Cette organisation est renforcée par le profil particulier de l'avenue François Collignon (46 m de largeur), dont les reculs devaient permettre d'accueillir, à terme, un projet, aujourd'hui abandonné, d'autoroute urbaine débouchant sur le Canal du Midi. Le résultat des opérations immobilières dans le site stratégique a progressivement entraîné une segmentation entre le canal, les emprises ferroviaires de Raynal et les faubourgs.





Etat du foncier du site de projet

DOSSIER DE SITE
EUROPAN 11

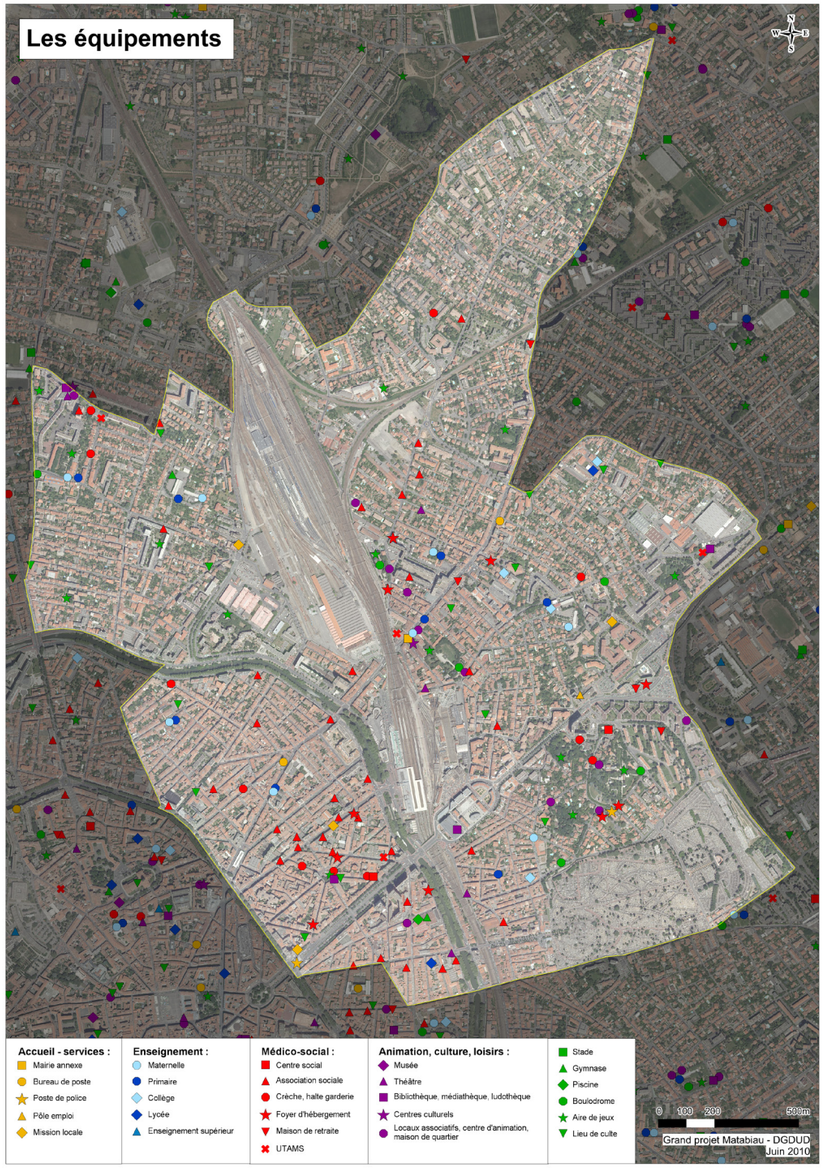


N_	Superf_	Dénom_
0018	19	4140 RFF RESEAU FERRE DE FRANC
0028	5 700	SA DEXIA CLF REGIONS BAIL
0029	3 219	COLL COMMUNE DE TOULOUSE
0031	2 025	CIB GESTION
0032	3 661	4110 SNCF SOCIETE NATIONALE DE
0054	1 285	COLL COMMUNE DE TOULOUSE
0055	304	COLL COMMUNE DE TOULOUSE
0056	287	COLL COMMUNE DE TOULOUSE
0057	888	COLL COMMUNE DE TOULOUSE
0058	1 168	COLL COMMUNE DE TOULOUSE
0059	453	COLL COMMUNE DE TOULOUSE
0060	208	COLL COMMUNE DE TOULOUSE
0061	716	COLL COMMUNE DE TOULOUSE
0064	1 637	CIB GESTION
0223	522	COLL COMMUNE DE TOULOUSE
0224	48	COLL COMMUNE DE TOULOUSE
0225	10 692	COLL COMMUNE DE TOULOUSE
0227	15	COLL COMMUNE DE TOULOUSE
0228	10	COLL COMMUNE DE TOULOUSE
0229	370	* SCI CHEMIN DU RAISIN
0236	361	COLL COMMUNE DE TOULOUSE
0278	499	SARL CRIS IMMO
0279	994	SNC SOPRA ET CIE
0386	1 744	COLL COMMUNE DE TOULOUSE
0390	25	COLL COMMUNE DE TOULOUSE
0391	33	COLL COMMUNE DE TOULOUSE
0392	23	COLL COMMUNE DE TOULOUSE
0399	3 763	COLL COMMUNE DE TOULOUSE
0421	11 100	COLL COMMUNE DE TOULOUSE
0423	3 565	COLL COMMUNE DE TOULOUSE
