



## **Enquête publique unique préalable aux opérations de restructuration et d'aménagement du secteur autour de la gare de Toulouse :**

- **déclaration d'utilité publique des travaux nécessaires à la réalisation des opérations urbaines structurantes**
- **enquête parcellaire**
- **mise en compatibilité du PLU ou du PLUi-H**
- **classement et déclassement des voiries**
- **permis de construire de la Tour Occitanie**

14 mars – 30 avril 2019

---

### **Document n° 1/3 : Rapport d'enquête**

Auteur : Commission d'enquête indépendante désignée par le Tribunal Administratif de Toulouse

Identification de l'enquête publique : E 18000187/31

**4 Juillet 2019**

---

# Sommaire

---

<b>1</b>	<b>FICHE D'IDENTITE DE L'ENQUETE .....</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>CADRE GENERAL .....</b>	<b>7</b>
2.1	OBJET ET CONTEXTE DE L'ENQUETE .....	8
2.1.1	<i>Objet.....</i>	<i>8</i>
2.1.2	<i>Bref historique du quartier autour de la gare.....</i>	<i>10</i>
2.2	NATURE ET CARACTERISTIQUES DES PROGRAMMES ET PROJETS SOUMIS A ENQUETE.....	11
2.2.1	<i>Le dossier de déclaration d'utilité publique.....</i>	<i>11</i>
2.2.2	<i>Le dossier de mise en compatibilité avec le document d'urbanisme .....</i>	<i>12</i>
2.2.3	<i>Le dossier d'enquête parcellaire.....</i>	<i>13</i>
2.2.4	<i>Le dossier de classement / déclassement des voiries .....</i>	<i>14</i>
2.2.5	<i>La Tour Occitanie.....</i>	<i>15</i>
2.3	CADRE JURIDIQUE DE L'ENQUETE.....	16
2.3.1	<i>Enquête publique.....</i>	<i>16</i>
2.3.2	<i>Evaluation environnementale .....</i>	<i>16</i>
2.4	CONCERTATIONS PREALABLES .....	17
2.4.1	<i>L'élaboration du Plan Guide Urbain .....</i>	<i>17</i>
2.4.2	<i>Les évolutions du document d'urbanisme .....</i>	<i>18</i>
2.4.3	<i>La ZAC et le PEM.....</i>	<i>19</i>
2.5	COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE .....	22
<b>3</b>	<b>ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE .....</b>	<b>24</b>
3.1	INFORMATIONS RELATIVES A LA DESIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE .....	25
3.2	CONSULTATION DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES .....	25
3.3	CONSULTATION DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE .....	25
3.4	PREPARATION DE L'ENQUETE.....	26
3.4.1	<i>Réunion préalable et entretien avec les maîtres d'ouvrages.....</i>	<i>26</i>
3.4.2	<i>Communication de documents.....</i>	<i>26</i>
3.4.3	<i>Programmation des permanences .....</i>	<i>27</i>
3.4.4	<i>Choix des modalités de l'enquête : dossiers et registres papier / électronique .....</i>	<i>27</i>
3.4.5	<i>Arrêté de mise à l'enquête .....</i>	<i>27</i>
3.4.6	<i>Complétude des dossiers mis à l'enquête.....</i>	<i>28</i>
3.5	PUBLICITE / INFORMATION DU PUBLIC.....	28
3.5.1	<i>Publicité réglementaire .....</i>	<i>28</i>
3.5.2	<i>Publicité complémentaire.....</i>	<i>29</i>
3.6	DEMARCHES ET EVENEMENTS PENDANT L'ENQUETE .....	30
3.6.1	<i>L'accueil physique du public pendant l'enquête .....</i>	<i>30</i>
3.6.2	<i>La consultation du dossier dématérialisé et le registre électronique .....</i>	<i>31</i>
3.6.3	<i>Demande de documents par le public .....</i>	<i>32</i>
3.6.4	<i>Demande de réunion publique, de prolongation de l'enquête et de visite des lieux .....</i>	<i>32</i>
3.7	DEMARCHES APRES LA FIN DE L'ENQUETE PUBLIQUE.....	33
3.7.1	<i>Clôture des registres.....</i>	<i>33</i>
3.7.2	<i>Rencontres supplémentaires .....</i>	<i>33</i>
3.7.3	<i>Le procès-verbal de synthèse.....</i>	<i>33</i>
3.7.4	<i>La réponse du porteur de projet au PV de synthèse .....</i>	<i>34</i>
3.7.5	<i>Délais de remise du rapport d'enquête et des conclusions.....</i>	<i>34</i>
<b>4</b>	<b>RESULTAT DE L'ENQUETE .....</b>	<b>35</b>
4.1	CLIMAT DANS LEQUEL S'EST DEROULE L'ENQUETE PUBLIQUE .....	36
4.2	LE DETAIL DE LA PARTICIPATION .....	36
4.2.1	<i>Pétitions et contributions similaires .....</i>	<i>37</i>
4.2.2	<i>Contributions audio.....</i>	<i>37</i>
4.3	ORIGINE ET ORIENTATION DES CONTRIBUTIONS .....	38
4.3.1	<i>Les contributeurs.....</i>	<i>38</i>
4.3.2	<i>Orientation des avis exprimés .....</i>	<i>40</i>
4.3.3	<i>Répartition des avis.....</i>	<i>41</i>
<b>5</b>	<b>EXAMEN DETAILLE DES OBSERVATIONS.....</b>	<b>42</b>
5.1	METHODOLOGIE D'ANALYSE DES OBSERVATIONS.....	43
5.2	DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE ET PROCEDURES LIEES.....	44
5.2.1	<i>Généralités sur la DUP et la MECDU .....</i>	<i>44</i>

5.2.2	MECDU .....	48
5.2.3	Expropriation .....	53
5.2.4	Enquête parcellaire .....	58
5.2.5	Classement/ déclassement de voiries .....	60
5.3	TOUR OCCITANIE .....	62
5.3.1	Questions posées par la CEP avant le début de l'enquête .....	62
5.3.2	Question posée par la CEP pendant l'enquête.....	62
5.3.3	Questions posées par le public pendant l'enquête .....	63
5.4	PROCEDURES DE CONCERTATION .....	63
5.5	ATTRACTIVITE ET RAYONNEMENT .....	72
5.6	TRAFIC / MOBILITE .....	76
5.6.1	La création d'un nouvel axe Nord / Sud.....	76
5.6.2	Déplacements modes actifs.....	77
5.6.3	Tour Occitanie : stationnements pour voitures et vélos .....	80
5.6.4	Evacuation des gravats issus des démolitions .....	81
5.7	PATRIMOINE / ARCHITECTURE / LOCALISATION.....	85
5.7.1	Patrimoine.....	85
5.7.2	Architecture.....	88
5.7.3	Localisation de la Tour Occitanie.....	90
5.8	COUT / FINANCEMENT .....	92
5.9	VIE DE QUARTIER / SOCIAL .....	96
5.9.1	Cohabitation des générations et des modes de vie .....	96
5.9.2	Relogement des habitants du quartier concerné par l'expropriation .....	97
5.9.3	Convivialité et espaces verts.....	100
5.9.4	Ombre de la Tour.....	103
5.10	SURFACES BUREAUX / COMMERCE / LOGEMENTS A VENIR.....	108
5.10.1	Les bureaux .....	108
5.10.2	Les commerces .....	112
5.10.3	Les logements.....	115
5.10.4	Les espaces et services publics .....	118
5.11	ENVIRONNEMENT ET SANTE .....	119
5.11.1	Prise en compte générale des aspects environnementaux .....	119
5.11.2	Consommations des ressources naturelles.....	122
5.11.3	Performance énergétique et impact carbone de la Tour Occitanie .....	126
5.11.4	Trafic et pollution de l'air / santé .....	129
5.11.5	Milieu naturel .....	132
5.12	ETALEMENT URBAIN / DENSIFICATION .....	136
5.13	EMPLOIS .....	138
5.14	SECURITE .....	141
5.14.1	Transports de matières dangereuses .....	141
5.14.2	Métro / stabilité des sols .....	143
5.14.3	Risque d'attentats .....	145
5.14.4	Foudre .....	147
5.14.5	Dangerosité intrinsèque de la Tour .....	147
5.15	AVIS PARTICULIERS .....	157
5.15.1	Avis de l'autorité environnementale .....	157
5.15.2	Avis des associations et organisations syndicales / professionnelles .....	161
5.15.3	Avis des services et personnes publiques consultées en amont de l'enquête .....	161
5.15.4	Avis des élus et groupes politiques.....	165
5.16	PROPOSITIONS FAITES PAR LES CONTRIBUTEURS .....	168

## Glossaire

<b>Ae</b>	Autorité environnementale
<b>CE</b>	Commissaire Enquêteur
<b>CEP</b>	Commission d'Enquête Publique
<b>CNPA</b>	Commission nationale du patrimoine et de l'architecture
<b>IGH</b>	Immeuble de Grande Hauteur
<b>LGV</b>	Ligne à Grande Vitesse
<b>LTECV</b>	Loi relative à la Transition Energétique pour la Croissance Verte
<b>MO</b>	Maitre d'Ouvrage
<b>MOUS</b>	Maîtrise d'Œuvre Urbaine et Sociale
<b>PEM</b>	Pôle d'Echanges Multimodal
<b>PGU</b>	Plan Guide Urbain
<b>PPA</b>	Personnes publiques associées à la démarche
<b>PLU</b>	Plan local d'urbanisme
<b>PLUiH</b>	Plan local d'urbanisme intercommunal et Habitat
<b>SCoT</b>	Schéma de Cohérence Territoriale
<b>SPLA</b>	Société Publique Locale d'Aménagement
<b>TA</b>	Tribunal Administratif de Toulouse

---

# 1 FICHE D'IDENTITE DE L'ENQUETE

---

Date de désignation de la Commission d'enquête par le TA :	Décision du 16/11/2018
N° d'identification du dossier auprès du TA :	E18000187/31
Membres de la Commission d'enquête :	Sabine Nascinguerra, Présidente Bernard Pouligny, Membre titulaire René Jeanne, Membre titulaire
Arrêté portant ouverture de l'enquête :	Arrêté préfectoral du 21 décembre 2018
Objet des dossiers soumis à enquête publique :	Permettre la réalisation des opérations de restructuration et d'aménagement des quartiers situés autour de la gare de Toulouse (135 ha)
Enquête unique	<input checked="" type="checkbox"/> Oui (regroupement de 5 enquêtes)
Maîtres d'ouvrage :	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Toulouse Métropole et Europolia : développements urbains et espaces publics</li> <li>- Ville de Toulouse : équipements de superstructure</li> <li>- Tisséo Collectivités : desserte en transports urbains</li> <li>- SNCF Mobilités et SNCF Gares et Connexions : pôle d'échanges multimodal</li> <li>- SNCF Réseau : aménagements ferroviaires en gare Matabiau</li> <li>- Compagnie de Phalsbourg : construction « Tour Occitanie »</li> <li>- Région Occitanie et Département de la Haute-Garonne : aménagements de la gare routière.</li> </ul> <p>La conduite opérationnelle de Toulouse EuroSudOuest est confiée à Europolia, société publique locale d'aménagement de Toulouse Métropole.</p>
Durée de l'enquête :	48 jours, du 14/03/2019 au 30/04/2019
Publicité de l'enquête	Annonces légales dans les journaux, affichages ..., site internet Toulouse-EuroSudOuest + nombreuses actions de publicité supplémentaires listées au chapitre 3.5.2
Dossiers d'enquête déposés aux endroits suivants :	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pendant toute la durée de l'enquête : <ul style="list-style-type: none"> <li>o siège de Toulouse Métropole</li> <li>o mairie de quartier de Bonnefoy</li> </ul> </li> <li>Pendant les permanences : <ul style="list-style-type: none"> <li>o espace détente du bâtiment voyageurs de la gare Matabiau</li> </ul> </li> </ul>
Registre électronique	<input checked="" type="checkbox"/> Oui
Permanences de la Commission d'enquête :	9 permanences : 105 visiteurs cf. tableau avec les dates et lieux en page 27
Réunions publiques	<input checked="" type="checkbox"/> Non
Prolongation de l'enquête	<input checked="" type="checkbox"/> Non
Nombre d'observations	1763 observations, dont de nombreuses contributions très qualitatives, émanant de 1653 contributeurs différents

---

## 2 CADRE GENERAL

---

## 2.1 Objet et contexte de l'enquête

### 2.1.1 Objet

La présente enquête publique unique est réalisée dans le cadre du grand projet d'aménagement urbain et d'amélioration des mobilités autour de la gare de Toulouse-Matabiau.

Ce projet, baptisé **Toulouse EuroSudOuest** (TESO) est destiné à transformer la gare en un Pôle d'Echanges Multimodal répondant aux besoins des usagers et à assurer une extension harmonieuse du centre-ville, au-delà du Canal du Midi, sur un périmètre de 135 hectares, en améliorant les quartiers existants et en les dotant de nouveaux logements, bureaux et équipements publics.



Localisation de l'opération d'aménagement Toulouse EuroSudOuest

### Les 5 objets de l'enquête unique

L'enquête publique unique comprend cinq objets :

1. **DUP** : la déclaration d'utilité publique, sur un périmètre de près de 9 hectares, des travaux nécessaires à la réalisation des opérations urbaines structurantes de Toulouse EuroSudOuest,
2. **MECDU** : la mise en compatibilité du document d'urbanisme (PLUi), sur le même périmètre que la déclaration d'utilité publique, afin d'adapter le zonage et le règlement de façon à permettre les aménagements projetés ;
3. **Enquête parcellaire pour expropriation** : la détermination des parcelles à déclarer cessibles au sein d'un périmètre restreint de 2,2 ha ;
4. le **classement et le déclassement** des voiries dans le domaine public ;
5. le **permis de construire de la Tour Occitanie**, immeuble de grande hauteur.

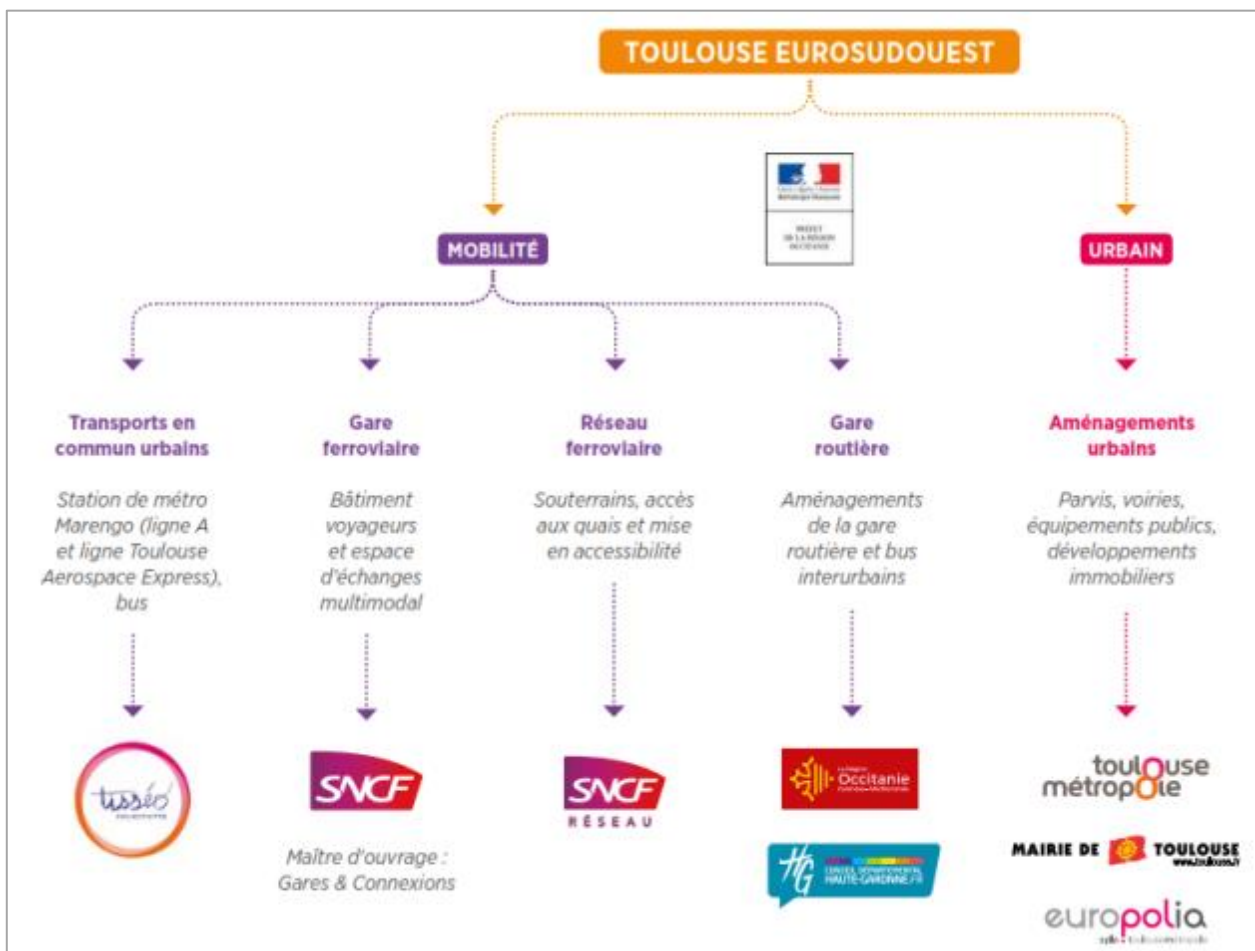


### Les responsables des projets

La réalisation de Toulouse EuroSudOuest implique un partenariat public et privé :

- Toulouse Métropole et Europolia pour les développements urbains et les différents espaces publics (voiries, espaces verts, parvis...),
- la Ville de Toulouse, pour les équipements de superstructures (groupe scolaire, crèche, gymnase...),
- Tisséo Collectivités pour la desserte en transports urbains,
- SNCF Mobilités et SNCF Gares et Connexions pour le pôle d'échanges multimodal,
- SNCF Réseau pour les aménagements ferroviaires en gare Matabiau,
- la Compagnie de Phalsbourg pour l'opération immobilière dénommée « Tour Occitanie »,
- la Région Occitanie et le Département de la Haute-Garonne pour les aménagements de la gare routière.

La conduite opérationnelle de Toulouse EuroSudOuest a été confiée à Europolia, société publique locale d'aménagement (SPLA) de Toulouse Métropole,



source : Europolia

---

## Le planning général

Compte tenu de leur ampleur, les travaux envisagés se dérouleront sur près de 15 ans en trois phases principales :

- la première phase (2019-2022) prévoit la réalisation des premiers travaux d'infrastructures :
  - o partie sud de la rue Raynal, avenue de Lyon, rue Saint-Laurent, parvis Lyon (en cours),
  - o places jardinées,
  - o premiers développements immobiliers : Tour Occitanie, Sernam ;
- la deuxième phase (2022-2030) projette la création de la partie nord de la rue Raynal, la mise en service du pôle d'échanges multimodal, l'aménagement du secteur Raisin et les premiers aménagements des secteurs Périole et Canal ;
- la troisième phase (après 2030) ambitionne de finaliser les aménagements des secteurs Périole et Canal.

Une évaluation environnementale a été menée sur la totalité des 135 hectares du projet et sur l'ensemble de ses composantes afin de disposer d'une approche globale de ses effets sur l'environnement.

Ce sont, toutefois, les opérations réalisées sur la période 2019-2022 qui sont soumises à la présente enquête publique.

### 2.1.2 Bref historique du quartier autour de la gare

Etablie dès la préhistoire dans une boucle de la Garonne, sur une riche terrasse alluviale adossée à une colline, Toulouse est demeurée un gros bourg jusqu'au début du 19<sup>ème</sup> siècle, limitée à l'est à partir de 1681 par le Canal du midi.

L'arrivée de la ligne de chemin de fer en 1856 et l'implantation des installations ferroviaires en dehors du centre historique de la ville vont encore accentuer cette coupure, tout en favorisant l'installation d'une population nouvelle autour de la gare et l'urbanisation rapide du quartier Matabiau, jusqu'alors très rural.

Dès lors s'ouvre l'ère industrielle. De grands travaux réalisés sur le modèle haussmannien bouleversent le centre de Toulouse. La ville connaîtra alors, dès le début du 20<sup>ème</sup> siècle, un important essor démographique nourri par l'exode rural et plusieurs vagues d'immigration. La population de la ville est ainsi passée de 150 000 habitants à la veille de la première guerre mondiale à plus de 475 500 habitants en 2018 et continue de s'accroître chaque année de quelques 5 620 habitants<sup>1</sup>.

Cette croissance de la population et le dynamisme économique qui l'accompagne sont alors à l'origine de profondes évolutions urbaines. Les sols s'artificialisent en raison des besoins de l'industrie et du logement en même temps que le territoire s'urbanise au-delà du périphérique extérieur et gagne les communes environnantes. Grâce au développement de l'automobile, des villages de plus en plus éloignés sont petit à petit gagnés par un habitat pavillonnaire qui se déploie le long des grands axes de communication. En un siècle, Toulouse est devenue la quatrième aire urbaine de France avec plus de 1 300 000 habitants.

Après cette phase d'expansion, la Métropole doit aujourd'hui renforcer son centre-ville pour arrêter l'étalement urbain qui oblige à un usage de l'automobile, principale cause des embouteillages et de la pollution.

A la faveur de la perspective de la desserte de la ville par une Ligne à Grande Vitesse et devant la nécessité de rationaliser les déplacements urbains, la ville de Toulouse et les différents partenaires publics ont engagé, dès 2007, une étude qui les a conduits à projeter autour de la gare Matabiau un nouvel ensemble urbain donnant à la ville un véritable statut de métropole européenne : Toulouse EuroSudOuest.

