

DÉBAT PUBLIC 3^{ème} ligne de métro

12 SEPTEMBRE > 17 DÉCEMBRE 2016



CAHIER D'ACTEUR N°37
décembre 2016



Présentation

La Fédération Française du Paysage (FFP) Midi-Pyrénées est l'antenne régionale de la FFP. C'est la seule organisation représentative de la profession de paysagiste concepteur. Elle regroupe aujourd'hui plus de 650 membres, soit près d'un professionnel sur trois. Les préoccupations de la Fédération concernent autant les débats sur le Paysage que la valorisation de la profession de paysagiste concepteur. C'est une structure d'accueil capable de prendre en compte toutes les évolutions en matière de qualification, de formation, d'éthique et de déontologie, de développement. Elle se structure comme une organisation professionnelle regroupant les personnes physiques et morales.

Contact :

M. Jérôme Classe, Paysagiste DPLG,
Géographe
ffp.midipyrenees@gmail.com -
<http://ffpmidipyrenees.blogspot.fr>

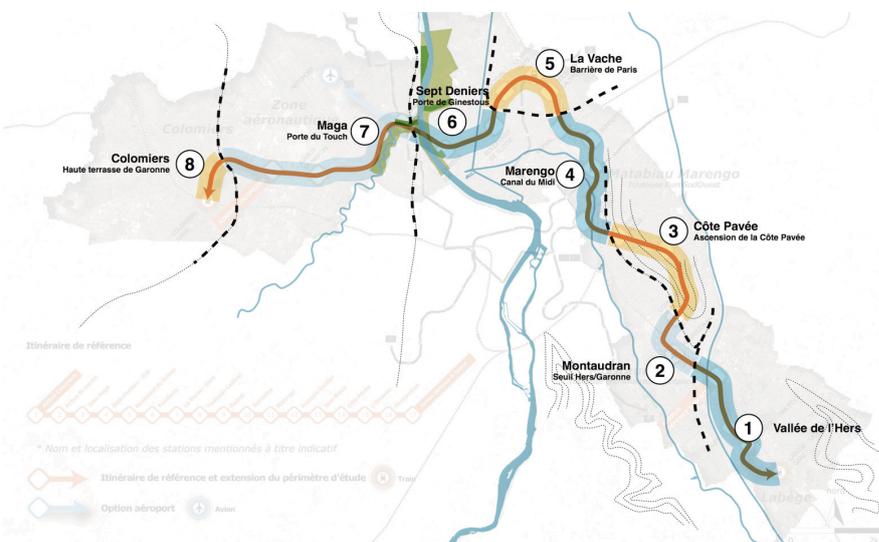
CAHIER D'ACTEUR DE LA FÉDÉRATION FRANÇAISE DU PAYSAGE MIDI-PYRÉNÉES

Comment traverser les paysages du Nord et de l'Est Toulousain ?

L'élaboration de l'itinéraire préférentiel du métro a été fondée sur les capacités de développement des secteurs desservis selon une analyse multicritères techniques; d'analyse urbaine et de transports.

Cette approche a permis d'aborder un grand nombre de questions urbaines qui vont de l'intermodalité des transports en commun à la construction de nouveaux quartiers. Le tracé qui en est issu représente une synthèse de ces contraintes avec ses avantages et inconvénients qui font déjà l'objet de nombreux débats.

À l'échelle de ce tracé nous souhaitons aujourd'hui réintégrer une approche plus sensible de la géographie Toulousaine. En effet, si les fonctions économiques, de déplacement et d'habitat de la ville sont primordiales, l'enjeu de la qualité du cadre de vie et plus largement du paysage comme identité de la ville n'est plus à démontrer.



Le succès rencontré par les politiques de paysage et d'espace public dans des métropoles telles que Nantes, Lyon ou Bordeaux et leur apport « quantifiable » à leurs dynamiques urbaines en sont des exemples remarquables.

À la lecture de l'itinéraire, le projet de troisième ligne nous apparaît comme une chance pour **révéler la métropole à ses paysages**. En effet, son tracé emprunte et traverse les grands éléments constitutifs de la géographie Toulousaine : Vallée de l'Hers (1), Seuil de Montaudran (2), Côte pavée (3) puis en franchit d'autres non moins remarquables : Canal du Midi (4), Secteur Barrière de Paris (5), Canal Latéral et bien sûr la vallée de Garonne (6), la plaine du Touch (7) et enfin la Haute Terrasse de Garonne (8)! **Or 40 % de la ligne seront traités en aérien ce qui ajoute encore à l'enjeu de la traversée de ces paysages.**