0492	245	SARL CRIS IMMO
0493	175	SARL CRIS IMMO
0494	6 598	SARL CRIS IMMO
0500	19 450	SARL CABINET MOULLIN-TRAFFORT
0511	1 177	4140 RFF RESEAU FERRE DE FRANC
0512	83	CIB GESTION
0513	2 998	CIB GESTION
0514	1 121	COLL COMMUNE DE TOULOUSE
0515	734	CIB GESTION

SITUATION ET ÉVOLUTION DU FONCIER

Le site de projet EUROPAN 11 du Raisin est actuellement occupé par le Centre Technique de la Ville de Toulouse et de la Communauté Urbaine du Grand Toulouse. Le transfert de cet équipement est prévu dans le cadre de la mise en œuvre du projet urbain de Matabiau-Marengo-Périole-Raynal, libérant ainsi une emprise foncière de 3,3 ha environ.

A l'échelle du site stratégique, il est important de noter qu'une partie des emprises ferroviaires de la gare basse de Raynal est potentiellement mutable. Elle représente un foncier d'environ 16 ha.


Les équipements
N
W
E
S
Accueil - services :
Mairie annexe
Bureau de poste
Poste de police
Pôle emploi
Mission locale
Enseignement :
Maternelle
Primaire
Collège
Lycée
Enseignement supérieur
Médico-social :
Centre social
Association sociale
Crèche, halte garderie
Foyer d'hébergement
Maison de retraite
UTAMS
Animation, culture, loisirs :
Musée
Théâtre
Bibliothèque, médiathèque, ludothèque
Centres culturels
Locaux associatifs, centre d'animation, maison de quartier
Stade
Gymnase
Piscine
Boulodrome
Aire de jeux
Lieu de culte
0 100 200 500m
Grand projet Matabiau - DGDUD
Juin 2010

TOULOUSE / Le RAISIN

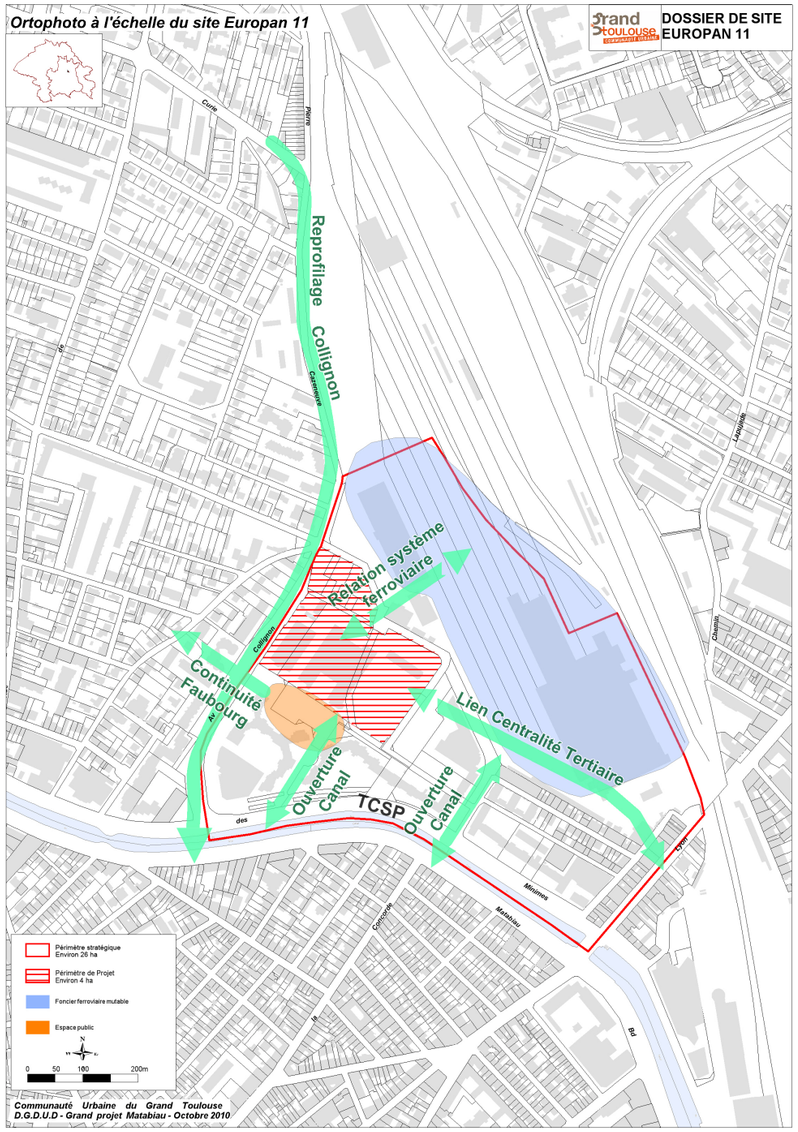
Une marche urbaine entre le centre-ville et les faubourgs