---

<sup>1</sup> moyenne entre 2011 et 2016 selon l'INSEE

## 2.2 Nature et caractéristiques des programmes et projets soumis à enquête

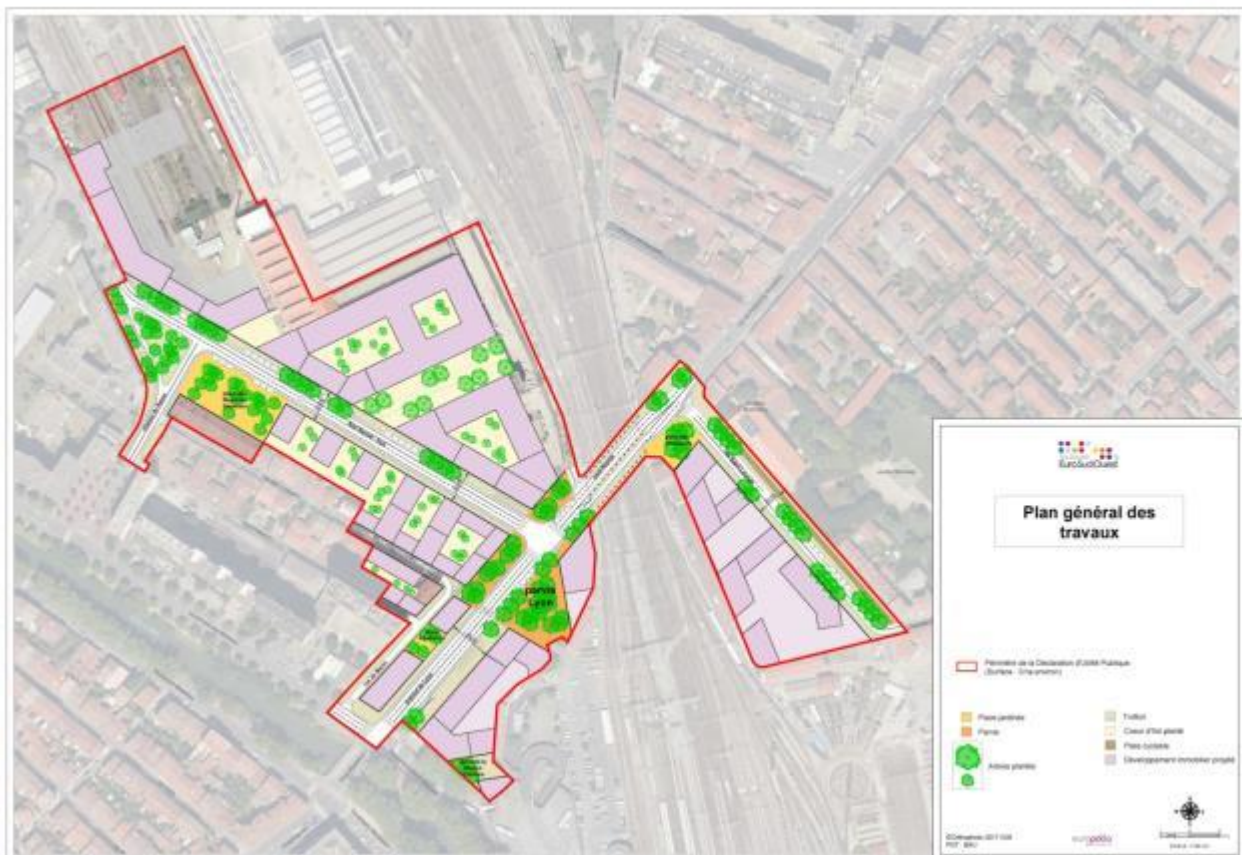
### 2.2.1 Le dossier de déclaration d'utilité publique

La déclaration d'utilité publique (DUP) est sollicitée sur un périmètre d'environ 9 ha, englobant un ensemble d'opérations urbaines structurantes pour Toulouse EuroSudOuest, programmées sur la période e 2019 à 2022. Leur réalisation devra assurer l'engagement, à terme, des opérations urbaines et intermodales des deux dernières phases du projet.

Les opérations suivantes sous maîtrise d'ouvrage d'Europolia sont prévues au sein du périmètre de la DUP :

- A. la restructuration de l'avenue de Lyon,
- B. l'élargissement de la rue Saint-Laurent,
- C. l'aménagement du parvis Lyon,
- D. la création de la partie sud de la rue Raynal,
- E. l'aménagement de quatre places jardinées : « Chabanon », « Maison éclusière » « Magasins généraux et « Cheminots »,
- F. la réalisation de l'opération immobilière Sernam prévoyant principalement un ensemble tertiaire sur l'emprise de l'actuelle halle Sernam,
- G. ainsi qu'un hôtel, des logements et des commerces de proximité de part et d'autre de l'avenue de Lyon ;

Etant donné que la collectivité ne maîtrise qu'une partie du foncier concerné par ces projets, une procédure visant à obtenir une déclaration d'utilité publique (DUP) a été engagée. Cette procédure est nécessaire pour pouvoir recourir à l'expropriation en cas de besoin.



Plan général des travaux sur photo aérienne

## 2.2.2 Le dossier de mise en compatibilité avec le document d'urbanisme

Une opération ne peut être déclarée d'utilité publique que si elle est compatible avec le document d'urbanisme.

Or, la première phase du projet TESO présente des incompatibilités :

- d'abord avec le contenu du plan local d'urbanisme (PLU) de Toulouse Métropole en vigueur au moment de la mise à l'enquête du projet TESO ;
- qu'avec celui du Plan Local d'Urbanisme intercommunal tenant lieu de Programme Local de l'Habitat (PLUi-H) de Toulouse Métropole qui a été adopté par délibération du Conseil de la Métropole le 11 avril 2019, au cours de la présente enquête publique.

Le projet TESO est compatible avec le Plan d'aménagement et de développement durable (PADD) des deux documents d'urbanisme.

Par contre, il nécessite une évolution du règlement écrit et du zonage graphique :

- Pour le PLU, l'emprise de la DUP TESO concerne cinq zones:
  - o la zone UC2c (zone urbaine du centre) ;
  - o la zone UF1c (zone urbaine de faubourg) ;
  - o les zones UI1c, UI7 et UI11c (zones urbaines intenses).
- Pour le PLUi-H, l'emprise de la DUP TESO concerne deux zones et 5 sous-secteurs :
  - o la zone urbaine à vocation mixte UM3 (hauteur autorisée 9 m) ;
  - o la zone urbaine à vocation mixte UM4 (hauteurs autorisées selon les secteurs 15, 19, 30 ou 50 m).

Les évolutions nécessaires portent principalement sur l'augmentation des hauteurs des immeubles autorisés et la réduction des distances minimales par rapport aux limites séparatives.

Afin de définir plus précisément les orientations d'aménagement et de programmation à respecter dans le secteur de la DUP, il est prévu d'intégrer une OAP TESO Secteurs Lyon / Saint Laurent dans le document d'urbanisme. Celle-ci est illustrée ci-dessous :

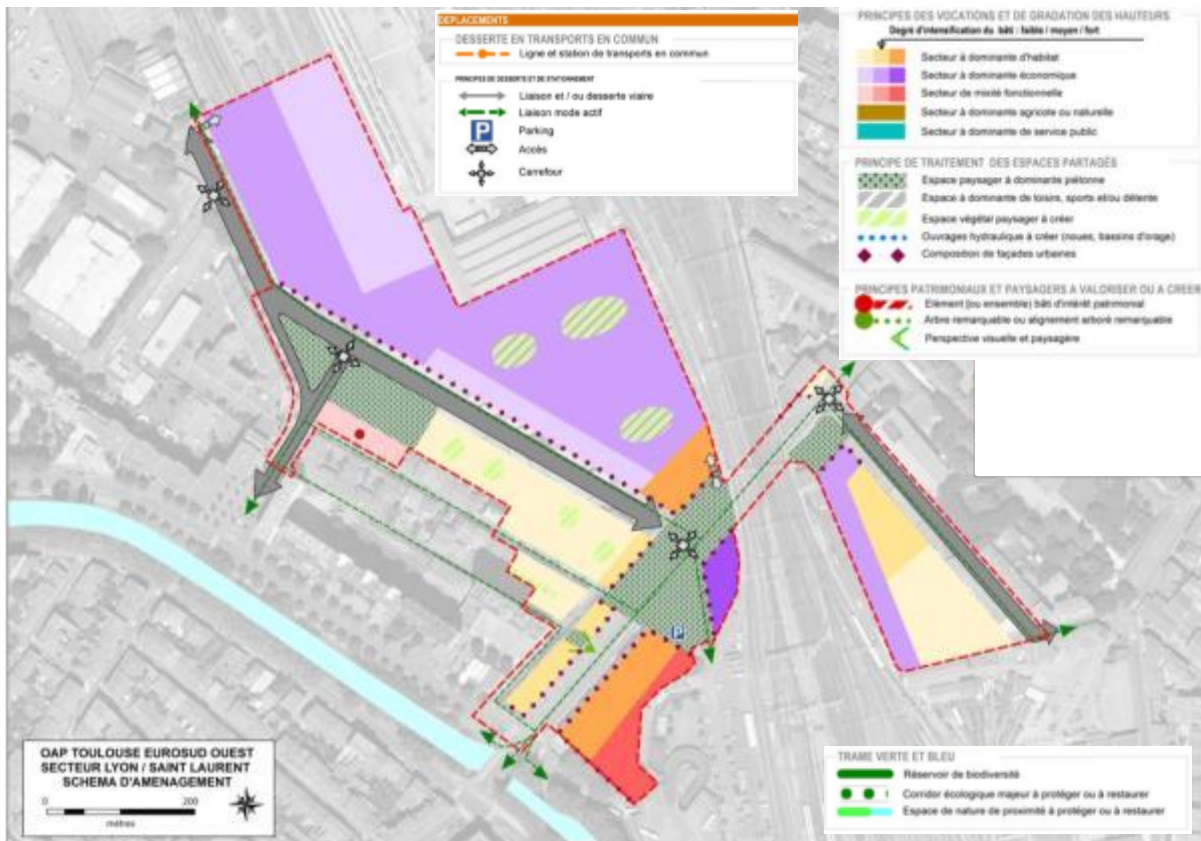


Schéma d'aménagement de l'OAP « TESO Secteurs Lyon / Saint Laurent »

### 2.2.3 Le dossier d'enquête parcellaire

L'enquête parcellaire doit permettre de déterminer de façon précise les parcelles à acquérir et de rechercher les ayants droit à exproprier et à indemniser.

Cette enquête publique peut se dérouler en même temps que l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, ou ultérieurement. Pour TESO, il a été fait le choix d'une enquête unique.

Chaque propriétaire concerné a été informé individuellement du dépôt du dossier d'enquête par courrier recommandé avec accusé de réception. En tout, 201 courriers ont été envoyés par Europolia.

Le plan schématique ci-dessous présente les parcelles concernées par l'opération d'expropriation :

- à l'ouest, sur le secteur Lyon / rue des Jumeaux, il s'agit de 21 parcelles ;
- à l'est, sur le secteur rue des Cheminots / rue Saint Laurent, il s'agit de 19 parcelles.

La majorité des immeubles bâtis sur ces parcelles sont des copropriétés. A noter que ni le nombre de propriétaires concernés par les expropriations, ni le nombre d'habitants à reloger n'est mentionné dans le dossier.



**Plan parcellaire général**  
Les parcelles à exproprier apparaissent en orange

source : Europolia

## 2.2.4 Le dossier de classement / déclassement des voiries

Le projet Toulouse EuroSudOuest doit permettre d'améliorer l'accessibilité de la gare et assurer un maillage inter-quartiers pour tous les modes de déplacements (piétons, vélos, transport en commun, voitures).

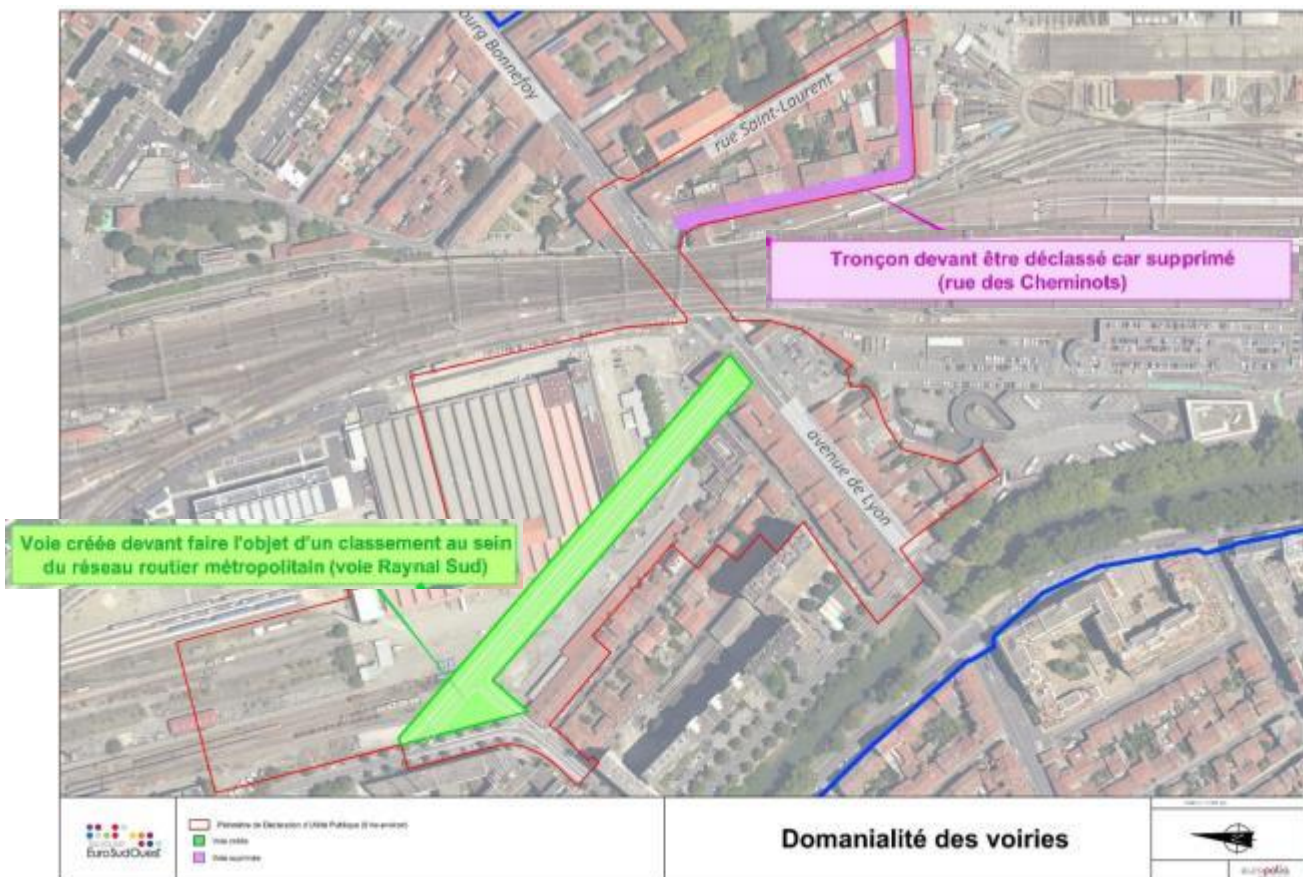
Trois types d'accès sont définis dans le projet urbain :

- les accès actifs ou de quartier, petits axes de liaison entre les quartiers qui accordent la priorité aux piétons et aux vélos ;
- les accès civiques, axes inter-quartiers qui accueillent l'ensemble des modes de déplacement ;
- les accès urbains, axes structurants qui desservent la gare et qui sont principalement dédiés à la circulation des véhicules (voitures et transports en commun).

Ainsi, la mise en œuvre du dispositif d'accessibilité de l'opération TESO va entraîner une modification de l'usage de certaines voiries, la suppression d'une voie, ainsi que la création d'une nouvelle rue.

Cela concerne plus précisément dans le cadre de la présente enquête :

- La création de la rue Raynal sud (environ 330 m).  
La rue Raynal sud constitue le premier segment d'un nouvel axe urbain destiné à faciliter l'accessibilité du nord de l'agglomération à la gare à travers le parvis Lyon (future voie «Nord-Sud»). Participant au désenclavement du quartier du Raisin, la création de cette voie s'inscrit à l'intérieur des emprises ferroviaires dont elle accompagne la mutation. Elle a ainsi vocation à desservir notamment l'opération immobilière de la SERNAM.
- La suppression d'un tronçon de la rue des Cheminots (environ 240 m).  
Le déclassement de ce tronçon n'interviendra qu'une fois la requalification de la rue Saint-Laurent achevée et les conditions de desserte rétablies.



Localisation des voies à classer et à déclasser

## 2.2.5 La Tour Occitanie

Le projet d'immeuble de grande hauteur de la Tour Occitanie prévu sur l'ancien site du « Tri Postal » au niveau de la gare prévoit la création d'environ 35 500 m<sup>2</sup> de surface de plancher à destination mixte de bureaux, logements, hôtel et commerces.

Le bâtiment sera composé d'un socle de 9 étages et d'une Tour de 43 étages (153,50 m de hauteur).

Il accueillera :

- 13 216 m<sup>2</sup> de bureaux ;
- 11 277 m<sup>2</sup> de logements (126 logements, pas de logements sociaux) ;
- 6 613 m<sup>2</sup> d'hôtel (hôtel 4 étoiles Hilton Canopy, éventuellement 5 étoiles en partie) ;
- 4 057 m<sup>2</sup> de commerces :
  - 2 095 m<sup>2</sup> de restauration ;
  - 1 962 m<sup>2</sup> de commerces de détail (dont moins de 1 000 m<sup>2</sup> de surface de vente).
- 421 m<sup>2</sup> de locaux SNCF.

Les façades constituées par une double-peau vitrée seront interrompues par deux rubans végétalisés (2205 m<sup>2</sup>), ce qui semble constituer une première mondiale pour un immeuble de grande hauteur.

Le projet affiche une volonté d'atteindre des performances environnementales ambitieuses, qui devront être validées via plusieurs certifications nationales ou internationales.



Photomontage de l'aspect de la Tour vue depuis la médiathèque

## 2.3 Cadre juridique de l'enquête

### 2.3.1 Enquête publique

Etant donné que la présente enquête unique porte sur 5 objets différents, le contexte réglementaire est assez complexe.

Dans le dossier soumis à enquête, un chapitre entier sur ce sujet est présenté dans les pièces communes : « Pièce A – Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives - chapitre 3 ».

Sans reprendre ici cette longue liste de textes, voici les informations principales à retenir en ce qui concerne l'enquête publique et les décisions pouvant être prises à l'issue de celle-ci :

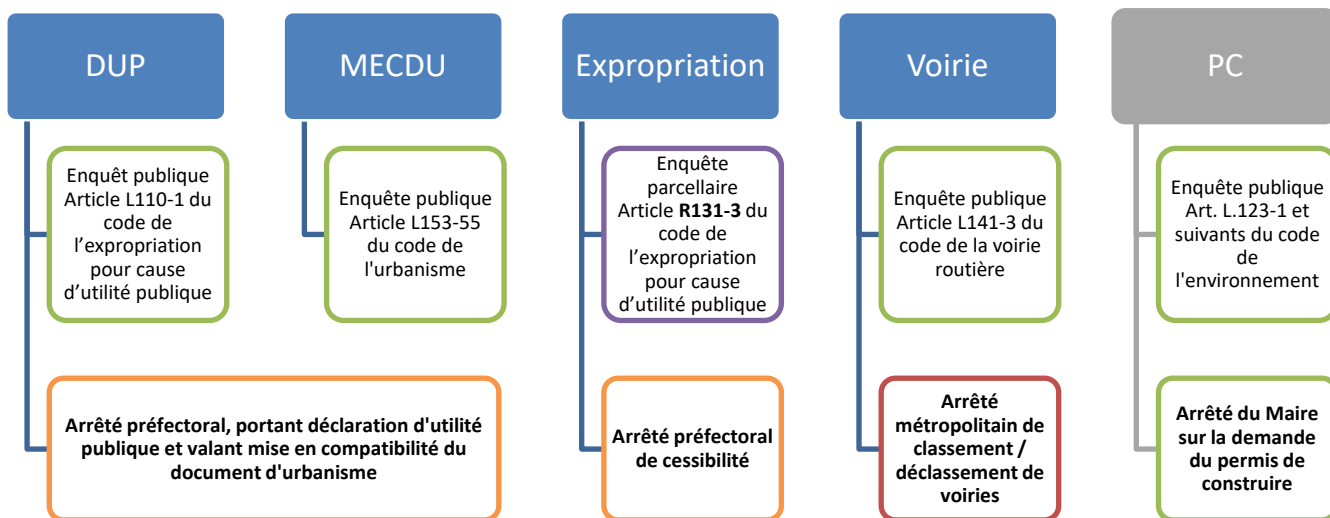


Schéma synthétique du contexte réglementaire lié aux 5 objets de l'enquête unique

### 2.3.2 Evaluation environnementale

En juillet 2017, Europolia a déposé une demande de cadrage préalable auprès de la Préfecture qui l'a transmise à l'Autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable. Celui-ci a rendu un avis qui porte sur les enjeux environnementaux liés aux projets, la structure et le niveau de précision de l'évaluation environnementale, le statut des composantes du projet urbain et du pôle d'échange multimodal (PEM) et leur éligibilité à un examen au cas par cas ou à évaluation environnementale et la prise en compte des interfaces entre différents projets connexes.

L'Ae y précise aussi ceci :

- Le projet de la Tour Occitanie est indissociable du projet d'aménagement d'ensemble et l'Ae recommande à ce titre de réaliser une évaluation environnementale globale qui conduirait à une enquête publique. « Pour la bonne compréhension du public, il n'y aurait que des avantages à ce que celle-ci fasse l'objet d'une enquête publique unique, relative à l'ensemble du projet TESO. »
- L'avis de précadrage n'exonère pas le maître d'ouvrage de « présenter une évaluation environnementale complète, proportionnée aux enjeux identifiés et aux impacts pressentis, respectant l'ensemble des prescriptions qui s'appliquent en la matière, en application de l'article R. 122-5 du code de l'environnement ».