POUR SUIVRE LA « CONVERSATION » DU PAYSAGE

Ce rapport au territoire ou plutôt cet « apport » du territoire doit encore être analysé, sondé pour imaginer les liens que le métro pourra entretenir avec son paysage. Au-delà du pittoresque, il sera important :

- de bien identifier ce qui fait l'identité de la ville et de ses quartiers et qu'il ne faut pas perdre ;
- de révéler les potentiels et les éléments remarquables des paysages traversés ainsi que leur dimension sociale liée à des usages et des pratiques spécifiques à certains lieux ;
- d'analyser les enjeux de la mobilité d'un paysage à l'autre, en termes de dynamiques naturelles, culturelles, économiques et de loisirs ;
- de relever les formes des structures végétales identitaires de la ville et de ses faubourgs, issues de l'histoire rurale du territoire, de ses grands parcs et domaines ainsi que des formes patrimoniales telles que le canal du midi ;

Notre réflexion consiste donc à une première approche de la question du lien entre l'ouvrage et le paysage traversé afin de contrer le risque de la création autour du « hub », de « non-lieux » que l'on pourrait trouver ici comme ailleurs... Ainsi, nous pouvons déjà mettre l'accent sur un certain nombre d'enjeux de paysage comme autant de pistes d'étude pour le devenir des territoires métropolitains traversés par la future ligne.

LA REMONTÉE DE LA VALLÉE DE L'HERS



Au Sud Est, le tracé connecte Labège et sa gare ferroviaire. La traversée de la vallée de l'Hers appelle à plusieurs attentions. En particulier il faudra s'interroger sur le **maintien et/ou la création de connexions transversales entre rive droite et rive gauche dans une vallée déjà fortement « fragmentée »** par le faisceau des grands réseaux de transports, d'énergie et de communication.

L'émergence du métro au cœur de la « silicon valley » du sud ouest devra tendre une forme d'identité paysagère hybride entre celle du campus à l'américaine et une trame champêtre persistante dans la zone inondable de l'Hers.

LE PASSAGE DU SEUIL DE MONTAUDRAN



*Le seuil de Montaudran et l'ancien aérodrome.
Source: Seurat Architecte*

Montaudran représente un « seuil » entre la vallée de l'Hers et la vallée de la Garonne. Il est issu du creusement cours de l'Hers qui venait se jeter là, dans le fleuve, dans des temps reculés. Ce moment particulier de la géographie Toulousaine est très important car il a permis le **passage du Canal du Midi de la Méditerranée vers l'Atlantique**, l'implantation de l'aérodrome ou le passage de la rocade. C'est aujourd'hui le lieu d'un renouvellement de la métropole qui gagnerait à ce que ce paysage de seuil soit mieux identifié et reconnu, au travers de ces entités remarquables telles que le canal patrimoine et axe de déplacements doux, la fragilité du paysage de plaine, les anciens domaines agricoles, les premiers faubourgs, le campus de Rangueil... afin qu'il soit aussi mieux mis en valeur. L'étude du tracé de la troisième ligne en est une nouvelle opportunité.

L'ASCENSION DE LA CÔTE PAVÉE



L'ascension de la côte pavée à l'instar de la traversée aérienne de la Ligne A au-dessus de Jolimont sera l'occasion d'ouvrir de nouveaux panoramas sur la ville, la vallée de l'Hers et les Pyrénées. Ce coteau allongé surplombant la Garonne constitue un des premiers faubourgs de la ville centre. En dépit de ses attributs de quartier huppé, il constitue un ensemble urbain marqué par un modèle de densité et de mixité sociale très intéressant qui a notamment été le surprenant terreau de l'école toulousaine de Graffiti urbain... L'arrivée du métro sera l'occasion de repenser la dynamique de ces quartiers avec l'émergence potentielle des centralités qui lui manquent encore à ce jour.



*Quel projet de paysage pour les quartiers Nord?
Source: Googlemap*

DE MARENGO AU SEPT DENIERS, LA TRAVERSÉE DES FAUBOURGS NORD

La traversée des faubourgs Nord de la ville sera un moment urbain important qui mettra en jeu l'évolution et le devenir de quartiers populaires et industriels. Sur ces anciennes terres maraîchères - le berceau de la violette toulousaine - l'urbanisation s'est développée au fil des voies et par densification du parcellaire agricole. Entre Garonne et coteaux, dans ces secteurs de plaine retaillés par les grandes infrastructures - voie ferrée, rocade et grand

boulevard, les identités de paysage et continuités écologiques doivent être réanimées et reconstruites. Le projet de paysage sera donc nécessaire à toute recomposition urbaine et environnementale du quartier.