Objectifs

La re-localisation du Centre Technique du Raisin constitue une opportunité pour retisser des liens entre ce secteur et le reste de la ville et ceci à deux échelles :

• à l'échelle du site stratégique du quartier Raisin / Raynal (26,5 ha) : la mutation conjointe du Centre Technique du Raisin et des installations ferroviaires de la gare basse de Raynal est susceptible de libérer à terme environ 20 ha permettant une évolution profonde de la structure du quartier.
L'enjeu de cette évolution vise à réintégrer le site de projet EUROPAN 11 dans le système urbain en créant des perméabilités avec le Canal du Midi et les tissus urbains le bordant d'une part, et en recomposant les grandes emprises foncières des opérations immobilières implantées le long du canal d'autre part.
La nature des perméabilités et les modalités de recomposition des emprises ne sont pas fixées a priori et constituent l'une des attentes de la Communauté Urbaine du Grand Toulouse dans le cadre d'EUROPAN 11.
La structure foncière des opérations immobilières bordant le canal n'est pas figée et il est possible de créer un maillage complémentaire entre le Canal du Midi et le site de réflexion EUROPAN 11, donnant ainsi de l'épaisseur à cette urbanisation.

• à l'échelle du projet urbain de Matabiau-Marengo-Périole-Raynal : la création d'une nouvelle centralité urbaine donnera de la valeur à l'ensemble des fonciers mutables situés à proximité du futur pôle d'échanges multimodal.
Le positionnement de métropole européenne souhaité par la Communauté Urbaine du Grand Toulouse ne se limite pas aux fonctions tertiaires supérieures susceptibles d'émerger à proximité immédiate du pôle d'échanges multimodal. Il doit aussi trouver un prolongement dans le renouvellement urbain, de manière à faire émerger une offre d'habitat en centre ville répondant aux attentes d'une ville durable.
Le site stratégique EUROPAN 11 répond directement à cette attente. Sa situation, légèrement excentrée par rapport au pôle d'échanges multimodal Matabiau, le positionne dans un contexte très favorable pour accueillir un quartier à dominante d'habitat dont la programmation et les formes urbaine et architecturale participeront à la création d'une séquence urbaine allant de la ZAC Marengo au boulevard des Minimes.


Ortophoto à l'échelle du site Europan 11
DOSSIER DE SITE
EUROPAN 11
Reprofilage Collignon
Relation système ferroviaire
Continuité Faubourg
Ouverture Canal
TCSP
Ouverture Canal
Lien Centralité Tertiaire
Périmètre stratégique
Environ 26 ha
Périmètre de Projet
Environ 4 ha
Foncier ferroviaire mutable
Espace public
0 50 100 200m
Communauté Urbaine du Grand Toulouse
D.G.D.U.D - Grand projet Matabiau - Octobre 2010

TOULOUSE / Le RAISIN

Une marche urbaine entre le centre-ville et les faubourgs

Orientations programmatiques

Le site de projet à vocation à accueillir une programmation à dominante d'habitat. L'objectif du Grand Toulouse est double :
• d'une part, il s'agit de réaliser un quartier à vocation résidentielle s'inscrivant dans la dynamique de métropole européenne portée par le projet urbain de Toulouse–Matabiau,
• d'autre part, il s'agit de poursuivre la mutation du modèle de développement toulousain en favorisant les opérations de renouvellement urbain à l'intérieur de la ville constituée.
Le cumul de ces deux objectifs plaide pour un quartier résidentiel prolongeant l'urbanisation du centre ville par-delà le canal du midi et dans la continuité des faubourgs toulousains au sein de la ville dense. Il s'agit de proposer un espace de transition, constituant en quelque sorte une marche (au sens géographique) du centre ville de Toulouse.