#### Remarque de la Commission d'enquête

Même si le principe de l'enquête unique semble intéressant, la Commission considère qu'il y avait trop de documents à consulter par le public, impossibles d'aborder dans le cadre d'une enquête publique et que par la force des choses, beaucoup d'impacts n'ont pas été étudiés en détail.



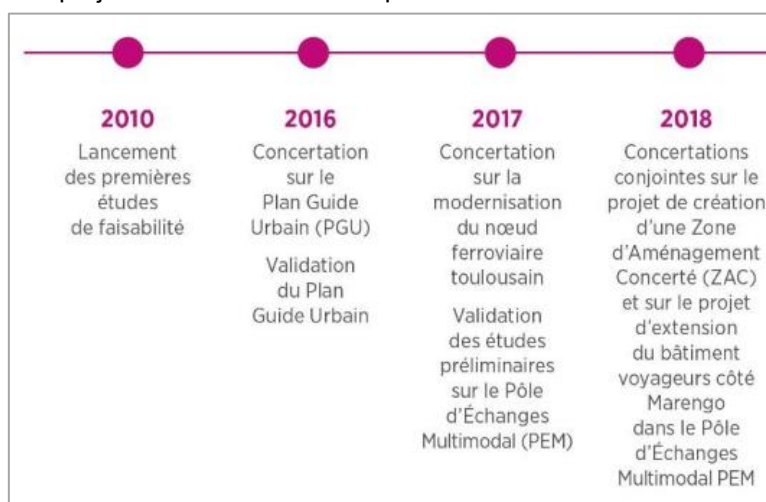
## 2.4 Concertations préalables

Le Projet Toulouse EuroSudOuest, qui sera ultérieurement désigné sous l'acronyme « TESO » dans le présent rapport, résulte d'un long processus de maturation, initié dès le grand débat public de 2005 sur l'arrivée de la LGV et qui s'est déroulé sans discontinuité jusqu'à l'ouverture de la présente enquête publique.

Dès 2007 le besoin de desservir Toulouse à partir de la gare Matabiau et l'opportunité de profiter du foncier SNCF mutable pour aménager le quartier se sont imposés.

En 2009 les différents acteurs publics (Etat, SNCF, Région, Département, Tisséo et Toulouse Métropole) ont contractualisé leur engagement pour cet aménagement autour de deux documents de référence : le Plan Guide Urbain et le schéma directeur du PEM.

La mise en œuvre de ces projets a été confiée à Europolia.



source : Europolia

Les étapes préalables à la présente enquête publique

### 2.4.1 L'élaboration du Plan Guide Urbain

#### Une concertation préalable volontaire entre 2012 et 2015

Une période d'études et de concertation continue s'est engagée dès 2012 en vue de l'élaboration du Plan Guide Urbain<sup>2</sup> avec le conseil d'une équipe conduite par l'architecte urbaniste Juan Busquets.

Cinq ateliers ont été organisés de janvier à mai 2015 et trois réunions de quartier ont eu lieu en mai 2015 auxquelles ont participé des riverains, des acteurs de la vie locale et des professionnels de l'aménagement.

Une synthèse de cette concertation a été réalisée. Celle-ci met principalement en évidence les thèmes du stationnement, des déplacements urbains, de la modernisation de la gare, de ses abords, et de la liaison à réussir avec le cœur de ville. Les participants ont souhaité la création d'un quartier mixte, qui conserve un visage humain avec des bureaux proches de la gare, des services publics, de l'habitation et du commerce respectueux de l'existant. Ils ont demandé que soit privilégiée une architecture moderne, préservant l'identité toulousaine, maîtrisant la densification, conservant la mixité sociale et évitant la gentrification. Ils espèrent la promotion d'une circulation apaisée, des espaces verts nouveaux, une valorisation du Canal du midi. Ils veulent encore que les besoins des Personnes à Mobilité Réduite et des personnes fragiles qui peuplent le quartier soient pris en compte. L'aménagement des transports ferroviaires a également été évoqué, soit en vue de favoriser les déplacements urbains, soit afin d'en assurer une plus grande sécurité.

<sup>2</sup> Un plan guide définit la philosophie et les ambitions d'un projet urbain. Il fixe les grands principes d'organisation spatiale et urbaine du projet et illustre ses intentions. Il propose les temporalités des différents secteurs à aménager et apporte un cadre avec des principes structurants, précis, mais il est aussi flexible et évolutif.

Ces ateliers ont permis de dégager de grandes orientations communes pour TESO mais ils ont aussi parfois fait émerger des divergences selon les quartiers, nécessitant la recherche d'un juste équilibre dans la réalisation du projet.

Le projet de Plan Guide Urbain (PGU) pour ce secteur a été finalisé au début de l'année 2016 sur un **périmètre de 135 hectares**, avant qu'il ne soit soumis à la concertation réglementaire.

---

### La concertation réglementaire en 2016

Le projet de PGU a été soumis à une concertation réglementaire entre le **29 mars et le 28 juin 2016**, à la suite d'une délibération du Conseil de la Métropole de Toulouse intervenue le 18 février 2016, conformément à l'article L.103-2 du Code de l'urbanisme. Cette phase d'étude a permis de présenter les enjeux du projet au public et a donné lieu à une très importante communication : atelier préalable, site internet dédié, expositions, conférence de presse et réunion publique le 12 mai 2016, affichage dans les 37 communes de Toulouse Métropole, présentation aux associations de quartier dans deux réunions organisées les 17 mai et 13 juin 2016, etc.

La concertation a permis à 3 685 internautes de prendre connaissance du dossier et s'est traduite par le recueil de 110 contributions écrites.

Le bilan de cette concertation réglementaire confirme les orientations issues de la concertation volontaire organisée entre 2012 et 2015. Il traduit :

- l'adhésion majoritaire du public à la valorisation du quartier de Matabiau et à l'extension du centre-ville autour du pôle multimodal,
- tout en manifestant des attentes architecturales fortes, préservant la qualité patrimoniale des faubourgs et les équilibres sociaux,
- et met l'accent sur la nécessité du contrôle de la circulation automobile et du stationnement en demandant que la priorité soit accordée aux transports en commun et aux modes doux.

Le Conseil de la Métropole réuni le 30 juin 2016 a approuvé le bilan de cette concertation et décidé de le publier, assorti des réponses apportées pour chacun des grands thèmes évoqués. Il s'y est engagé à prendre en considération les remarques et avis formulés.

#### **Commentaire de la Commission d'enquête**

*La Commission considère que le public a pu largement s'informer sur le projet de Plan Guide Urbain au cours d'une concertation longue, volontaire puis réglementaire et qu'il a ainsi eu la possibilité d'exprimer ses observations et ses attentes.*

---

## 2.4.2 Les évolutions du document d'urbanisme

### Hauteur constructible – site du Tri postal

En parallèle à ces démarches concernant le Plan Guide Urbain TESO, Toulouse Métropole a programmé une première **modification du PLU** de la commune de Toulouse. Parmi une trentaine de secteurs concernés par diverses modifications de zonage, celui de TESO était visé pour 3 modifications concernant les zones Collignon, Raynal et du Tri Postal.

Pour ce dernier site, qui accueille aujourd'hui le projet de la Tour Occitanie, il était proposé la création d'un espace constructible de type « B », auquel était adjoint un espace d'accompagnement pour aménager un parvis au droit du Pont Pompidou. Le projet de modification prévoyait alors de porter de 17 m à 100 m la hauteur absolue maximale autorisée sur cette petite zone.

Bien que non obligatoire au titre de l'article L. 103-2 du Code de l'urbanisme, le projet de modification du PLU a donné lieu à une concertation préalable entre le 16/4/2015 et le 4/4/2016. Aucune contribution n'a été recueillie concernant la hauteur maximale prévue sur l'espace constructible au droit du Tri Postal, mais il n'est pas certain que le projet de porter la hauteur à 100 m était déjà inclus dans les documents soumis à concertation.

Cette modification du PLU a ensuite donné lieu à une **enquête publique réglementaire entre le 9 mai et le 9 juin 2016**, au cours de laquelle plusieurs contributions ont été recueillies concernant la hauteur maximum à prévoir sur ce secteur, tantôt pour en demander la limitation, tantôt pour souhaiter une totale liberté. Dans

sa réponse au procès-verbal de synthèse qui lui a été présenté, Toulouse Métropole, dont le projet initial prévoyait une hauteur de 100 m a alors proposé de supprimer toute limitation. La Commission d'enquête a cependant recommandé de limiter cette hauteur à 150 m.

C'est cette hauteur qui a été retenue dans la version approuvée par délibération du conseil de la Métropole du 10 novembre 2016.

#### **Commentaire de la Commission d'enquête**

*La Commission note que cette modification, qui n'était alors motivée par aucun projet précis a été présentée à l'enquête, sans focus particulier, parmi un grand nombre d'autres adaptations. Ceci explique sans doute que peu de contributions aient concerné ce sujet.*

*Elle constate toutefois que la décision a été régulièrement préparée et souligne que la possibilité d'élever, près de la gare, une Tour jusqu'à 150 mètres a été très largement relayée par la presse locale dès le 25 octobre 2016, avant même que la décision définitive n'ait été prise par Toulouse Métropole.*

### **Modification simplifiée du PLU, mixité sociale et stationnement vélos – pour la Tour Occitanie**

Une modification dite "simplifiée" du PLU a été initiée par un arrêté de Toulouse Métropole du 4 décembre 2017. Cette modification n'avait pas à être soumise à concertation préalable ni à une enquête publique. Le projet a simplement été mis à disposition du public entre le 8 janvier et le 7 février 2018. Le bilan des observations déposées a été tiré par la Métropole qui a adopté la modification le 12 avril 2018.

Cette modification simplifiée a concerné le règlement écrit :

- un article a été amendé pour l'opération d'aménagement de TESO en ce qui concerne le stationnement des vélos, en substituant les normes du Code de la Construction et de l'Habitation à celles du PLU pour les constructions mixtes avec moins de 50% de logements et pour certains types de constructions ;
- Elle prévoit que les normes prévues par le CCH, majorées de 20 % seront celles qui s'appliqueront au stationnement des vélos lorsque les stationnements prévus par les normes du PLU excèdent 600 m<sup>2</sup>.
- Elle dispose encore que les obligations en matière de logements sociaux, à l'échelle de la première phase de TESO, s'appliqueront à l'échelle de l'ensemble de la zone concédée et non à l'échelle de chaque programme immobilier.

#### **Commentaire de la Commission d'enquête**

*La Commission d'enquête admet que cette modification simplifiée est conforme à la réglementation. Elle note toutefois qu'elle a été apportée récemment, peu de temps et opportunément avant le dépôt du permis de construire de la Tour Occitanie.*

### **2.4.3 La ZAC et le PEM**

Faisant suite à la concertation sur le Plan Guide Urbain (2016) puis à la concertation sur la modernisation du nœud ferroviaire toulousain (2017), Toulouse Métropole et Europolia ont projeté la création d'une zone d'aménagement concertée (ZAC) sur un périmètre réduit à 40 ha. Une nouvelle phase de concertation a été réalisée déroulée entre le 30 janvier et le 29 mars 2018, à propos de la création de cette ZAC et du projet d'extension du bâtiment voyageurs côté Marengo au sein du Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) piloté par la SNCF. Cette phase d'étude a permis d'informer le public sur l'objet des aménagements prévus, leur périmètre, les modalités de réalisation et de recueillir des avis.

Pendant la durée de la concertation, 5 022 visiteurs ont consulté le site internet Toulouse EuroSudOuest et 373 contributions écrites ont été recueillies.

### **Bilan de la concertation sur le projet de ZAC Toulouse EuroSudOuest**

Cette ZAC englobe l'espace où se réaliseront l'essentiel des aménagements publics et des développements immobiliers prévus dans le cadre de TESO. Elle comprend quatre secteurs d'intervention (Marengo, Canal, Périole, et Lyon) et un secteur d'accompagnement (Michel-Ange-Lapujade).

Les observations du public ont été classées selon les thématiques suivantes : programmation, concertation, projet urbain, mobilité, patrimoine et architecture, environnement et cadre de vie, et projets hors ZAC.

Concernant le programme de la ZAC, les participants ont par exemple exprimé des avis divergents sur la hauteur des constructions. Ils ont posé des questions concernant les logements sociaux et leur prix, le développement des équipements publics, des commerces, des bureaux. Certains se sont interrogés sur la sécurité du quartier.

En ce qui concerne le déroulement de la concertation, de nombreux participants l'estiment nécessaire et souhaitent son approfondissement. Ils regrettent que la réunion d'information du 13 mars 2018 ait laissé trop peu de place aux échanges et qu'elle ait été troublée par des perturbateurs.

Le projet urbain a reçu un accueil positif de nombreux participants mais certains ont jugé ce projet non adapté à Toulouse et redoutent une gentrification du quartier. Ils souhaitent la création de davantage de lieux de rencontre apaisés et sécurisés.

Plusieurs intervenants ont demandé plus d'informations sur l'organisation de la mobilité dans la ZAC ; ils craignent une intensification de la circulation automobile, réclament la mise en place de modes actifs, s'inquiètent du stationnement et des transports en commun.

Concernant l'architecture et le patrimoine, les participants, sans être hostiles à l'édification de bâtiments modernes, ont exprimé leur attachement à la valorisation de l'identité architecturale toulousaine.

Une attente importante en termes de création et de mise en valeur d'espaces verts s'est manifestée et plus généralement en ce qui concerne la prise en compte de l'environnement dans le projet urbain. Plusieurs participants se sont inquiétés des nuisances sonores à proximité des voies ferrées et de la gare.

Le projet de la Tour Occitanie a fait l'objet de nombreuses questions. Alors que les participants étaient divisés sur l'ambition et l'architecture de cet immeuble, des questions ont été posées, par exemple concernant l'ombre portée, l'écoulement des eaux souterraines, la végétalisation. D'une manière générale les participants et les associations ont déploré le manque de concertation préalable en la matière.

Le maître de l'ouvrage a répondu à chacune des contributions enregistrées au cours de la concertation en apportant précisions et éclaircissements sur le contenu du projet. Il dit avoir ressenti l'intérêt des participants pour le projet et leur adhésion globale, mais avoir également intégré une forte demande d'informations complémentaires.

Il note que, bien que les participants semblent d'accord sur la nécessité de développer le cœur de la Métropole, ceux-ci souhaitent que soit préservée l'identité patrimoniale toulousaine, demandent davantage de services publics, des commerces de proximité, des espaces publics apaisés et végétalisés. L'accent a une nouvelle fois été mis sur la sécurité, la mixité sociale et fonctionnelle, le développement des mobilités douces et la crainte d'une intensification de la circulation automobile.

---

## **Bilan de la concertation conjointe sur le projet d'extension du bâtiment voyageurs côté Marengo au sein du Pôle d'Echanges Multimodal**

Le projet vise à connecter en un lieu unique, le PEM, tous les modes de transport toulousains (une gare ferroviaire, quatre parvis, un hub de métro ainsi qu'une gare routière). Les grands principes d'aménagement consistent à étendre le bâtiment voyageurs, à tirer parti de plusieurs emprises ferroviaires libérables et à optimiser l'espace dans un double fonctionnement vertical et horizontal.

Parmi les contributions recueillies au cours de la concertation commune à la ZAC et au PEM, 99 ont concerné le PEM. Les thèmes abordés sont relatifs à la concertation elle-même, la nature du projet, sa cohérence avec les quartiers environnants, les déplacements, l'intermodalité, l'accessibilité et le confort de la gare.

### **Commentaires de la Commission d'enquête**

*Cette deuxième phase de concertation semble avoir été moins consensuelle que la première. Les évolutions du PGU et l'apparition du projet concret de la Tour Occitanie ont sans doute motivé l'opposition de plusieurs associations de riverains qui contestent notamment l'édification d'un immeuble de grande hauteur près de la gare Matabiau et auraient aimé être consultées sur ce choix.*

*La Commission reconnaît que le projet de la Tour Occitanie n'était soumis à aucune concertation préalable obligatoire et que la procédure de concours lancée par la SNCF, propriétaire du terrain, conforme au PLU, était peu compatible avec une concertation publique. Elle note cependant que ce concours a été très tôt annoncé et que le lauréat a été choisi, parmi cinq candidats, à la mi-mars 2017, par un jury compétent qui a été guidé dans son choix par la qualité architecturale et environnementale du projet.*

*Elle estime enfin que la primature de l'annonce de ce choix aurait pu être réservée aux Toulousains, avant l'annonce qui a été faite hors les murs, au Marché International des Professionnels de l'Immobilier de Cannes.*

## Pérennisation des contacts, à la suite des concertations réglementaires

Les contacts entre les maîtres d'ouvrage, les Toulousains et leurs associations ont été entretenus à propos du projet TESO mais également à propos de la Tour Occitanie depuis 2017. Quatre ateliers ont été organisés au cours du premier semestre dont le premier a été consacré au concours lancé par la SNCF et le second à la présentation du projet retenu. Des réunions de bureaux ou de commissions des quartiers ont été organisées à la fin de l'année 2017. Plusieurs associations locales ont été reçues par Europolia.

Après la concertation réglementaire sur le projet de ZAC, le Président de Toulouse Métropole a demandé à l'un de ses adjoints de prendre en charge la concertation. Ce dernier a reçu les associations de quartier au cours du second semestre 2018. Un Comité de concertation paritaire a été mis en place et une charte a été élaborée. Les contacts se poursuivent entre la population, leurs associations et la collectivité.

### Commentaires de la Commission d'enquête sur l'ensemble de la concertation

*Cette longue phase de concertation s'inscrit dans un processus d'échange permanent avec le public qui s'ajoute à plusieurs enquêtes publiques récentes, au nombre desquelles il y a lieu de rappeler : l'enquête publique de première modification du PLU de Toulouse (2016), le « Débat public » sur la troisième ligne de Métro (2016), l'enquête publique sur le Plan de Déplacement Urbain (2017) et celle qui a concerné le PLUi-H de Toulouse Métropole (2018).*

*Les concertations relatives au Plan Guide Urbain et à la ZAC portent sur des périmètres qui s'étendent jusqu'à 135 ha et englobent celui de la présente enquête unique, qui est circonscrite à 9 ha, et constitue la première phase de réalisation d'un projet pluri décennal dont elle ne saurait être isolée.*

*Les bilans de ces concertations n'ocultent pas les oppositions (notamment celles de plusieurs associations), qui restent déterminées, malgré les réponses et explications qui ont été fournies.*

*La CEP considère que la concertation permanente qui a été organisée et qui se poursuit, de l'élaboration du Plan Guide Urbain (2012-2016) à la création d'une ZAC (2018), et les débats ou enquêtes publics intervenus récemment à propos soit des déplacements urbains soit des documents d'urbanisme (2016 et 2018), ont offert au public et aux différentes associations concernées, toute possibilité de s'informer complètement sur le projet d'aménagement urbain de la gare et de ses abords et de faire valoir leurs souhaits, leurs remarques et observations. Elle note cependant que des modifications importantes, non présentées lors des concertations, ont été apportées à certains aménagements prévus lors de la phase 1 TESO et comprend que les acteurs qui se sont fortement impliqués en amont ne se sentent pas écoutés.*

*Bien que les nombreux débats, qui ont eu lieu depuis une dizaine d'années n'aient pas permis de faire naître un consensus, ils doivent être salués dans leur ensemble comme un remarquable exercice de co-construction du projet TESO (à l'exception de la Tour).*

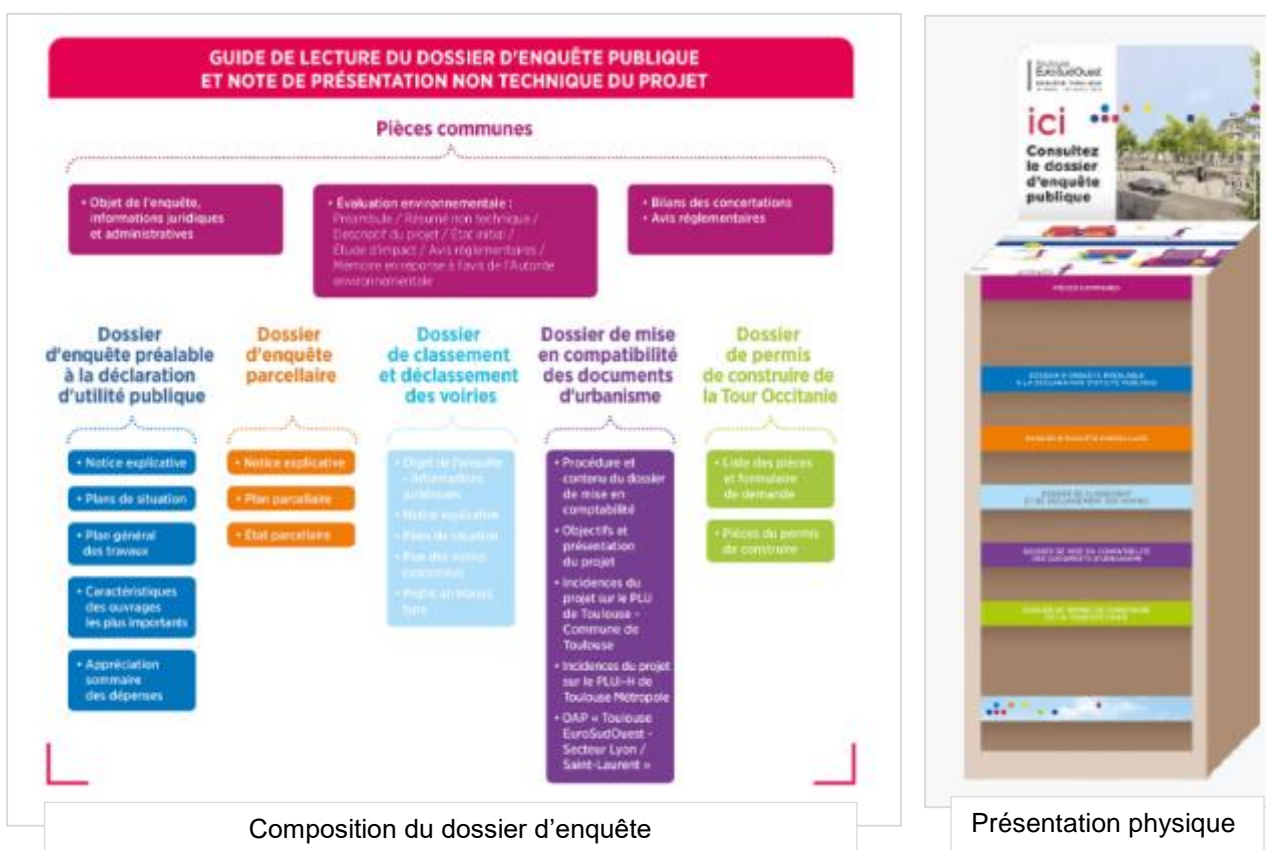
## 2.5 Composition du dossier d'enquête publique

Le dossier d'enquête publique se présente, dans une composition identique, sous forme papier et sous forme dématérialisée.