*Le canal du Midi aux abords du quartier Marengo.
Source: So Toulouse*

Sur ce tronçon, trois franchissements du canal du midi et du canal latéral sont recensés qui font émerger des enjeux de protection du patrimoine fluvial et nous renseignent sur le « potentiel de paysage » de ces quartiers.

FRANCHIR GARONNE



*La confluence, très confidentielle,
entre Touch et Garonne. Source: 2p2r*

Entre Blagnac et les Sept Deniers, la ligne va devoir franchir la Garonne. Un moment rare et exceptionnel! À cet endroit, la dissymétrie entre l'abrupt de la rive côté « Gascogne » et la plaine inondable endiguée côté « Occitanie » interroge quant aux modalités du franchissement. Quelles que soient les solutions retenues, il sera important de lier le projet d'infrastructure avec le celui du grand parc Garonne, ses espaces naturels et ses activités de loisirs.

Au même endroit, la confluence Touch/Garonne représente un site naturel à réhabiliter. En effet, cette confluence est reconnue comme étant l'un des premiers sites d'habitat à Toulouse comme en témoignent les ruines des arènes romaines à Ancely. Un site antique aujourd'hui écrasé par les infrastructures routières et qui mériterait requalification en lien avec le quartier Saint Martin et comme continuité écologique de la trame verte et bleue.

SUR LA HAUTE TERRASSE



*Le parc du perget à Colomiers,
à l'articulation de la Haute Terrasse et de la vallée
de l'Aussonnelle - Source : colomiers.fr*

• Dernière étape et terminus de la ligne à Colomiers, sur la haute terrasse de Garonne. Le site de la Gare TER, en limite de la ville, propose une belle ouverture en direction de la vallée de l'Aussonnelle et de la forêt de Bouconne qui dessine l'horizon de ce paysage.

De l'Hers à Bouconne, la ligne aura réalisé une belle traversée géographique en révélant un à un la plupart des grands paysages de l'imaginaire et de l'identité du pays Toulousain. Cette traversée par l'infrastructure ne peut pas – ne doit pas – oublier ces liens avec son territoire dans sa conception.

FAUT-IL VOIR OU NON LES PYRÉNÉES?

C'est en quelque sorte, la question du paysage qui est posée là. Les voir procure un sentiment esthétique, un point de repère et une orientation. Une impression faite d'apparition, de couleurs, de saisons et de variations qui participe à l'émerveillement du quotidien.

C'est aussi un lien avec les origines du fleuve, de ses graviers, ses terrasses. Les collines de la ville sont constituées de débris issus de l'érosion des Pyrénées.



*Vues sur les Pyrénées depuis Garonne.
Source : 20minutes*

*« D'où vient qu'à vingt ans comme à douze
Je suis debout dans le wagon,
Dès qu'on a dépassé Toulouse,
Pour vous chercher à l'horizon »*

Edmond Rostand – Les Pyrénées (1868 – 1918)

Le célèbre écrivain évoquait déjà à la fin du XIX^e la magie des transports pour s'émerveiller du paysage.

Voir le paysage, voir les Pyrénées, c'est comprendre à quoi appartient la métropole et s'imprégner de son identité véritable...

À toutes les échelles, l'observation du paysage nous renvoie à la nature des territoires traversés et vécus. Le reconnaître, identifier ses constituants fondamentaux est un préalable pour définir et composer des aménagements inspirés par les lieux.

Ce que nous proposons...

- Ne pas limiter l'offre de transport à sa seule dimension fonctionnelle et technique mais en faire un vecteur d'amélioration du cadre de vie en enrichissant et en composant de nouvelles « perceptions » de la ville.
- Intégrer une approche paysagère dès la phase de programmation de la ligne: développer une méthodologie de projet qui favorise la prise en compte de l'expérience sensible et du rapport aux paysages urbains par et pour les futurs usagers.
- Intégrer pleinement pour ce faire les spécificités des paysages toulousains de cet arc Nord Est dans le processus d'élaboration de cette nouvelle infrastructure par la mise en œuvre d'études de type charte ou de plan de paysage.
- Engager et nourrir la réflexion à travers des études de diagnostics, des esquisses et des assistances à maîtrise d'ouvrage autour des enjeux de paysage que soulève ce vaste projet. À l'image des études préalables du Téléphérique Urbain Sud qui avaient pleinement intégré ces questions.
- Faire appel à la participation de la FFPMP aux jurys de concours et d'appel d'offres.

cndp

Commission nationale
du débat public

DÉBAT PUBLIC 3^{ème} ligne de métro
10 place Occitane - 31000 - Toulouse T. 05 67 77 80 21
m3t@debatpublic.fr metroligne3toulouse.debatpublic.fr