Le renouvellement urbain du site du Raisin ne doit pas faire émerger un objet singulier qui ne se caractériserait que par lui-même. Au contraire, il doit poursuivre, sur la base d'enjeux contemporains, la mutation de cette partie du territoire et son intégration dans l'organisation urbaine toulousaine.

Strucure du territoire, espaces publics : entre canal du midi et plateau ferroviaire.

Le travail sur l'espace public doit répondre, d'une part au maillage urbain définissant le rapport entre l'intérieur et l'extérieur du site, d'autre part au paysage et à l'organisation au sol des emprises publiques et privées.

A l'échelle du grand paysage, le site stratégique se trouve aux franges de deux grandes entités : le Canal du Midi et le plateau ferroviaire. L'effet de contraste est très important et, pour le moment, ces deux entités ne communiquent pas entre elles.
S'il est acquis que le maillage viaire doit assurer une plus grande perméabilité à l'intérieur du site stratégique vers le Canal du Midi, l'opportunité d'interfaces avec le plateau ferroviaire mérite d'être interrogée.

Historiquement, le système urbain et le système ferroviaire se sont positionnés en rupture l'un par rapport à l'autre. Or, la mutation de la gare basse de Raynal va remettre en cause cette situation avec un enjeu immédiat pour le site stratégique qui est actuellement en contact direct avec le système ferroviaire.
Aux côtés de ces grandes entités paysagères, les jardins privés affirment la présence du végétal en ville. Il est intéressant de noter que cette présence du végétal ne s'appuie pas prioritairement sur les espaces publics mais sur les capacités paysagères des espaces privés.

Cet état des lieux peut constituer une amorce intéressante pour les sites de réflexion et de projet avec la création de continuités paysagères entre les espaces publics et les espaces privés, permettant ainsi au végétal de trouver sa place au sein de la ville dense. Cette situation est à mettre en parallèle avec le centre ancien de Toulouse où les cours et jardins privés viennent compléter l'armature des parcs publics.

Au vu de la taille du site de projet, les objectifs de densité de la Communauté Urbaine du Grand Toulouse limitent les capacités au sol pour la réalisation d'espaces publics structurants (sauf à créer un habitat hors sol). Néanmoins, ces contraintes ne doivent pas se traduire par un appauvrissement des espaces publics, pour les réduire à de simples supports des services urbains. Les contraintes du site de projet impliquent, pour assurer une qualité de vie urbaine, la conception d'espaces de proximité multifonctionnels : une place peut accueillir un square, une rue peut s'évaser pour laisser la place à des jeux pour enfants.

Le projet d'espaces publics d'EUROPAN 11 repose donc sur une fluidité et une cohabitation des fonctions et l'affirmation d'une identité paysagère partagée avec les espaces privés.

TOULOUSE / Le RAISIN

Une marche urbaine entre le centre-ville et les faubourgs

Ville mobile

Armature urbaine

L'aménagement du site de projet, et plus largement celui du site stratégique, donne l'occasion de revoir en profondeur le système viaire et la trame des espaces publics hérités de l'urbanisation des anciens terrains ferroviaires.

L'objectif est de passer d'un système replié sur lui-même à un système ouvert assurant des liaisons avec le Canal du Midi et au-delà le centre ville (dans une relation centre – périphérie) et entre les différents entités de faubourg – Minimes, Matabiau (dans une relation de périphérie à périphérie).
Ce double objectif interroge directement les fonctions et l'organisation actuelle du maillage primaire (avenue François Collignon, chemin du Raisin, rue Pierre Cazeneuve) présent sur ou à proximité du site. En complément, il met en avant la nécessité de faire émerger un maillage secondaire (voire tertiaire) susceptible de donner de la profondeur à l'urbanisation des berges du Canal du Midi.

Par ailleurs, le système viaire actuel (et en particulier les profils de voies) donne la priorité à l'usage de la voiture. Quelques aménagements ponctuels ont été réalisés pour les vélos, mais sans reprendre pour autant le substrat routier. L'évolution du maillage viaire doit donc se prolonger par une hiérarchisation des déplacements afin de favoriser les alternatives à la voiture individuelle. Il est important de noter que le réaménagement programmé des berges du Canal du Midi (lié à la réalisation d'un Transport en Commun en Site Propre -TCSP) définit l'armature d'un réseau structurant pour les modes doux à l'échelle du périmètre de réflexion.