La version papier du dossier pèse 32 kg, présente plus de 2000 pages A3 et de nombreux plans grands formats pour le permis de construire de la Tour Occitanie.

La complexité du dossier et les multiples objets concernés par cette enquête unique demandaient une organisation spécifique afin de pouvoir comprendre les grandes lignes de l'opération et de retrouver ensuite le détail de chaque procédure dans une section spécifique. Ainsi, Europolia a préparé :

- un **guide de lecture didactique avec une note de présentation non technique du projet** comportant le sommaire détaillé de chaque dossier ;
- un sous dossier rassemblant les pièces communes aux cinq procédures ;
- ainsi qu'un sous dossier pour chaque objet d'enquête distinct, aux couleurs différentes.



### Les pièces communes

Ces pièces portent sur les 135 ha du projet d'aménagement. Elles comprennent trois séries de documents qui concernent :

- la présentation de l'enquête et les pièces administratives et juridiques la concernant (27 pages) ;
- l'évaluation environnementale en 7 cahiers comprenant, un résumé non technique, l'avis de l'Autorité environnementale et le mémoire en réponse d'Europolia (859 pages) ;
- le bilan des concertations et les avis des collectivités et autorités compétentes (371 pages).

### Le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

Ce dossier explique les raisons et les enjeux de la demande de DUP sur un périmètre de 9 ha. Il détaille les caractéristiques des principaux ouvrages envisagés ainsi que le budget afférent. Il comprend cinq cahiers.

- Une notice explicative (102 pages).
- des plans de situation (6 pages).

- un plan général des travaux (8 pages).
- les caractéristiques des ouvrages les plus importants (20 pages).
- l'appréciation sommaire des dépenses (5 pages).

### Le dossier d'enquête parcellaire

Ce dossier porte sur un périmètre de 2,15 ha, au sein du périmètre de Déclaration d'Utilité publique. Il situe le contexte et l'historique, explique la procédure d'expropriation et les droits et obligations des propriétaires et se décline en trois parties :

- une notice explicative (20 pages).
- des plans parcellaires (10 pages).
- un état du parcellaire cadastral (123 pages).

### Le dossier de classement et de déclassement des voiries

Ce dossier, dont la couverture est bleu-ciel, concerne la création de la rue Raynal-Sud et la suppression d'un tronçon de la rue des Cheminots. Il comprend un cahier unique (10 pages).

### Le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Ce dossier qui ne comporte qu'un seul cahier (87 pages) analyse les incidences des opérations urbaines concernées par la DUP sur le PLU de Toulouse et sur le PLUi-H de Toulouse-Métropole. Il détaille les modifications à apporter afin d'assurer leur compatibilité avec le projet.

### Le dossier du permis de construire de la Tour Occitanie

Cet important dossier (20 kg) rassemble l'ensemble des pièces réglementaires et administratives concernant la demande de permis de construire. Il contient notamment une notice descriptive détaillée (60 pages), assortie de nombreuses annexes ainsi qu'une notice complémentaire (26 pages) relative à l'insertion paysagère de l'immeuble projeté.

Outre ces notices, il contient une série de plans d'exécution détaillés et des images de synthèse figurant la Tour dans son environnement urbain. L'étude d'impact générale réalisée pour Toulouse EuroSudOuest qui figure déjà dans les pièces communes à l'enquête publique unique est également jointe.

### Commentaires de la Commission d'enquête

*En ce qui concerne la forme, le dossier comprend près de 2000 pages et pèse 32 kg, dont une grande partie liée aux plans de la demande de permis de construire de la Tour Occitanie.*

*Il s'agit d'un dossier que nous considérons comme complet dans sa forme d'un point de vue réglementaire, mais qui comporte beaucoup de redondances et redites (voire des dossiers en double), ce qui finit par perdre le lecteur, malgré un guide de lecture bien présenté.*

*La Commission d'enquête constate qu'il est quasiment impossible pour le public de prendre connaissance de tous ces documents dans une période aussi courte que celle d'une enquête publique. La note de présentation non technique réalisée par Europolia est d'une aide précieuse pour comprendre l'ensemble des opérations envisagées, mais ne permet évidemment pas une analyse détaillée des divers impacts.*

*En ce qui concerne le fond, ce dossier comprend une étude environnementale dont le sérieux a été reconnu par l'Autorité environnementale, mais dans lequel certains aspects n'ont été que peu ou pas abordés (voir les questions sur ce point au chapitre 5.15.1 plus loin dans le rapport).*

*Le projet d'aménagement de la première phase du projet Toulouse EuroSudOuest (2019-2022), décrit dans la demande de DUP, sans atteindre le degré de précision que seuls pourront donner par la suite les permis de construire, fournit déjà des orientations claires, relatives aux objectifs urbains recherchés et au profil des voiries nouvelles. Les différents documents présentés permettent d'éclairer toutes les personnes concernées sur l'aménagement des quartiers entourant la gare Matabiau.*

*La Tour Occitanie, bien qu'extérieure au périmètre de la DUP, s'intègre dans ce projet d'aménagement autour de la gare Matabiau. Si la Commission a pu estimer dans un premier temps judicieux de l'intégrer à l'enquête publique unique, elle s'est rendu compte au cours de l'enquête que les préoccupations du public au sujet du projet du premier gratte-ciel toulousain étaient telles que ce projet aurait mérité une enquête publique séparée.*

*La Commission reconnaît que la mise en forme de ce dossier complexe relevait d'un exercice difficile. Elle remercie Europolia et la Compagnie de Phalsbourg pour la qualité de la présentation de ce dossier et pour la disponibilité qu'ils ont montrée à son égard pour lui en expliquer le contenu et répondre à ses questions depuis le mois de novembre 2018 jusqu'à la remise de son rapport et de ses conclusions.*

---

# 3 ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

---



### **3.1 Informations relatives à la désignation de la Commission d'enquête**

La Commission d'enquête a été désignée par le Tribunal Administratif de Toulouse le 16 novembre 2018. Il s'agit de :

- Sabine Nascinguerra, inscrite sur la liste d'aptitude des commissaire-enquêteurs du Lot,
- Bernard Pouligny, inscrit sur la liste d'aptitude des commissaire-enquêteurs du Tarn-et-Garonne,
- René Jeanne, inscrit sur la liste d'aptitude des commissaire-enquêteurs du Tarn.

### **3.2 Consultation des personnes publiques associées**

Conformément aux prescriptions de l'article L122-1 du code de l'environnement, la préfecture de la Haute-Garonne a transmis pour avis le dossier aux collectivités territoriales concernées par le projet :

- Municipalité de Toulouse : avis favorable ;
- Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Toulousaine : s'estime non concerné par le classement – déclassement de voiries, par le parcellaire et par la mise en compatibilité du PLU de Toulouse ou le PLUi-H de Toulouse Métropole. Par contre, il note la prise en compte dans l'étude d'impact du projet de mobilités 2020.2025.2030 et du projet de 3<sup>ème</sup> ligne de métro. Il précise que, compte tenu des interfaces du projet de Tour Occitanie avec la ligne A du métro, l'avis de Tisséo Collectivités sera communiqué dans les délais impartis aux services instructeurs de la ville de Toulouse ;
- La région Occitanie et le département de la Haute-Garonne n'ont pas formulé d'avis dans le délai de deux mois à dater de la réception des courriers, respectivement le 12 novembre et le 09 novembre 2018. Toutefois, le conseil départemental de la Haute-Garonne a fait parvenir pendant la période de l'enquête publique un extrait du procès-verbal de la séance du 14 février 2019. Ce document a aussitôt été joint au dossier d'enquête publique.

### **3.3 Consultation de l'Autorité environnementale**

Le dossier d'enquête a été transmis par le préfet de la Haute-Garonne à l'Autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) le 13 septembre 2018.

L'avis de l'Autorité environnementale doit être joint au dossier d'enquête afin de faciliter au public la compréhension des principaux enjeux environnementaux liés au projet, ainsi que sa participation à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet.

Dans son avis rendu le 05 décembre 2018, l'Ae note « une démarche d'élaboration du projet et d'évaluation environnementale de qualité » ainsi qu'une « bonne appropriation de l'avis de cadrage préalable délibéré par l'Ae en 2017, à l'exception de la non inclusion de la modernisation du nœud ferroviaire toulousain dans le périmètre du projet ».

Elle assortit son avis de 7 recommandations (cf. chapitre 5.15.1 plus loin).

### **3.4 Préparation de l'enquête**

#### **3.4.1 Réunion préalable et entretien avec les maîtres d'ouvrages**

Compte tenu de la complexité et de l'étendue du projet, la Commission d'enquête a souhaité faire organiser plusieurs réunions avec différents thèmes aux dates suivantes.

##### **Le 04 décembre 2018 au siège d'Europolia**

Participent à cette réunion :

- Europolia
- Commission d'enquête

Le matin : présentation des différentes composantes du projet d'aménagement TESO ;  
L'après-midi : visite à pied de l'ensemble du secteur concerné par la DUP.

##### **Le 10 décembre 2018 à la préfecture de la Haute-Garonne à Toulouse**

Participent à cette réunion :

- Préfecture
- Europolia
- Compagnie de Phalsbourg
- Commission d'enquête

Point sur l'évolution des différents dossiers, modalités pratiques de l'enquête publique, détermination des dates, lieux et horaires des permanences.

##### **Le 17 décembre 2018 à la préfecture de la Haute-Garonne à Toulouse**

La Commission d'enquête est invitée à assister à la réunion d'examen conjoint préalable à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Toulouse et du plan local d'urbanisme intercommunal tenant lieu de programme local de l'habitat, en cours d'approbation, de Toulouse Métropole.

##### **Le 24 janvier 2019 au siège d'Europolia**

Participent à cette réunion :

- Europolia
- Préfecture
- Compagnie de Phalsbourg
- Toulouse Métropole
- Commission d'enquête

Présentation du dispositif de publicité, composition du dossier d'enquête définitif et aménagement des locaux lors des permanences (Europolia) – Présentation de la société, réponses aux interrogations de la Commission d'enquête sur le permis de construire de la Tour Occitanie et la gestion de la Tour après sa construction (Compagnie de Phalsbourg) – Etat d'avancement du mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale et constitution du dossier d'enquête définitif (Europolia).

##### **Le 13 février 2019 au siège d'Europolia**

Participent à cette réunion :

- Europolia
- Joan Busquets, urbaniste consultant pour la ville de Toulouse
- Commission d'enquête

Bases urbanistiques pour la rénovation de la ville en général et du secteur concerné par la présente enquête en particulier.

En fin de réunion, entretien avec Jean-Michel Lattes, président de Tisséo et élu en charge de la concertation sur le dossier TESO.

#### **3.4.2 Communication de documents**

Le code de l'environnement prévoit à l'article R123-14 que la Commission d'enquête peut demander au responsable du projet des documents supplémentaires utiles à la bonne information du public.

Dans le cas présent et en raison de l'épaisseur du dossier et de la complexité du projet, la CEP avait suggéré à Europolia de constituer, avant le début de l'enquête, un fascicule reprenant les points principaux du projet soumis à l'enquête, ce qui a été accepté facilement, car également prévu par le maître d'ouvrage.

### 3.4.3 Programmation des permanences

Compte tenu de la finalité du projet notamment dans sa partie PEM et afin de permettre une participation du public aussi large que possible, la Commission d'enquête a souhaité pouvoir disposer d'un local dans l'enceinte même de la gare de Toulouse Matabiau. Europolia a donc pris les contacts nécessaires avec la SNCF qui a accepté de mettre un local à disposition, en l'occurrence la salle de détente des voyageurs. Il a donc été décidé la répartition suivante des permanences :

Toulouse Métropole	Mairie de quartier Bonnefoy	Gare SNCF Espace Détente Voyageurs
lundi 18/3 de 11 <sup>00</sup> à 14 <sup>00</sup>		
	mercredi 27/3 de 9 <sup>00</sup> -12 <sup>00</sup>	
		vendredi 5/04 de 16 <sup>00</sup> à 19 <sup>00</sup>
mardi 9/4 de 14h à 17 h		
		samedi 13/4 de 9 <sup>00</sup> à 12 <sup>00</sup>
		mercredi 17/4 de 14 <sup>00</sup> à 17 <sup>00</sup>
	mardi 23/4 de 13h30 - 16h30	
		vendredi 26/4 de 16 <sup>00</sup> à 19 <sup>00</sup>
mardi 30/4 de 11 <sup>00</sup> à 14 <sup>00</sup>		

**Dates et lieux des permanences de la Commission d'enquête publique**

### 3.4.4 Choix des modalités de l'enquête : dossiers et registres papier / électronique

Depuis 2017, la réglementation impose la mise à disposition sur internet du dossier d'enquête, ainsi que la possibilité pour le public de faire parvenir ses observations par courrier électronique. Ces contributions doivent être accessibles sur internet.

Dans ce contexte, la Commission d'enquête publique a demandé à Europolia de prévoir pour cette enquête une page internet dédiée, ainsi qu'un registre électronique.

Le maître d'ouvrage a choisi de mandater un prestataire spécialisé, CDV Evènements, pour la gestion de l'ensemble des registres papier et électroniques.

Afin de bien comprendre le fonctionnement et la manière d'utiliser le registre électronique, la CEP et l'équipe Europolia en charge du projet ont suivi une formation le 4 mars 2019.

En complément du registre électronique, une adresse mail était prévue pour l'envoi direct des observations par le public (sans passer par le registre électronique). Cette adresse était gérée par la préfecture.

En ce qui concerne les dossiers et registres papier, il a été décidé d'en déposer un de façon permanente :

- au siège de l'enquête à Toulouse Métropole,
- et à la mairie de quartier de Bonnefoy.

Par ailleurs, un registre papier était également mis à la disposition du public lors des 4 permanences assurées par la Commission d'enquête dans la gare de Toulouse Matabiau.

### 3.4.5 Arrêté de mise à l'enquête

Conformément aux prescriptions de l'article R.123-9 du Code de l'environnement, l'arrêté fixant les modalités pratiques de mise à l'enquête publique a été rédigé en concertation entre la préfecture de la Haute-Garonne, Europolia et la Commission d'enquête.

L'arrêté préfectoral a été signé 21 décembre 2018 : il est donné en annexe.

### 3.4.6 Complétude des dossiers mis à l'enquête

Les quatre dossiers d'enquête en version papier ont été vérifiés comme étant complets par les membres de la Commission d'enquête lors de chacune des permanences.

La complétude et la fonctionnalité des fichiers du dossier électronique ont également été vérifiées au début de l'enquête par la CEP.

## 3.5 Publicité / information du public

L'information du public a été assurée par Europolia par divers moyens complémentaires, fixés dans l'arrêté de mise à l'enquête du 21/12/2018, ainsi que par des moyens supplémentaires, tous décrits ci-dessous.

### 3.5.1 Publicité réglementaire

#### Affichages

Europolia a fait procéder à compter du 26 février 2019 à l'affichage de l'avis d'enquête publique (photo 1) sur 45 emplacements répartis sur les lieux de l'enquête publique et le périmètre de la DUP (16), dans le périmètre de l'opération d'aménagement (18) et dans le périmètre de l'étude d'impact (11). Cet affichage a été certifié par un constat d'huissier au début de la période d'affichage et en milieu d'enquête publique et a fait l'objet d'une vérification 2 fois par semaine.

A noter que certaines affiches ont fait l'objet de dégradations répétées, ce qui a nécessité leur remplacement régulier (photo 2).



Photo 1 : Affichage de l'avis d'enquête à la gare



Photo 2 : Affichage dégradé à l'entrée du jardin Michelet

#### Insertions dans la presse

L'avis d'enquête publique a été publié au moins 15 jours avant le début de l'enquête dans les annonces légales de deux journaux diffusés dans le département, puis rappelé dans les huit premiers jours de l'enquête :

- La Dépêche du Midi : 22 février et 15 mars 2019
- Le Journal Toulousain : 21 février et 14 mars 2019

Les coupures de presse ont été conservées par le maître d'ouvrage et transmis à la Commission d'enquête : voir les copies en annexe.

**Internet**

- **Sur le site internet de la préfecture de la Haute-Garonne :**

L'avis d'enquête publique a été publié à compter du 18 janvier 2019 et jusqu'à la fin de l'enquête publique. La présence de cet avis sur le site internet a été régulièrement vérifiée par la Commission d'enquête.

Ce site comportait également :

- l'avis de l'Autorité environnementale sur le projet.
- l'avis rendu par le conseil municipal de Toulouse sur l'évaluation environnementale.
- l'avis rendu par le Tisséo Collectivités sur l'évaluation environnementale.
- l'avis du département de la Haute Garonne sur l'évaluation environnementale.
- la constatation de l'absence d'observation de la région Occitanie.
- à partir du 17 avril : la traduction en français d'une pièce du PC initialement fournie en anglais.

- **Sur le site internet *toulouse-eurosudouest.eu* :**

L'avis d'enquête publique a été publié à compter du 26 février 2019 et jusqu'à la fin de l'enquête publique. Un rappel de l'ouverture de cette enquête a été fait le 14 mars 2019.

- **Sur le site web du registre électronique :**

Ouvert le jeudi 14 mars 2019 et pour la durée de l'enquête publique, le site web du registre électronique présentait également le détail des dates et horaires des permanences. Il permettait de télécharger l'arrêté d'ouverture d'enquête publique, l'avis d'enquête publique, l'avis de l'Ae, le mémoire en réponse d'Europolia à l'avis de l'Ae ainsi que le dossier complet du projet soumis à l'enquête publique.

### **3.5.2 Publicité complémentaire**

Les autres moyens mis en œuvre par Europolia pour informer le public avant ou pendant l'enquête ont été nombreux et diversifiés :

**Affiche d'information :**

Au format A3 et destinée à annoncer l'enquête publique et en rappeler les principales modalités, une affiche d'information a été affichée dès le 07 mars 2019 dans les mairies de quartier ou les maisons de la citoyenneté de Toulouse (16 affiches) et chez les commerçants qui l'ont acceptée.

**Lettre d'information :**

Au format A4 et sur 8 pages, cette lettre a été distribuée dans les 24500 boîtes aux lettres situées dans le périmètre de l'opération d'aménagement et 400 exemplaires étaient à la disposition du public dans les mairies de quartier ou les maisons de la citoyenneté de Toulouse. Elle avait pour objet de rappeler les fondamentaux du projet, expliquer l'enquête publique et informer sur les modalités de participation.

**Presse :**

En plus du dispositif réglementaire, des insertions complémentaires ont été réalisées à plusieurs reprises et notamment la veille des permanences afin d'assurer une plus grande visibilité de l'enquête publique dans 4 journaux : 20 Minutes ; Actu Toulouse/Côté Toulouse ; CNews et La Dépêche.

**Conférence de presse :**

Réunissant les représentants de la presse écrite, parlée ou télévisée, cette conférence de presse s'est tenue le 18 mars et a rassemblé une vingtaine de participants qui ont reçu chacun un dossier reprenant l'ensemble des points évoqués.

**Exposition :**

4 panneaux au format 100 x 200 cm ont été mis en place pendant toute la durée de l'enquête à Toulouse Métropole et à la mairie de quartier de Bonnefoy. Un jeu était également installé dans l'espace détente des voyageurs de la gare Matabiau lors des 4 permanences assurées dans ce lieu. Ils avaient pour objet de rappeler le projet soumis à l'enquête publique et de donner les modalités de participation.

**Vidéo :**

Réalisée sous la forme de motion-design de 2 minutes environ et diffusée le site *toulouse-eurosudouest.eu*, elle présentait le projet, expliquait l'enquête publique et ses modalités.

## 3.6 Démarches et évènements pendant l'enquête

### 3.6.1 L'accueil physique du public pendant l'enquête

Conformément aux dispositions de l'arrêté portant ouverture de l'enquête publique, le public pouvait consulter la version papier du dossier et écrire ses observations sur les registres papier au siège de Toulouse Métropole et à la mairie annexe de Toulouse Bonnefoy. Il pouvait également effectuer ces opérations dans l'espace détente du bâtiment « voyageurs » de la gare SNCF de Matabiau pendant les permanences des commissaires enquêteurs en ce lieu, un registre et un dossier complet y étant déposés avant chaque permanence et repris à l'issue.

La Commission d'enquête a constaté que :

- les salles pour l'accueil du public dans la mairie de quartier de Bonnefoy et à Toulouse Métropole étaient parfaitement adaptées à l'accueil du public dans de bonnes conditions ;
- par contre, les modalités d'accueil n'étaient pas optimales dans l'espace voyageurs de la gare SNCF. Cette permanence « mobile » avait été choisie dans l'objectif d'inciter un plus grand nombre de personnes à s'intéresser au projet et à s'exprimer spontanément, ce qui n'a que très peu fonctionné, le nombre de personnes par permanence étant sensiblement identique à celui des deux autres lieux ;
- le nombre de visiteurs reçus lors de ces permanences est toujours resté à peu près stable, aussi bien pour celles tenues en semaine que pour celle du samedi matin. En tout, 105 personnes ont été comptabilisées ce qui a permis à la Commission, au complet lors de chaque permanence, de prendre le temps d'échanger correctement sans créer une attente exagérée ;
- seulement 9 contributions ont été portées sur les registres en dehors des permanences de la Commission d'enquête.