Au vu de ces éléments, il apparaît que l'armature urbaine proposée pour le site stratégique doit trouver sa justification à une échelle plus large. Toutefois, cette échelle de conception urbaine n'est pas incompatible avec un traitement plus spécifique à l'intérieur du site de projet qui permettrait d'affirmer une identité propre. L'enjeu d'EUROPAN 11 est de trouver le point d'équilibre entre l'organisation générale du territoire toulousain et l'affirmation des singularités propres au site de projet.

Transport

Le site stratégique bénéficie directement de l'offre de transport public du pôle d'échanges multimodal de Toulouse – Matabiau. Cette offre va s'accroître avec la réalisation d'un Transport en Commun en Site Propre le long du Canal du Midi, le développement des Trains Express Régionaux (TER) et le réaménagement du pôle d'échanges.
En complément des projets d'infrastructures de transport en commun, l'évolution de la mobilité s'appuie aussi sur la poursuite du maillage piétons–cycles, rayonnant autour du site de réflexion et irriguant les quartiers alentours.

Cette situation très favorable en termes de transports publics et de mobilité douce doit trouver une traduction sur le rôle et les fonctions de l'automobile à l'intérieur du site de projet :
• la taille du site de projet (3,3 ha) permet d'organiser tout ou partie du projet urbain sans circulation automobile. Néanmoins, cette option ne doit pas refermer le projet sur lui-même et les relations du site avec les autres quartiers doivent être préservées,
• l'offre de stationnement doit être limitée et évolutive. Cette possibilité de faire évoluer dans le temps la quantité de stationnement résidentiel nécessite de dissocier le logement du stationnement à travers la réalisation d'ouvrage de stationnement en superstructure capable de muter dans le temps au fur et à mesure de la démotorisation des ménages.

Il est donc proposé d'étudier la réalisation d'un ou plusieurs ouvrages de stationnement pour un total de 300 places avec un triple enjeu :
• de localisation de manière à répondre aux différents besoins présents à l'intérieur ou à proximité du site du Raisin : logement, bureaux, commerces, pôle d'échanges multimodal de Toulouse – Matabiau,
• d'insertion urbaine et architecturale à l'intérieur du projet,
• de plurifonctionnalité et de mutabilité de manière à accompagner l'évolution des pratiques de mobilité.

Le site de projet bénéficie d'atouts pour engager ce type de projet :
• la taille du site de projet limite les distances entre le stationnement et les logements et permet une implantation des ouvrages de stationnement à l'interface du système viaire et du système bâti,
• le pôle d'échanges multimodal de Toulouse–Matabiau et les nouveaux programmes économiques génèreront une demande de stationnement à proximité qui est suceptible d'être mutualisé avec le stationnement résidentiel générant ainsi une économie au projet,

• le rez-de-chaussée d'un ouvrage de stationnement peut permettre de déployer une partie de la programmation multifonctionnelle du site (commerces en particulier) et des services de mobilité (auto-partage, logistique urbaine de proximité...).

VILLE RESIDENTIEL POUR TOUS : LA VILLE DENSE POUR TOUS

L'un des objectifs du projet urbain de Matabiau-Marengo-Périole-Raynal est la réalisation de logements en centre ville, conçue comme un alternative à l'étalement urbain. L'organisation des densités à l'intérieur du projet urbain favorise la programmation de logements sur le site stratégique. Par ailleurs, l'objectif est de retrouver des densités équivalentes à celle du centre ville, soit plus de 100 logements par hectare (pour mémoire, la densité de la ZAC Marengo située à proximité est de 135 logements par hectare).

Pour le site de projet, la programmation est donc de 35 000 m2 SHON de logements, soit environ 500 logements.
La répartition de cette densité et de sa volumétrie (dont la hauteur) constitue l'un des enjeux d'EUROPAN 11. Elle doit être étudiée en fonction de l'existant et en particulier des opérations immobilières implantées le long du canal, mais aussi au regard des mutations programmées des emprises ferroviaires de la gare de Raynal.
En outre, la gestion des densités doit être abordée comme un moyen de réintroduire du lien entre les différentes composantes urbaines de ce territoire de Toulouse. La diversité des formes de bâti à l'échelle d'un périmètre réduit représente donc un enjeu de projet important.

Les objectifs de ville durable s'affirment aussi à travers la mixité sociale. Il est toujours possible d'avancer des pourcentages d'accession à la propriété, de locatif social ou de locatif libre. Or, rien ne justifie une répartition et une organisation a priori des programmes de logements les uns par rapport aux autres, selon leur mode de financement. L'enjeu essentiel de ce site est de redonner envie d'habiter dans la ville dense et d'offrir une alternative à l'habitat péri-urbain. Cet enjeu passe avant tout par la qualité (intérieure et extérieure) et la diversité des logements, de manière à apporter des réponses adaptées à des demandes d'habiter différentes : étudiants, familles avec enfants, célibataires sans enfants, personnes âgées...

Au regard de l'analyse des données du recensement (2006), les objectifs en matière d'habitat peuvent se décliner selon les hypothèses suivantes :
• logements pour une personne (dont personnes âgées) : 35%
• logements pour cohabitation (hors familles) : 5%,
• logements pour couples sans enfant : 20%,
• logements pour couples avec enfants : 30%,
• logements pour familles monoparentales : 10%.

En outre, il est important de dissocier les objectifs en matière d'habitat de la typologie des logements. Le logement pour une personne n'est pas équivalent– selon une loi arithmétique – à un studio. Le travail proposé par EUROPAN 11 doit traiter de la diversité structurelle et fonctionnelle de l'offre de logements de manière à répondre à l'ensemble des besoins d'habitat.

En complément de la programmation d'habitat, la présence de la centralité tertiaire de Toulouse – Matabiau ouvre la possibilité d'une programmation hôtelière qui viendrait compléter l'offre déjà présente à proximité immédiate (opérations immobilières du Raisin) et dans le centre ville. En première approche, une résidence hôtelière (50 chambres – 2 500 m2 SHON), insérée dans la trame urbaine, constitue une réponse plus adaptée à la situation du quartier tant en termes d'offre hôtelière que de programmation urbaine.

VILLE ACTIVE : DANS LA CONTINUITÉ DE LA CENTRALITÉ URBAINE DE TOULOUSE - MATABIAU

Le projet urbain de Matabiau-Marengo-Périole-Raynal privilégie l'implantation des fonctions de destination au niveau du pôle d'échanges multimodal dans le prolongement direct du centre ville. En outre, le quartier du Raisin bénéficie d'ores et déjà de l'ensemble des services du centre ville, ce qui limite les possibilités de créer une programmation de destination ex nihilo.
Néanmoins, l'accueil de fonctions tertiaires supérieures va générer, pour les quartiers situés à proximité, un marché immobilier complémentaire. Ce marché s'appuie sur

une demande de bureaux de taille réduite (entre 50 m2 et 500 m2) susceptible de s'implanter dans des quartiers à vocation plus résidentielle.

C'est pourquoi, le site de projet doit être en capacité d'accueillir, en complément de l'offre d'habitat, une programmation économique. Néanmoins, il ne s'agit pas d'une programmation économique de proximité pouvant se « diluer » dans l'habitat comme peuvent le faire certaines activités artisanales. Elle nécessite un positionnement spatial et fonctionnel lisible pour l'inscrire dans la dynamique d'ensemble du pôle tertiaire de Matabiau.
Les emprises ferroviaires mutables de la gare de Raynal, localisées à proximité immédiate de la future centralité tertiaire, accueilleront en priorité les activités économiques qui chercheront à se positionner sur ses franges. En complément des emprises mutables de la gare Raynal, le site de projet peut accueillir une programmation tertiaire de « back-office » d'environ 20 000 m2 SHON qui viendra compléter l'offre déjà présente en bordure du canal (immeuble de bureaux au croisement de l'avenue François Collignon).

S'agissant de la programmation commerciale, elle ne s'inscrit pas dans la même dynamique que la programmation économique. En effet, le commerce de destination de la centralité urbaine de Toulouse – Matabiau aura des effets induits très faibles sur les tissus urbains situés à proximité.
La programmation commerciale du site de projet renvoie donc prioritairement à une programmation de proximité – 1 500 m2 SHON – complémentaire aux commerces implantés en rez-de-chaussée des opérations immobilières situées le long du Canal du Midi.
A ce titre, la poursuite du linéaire commercial actuel présent le long du Canal du Midi constitue un moyen d'assurer des continuités entre la nouvelle urbanisation du site de projet et les quartiers existants. En outre, elle offre la possibilité de renforcer l'attractivité de ce secteur en lien direct avec l'implantation à proximité d'un arrêt de Transport en Commun en Site Propre et l'aménagement du Canal du Midi en voie verte.
Les logiques d'implantation des commerces recoupent pour partie celles de l'activité économique: accessibilité, visibilité, adresse, ... La conception architecturale et urbaine du site de projet devra donc étudier les emboîtements entre ces deux programmations et l'articulation avec les programmes d'habitat pour éviter de récréer un zonage fonctionnel.