Lieu	Date	Jour	Visiteurs
Toulouse Métropole	18/3/19	lundi	5
	09/4/19	mardi	11
	30/4/19	mardi	19
Mairie de quartier de Bonnefoy	27/3/19	mercredi	13
	23/4/19	mardi	12
Espace détente du bâtiment « voyageurs » de la gare Matabiau	05/4/19	vendredi	10
	13/4/19	samedi	15
	17/4/19	mercredi	11
	26/4/19	vendredi	9
		<b>Total</b>	<b>105</b>

Tableau 1 : Nombre de visiteurs par permanence de la CEP

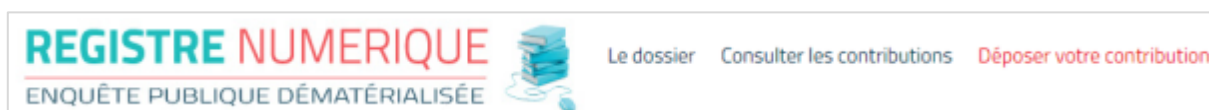
**Evénements particuliers :**

- En cours d'enquête, la Commission a été informée que l'association « Non au gratte-ciel de Toulouse – Collectif pour un urbanisme citoyen » avait adressé un courrier le 01 février 2019 au siège de Toulouse Métropole mais **à l'attention de la Présidente de la Commission d'Enquête**. Cette lettre ne lui étant pas parvenue, elle a été réclamée à Europolia, qui l'a transmise à la Commission le 17 avril 2019. Ce courrier demandait :
  - o de rendre les enquêtes publiques concernant la 3<sup>ème</sup> ligne de métro et le projet TESO compatibles avec les actions juridiques engagées devant le Tribunal Administratif ;
  - o et de les rendre compatibles entre-elles c'est-à-dire en faisant passer la 3<sup>ème</sup> ligne de métro avant TESO.
 S'il est regrettable que ce courrier n'ait pas été transmis à son destinataire réel dans un délai raisonnable, il n'en reste pas moins que les deux actions demandées n'étaient pas de la compétence de la Commission d'enquête.
- A cette occasion, la Commission a également appris que les associations « Cheminots Saint-Laurent » et « Non au gratte-ciel de Toulouse – Collectif pour un urbanisme citoyen » avaient adressé un message électronique respectivement le 27 février et le 11 mars à Monsieur le Préfet de la Haute-Garonne pour lui demander le report de l'enquête publique. Cette demande avait été refusée par courrier en date du 14 mars 2019. L'association « Non au gratte-ciel de Toulouse – Collectif pour un urbanisme citoyen » avait également écrit le 07 mars 2019 à Madame la Présidente de la Commission Nationale du Débat Public afin :
  - o de confirmer la légitimité de l'enquête publique Toulouse EuroSudOuest ;
  - o et, celle-ci est confirmée, d'intervenir comme garante afin d'en assurer le bon déroulement.
- Lors de la dernière permanence, un groupe de jeunes opposants au projet TESO s'est installé devant l'entrée de Toulouse Métropole pour distribuer des tracts, sans perturber le bon déroulement de la permanence.

**3.6.2 La consultation du dossier dématérialisé et le registre électronique**

En application des dispositions du code de l'environnement, le dossier dématérialisé de l'enquête a été mis à la disposition du public via le site internet de la Préfecture à l'adresse suivante : [www.haute-garonne.gouv.fr/enquetetoulouseeurosudouest](http://www.haute-garonne.gouv.fr/enquetetoulouseeurosudouest) et sur le site internet de la ville de Toulouse à l'adresse suivante : [www.toulouse.fr](http://www.toulouse.fr) pour consultation et téléchargement. Le site de la Préfecture permettait également l'accès à un registre numérique.

Ce registre était également accessible directement à l'adresse suivante, dès l'ouverture de l'enquête et jusqu'à sa clôture : [www.registre-numerique.fr/ep-toulouse-eurosudouest](http://www.registre-numerique.fr/ep-toulouse-eurosudouest).



Entre le 14 mars et le 30 avril 2019, ce dossier a reçu 7364 visites au cours desquelles 9979 documents ont été téléchargés par les internautes. Parmi ces documents ceux qui ont été le plus téléchargés sont : le plan général des travaux – DUP (153 fois) ; le dossier classement – déclassement de voiries (145 fois) ; la notice explicative – DUP (142 fois) ; le plan parcellaire (134 fois) ; les caractéristiques des ouvrages importants – DUP (133 fois) et le descriptif du projet – Evaluation environnementale (131 fois). Les visiteurs sont venus essentiellement de Toulouse (3321) ou de la région Toulousaine (près de 300) mais également de Paris (plus de 1000) ; Lyon (93) ; Nantes (75) ; Bordeaux (59) ou Montpellier (56).

A noter également la participation de 278 personnes habitant 86 villes de 33 pays étrangers.

Ces résultats montrent qu'un grand nombre de citoyens a pu avoir accès au contenu de l'ensemble des pièces du projet TESO et du permis de construire de la Tour Occitanie grâce à la dématérialisation de celui-ci.

Il est à noter que les contributions des registres papier ont été scannées et reportées au registre électronique une fois par semaine pendant la durée de l'enquête.

Enfin, un poste informatique a été mis à disposition du public au siège de Toulouse Métropole pendant toute la durée de l'enquête publique et durant les heures d'ouverture de l'accueil.

### **3.6.3 Demande de documents par le public**

En cours d'enquête, il a été demandé par l'association « Non au gratte-ciel de Toulouse » de pouvoir disposer d'une traduction de la pièce 05 PC 04 annexe 5MA<sup>3</sup> du permis de construire de la Tour Occitanie qui était fournie en anglais.

Le 29 mars, la CEP a sollicité Europolia sur ce point par courrier, puis un rappel a été envoyé le 15 avril. La traduction a finalement été jointe au dossier papier et à la version en ligne le 17 avril.

### **3.6.4 Demande de réunion publique, de prolongation de l'enquête et de visite des lieux**

Les associations « Non au gratte-ciel toulousain » et « Association de quartier Cheminots-Saint-Laurent » ont adressé à la Commission d'enquête le 14 avril 2019 des courriers demandant, outre une visite des lieux et la communication de documents complémentaires, une prolongation de l'enquête publique.

#### **En ce qui concerne la demande de réunion**

Après consultation du Maître de l'ouvrage qui l'a refusée, la Commission a constaté qu'une telle réunion n'apporterait pas d'informations nouvelles ni d'échanges constructifs pour les raisons suivantes :

- le Maître de l'Ouvrage s'est montré très défavorable à cette organisation, car des risques sérieux de troubles existaient ainsi qu'en témoignent les perturbations qui ont affecté plusieurs réunions publiques organisées sur le sujet auparavant ;
- le public et les associations locales disposent déjà depuis un an d'une information très complète. Une information très précise figure dans le dossier d'enquête concernant le permis de construire ;
- les observations enregistrées au cours des quatre premières semaines d'enquête ont convaincu la Commission que les positions des partisans, comme celles des opposants à la Tour étaient peu susceptibles d'évoluer.

La Commission a donc rejeté la demande d'organiser la réunion demandée.

#### **En ce qui concerne la prolongation de l'enquête**

La Commission avait estimé lors de la phase préparatoire de l'enquête que le délai réglementaire (30 jours) était trop court pour un dossier aussi épais. En conséquence, elle a proposé une durée de 48 jours qui a été acceptée par l'autorité organisatrice de l'enquête.

Dans ce contexte, une prolongation de l'enquête ne lui a pas semblé justifiée.

#### **En ce qui concerne la visite des lieux**

Les deux associations ont proposé à la CEP une visite du site d'implantation du projet de la Tour Occitanie et du quartier concerné par la DUP. Cette visite a été acceptée et a eu lieu le 17 avril, après la permanence en gare.

La Commission en a informé les 2 associations par lettre du 24 avril 2019 (voir annexe) envoyée par mail directement aux deux associations.

---

<sup>3</sup> il s'agit d'une annexe présentant les solutions 01 et 02 d'accès aux façades et de maintenance



## **3.7 Démarches après la fin de l'enquête publique**

### **3.7.1 Clôture des registres**

A l'expiration du délai de l'enquête :

- le site du registre électronique a été arrêté par le prestataire, aucune contribution numérique ne pouvait plus être déposée après l'heure limite le 30 avril 2019 à minuit. Toutefois, 4 contributions manifestement commencées dans les délais ont été enregistrées le 1<sup>er</sup> mai à 00h00 pour les 2 premières – le 1<sup>er</sup> mai à 00h01 pour la troisième et le 1<sup>er</sup> mai à 00h16 pour la quatrième (contribution assez longue) et considérées comme hors délai par le logiciel informatique. Compte tenu des éléments ci-dessus, la Commission a cependant décidé de les prendre en considération ;
- collectés et informatisés par le prestataire CDV Evénements, les 4 registres papier<sup>4</sup> ont été remis à la présidente de la Commission d'enquête et clôturés le 07 mai 2019.

### **3.7.2 Rencontres supplémentaires**

- Le président de la Fédération du BTP 31 a souhaité rencontrer la CEP. Une réunion a été organisée le 26 avril, juste avant la permanence du même jour. A cette occasion, le président a expliqué le soutien de la fédération aux projets soumis à enquête, les échanges préalables qui avaient déjà eu lieu entre les porteurs de projet et les entreprises du BTP pour s'assurer de la faisabilité des chantiers envisagées. Il a remis à la CEP 367 bulletins de participation de nombreuses entreprises du BTP.
- Le 02 mai 2019 et à sa demande, la Commission d'enquête a rencontré Monsieur le Président de Toulouse Métropole, Maire de Toulouse. Cet entretien a porté sur une première synthèse des observations recueillies en cours d'enquête. Monsieur le Président a restitué l'opération TESO dans son contexte en a commenté la philosophie.
- Le 07 mai 2019, à la demande de la Commission d'enquête, Europolia a organisé une réunion orientée sur le thème de la sécurité (au sens large du terme) de la Tour et de la stabilité des tunnels du métro (ligne A et TAE) avec les représentants de la Compagnie de Phalsbourg et de TISSEO. Ce thème de la sécurité des ouvrages a fait l'objet de questions dans le procès-verbal de synthèse pour que les renseignements obtenus puissent être portés par écrit à la connaissance du public.

### **3.7.3 Le procès-verbal de synthèse**

Une fois l'enquête terminée, le Code de l'Environnement prévoit que la Commission d'enquête dispose de 8 jours à partir de la réception des registres d'enquête pour transmettre au responsable du projet le PV de synthèse de l'enquête (art. R.123-18 du Code de l'Environnement).

Toutefois, compte-tenu du nombre mais aussi de la « qualité » globale des 1763 contributions, certaines très documentées dépassaient la dizaine de pages, et en accord avec le porteur de projet, le procès-verbal de synthèse n'a pu lui être transmis que le 25 mai 2019.

---

<sup>4</sup> Lors de la dernière permanence à Toulouse Métropole et pour éviter une trop longue attente pour déposer une contribution, un deuxième registre déjà coté et paraphé a été ouvert.

### **3.7.4 La réponse du porteur de projet au PV de synthèse**

Le Code de l'Environnement prévoit un délai de quinze jours afin que le porteur de projet puisse produire ses observations et réponses aux questions posées dans le PV de synthèse.

En raison, d'une part du nombre des questions posées à la suite de l'étude des contributions et, d'autre part de la pluralité de maîtres d'ouvrage devant concourir à la finalisation du mémoire en réponse, il avait été convenu entre Europolia et la Commission d'enquête que la remise de ce document interviendrait le 14 juin au plus tard.

Conformément à cet engagement, le mémoire en réponse a été remis à la Commission d'enquête le 14 juin et commenté à la CEP par les différents maîtres d'ouvrage lors d'une réunion le 17 juin.

### **3.7.5 Délais de remise du rapport d'enquête et des conclusions**

Le Code de l'Environnement accorde à la Commission d'enquête un délai de 30 jours à compter de la clôture de l'enquête pour remettre son rapport à l'autorité organisatrice de l'enquête (art. R.123-19).

Cependant, dans le cadre d'une enquête complexe ayant généré de nombreuses remarques et observations, si la Commission s'aperçoit qu'il ne lui est pas possible de remettre son rapport dans ces délais, elle peut demander un report de ce délai, ce qui a été fait dans le cas présent.

Par courrier en date du 29 avril 2019 la Commission a demandé à la préfecture de la Haute-Garonne de bien vouloir accepter un délai supplémentaire, pour une remise du rapport le 05 juillet 2019.

La préfecture a considéré que les raisons évoquées pouvaient justifier la demande de délai complémentaire. Par courrier en date du 06 mai 2019, le délai a été accordé (cf. copie en annexe).

---

# 4 RESULTAT DE L'ENQUETE

---

## 4.1 Climat dans lequel s'est déroulé l'enquête publique

L'enquête s'est déroulée de manière satisfaisante, avec notamment :

- une très bonne information via les différents moyens cités au chapitre 3.5 ;
- un site internet et un registre électroniques facilitant au public la prise de connaissance du dossier et le dépôt de ses contributions (très bonne participation) ;
- de bonnes conditions d'accueil du public à Toulouse Métropole et à la mairie de quartier de Bonnefoy ; par contre, elles n'étaient pas optimales dans l'espace voyageurs de la gare de Toulouse Matabiau lors des deux premières permanences, cela s'est ensuite amélioré grâce à une délimitation de l'espace réservé à l'accueil du public par la CEP ;
- une forte implication de certaines associations dès le début de l'enquête ;
- une participation croissante du public en cours d'enquête, avec une intensification en fin d'enquête.

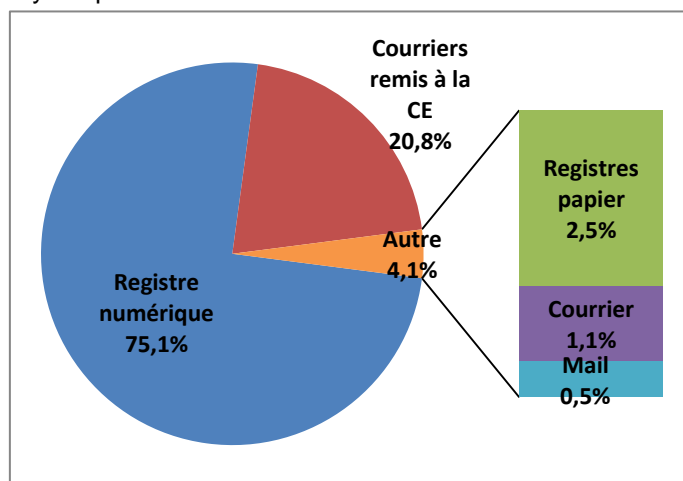
La Commission d'enquête souhaite mettre en avant la **qualité de la majorité des contributions déposées au cours de cette enquête**. Celles constituées d'une phrase unique du style « *Je suis pour le projet* » ou « *Je suis contre le projet* » représentent moins de 5 % des avis exprimés.

## 4.2 Le détail de la participation

Avec **1763 contributions**, la Commission d'enquête considère que la participation a été très bonne. Celle-ci témoigne de l'intérêt croissant de la population pour tout ce qui touche à son cadre de vie. Plus matériellement, elle met également en évidence le très grand intérêt que représentent les nouvelles technologies pour ce type de consultation.

Le mode de recueil des avis sur le Projet Toulouse EuroSudOuest s'établit de la manière suivante :

- 1324 contributions via le registre électronique ;
- 367 bulletins de participation remis en main propre ;
- 44 contributions sur les registres papiers ;
- 19 contributions par courrier ;
- 9 contributions envoyées par courriel.



## 4.2.1 Pétitions et contributions similaires

### Pétition

L'Association « Non au gratte-ciel de Toulouse - Collectif pour un urbanisme citoyen » nous a transmis le texte d'une pétition d'opposants à la Tour Occitanie qui comptait 4538 signatures avant l'Enquête Publique et qui aurait recueilli un peu plus de 400 signatures supplémentaires pendant la durée de l'enquête publique.

La liste des signataires de cette pétition n'a pas été communiquée à la Commission.

Par conséquent, ces nombreux avis défavorables à la Tour Occitanie n'ont pas été intégrés aux statistiques.

### Contributions à texte similaire ou identique

De nombreuses entreprises du secteur du bâtiment et des travaux publics ont participé à l'enquête en signant une lettre type plus ou moins identique. Ces contributions, toutes favorables au projet TESO et à la Tour Occitanie, ont été transmises de différentes façons :

- par lettre individuelle (9 entreprises) ;
- par envois groupés de bulletins de participation (3 envois, 38 signataires pour 3 entreprises) ;
- et par le Président de la Fédération Française du Bâtiment qui nous a remis, lors d'une rencontre ;
- 376 contributions / signatures<sup>5</sup>, émanant de 186 entreprises différentes (C1127<sup>6</sup>).

Au sein de chaque entreprise, une ou plusieurs personnes ont signé un bulletin individuel mais à texte identique.

En plus, 24 personnes ont signé une pétition de la FFB.

La Commission considère que ces avis se situent entre la contribution individuelle et la pétition. En conséquence, elle a décidé de comptabiliser le nombre d'entreprises participantes, soit 198.

### Reprise d'arguments « à la carte »

Une liste de 22 arguments contre le projet de la Tour, rédigée par l'un des premiers contributeurs, a été utilisée en tout ou partie par un certain nombre d'intervenants pour émettre un avis défavorable. Ces observations ayant été rédigées de façon individuelle ont toutes été prises en compte.

### Contributions très courtes, non argumentées

Un certain nombre de personnes ont simplement déposé sur le registre électronique une phrase unique du style « *Je suis pour le projet* » ou « *Je suis contre le projet* », assimilant à tort l'enquête publique à un vote ou un referendum.

Ces contributions non argumentées représentent environ 4,5 % des contributions.

## 4.2.2 Contributions audio

Fait peu courant dans le cadre d'une Enquête Publique, un groupe de jeunes opposants au projet TESO a réalisé pendant la période de l'enquête des interviews avec les habitants du quartier. Deux enregistrements d'une trentaine de minutes chacun ont été versés à l'enquête (E1390<sup>6</sup>) par fichiers audio.

---

<sup>5</sup> Parmi les documents remis, 9 étaient en double. Ils n'ont été comptabilisés qu'une seule fois, le total s'établissant donc à 367 documents.

<sup>6</sup> Il s'agit du numéro d'identification de la contribution : cf. explicatif page suivante

## 4.3 Origine et orientation des contributions

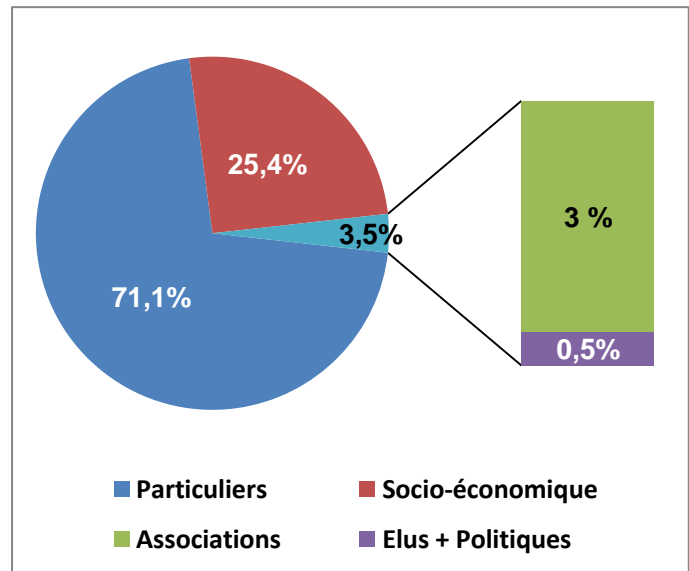
### 4.3.1 Les contributeurs

Un grand nombre de personnes s'est mobilisé au cours de cette enquête avec des contributions argumentées et de qualité.

L'examen attentif des contributions a permis de constater que certaines personnes ont déposé plusieurs contributions, nous avons identifié pour un total de 1763 avis exprimés **1653 contributeurs** qui ont participé à cette enquête publique.

Parmi ces 1653 contributeurs, on constate que :

- la majorité des avis a été déposée par des particuliers ou des contributeurs non identifiés autrement (parmi ces personnes, certaines ont déposé jusqu'à 25 contributions différentes !),
- le reste des contributions provient d'associations, d'organisations professionnelles, d'entreprises, de partis politiques et de diverses autres personnes morales.



Ils sont présentés de façon synthétique dans le tableau page suivante.

La liste détaillée des contributeurs est donnée en annexe.

Chaque observation est identifiée par une lettre et un chiffre, par exemple @669 :

- la lettre permet d'identifier l'origine de la contribution :
  - o @ : registre électronique
  - o R : registre papier
  - o C : courrier papier
  - o E : courrier électronique
- Le chiffre permet de numéroter les avis.