Ville équipée

Le quartier du Raisin ne dispose pas d'une offre de services (publics et privés) susceptible de répondre aux attentes d'une nouvelle population.

Une partie de ces services existe dans des quartiers limitrophes : centre ville, Minimes, Faubourg Bonnefoy mais ceux-ci s'avèreront insuffisants pour développer une dynamique résidentielle associant les anciens et nouveaux habitants du quartier. Pour les habitants actuels du quartier du Raisin, l'émergence d'une nouvelle offre de services participera directement à l'appropriation du processus d'urbanisation et génèrera de nouvelles relations de voisinage.

La programmation a priori de cette nouvelle offre de service s'avère toujours très difficile et elle vient figer un foncier sur la base d'hypothèses qui évoluent dans le temps. Dans le cadre d'EUROPAN 11, il semble intéressant d'inverser le processus de programmation pour définir, dans un premier temps, un cadre à partir duquel plusieurs offres de services pourront se déployer dans le temps selon un processus évolutif et réversible.

Il est proposé d'étudier, sur le site de projet, la création d'une « structure immobilière pour les services résidentiels » de 5 000 m2 SHON dont l'organisation et le structure sont mutables et capables d'accueillir dans le temps et dans l'espace, différents équipements : crèche, groupe scolaire, locaux associatifs, mairie annexe, .

L'une des hypothèses pour cette structure de services repose sur la création d'un « noyau central » à partir duquel il est possible de composer et de faire évoluer plusieurs espaces: construction de nouveaux espaces au fur et à mesure des besoins ; évolution des espaces existants. L'évolution de la structure peut ensuite s'opérer à l'horizontale comme à la verticale.

GESTION ENVIRONNEMENTALE

Le site étant naturellement bien desservi par le fer et l'eau, ces moyens de transport seront mobilisés en priorité pour l'approvisionnement des chantiers ainsi que pour l'export de déchets inertes issus des démolitions et terrassements, limitant les consommations d'énergie et les nuisances. Une étude est actuellement en cours pour vérifier la faisabilité économique d'une plate-forme logistique multimodale fer – route dans le cadre du projet urbain de Matabiau-Marengo-Périole-Raynal. Elle pourrait être implantée dans le site stratégique en face du site de projet.

L'ensemble ferroviaire et un tissu urbain environnant dense constituent de vastes surfaces minérales et arides, sujettes à l'effet d'îlots de chaleur urbain, en rupture avec un tissu d'habitat plus ouvert, moins imperméabilisé, et relativement planté. L'importance des surfaces imperméabilisées (toitures et espaces publics) et l'absence de traitement des eaux pluviales de voirie à Toulouse plaident de plus pour une récupération et un traitement de ces eaux à l'échelle du site de projet. La récupération et le stockage des eaux de pluie doivent permettre de couvrir certains usages : nettoyage, arrosage des espaces verts et sanitaires. Les eaux non réutilisées doivent également pouvoir contribuer au rafraîchissement et à l'animation des espaces publics.

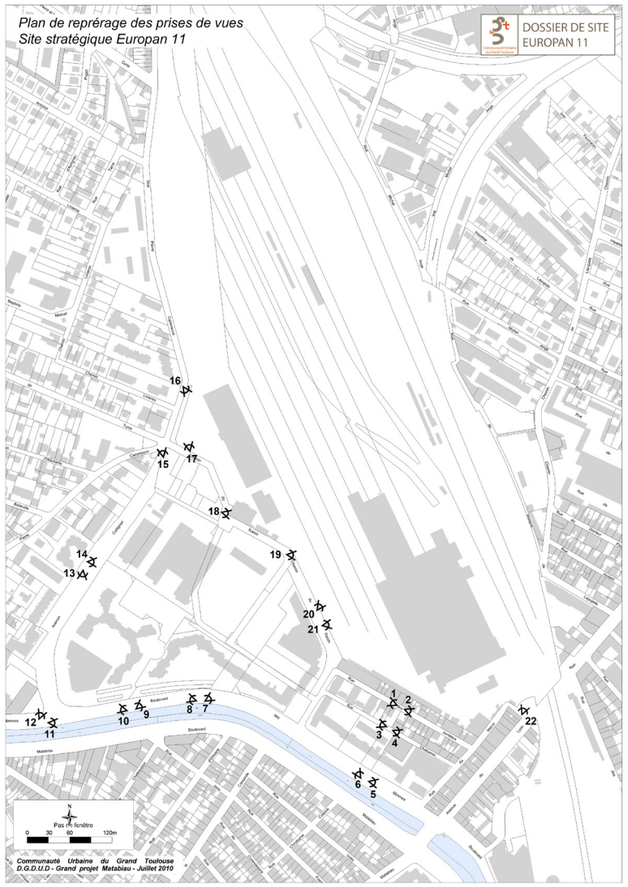
Autour des emprises ferroviaires, les talus, les murs de soutènement et ceux de certains bâtiments constituent des substrats pour des espèces locales, peu gourmandes en eau et alimentées par l'eau pluviale récupérée (plantes grimpantes principalement).