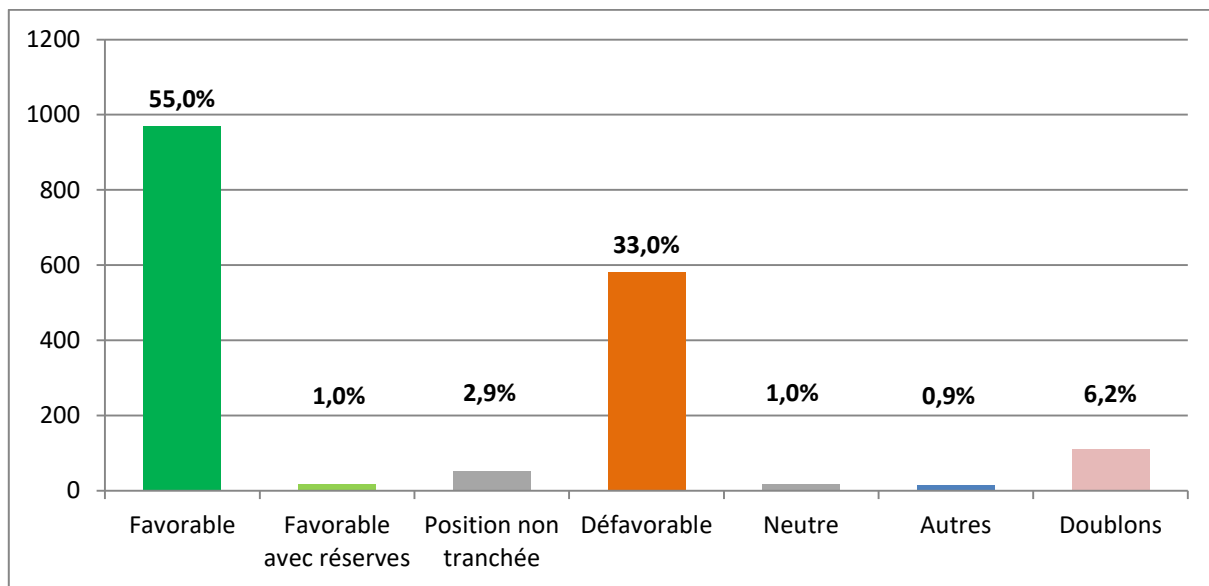
Contributeur <sup>7</sup>	Identification (cf. listing en annexe)	Avis
<b>Citoyens privés ou contributeurs non identifiés autrement</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 599 avis défavorables,</li> <li>○ 532 avis favorables et 19 avis favorables avec réserves,</li> <li>○ 77 avis neutres, avec demandes de précisions ou inquiétudes sans prise de position tranchée,</li> <li>○ 20 commentaires autres (demandes de rendez-vous etc.)</li> <li>○ soit 1247 contributions au total.</li> </ul>		
<b>Associations et collectifs des quartiers voisins de la gare</b>		
Bien vivre à Saint-Aubin	@1368/@1080 et @796*	défavorable
Chalets-Roquelaine	@957/ @1296 et @796*	défavorable
Cheminots-Saint Laurent (ACSL)	@1092 et @796*	défavorable
Etoile de Belfort	@1030/@1033 et @796*	défavorable
Marengo-Bonnefoy - écoquartier solidaire	@1148/@1149/@1150 et @796*	défavorable
Michel Ange	@746/@882/@884 et @796*	défavorable
Non au gratte-ciel Toulousain Collectif pour un urbanisme citoyen	@803/@960/@1055/@1181/@1346/ @544/@1239/@134/@155/ @796*	défavorable
Lapujade	@796*	défavorable
Marengo-Jolimont-la Colonne (AQMJC)	@1071/1072 et @796*	défavorable
Assoc° pour la défense de l'environnement et la qualité de vie à Ancely	@1201 et @796*	défavorable
Comité de quartier Minimes-Barrière de Paris	R1389	défavorable
Toulouse quartier Bayard-Matabiau	@1271	réserves
Conseil Syndical de la copropriété du 3 bd. des Minimes	@1236	défavorable
* La contribution @796 est une contribution collective de 9 associations qui comporte 2 documents, l'un contre le projet de la Tour Occitanie, l'autre contre le projet TESO sous sa forme présentée à l'enquête.		
<b>Associations à vocation plus générale</b>		
Action logement	@1105	favorable
Archipel citoyen	@952	défavorable
AUTATE	@1198	réserves
Compans Arcab	@47	défavorable
Cercle Averroès	@749	favorable
Droit au Logement (DAL 31)	@983	défavorable
Les Amis de la Terre	@325/R910	défavorable
2 pieds 2 roues	@1307	défavorable
<b>Organisations syndicales / professionnelles</b>		
Association Ingénierie Occitanie	@1242	favorable
Club d'Entreprises de l'Ouest Toulousain	@707	favorable
Club hôtelier Toulouse Métropole	@1100	favorable
Fédération Française du Bâtiment de la Haute Garonne	C1127 (376 signataires)	favorable
Fédération des Promoteurs Immobiliers d'Occitanie Toulouse Métropole	@955	favorable
Fédération Régionale des Travaux Publics d'Occitanie	C965	favorable
MEDEF de Haute-Garonne	@1274	favorable
Routes de France	C1405	favorable
Syndicat professionnel du Génie civil d'Occitanie	@916	favorable
<b>Partis politiques et élus</b>		
Europe Ecologie Les Verts	@1323	défavorable
Génération.s Socialisme et Ecologie	@1290 / R1387	défavorable
Groupe socialiste Toulouse Métropole	@1276	réserves
Groupe Toulouse Ensemble	@356	favorable
Romain Cujives	@899	réserves
Jean-Luc Moudenc	R1379	autres
<b>Partenaires socio-économiques, entreprises</b>		
Plus de soixante-dix partenaires socio-économiques se sont mobilisés. Parmi eux de nombreux entrepreneurs du BTP, des professionnels de l'immobilier, des hôteliers, des architectes, des artisans, des commerçants, etc...		favorable
<b>Autres</b>		
Chambre de Commerce et d'Industrie 31	C1403/@1191	favorable
Eurosud team	@1251/@954/C1111	favorable
OPPIDEA	@841	favorable
Football Club Toac Toec (FCTT) – section rugby	C1404	favorable
Stade Toulousain Rugby	@924	favorable

<sup>7</sup> En raison du caractère quelquefois imprécis des contributions qui peuvent provenir soit d'un représentant autorisé de la personne morale soit d'un simple adhérent, il a été difficile d'en dresser une liste exacte et quelquefois même d'en identifier l'origine. La Commission d'enquête a néanmoins tenté de classer ces nombreux intervenants dans les catégories du tableau ci-dessus.

### 4.3.2 Orientation des avis exprimés

Les contributions ont été classées selon leur contenu et leur orientation dans les catégories suivantes :

- avis favorable : l'avis est expressément indiqué ou découle naturellement du contenu ;
- avis favorable avec réserves : l'avis fait mention de réserves explicites ;
- position non tranchée : l'avis comporte des éléments pour le projet et d'autres contre ;
- avis défavorable : l'avis est expressément indiqué ou découle naturellement du contenu ;
- avis neutre : l'avis fait des constats sans prendre position ou demande des renseignements ;
- Autres : L'avis porte sur une demande de rendez-vous ou sur des points qui ne concernent pas le projet TESO ou la Tour Occitanie (ex : création d'une ligne de TER – demande de déplacement de station de bus en dehors du périmètre de TESO).



Contrairement à la grande majorité des enquêtes publiques pour lesquelles les avis défavorables représentent bien souvent la quasi-totalité des contributions, cette enquête donne un résultat nettement plus équilibré en faveur des opinions favorables grâce notamment à la large implication des professionnels du bâtiment.

Toutefois, même parmi les seuls particuliers, le résultat est assez caractéristique puisque le bloc des « pour » constitué des avis favorables et des avis favorables avec réserves fait presque jeu égal avec celui des avis défavorables (47,9% pour les premiers contre 52,1% pour les seconds), résultat assez significatif puisque les particuliers représentent près de 1250 contributeurs soit plus de 71% des avis émis.



### 4.3.3 Répartition des avis

#### Répartition par grands thèmes

Dans un même avis, les contributeurs se sont souvent exprimés sur plusieurs thèmes principaux. Le total dépasse donc largement le nombre des contributeurs.

	Favorable <sup>8</sup>	Défavorable	Neutre	Non défini
Projet TESO	715	303	50	18
Tour Occitanie	428	481	41	4
Compatibilité PLU	5	16	3	
DUP		19		
Parcellaire		4	4	1
Voirie		6	1	

#### Répartition des avis clairement exprimés entre le projet TESO et la Tour Occitanie

Le tableau suivant représente les contributions favorables, favorables avec réserves ou défavorables qui se sont exprimées spécifiquement sur l'un des deux sujets principaux, à savoir soit le projet TESO soit la Tour Occitanie. Les chiffres sont donc nécessairement différents de ceux du tableau précédent.

	Favorable	Fav. + réserves	Défavorable	Total
Projet TESO	639	11	261	911
Tour Occitanie	330	6	326	662

#### Commentaire de la Commission d'enquête

*En synthèse, la Commission considère que la participation a été très bonne et très qualitative.*

*Fait plutôt rare pour une enquête publique, le nombre d'avis favorables a été majoritaire, en particulier en raison de la participation importante des entreprises du BTP.*

*De nombreux contributeurs ont abordé les deux sujets principaux qui sont le projet d'aménagement autour de la gare et la Tour Occitanie.*

*Dans les avis qui ne traitent que du projet TESO, une majorité des contributeurs exprime un avis favorable.*

*Dans les avis qui ne traitent que de la Tour Occitanie, les avis s'expriment à parts égales pour ou contre le projet.*

<sup>8</sup> Comptabilise également les avis favorables avec réserves

---

# 5 EXAMEN DETAILLE DES OBSERVATIONS

---

## 5.1 Méthodologie d'analyse des observations

La Commission d'enquête a étudié toutes les contributions reçues pendant l'enquête (cf. chapitre précédent<sup>9</sup>), ainsi que les avis joints au dossier d'enquête (MRAe, PPA, CNPA).

Par ailleurs, elle a eu l'occasion de poser des questions aux maîtres d'ouvrage avant, pendant et après l'enquête publique et de rencontrer des spécialistes en urbanisme, paysages, sécurité des infrastructures de transport (train et métro) etc.

Après avoir lu et synthétisé l'ensemble des avis, la CEP a décidé de répartir les contributions selon 13 thèmes :

- |   |                                 |
|---|---------------------------------|
| 1. Déclaration d'utilité publique et procédures liées | 7. Coût / financement           |
| 2. Tour Occitanie                                     | 8. Vie de quartier / social     |
| 3. Procédures de concertation                         | 9. Surfaces bureaux / commerces |
| 4. Attractivité et rayonnement                        | 10. Environnement et santé      |
| 5. Trafic / mobilité                                  | 11. Etalement urbain            |
| 6. Patrimoine / architecture / localisation           | 12. Emplois                     |
|   | 13. Sécurité                    |

Dans les paragraphes suivants, la CEP analyse les questions et commentaires :

- d'ordre général par thème majeur identifié lors de l'enquête publique,
  - d'ordre particulier et / ou localisé,
- en distinguant, en cas de besoin, les projets TESO et la Tour Occitanie.

Pour chaque thème :

- la Commission a posé plusieurs questions,
- le maître d'ouvrage concerné a rédigé une réponse écrite,
- la CEP commente ces réponses, ce qui lui permet de se forger son avis.

A noter que les réponses fournies par les maîtres d'ouvrage sont parfois longues et très détaillées. Il nous a semblé difficile de les résumer sans risquer de les altérer. C'est pourquoi nous avons pris le parti de reproduire intégralement ci-après :

- nos questions écrites transmises à Europolia avant et pendant l'enquête,
- notre procès-verbal de synthèse,
- l'ensemble des réponses ou précisions apportées par les aménageurs.

*Nota : Dans ses réponses le maître d'ouvrage fait référence à des annexes : il s'agit des annexes fournies avec le mémoire de réponse, numérotées de 1 à 9. Pour les distinguer des annexes du présent rapport d'enquête, ces dernières ont été identifiées par des lettres.*

Par la suite, nous appliquons un **code graphique et de couleur** pour le texte :

- notre synthèse thématique est éditée en noir,
- les questions posées au porteur de projet sont en orange,
- les réponses d'Europolia sont identifiées par un titre en bleu,
- nos commentaires sont écrits en caractères bleus italiques et encadrés.



*Nota :*

*Ce repère visuel est apposé en regard des commentaires qui donneront lieu soit à une réserve soit à une recommandation dans les conclusions de la Commission.*

<sup>9</sup> La liste détaillée des contributeurs est donnée en annexe du rapport.

## 5.2 Déclaration d'utilité publique et procédures liées

La demande de déclaration d'utilité publique DUP de la première phase d'aménagement TESO porte sur 9 ha.

Cette DUP :

- est destinée à permettre des expropriations sur un secteur de 2 ha 15,
- inclut les secteurs concernés par la procédure de classement/déclassement de voirie,
- permet une mise en compatibilité du document d'urbanisme.

### 5.2.1 Généralités sur la DUP et la MECDU

Si on retient que les avis sont en général très partagés sur l'utilité ou non du projet, il faut aussi constater que très peu de contributeurs ont donné un avis direct sur l'utilité publique sollicitée pour la réalisation de la première phase du projet TESO.

Par contre, les caractéristiques de ce projet qui sont traduites dans le projet de mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) sont vivement remises en cause.

La Commission d'enquête s'interroge, et avec elle quelques contributeurs (C 1407), sur les raisons qui ont conduit à délimiter la zone de 9 ha choisie pour la demande de DUP. Etait-il nécessaire d'inclure tout ou partie de la zone Sernam par exemple, d'une part ?

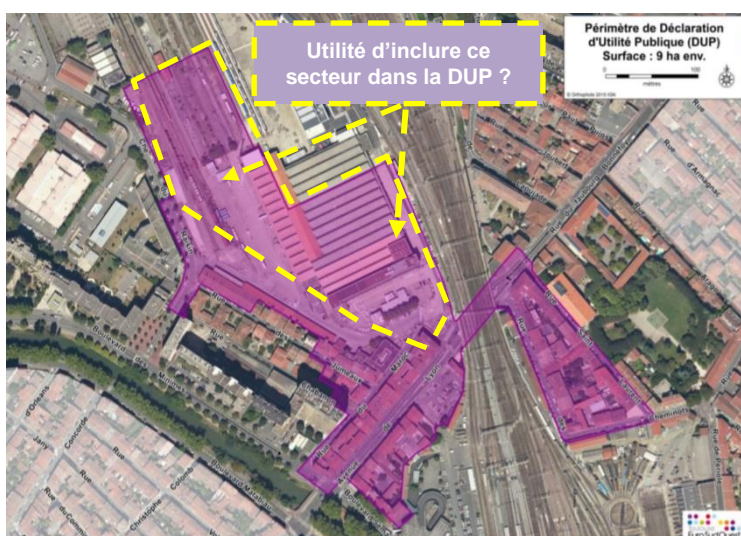
Un contributeur (@237) s'interroge « *pourquoi le grand immeuble de la résidence des Minimes (angle Chabanon / Maroc) n'est pas intégré à la DUP (réhabilitation ou destruction) ? Je trouve que de laisser se dégrader un des plus haut immeuble actuel de la ville est un très mauvais signal qui est donné à tous les riverains. Cela donne en partie raison à tous les détracteurs des IGH et ne donne pas du tout confiance aux ambitions du projet en termes de hauteur.* » ?

Beaucoup d'intervenants constatent des écarts importants entre les hauteurs totales, les hauteurs sur rue, les coefficients d'emprise au sol ou d'espace de pleine terre, prescrits dans les documents d'urbanisme actuellement applicables et ceux qui sont envisagés dans la zone de DUP (@802).

Un grand nombre de contributeurs se sont cependant montré favorables à l'aménagement du secteur de la gare en estimant que la situation de TESO en plein centre-ville au pied de la gare et des lignes de métro et bus doit être un projet où l'architecture et la hauteur des immeubles doivent être audacieuses (@ 6).

#### Questions :

- A. Quelles sont les raisons qui ont conduit à fixer à 9 ha la superficie de la DUP soumise à l'enquête ? Pourquoi a-t-il été nécessaire d'inclure dans la demande tout le secteur Sernam / Raynal qui est majoritairement destiné à un aménagement de bureaux SNCF sur terrain SNCF et dans lequel aucune expropriation n'est nécessaire ? N'aurait-il pas été suffisant de limiter le périmètre de la DUP à l'ouest et au sud de la future voie Raynal ? (voir schéma ci-dessous)



**Réponse maître d'ouvrage :**

La Déclaration d'Utilité Publique pour l'opération d'aménagement de Toulouse EuroSudOuest (L300-1 du Code de l'Urbanisme) est fondée sur le Code de l'Environnement (L. 123-1 et suivants du Code de l'Environnement). Elle prévoit d'une part la réalisation ou rénovation des espaces publics, et d'autre part la construction ou reconstruction d'immeubles de bureaux ou de logement, sur des friches ferroviaires (ex : Sernam) ou le long des axes de l'avenue de Lyon et rue Cheminot Saint-Laurent.

Contrairement à une opération en extension urbaine, pour Toulouse EuroSudOuest, les interventions sur les espaces publics sont opérées en milieu urbain existant, sur des zones déjà urbanisées (il n'y a aucune zone naturelle ou agricole qui pourrait être impactée par la réalisation des espaces publics). En conséquence, dans le cas présent, l'objet de la DUP n'est pas d'autoriser les aménagements sur les espaces publics, à l'exception de la création de la voie Raynal et de l'élargissement de la voie Cheminot Saint-Laurent (objets du dossier de classement/déclassement de voies). S'agissant des constructions d'immeubles, l'ensemble des zones de l'opération d'aménagement sont ouvertes au PLU de Toulouse ou PLUi-H. Il ne s'agit donc pas non plus, à travers la DUP, d'autoriser l'urbanisation de zones agricoles ou naturelles.

En revanche, la DUP a pour effet d'autoriser le recours à l'expropriation de propriétés privées pour réaliser l'opération d'aménagement précitée. Or dans le cas de Toulouse EuroSudOuest, le périmètre de l'opération d'aménagement est de 135 ha. Le périmètre d'expropriation, est quant à lui, limité à 2,15 ha.

La limitation du périmètre de DUP aurait pu en conséquence coller strictement au périmètre de l'enquête parcellaire, assorti des voies Raynal et Saint-Laurent. Néanmoins, dans l'esprit du fondement de la DUP « projet », assise sur le Code de l'Environnement, le périmètre de DUP proposé, incluant le secteur Sernam-Raynal, propriété de la SNCF, présente, en sus du périmètre d'expropriation, un ensemble fonctionnel qui correspond aux premières opérations de l'opération d'aménagement de Toulouse EuroSudOuest.

En l'espèce, et dans une optique de cohérence globale d'aménagement de cette partie du territoire de projet, le périmètre de DUP intègre un principe de desserte interne pour des aménagements nécessaires au fonctionnement de l'activité ferroviaire, qui débouche d'une part sur l'avenue de Lyon restructurée et d'autre part sur la future rue Raynal-Sud.

Cette position médiane d'un périmètre de 9 ha, entre une DUP limitée aux secteurs du périmètre d'expropriation (2,15 ha) et une DUP globale sur les 135 ha, permet de donner une lisibilité à la première phase de l'opération, en incluant les premiers programmes immobiliers qui seront réalisés.

Conformément aux obligations légales, le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme est donc réalisé sur le même périmètre.

**Commentaire de la Commission**

*Voir commentaire après la question D ci-dessous.*

**B. Pourquoi l'immeuble avenue des Minimes, R+19, qui présente un très mauvais état de gros œuvre et constitue un élément inesthétique dans le quartier, n'a-t-il pas été inclus dans le périmètre de la DUP ? Il semblerait qu'un arrêté de péril ait été pris pour ce bâtiment : qu'en est-il ?****Réponse maître d'ouvrage :**

La copropriété du 3 boulevard des Minimes fait partie de l'ensemble immobilier sis 3 à 5 boulevard des Minimes, lequel est composé de quatre bâtiments construits dans les années 1959 et 1960.

Dotée de logements bien conçus (appartements fonctionnels et traversants), cette copropriété, est néanmoins classée « A surveiller » dans l'observatoire de Toulouse Métropole, car elle présente des points de fragilité. L'état de la façade et notamment la structure sur laquelle reposent les balcons, fait l'objet de mesures conservatoires qui ont donné lieu à la délivrance d'un arrêté de péril le 14 mars 2019.

Le devenir et la requalification des grandes copropriétés qui marquent le territoire aux abords de la gare de Toulouse Matabiau constituent l'un des enjeux à l'échelle du projet urbain de Toulouse EuroSudOuest. Une réflexion est donc intervenue dans ce cadre, afin d'étudier le devenir de cet ensemble immobilier.

Le périmètre de DUP emporterait l'intégration de cette copropriété dans le périmètre éventuel d'expropriation, et il n'est pas apparu souhaitable d'exproprier les 118 appartements que comporte cette résidence.

En effet, il est apparu plus adapté de s'orienter vers un dispositif destiné à éviter la déqualification de cet immeuble, par un accompagnement des copropriétaires, à même de mobiliser des aides de l'Etat (Agence Nationale de l'Habitat).

La situation financière de la copropriété semble tout à fait redressable. La bonne entente entre les habitants et les travaux réalisés ces dernières années laissent penser qu'un tel accompagnement permettrait d'enrayer les principales difficultés.

Ainsi, un Programme Opérationnel Préventif d'Accompagnement des Copropriétés (POPAC), dispositif financé par Toulouse Métropole et l'ANAH, est lancé pour accompagner les propriétaires privés aux réfections nécessaires. Ce dispositif a été mis en place fin 2018 par Toulouse Métropole, dans le cadre de Toulouse EuroSudOuest.

De même, cet immeuble est intégré dans le périmètre de la future ZAC, permettant ainsi de contrôler son renouvellement.

#### Commentaire de la Commission

*La Commission comprend qu'il aurait été délicat d'inclure cet immeuble avec ses 118 appartements dans une procédure d'expropriation. Il n'en reste pas moins que cet immeuble dégradé constitue l'un des éléments les plus inesthétiques de la future ZAC et des abords du Canal du Midi.*

*Elle a pris bonne note de la délivrance d'un arrêté de péril concernant cet immeuble, le 14 mars 2019 et convient que la position et les mesures d'accompagnement prises par Toulouse Métropole à ce sujet répondent à l'urgence.*

**C. Si une partie « est » de la zone Sernam était exclue de la DUP, en quoi le PLUi-H qui s'appliquerait alors aux deux zones UM4 concernées (étiquettes : 30-L-NR-RE et 50-L-NR-RE), ne serait-il pas compatible avec le programme immobilier de la phase 1 ?**

#### Réponse maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage a souhaité donner une lisibilité complète du devenir de ce secteur lors de l'enquête publique. En effet, si la 1<sup>ère</sup> phase de Sernam est prévue en 2020, la 2<sup>ème</sup> phase de Sernam est envisagée à horizon 2022. Dès lors, une évolution du PLUi-H serait nécessaire pour la réalisation de cette 2<sup>ème</sup> phase, puisque celui-ci n'inclut pas en l'état, la possibilité de cette 2<sup>ème</sup> phase.

Par ailleurs, le maître d'ouvrage souhaite que dans le concours qui sera lancé par la SNCF, que les concepteurs puissent présenter leur vision globale du secteur Sernam (phase 1 et phase 2) afin d'articuler intelligemment les deux phases. Un schéma d'ensemble sera donc demandé dans le concours, pour une vision exhaustive et éclairante du fonctionnement de ce nouvel ensemble immobilier. Cette approche ne sera pas réalisable si la Déclaration d'Utilité Publique et donc le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme n'incluait pas la totalité de l'emprise Sernam.

Ainsi, la principale évolution réglementaire introduite par la mise en compatibilité des documents d'urbanisme concerne **les règles de retrait vis-à-vis des limites séparatives**.

Cette évolution permet d'accompagner la phase 1 du projet qui repose sur le découpage de l'unité foncière de la gare basse de Raynal et la réalisation de plusieurs programmes immobiliers (SERNAM 1, SERNAM 2 et Raynal - gare basse). Le découpage de l'unité foncière va générer de fait, de nouvelles limites séparatives qui détermineront les conditions d'implantation des futurs programmes immobiliers.

Le tableau ci-dessous précise les règles de retrait en UM4 et les règles de retrait proposées pour le zonage UP2-9 :

<b>UM3</b>
<p>Les continuités et/ou discontinuités du bâti étant possibles, les constructions pourront s'implanter :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- soit sur les limites séparatives latérales et en continuité d'une limite séparative latérale à l'autre ;</li> <li>- soit sur une des limites séparatives latérales : l'implantation en limite pourra être admise sur toute la hauteur autorisée dans la zone ;</li> <li>- soit en retrait d'une ou des limites séparatives. Dans ce cas, tout point d'une construction, doit être implanté à une distance des limites séparatives au moins égale à la moitié de la hauteur de ce point et toujours supérieure ou égale à 3 m.</li> </ul>
<b>UM4</b>
<p>Toute construction pourra être implantée :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- soit sur une ou plusieurs limites séparatives. Dans ce cas, l'implantation en limite pourra être admise sur toute la hauteur autorisée dans la zone ;</li> <li>- soit en retrait d'une ou plusieurs limites séparatives. Dans ce cas, tout point d'une construction, doit être implanté à une distance des limites séparatives au moins égale à la moitié de la hauteur de ce point et toujours supérieure ou égale à 3 m.</li> </ul>
<b>UP2-9</b>
<p>Toute construction pourra être implantée :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- soit sur une ou plusieurs limites séparatives. Dans ce cas, l'implantation en limite pourra être admise sur toute la hauteur autorisée dans la zone ;</li> <li>- soit en retrait d'une ou plusieurs limites séparatives.</li> </ul>

La première phase sur le secteur SERNAM / Raynal étant composée de plusieurs ensembles immobiliers, les règles de retrait vis-à-vis des limites séparatives auront une incidence directe sur la composition urbaine de la future rue Raynal alternant espaces bâtis (plein) et espaces de transition (vides) :

- Le zonage UM4 n'offre que 2 options d'implantations en limite séparative : soit en limite séparative soit avec un retrait au moins égal à la moitié de la hauteur du bâtiment.
- Les zonages UP2-9 et UP2-10 offrent un gradient de retrait plus important laissant ainsi la possibilité de travailler plus finement le rapport des différents bâtiments entre eux.

Cette évolution va dans le sens d'un urbanisme de projet, permettant d'organiser progressivement la mutation des grandes emprises foncières ferroviaires.

#### **Commentaire de la Commission**

*En l'absence de nécessité d'expropriation, l'inclusion de l'est de la zone SERNAM dans le périmètre de la DUP n'apparaissait initialement pas impérative pour la Commission.*

*Cette dernière peut toutefois admettre l'utilité d'envisager dès maintenant une cohérence entre les deux premières phases du projet TESO. La mise en compatibilité des documents d'urbanisme, qui permettra de supprimer certaines entraves (concernant les retraits sur les limites séparatives notamment), devrait favoriser l'émergence d'un schéma cohérent d'aménagement de l'ensemble des terrains SNCF disponibles, sans obligation de procéder à une nouvelle modification du PLUiH.*

*La Commission se range donc au choix opéré par le maître de l'ouvrage.*

## 5.2.2 MECDU

La première phase du projet TESO, telle qu'elle est présentée dans la demande de DUP est incompatible tant avec le PLU qu'avec le nouveau PLUi-H.

Le projet TESO nécessite une évolution du règlement écrit et du zonage graphique des documents d'urbanisme de Toulouse :

- Pour le **PLU**, le projet TESO concerne cinq zones:

- o la zone UC2c (zone urbaine du centre) ;
- o la zone UF1c (zone urbaine de faubourg) ;
- o les zones UI1c, UI7 et UI11c (zones urbaines intenses).

Les articles 9 et 10 des zones UC2c, UF1c et UI1c et avec les articles 6, 7 et 10 de la zone UI7 doivent être modifiés et le Document Graphique de Règlement (DGR) doit être amendé pour permettre la transformation des zones UC2, UF1, UI1 et UI7 en zone Urbaine de Projets UP. La mise en compatibilité du PLU nécessite donc, notamment, l'élaboration d'une OAP coïncidant avec le périmètre de 9 ha de la DUP, le reclassement des zones UC2c, UF1c, UI1c et UI7 en zones UP9 et UP10 et la modification des dispositions de la zone UP.

- Pour le **PLUi-H**, TESO concerne deux zones :

- o la zone urbaine à vocation mixte UM3 ;
- o la zone urbaine à vocation mixte UM4.

Les dispositions de ces deux zones sont incompatibles et doivent donc également être modifiées en créant une OAP comprenant deux zones UP2-9 Lyon-Sernam et UP2 -10 Cheminots-Saint Laurent, en lieu et place de celles prévues pour la mise en compatibilité du PLU. Il convient également de noter que le secteur cheminots-Saint-Laurent ne sera pas identifié en « zone préférentielle d'accueil de commerces ».

Une douzaine d'associations de quartier et de nombreux particuliers s'opposent à l'élévation d'immeubles d'une vingtaine d'étages de part et d'autre de l'avenue de Lyon et ne comprennent pas la suppression du coefficient d'emprise au sol (CES) et la déréglementation des espaces de pleine terre (EPT). Ils demandent le retour au projet aéré et doté d'espaces verts qui avait été défini lors de la concertation sur le Plan Guide Urbain de 2016.

Beaucoup d'intervenants s'opposent à la définition de caractéristiques urbaines qui rompent avec celles qui sont contenues dans le PLU (@802, @1118) et critiquent les schémas non contractuels présentés. L'un d'entre eux (@1126) souligne que le PLUi-H qui vient d'être approuvé le 11 avril 2019, prévoit du R+3 / R+4 sur l'avenue de Lyon et s'étonne que les droits à construire passent maintenant à 60 mètres de haut.

Plusieurs contributeurs (@ 882, @ 1071), sans s'opposer aux règles projetées, se disent attentifs à ce que l'assouplissement prévu de ces règles de construction, qui autorisent des hauteurs maximales conséquentes, soient négociées avec la population afin de minimiser les nuisances de tous ordres.

Cependant, certains autres (C 1394) considèrent que densité urbaine et verticalité vont de pair et qu'il convient de laisser un maximum de liberté graphique sur les hauteurs tout en exigeant la qualité, soutenant que le haut et le beau sont compatibles et qu'il permet notamment de dégager des espaces au sol.

La Commission d'enquête, quant à elle, s'interroge sur le découpage des nouvelles zones UP (ou UP2) qui viennent bouleverser les caractéristiques très récemment définies dans le PLUi-H, tout juste approuvé.

### Questions :

**A. Le PLUi-H a été approuvé le 11 avril 2019. A quelle échéance deviendra-t-il opposable aux tiers ?**

### Réponse maître d'ouvrage :

Le PLUi-H de Toulouse Métropole, approuvé le 11 avril 2019, est exécutoire depuis le 18 mai 2019.

### Commentaire de la Commission

*La Commission prend acte de cette information.*



## B. Pourquoi est-il nécessaire de libéraliser les CES (coefficient d'emprise au sol) et EPT (espace pleine terre) des nouvelles zones UP2-9 et 10, dans la MECDU, alors que la notice explicative et les schémas de présentation de la zone DUP attestent de la volonté de Toulouse Métropole de promouvoir un urbanisme aéré ?

### Réponse maître d'ouvrage :

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme propose la création de deux zonages de projet UP2 au sein du PLUi-H de Toulouse Métropole.

Zones	Hauteur de façade (HF)	Hauteur sur voie (HV)	Coefficient d'emprise au sol (CES)	Coefficient d'espace de pleine terre exigée (EPT)
UP2-9	60	Non Réglementé (NR)	Non Réglementé (NR)	Règlement Ecrit (RE)
UP2-10	35	Non Réglementé (NR)	Non Réglementé (NR)	Règlement Ecrit (RE)

La mise en compatibilité du PLUi-H, avec la création de deux zonages UP2, ne se traduit pas par une libéralisation des CES (coefficient des emprises au sol) et des EPT (espaces de pleine terre), car le projet devra respecter le **coefficient de surface éco-aménageable (CSE)**, disposition introduite par le PLUi-H.

Dans les zones très denses et/ou très minéralisées sur lesquelles la possibilité de dégager des emprises au sol libres est très limitée, le CSE permet de prendre en considération d'autres surfaces au sol, en façade ou en toiture, pour favoriser un cadre de vie plus vert, diminuer l'effet d'îlot de chaleur urbain et l'assèchement de l'atmosphère.

Le CSE s'applique :

- à tout projet de construction nouvelle dont la surface de plancher existante et projetée est supérieure ou égale à 500 m<sup>2</sup> ;
- en fonction du rapport CES – CEPT mentionné dans l'étiquette, application automatique dès que l'emprise au sol maximale autorisée est comprise entre 60 % et 80 % ou n'est pas réglementée (NR) et que le pourcentage d'espaces de pleine terre minimum exige un renvoi au Règlement Ecrit (RE) ou est inférieur à 20 %.

Dans ce cas, le projet doit atteindre un CSE de 0,35 selon le mode de calcul suivant :

- surface de l'unité foncière x 0,35 = surface en m<sup>2</sup> à atteindre en cumulant tout ou partie des surfaces suivantes dotées d'une pondération liée à leur nature ;
- plus la nature de la surface est perméable et pérenne, plus elle compte en proportion dans l'atteinte de l'objectif.
 

▪ Surface imperméable (goudron, dalle, asphalte)	0	
▪ Toiture végétalisée	0,2	
▪ Surface semi-perméable (revêtement perméable à l'air et à l'eau : gravier, cailloux, etc.)	0,4	
▪ Végétalisation des façades	0,2	
▪ Espaces verts sur dalle ou sur toit	0,4	
▪ Espaces verts de pleine terre	1,5	

Cette disposition réglementaire permet de préserver les objectifs environnementaux du PLUi-H en s'adaptant au contexte de la ville dense. Les pondérations introduites par le CSE favorisent les espaces verts de pleine terre.

### Commentaire de la Commission

*La Commission s'étonne que les conséquences du remplacement des coefficients d'emprise au sol (CES) et d'espace de pleine terre (EPT) par le nouveau coefficient de surface éco-aménageable (CSE), introduit par le PLUiH, à la suite de la loi ALUR, n'aient pas été expliquées dans le dossier MECDU.*

*Cette absence est de nature à ajouter à l'inquiétude des habitants quant à la sincérité des objectifs environnementaux du projet TESO, le public n'ayant sans doute pas eu le temps de consulter les 430 pages du règlement écrit du PLUiH.*

*La Commission admet que la mesure permettra de garantir un minimum de verdissement en zone dense. Elle recommandera à Europolia de bien expliquer cette nouvelle disposition réglementaire au cours des prochaines réunions de concertation qu'elle conduira, notamment à l'occasion de la définition du cahier des charges de la ZAC.*



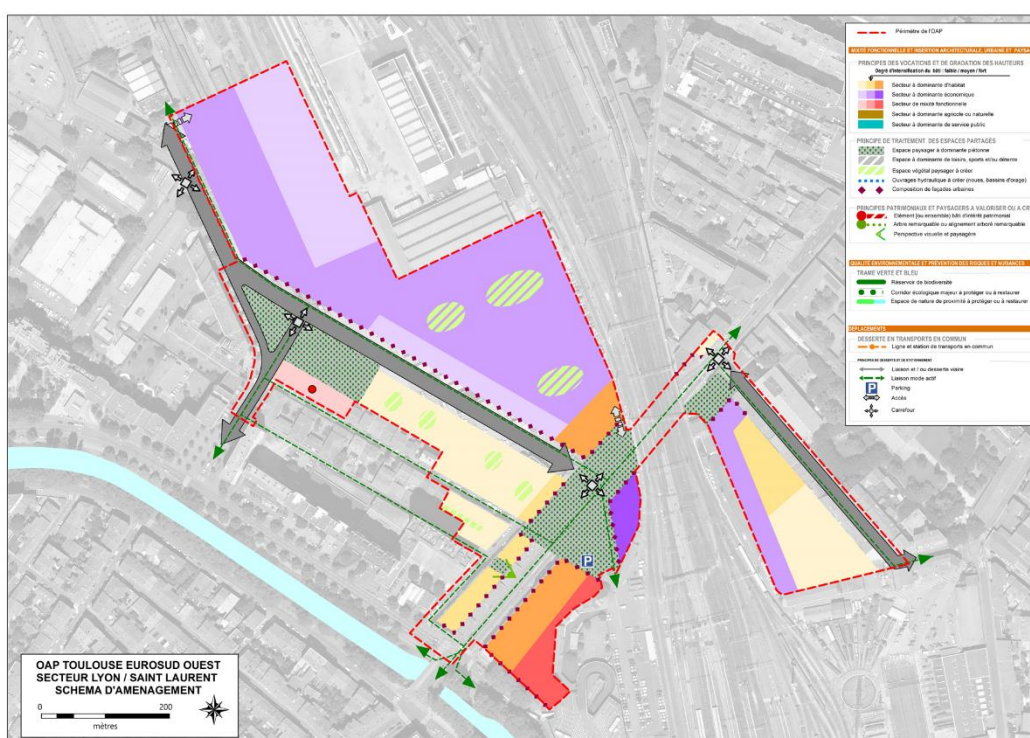
### C. Comment s'assurer de la réalisation d'espaces verts suffisants dans le cadre des immeubles privés, alors que le projet de modification du règlement d'urbanisme permet d'autoriser jusqu'à 100 % de surfaces constructibles par îlot ?

#### Réponse maître d'ouvrage :

A l'échelle de chaque îlot, l'application du CSE permettra d'intégrer dans les futurs programmes immobiliers des solutions environnementales complémentaires à la réalisation d'espaces verts de pleine terre : toitures végétalisées et façades végétalisées, espaces verts sur dalle.

Les conditions de réalisation d'espaces verts résidentiels différeront selon le contexte et les enjeux urbains de la première phase du projet Toulouse EuroSudOuest. Il n'est pas prévu, ni dans le règlement, ni dans l'OAP, que l'ensemble des surfaces des îlots de la première phase soit constructible à 100%.

Ainsi, le plan de synthèse de l'OAP (Figure 64 - page 87) indique que des espaces paysagers sont à créer au sein des secteurs Sernam, Lyon et Jumeaux, dans les ensembles immobiliers privés, et ce, dans un rapport de compatibilité avec l'OAP.



Sur le secteur SERNAM / Raynal, l'OAP précise et décline les conditions d'application du CSE en mettant en avant l'objectif de réaliser des cœurs d'îlots végétalisés, complémentaires aux développements immobiliers.

Sur le secteur Lyon, le contexte urbain dense et contraint limite la réalisation d'espaces verts résidentiels. C'est pourquoi le projet urbain propose d'ores et déjà des espaces publics importants associant parvis et places jardinées. L'opération publique d'aménagement permet ainsi de porter une approche plus globale associant espaces privés et espaces publics.

Sur ce secteur, et à l'instar de ce que l'on peut observer dans le centre-ville de Toulouse, le rapport entre espace bâti et espaces verts ne doit pas s'évaluer à l'échelle de chaque îlot mais à une échelle plus large incluant les espaces bâtis privés et les espaces publics.

#### Commentaire de la Commission

*La Commission a bien compris que l'OAP exclut l'artificialisation de la totalité des surfaces disponibles et, qu'au contraire, elle exige la présentation de solutions environnementales complémentaires. Elle regrette cependant le manque d'ambition du projet en matière de création d'espaces verts publics, tout particulièrement dans le secteur Lyon, et émettra une réserve sur ce point.*



**D. Les schémas de principe (non contractuels) figurant tant dans le projet de DUP (Pièce D fig. 11 et 12 page 13 ou fig. 15 page 16) que dans la MECDU (pièce A fig. 55 page 82), témoignent-ils de la volonté de Toulouse Métropole d'autoriser des hauteurs d'immeubles moins élevées que les maxima prévus ?**

**Réponse maître d'ouvrage :**

Le plan guide urbain ne prévoit pas sur ce secteur une hauteur unique qui correspondrait à la hauteur maximale autorisée par la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

**Sur le secteur de l'avenue de Lyon**, le plan guide propose d'organiser les gabarits des bâtiments afin de produire une diversité et des contrastes tenant compte des typologies, du contexte, des apports solaires et des vues, allant de R+7 jusqu'à R+19 (limite IGH pour le logement).

La diversité des hauteurs et des gabarits des bâtiments, associée à l'élargissement à 29 mètres de l'avenue de Lyon, doit permettre de trouver des réponses très précises à la complexité de ce secteur et la juxtaposition des échelles qui y sont présentes.

La localisation des immeubles les plus élevés fera l'objet d'une attention particulière pour limiter les vis-à-vis avec les constructions existantes. Les gabarits les plus élevés seront disposés de façon ponctuelle pour constituer des émergences.

**Sur le secteur Cheminots – Saint-Laurent**, le plan guide urbain propose sur la rue Saint-Laurent une organisation discontinue, en îlots semi-ouverts, pour gérer au mieux la densité dans un environnement de faubourg et proposer des conditions idéales d'habitabilité.

**Le schéma en question se situe dans la partie opposable de l'OAP et il a valeur d'illustration concernant le paragraphe consacré au développement résidentiel du secteur Cheminot-Saint-Laurent. Il illustre notamment comment les nouveaux projets devront se rapprocher des gabarits existants et traiter les pieds d'immeubles.**

**Il est à préciser que les intensités prévues dans ces secteurs sont moyennes à faibles pour l'habitat, ce qui laisse effectivement penser que les développements immobiliers attendus n'atteindront pas le maximum de la hauteur prévue par l'étiquette de la zone UP2-10.**

**Commentaire de la Commission**

*Voir commentaire après la question E ci-dessous.*

**E. Alors qu'il est prévu par la MECDU que les caractéristiques urbaines seront ouvertes, sans contrainte, jusqu'à une hauteur de 60 m, ne serait-il pas possible de prévoir dans l'OAP que la modulation des gabarits et l'espacement des bâtiments soient garantis, par l'introduction de ratios d'objectifs de répartition des hauteurs, des CES ou des EPT ?**

**Réponse maître d'ouvrage :**

L'OAP prévoit déjà une modulation des gabarits, notamment des hauteurs, à travers les différents degrés d'intensification du bâti faible, moyen et fort. Ceux-ci sont présentés dans la partie « enjeux et objectifs du projet TESO » sur les principes d'insertion de l'OAP dans le tissu environnant : les hauteurs les plus importantes peuvent aller jusqu'à 60m tandis que les hauteurs moyennes et faibles vont de 15 à 35m.

L'OAP prévoit également des espaces végétaux paysagers en cœur d'îlots.

**Rappel des grands principes de la traduction réglementaire du projet Toulouse EuroSudOuest**

Sur le territoire du projet Toulouse EuroSudOuest, dont le développement est maîtrisé par la collectivité par le biais d'une concession d'aménagement confiée à un opérateur public, il a été décidé de mettre en œuvre un zonage de type UP et une OAP qui sont des outils d'urbanisme de projet. La souplesse de cette traduction réglementaire vise à :

- définir les invariants du projet urbain tout en permettant de s'adapter à sa temporalité et en étant capable d'intégrer les modifications auxquelles il peut être soumis en évitant les modifications successives du PLUi-H ;
- inciter à un dialogue entre les acteurs le plus en amont possible du dépôt d'un permis de construire ou d'aménager, afin de garantir la mise en œuvre des principes du projet global tout en respectant les particularités de chaque opération ;

- prévoir le niveau d'équipements publics nécessaires au développement urbain en prévoyant ou mettant en perspective leurs modalités de financement.

### Sur les périmètres de DUP et de MECDU

Outre les aspects liés à la procédure et les incompatibilités réglementaires entre le PLUi-H et les projets qui justifient l'intérêt de ce périmètre, il faut aussi mentionner qu'il permet de formaliser dans une OAP la première phase du projet Toulouse EuroSudOuest. Cette OAP apporte de la cohérence et de la visibilité au projet et lui permet de s'inscrire dans le projet global du PLUi-H.

### Sur la libéralisation des CES et des EPT

Le CES n'est pas réglementé par le PLUi-H mais des surfaces de plancher ont été fixées dans la concession d'aménagement et seront précisées dans la future ZAC. L'emprise au sol peut être précisée dans l'OAP à une échelle différente de celle de la parcelle si besoin.

Les EPT sont réglementés car c'est le CSE qui s'applique. Conformément aux dispositions générales du PLUi-H, il se calcule à l'unité foncière ou à l'échelle globale de l'opération (ZAC ou concession d'aménagement).

Par ailleurs, le plan guide urbain prévoit bien des modulations de hauteurs et des gabarits de bâtiments différents dans les différents secteurs du projet. Ainsi, à titre d'exemple, un épannelage décroissant est prévu depuis la proximité de voies ferrées vers les quartiers d'habitat existant.

Or, il existe un décalage entre ce contenu de projet et sa déclinaison réglementaire dans la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, qui peut laisser entendre que l'ensemble des bâtiments atteindra la hauteur autorisée. Il s'agit là, d'un choix opérationnel et réglementaire.