Le site, aujourd'hui minéral, doit donc développer des continuités paysagères entre les espaces publics complétés par les espaces privés, permettant ainsi au végétal de trouver sa place au sein de la ville dense. L'eau, ici urbaine, sera utilisée à l'échelle du site avec des usages variés, technique, récréatifs et climatique.

SYNTHÈSE DU PROGRAMME

La programmation du site de projet est la suivante :

Programmation totale **Taille du site de projet** 3,3 ha 64 000 m2	**Logements** 35 000 m2	**Résidence hôtelière** 2 500 m2	**Tertiaires « Back office »** 20 000 m2	**Commerces** 1 500 m2	**Services résidentiels** 5 000 m2



01

02

03

04

05

06

07

08

09

11

10

12

13

14

15

16

17

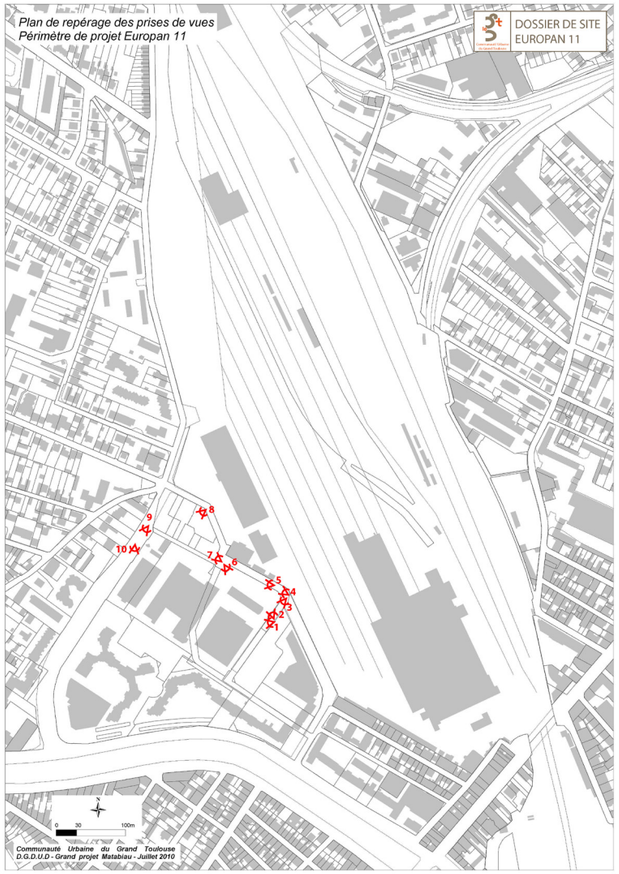
18

19

20

21

22


Plan de repérage des prises de vues
Périmètre de projet Europan 11
DOSSIER DE SITE
EUROPAN 11
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
0 50 100m
Communauté Urbaine du Grand Toulouse
D.G.D.U.D - Grand projet Matabiau - Juillet 2010

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS 3

CONTEXTE SOCIO CULTUREL 5

ANALYSE DU CONTEXTE ET STRATÉGIE À L'ÉCHELLE TERRITORIALE 7

ANALYSE ET STRATÉGIE À L'ÉCHELLE DU CONTEXTE URBAIN 9

Un site, partie prenante d'une démarche de projet urbain plus globale 9

SITES STRATÉGIQUE ET DE PROJET 13

Description 13

Situation et évolution du foncier 17

Objectifs 19

Orientations programmatiques 21

Strucure du territoire, espaces publics : entre canal du midi et plateau ferroviaire. 21

Ville mobile 23

Ville residentiel pour tous : la ville dense pour tous 25

Ville active : dans la continuité de la centralité urbaine de toulouse - matabiau 25

Ville équipée 26

Gestion environnementale 27

Synthèse du programme 27