Le positionnement *a priori* des hauteurs et gabarits des bâtiments, dans une OAP, va de fait, figer à un instant donné, le projet et sa composition urbaine. On retrouve par analogie, les graphiques de détails du PLU de Toulouse.

**A l'inverse, l'OAP peut donner un gabarit et une hauteur maximale, en indiquant les principes de composition urbaine qui sont attendus. Cette approche laisse plus de place à un urbanisme de projet encadré par le maître d'ouvrage.**

**Ainsi, la mise en place de cahiers des charges pour chaque îlot permettra d'encadrer les développements. Cette échelle opérationnelle, qui s'inscrira dans le cadre réglementaire, sera travaillée en concertation avec différents acteurs et notamment les associations du quartier.**

Cette position a été affirmée par le Président de Toulouse Métropole lors de la conférence de presse relative à l'ouverture de l'enquête publique (18 mars 2019).

### Commentaire de la Commission

*La Commission a bien noté que le schéma de la figure 64 page 87 qui figure dans l'OAP est opposable et organise une modulation des gabarits.*

*Elle regrette cependant que les nombreuses représentations schématiques de principe, certes non contractuelles, qui figurent tant dans le dossier de présentation de la DUP que dans celui de la MECDU, minimisent la hauteur des immeubles à construire. Tel est le cas, par exemple, de la simulation de l'immeuble qui se situera au débouché de la rue Raynal sur l'avenue de Lyon, qui pourra atteindre R+20 alors qu'il n'est représenté qu'en R+14.*

*Elle a bien compris que la définition de hauteurs maximum uniformes, encadrée par l'OPA, accorderait plus de souplesse aux aménageurs et leur éviterait de recourir à d'incessantes modifications du PLUiH.*

*Le maître de l'ouvrage doit cependant considérer que la définition de l'aspect final de la zone étant renvoyée à l'adoption du cahier des charges de la ZAC, le public et les associations puissent être inquiets et s'interroger sur le degré de prise en compte du résultat de la concertation qui leur a été promise.*

*La Commission recommandera à Europolia d'engager sans tarder la concertation sur ce cahier de charges détaillé.*



### 5.2.3 Expropriation

Le thème de l'expropriation a été abordé par les opposants au projet TESO mais aussi, dans une moindre mesure, par ses soutiens.

Les opposants lui reprochent de favoriser une certaine gentrification du quartier en imposant un déménagement à des habitants «historiques» qui ne souhaitent pas du tout quitter ce lieu où ils ont vécu parfois depuis leur naissance, ainsi qu'un éloignement de personnes à faibles revenus vers des zones plus éloignées du centre-ville, avec des moyens de transports en commun plus réduits.

Ils considèrent que les immeubles concernés sont typiques de l'urbanisme toulousain et qu'une réhabilitation comportant éventuellement l'ajout d'un ou deux niveaux serait beaucoup plus judicieuse. Certaines personnes estiment que l'argent qui va être dépensé pour les expropriations à venir serait mieux utilisé en réhabilitant les lieux pour y héberger des personnes migrantes.

Par contre, les soutiens estiment que ce quartier s'est largement dégradé depuis de nombreuses années et que, extérieurement comme intérieurement, il ne peut donner qu'une mauvaise image de la ville de Toulouse, certaines contributions n'hésitant pas à le classer comme étant à la limite de l'habitat indigne. Sans aller jusque-là, plusieurs personnes reçues par la Commission d'enquête et habitantes de ce quartier souhaitent le quitter au plus tôt, n'y trouvant plus des conditions de vie décentes et ne s'y sentant plus en sécurité.

#### Questions :

**A. Pourquoi le « diagnostic sociodémographique des quartiers présentant une sensibilité plus forte aux mutations de la gare et de ses abords dans le cadre du projet urbain Toulouse EuroSudOuest » présenté à partir de la page 66 de l'étude d'impact (pièce B5 du dossier) exclut en particulier les rues concernées par le projet d'expropriation ? Ne s'agit-il pas du secteur le plus sensible qui aurait mérité le plus d'attention au sein de l'étude d'impact ?**

#### Réponse maître d'ouvrage :

Un diagnostic sociodémographique complet, à l'échelle du périmètre d'études de Toulouse EuroSudOuest, a été réalisé à partir des données INSEE consolidées à l'échelle des IRIS.

L'Autorité environnementale, dans son cadrage préalable, a demandé des précisions, à une échelle plus fine – infra IRIS, sur la situation sociodémographique des quartiers environnants la gare.

Quatre quartiers ont ainsi été identifiés et analysés en conséquence au regard des enjeux de programmation urbaine à moyen et long terme de Toulouse EuroSudOuest. L'Autorité environnementale souhaitait vérifier si la structure sociodémographique de ces quartiers était susceptible d'évoluer au fur et à mesure de la mise en œuvre du projet Toulouse EuroSudOuest.

Le périmètre d'action foncière n'a pas été inclus dans cette analyse, car il relève d'un autre processus :

- d'une part, ce secteur a vocation à être très largement démoli et reconstruit dans le cadre du projet. Les enjeux dans le temps sont donc totalement différents des autres quartiers analysés suite à la demande de l'Autorité environnementale et qui n'ont pas vocation à être démolis ;
- d'autre part, les données infra-IRIS disponibles ne sont pas disponibles à une échelle aussi fine que celle de l'avenue de Lyon ou des rues Cheminots et Saint-Laurent (le périmètre d'action foncière prioritaire se situe sur 2 IRIS différents : Périole au sud et Raynal au nord) ;
- enfin, le périmètre d'action foncière fera l'objet d'une enquête sociale spécifique dans le cadre de la Maîtrise d'Œuvre Urbaine et Sociale (MOUS) mise en place pour le relogement des occupants.

Le démarrage de cette enquête est prévu pour septembre 2019. Elle permettra de connaître la situation de tous les occupants, quel que soit leur statut. Cette enquête permettra d'anticiper et de mettre en place un plan de relogement au plus près des besoins des habitants.

**Commentaire de la Commission**

*Le quartier concerné par le périmètre d'action foncière doit être démoli et ses habitants actuels doivent déménager, c'est l'un des objets de la présente enquête.*

*La Commission constate avec consternation que le diagnostic sociodémographique de TESO ne prend pas en compte la population la plus concernée qui est probablement aussi la plus fragile.*

*Elle s'étonne en outre, alors que le dossier d'expropriation indique qu'une MOUS existe déjà, qu'Europolia ait indiqué le contraire dans sa réponse, en précisant toutefois qu'elle sera mise en place prochainement.*

*La CEP regrette qu'en l'absence de connaissance du nombre de personnes à reloger, aucune estimation sommaire des dépenses n'ait pu être fournie dans le cadre de la DUP. En effet, les coûts liés au relogement des habitants à expulser n'y sont pas mentionnés. A ce titre, l'estimation sommaire des dépenses lui semble incomplète.*

*Ces aspects nous semblent importants, non seulement dans le cadre d'une démarche d'expropriation et de déclaration d'utilité publique, mais également et avant tout par rapport à l'aspect humain de l'opération.*

*La Commission demande à Europolia d'engager immédiatement des actions afin d'apporter aux habitants et propriétaires concernés toute l'attention que requiert leur situation.*

**B. Nous n'avons pas trouvé d'informations dans l'étude d'impact sur l'état et l'âge des immeubles à démolir, le nombre de logements à supprimer et combien de personnes sont concernées dans la zone à exproprier. Pouvez-vous fournir ces informations ?**

**Réponse maître d'ouvrage :**

91 ensembles immobiliers sont présents dans le périmètre d'action foncière : 70 propriétés et 21 copropriétés composées de 355 lots.

50 propriétés et 211 lots sont maîtrisés, soit par l'Établissement Public Foncier Local (EPFL) du Grand Toulouse, qui possède la majeure partie de ces biens immobiliers, soit par Toulouse Métropole ou la Commune de Toulouse.

Le nombre de logements occupés peut être estimé à partir des données de l'EPFL et des données renseignées par les propriétaires dans le cadre de l'enquête parcellaire (taux de retour d'environ 60%) :

	Logements occupés
<b>EPFL</b>	121 logements occupés
<b>Autres propriétaires</b>	155 logements occupés (estimation à partir des questionnaires transmis par les propriétaires impactés par l'enquête parcellaire)
<b>Total</b>	<b>276 logements occupés (estimation à partir des questionnaires transmis par les propriétaires impactés par l'enquête parcellaire)</b>

Sur la base d'un taux d'occupation de 1,67 personnes / logement (nombre moyen de personnes par logement - source INSEE), le nombre d'habitants présent à l'intérieur du périmètre d'action foncière prioritaire peut être estimé à 460 personnes.

L'enquête sociale qui démarrera à l'été 2019 permettra de préciser l'occupation des logements et la situation sociale des occupants. Les résultats de cette enquête seront disponibles début 2020.

**Par ailleurs, le périmètre d'action foncière prioritaire a fait l'objet d'un diagnostic patrimonial réalisé en 2013, par la mission inventaire du patrimoine des archives municipales de la Ville de Toulouse.**

Ce diagnostic indique ceci :

- **Le côté pair de l'avenue de Lyon ainsi que les immeubles du boulevard Pierre-Sémard** forment un ensemble bâti essentiellement constitué d'immeubles de rapport (commerce en rez-de-chaussée et habitation aux étages) datant de la 2<sup>e</sup> moitié du 19<sup>e</sup> siècle et du début du 20<sup>e</sup> siècle. La hauteur des édifices évolue entre R+1 et R+3, donnant un profil irrégulier à la rue. L'installation d'une station-service

en 1971 est venue interrompre l'alignement du côté pair de l'avenue de Lyon, entraînant la démolition de plusieurs édifices. Les immeubles du boulevard Pierre-Sémard sont de même type, certains ayant perdu leur commerce en rez-de-chaussée.



*Avenue de Lyon, côté pair*

*Boulevard Pierre Sémard*

- **Le côté impair de l'avenue de Lyon** est bordé de petits immeubles avec commerces en rez-de-chaussée et habitation à l'étage comme de l'autre côté de l'avenue. Cependant, ils forment un ensemble plus hétérogène, dû au renouvellement plus important du bâti, du début du 19<sup>e</sup> siècle pour les plus anciens (15 avenue de Lyon, 21-27 avenue de Lyon et 19 avenue de Lyon pour la partie donnant rue du Maroc) au milieu du 20<sup>e</sup> siècle (25 avenue de Lyon).



*Avenue de Lyon, côté impair*

- En 1866, **la rue Saint-Laurent** est encore une voie privée qui traverse la propriété de Pierre-Gustave Béteille. Ce dernier en cède la propriété à la ville en 1870 et elle est classée dans le domaine public en 1896. La majorité des constructions date des dernières années du 19<sup>e</sup> siècle et du 1<sup>er</sup> quart du 20<sup>e</sup> siècle.



*Rue Saint-Laurent, côté impair, depuis la rue des Cheminots*

*Rue Saint-Laurent, côté pair, depuis la rue du faubourg Bonnefoy*

- **La rue des Cheminots**, faisant face au domaine de la SNCF, n'est construite que d'un seul côté. Il s'agit d'un bâti modeste, datant du dernier quart du 19<sup>e</sup> siècle, composé de petits immeubles à un étage du même type que ceux de la rue Saint-Laurent et de hangars ou d'ateliers reconstruits.



Rue des Cheminots, côté impair, depuis la rue du faubourg Bonnefoy

**Le diagnostic conclut que le territoire situé autour des gares Raynal et Matabiau est composé d'un tissu urbain d'une qualité architecturale très modeste. Il est également dénaturé : sur l'avenue de Lyon, les commerces ont fortement modifié les rez-de-chaussée ; dans la rue des Jumeaux, les réaménagements successifs ont enlevé tout leur caractère aux édifices.**

La rue Saint-Laurent a, quant à elle, conservé une certaine cohérence urbaine, avec des alignements soignés de maisons de faubourg.

Les anciens Ateliers Saint-Eloi sont le seul édifice qui présente un intérêt patrimonial en lui-même, pour des raisons architecturales mais avant tout historiques, en raison de ses liens avec les débuts de l'aéronautique toulousaine.



30 rue des Jumeaux

Les photos ont été prises entre octobre 2012 et janvier 2013 : phot. Friquart, Louise-Emmanuelle ; Krispin, Laure (c) Ville de Toulouse ; (c) Inventaire général, Région Midi-Pyrénées.

#### Commentaire de la Commission

Voir commentaire après la question D.

#### C. La possibilité de conserver certains bâtiments ou parties de bâtiments présentant un caractère patrimonial particulier a-t-elle été envisagée ?

##### Réponse maître d'ouvrage :

Sur la base du diagnostic patrimonial de 2013 détaillé dans la réponse à la question B, le périmètre d'action foncière prioritaire a été ajusté :

- d'une part pour valoriser les anciens ateliers Saint-Eloi dans le cadre du projet urbain ;
- d'autre part pour exclure du périmètre d'action foncière prioritaire l'alignement de maisons de faubourgs situé sur le côté impair de la rue Saint-Laurent et des parties des rues des Jumeaux et Chabanon.

Pour le reste, il s'agit d'ensembles immobiliers modestes qui ont fait l'objet, depuis leur construction, de nombreux remaniements voire, pour certains d'entre eux, d'aménagements qui les ont en partie ou totalement dénaturés.

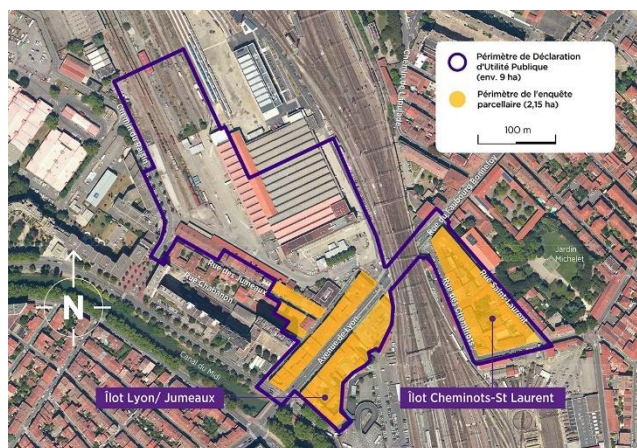
Ainsi, l'étude a porté sur le périmètre ci-dessous :





Périmètre de l'étude patrimoniale en 2013, extrait du SIG Urban - Hist Gestion.

Le périmètre d'action foncière prioritaire de Toulouse EuroSudOuest a été réduit au maximum en tenant compte des conclusions de cette étude :



Périmètre d'action foncière prioritaire soumis à l'enquête publique en 2019 - Source Europolia

### Commentaire de la Commission

Voir commentaire après la question D.

**D. Qu'est-ce qui justifie l'option retenue de raser tous les bâtiments à exproprier ? N'y avait-il pas des solutions alternatives de réhabilitation du quartier (réclamé par les opposants) ?**

#### Réponse maître d'ouvrage :

La mise en place du périmètre d'action foncière repose sur un projet de renouvellement urbain complet permettant à la fois :

- le redimensionnement et la requalification des espaces publics et la création d'un nouveau parvis permettant l'ouverture de la gare au nord ;
- une recomposition urbaine du secteur en lien avec la mutation des secteurs ferroviaires de Raynal, de Périole et de Matabiau.

Ce sont des enjeux d'aménagement qui justifient l'action foncière. La réhabilitation des ensembles immobiliers ne relève pas du même projet.

En effet, le maintien en l'état de l'avenue de Lyon, de la rue des Cheminots et de la rue Saint-Laurent, ne permettrait ni d'élargir l'avenue de Lyon, ni de créer un nouveau parvis au nord de la gare, ni de reconfigurer les accès vers Périole depuis le faubourg.

En outre, un projet de réhabilitation ou d'amélioration de l'habitat ne permettrait pas d'apporter des réponses satisfaisantes, du fait des caractéristiques intrinsèques du secteur qui limitent la qualité de l'habitat : immeubles de rapport composés de petits logements, logements mono-orientés, logements distribués sur des puits de jour (avenue de Lyon – côté impair), ...

Un projet de réhabilitation en l'état viendrait fermer d'importantes opportunités d'aménagement autour de la gare sans vraiment pouvoir apporter de réponses satisfaisantes face aux contraintes structurelles des immeubles de rapport de la fin du 19<sup>ème</sup> siècle et du début du 20<sup>ème</sup> siècle (taille, organisation et orientation des logements) et à la faible implication des propriétaires – bailleurs dans l'entretien de leur patrimoine.

#### **Commentaire de la Commission**

*La Commission apprend qu'une étude patrimoniale a été réalisée en 2013 et qu'elle a servi à réajuster le périmètre de l'action foncière. Ce dernier a été réduit par rapport à l'emprise visée initialement pour préserver certains bâtiments présentant une valeur patrimoniale historique ou architecturale.*

*Elle s'étonne que ces éléments n'aient pas été présentés dans le cadre de l'étude d'impact puisqu'ils auraient permis de démontrer l'intérêt patrimonial très limité des bâtiments inclus dans le périmètre d'expropriation.*

*Il est compréhensible qu'il soit aujourd'hui impossible de procéder à un réaménagement du quartier compatible avec les nouvelles fonctionnalités du PEM tout en préservant les bâtiments existants.*

#### **5.2.4 Enquête parcellaire**

Conformément à la réglementation spécifique au droit parcellaire, Europolia a envoyé une notification individuelle du dépôt du dossier par lettre recommandée avec AR à l'ensemble des propriétaires des parcelles situées dans la zone d'action foncière.

Seulement un petit nombre d'entre eux (une vingtaine) est venu à la rencontre de la Commission d'enquête. Certains se sont dits prêts à vendre leur parcelle ou leur logement. Ceux-là attendent que la DUP soit effective pour prendre contact avec l'organisme chargé de procéder aux acquisitions. D'autres ont souhaité prendre contact avec l'EPFL afin d'engager les démarches ou obtenir des renseignements sur les montants, les délais de la transaction ou les modalités de relogement et estiment ne pas avoir été écoutés, voire ne pas avoir pu entrer en contact avec l'EPFL. Ils craignent de ne pas pouvoir racheter un bien équivalent avec le montant qui leur sera attribué, compte-tenu de la date de l'achat initial et de l'augmentation du coût de l'immobilier et qu'aucune mesure compensatoire ne soit prévue. Quatre propriétaires se sont exprimés par écrit lors de l'Enquête Publique.

#### **Questions :**

- A. A l'issue de l'enquête, combien de propriétaires ont répondu à la notification qui leur a été adressée ?**

#### **Réponse maître d'ouvrage :**

En liminaire, il est rappelé que les ensembles immobiliers restant à maîtriser par l'EPFL appartiennent à 20 propriétaires et 76 copropriétaires privés. Un propriétaire ou un copropriétaire peut être une personne physique seule, une indivision ou encore une personne morale.

201 avis d'ouverture d'enquête ont été diffusés : notifications, significations, affichages en Mairie.

- 80 fiches de renseignements ont été reçues sur l'ensemble des notifications effectuées (47,6%).
- A l'échelle des 96 propriétaires, 59 fiches de renseignements ont été remplies et retournées à Europolia (61,5% env.).

#### **Commentaire de la Commission**

*La Commission prend acte de ces éléments.*

**B. Ne serait-il pas possible de réserver une priorité d'acquisition de logements aux propriétaires expropriés dans les futurs bâtiments de la zone de la DUP ? Sinon, quelles autres mesures compensatoires pourraient être envisagées ?**

**Réponse maître d'ouvrage :**

Conformément à l'article L. 314-2 du Code de l'Urbanisme, les occupants de locaux à usage d'habitation, professionnel ou mixte bénéficient d'un droit de priorité prévu aux articles L.423-1 et L.423-5 du Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique, pour l'attribution ou l'acquisition d'un local dans les immeubles compris dans l'opération.

Pour le logement en particulier, le droit de priorité bénéficie aux occupants dont les ressources n'excèdent pas le plafond fixé pour l'attribution d'un logement HLM, et prévoit :

- soit un relogement en qualité de locataire dans un logement HLM ou dans un local n'excédant pas celui d'un local HLM de même consistance ;
- soit l'accession à la propriété au titre de la législation HLM et l'octroi des prêts correspondants.

S'agissant des commerçants et artisans, ils disposent également d'un droit de priorité, conformément à l'article L 314-5, pour l'attribution de locaux de même nature compris dans l'opération lorsque l'activité considérée est compatible avec les dispositions du PLUi-H.

Il sera bien entendu fait droit à la demande de tout occupant remplissant les conditions d'éligibilité à ce droit. Néanmoins, ce principe doit être concilié, d'une part avec les objectifs de la MOUS (Maîtrise d'œuvre urbaine et sociale) qui se doit d'offrir aux ménages bénéficiaires du relogement une solution pérenne et stable, et d'autre part avec la réalité du projet Toulouse EuroSudOuest. En effet, il s'écoulera plusieurs années entre la libération des lieux et la livraison des différents programmes immobiliers.

Enfin, il convient de préciser que le taux de rotation des habitants dans ces secteurs est globalement plus élevé que dans le reste de la ville (moins de 2 ans). Cet indicateur, corrélé à la faible qualité des logements au regard du niveau de loyer privés pourtant modestes, atteste, pour un certain nombre d'habitants des secteurs dégradés, d'un choix par défaut. La proposition d'un logement HLM hors secteur, en fonction des conditions évoquées ci-dessus, peut également être une attente d'un certain nombre d'habitants.

**Commentaire de la Commission**

*La Commission prend note des conditions de relogement des personnes expropriées.*

*Il sera difficile de reloger les habitants dans le quartier, même si une priorité leur sera réservée.*

*Les mesures envisagées n'iront pas plus loin que ce qui est prévu par la loi.*

## 5.2.5 Classement/ déclassement de voiries

Le projet prévoit de déclasser la rue des Cheminots et de classer la future rue Raynal dans le domaine public de Toulouse Métropole pour réorganiser le trafic automobile et créer un accès aux futurs bureaux du secteur SERNAM.

Cette première phase de réorganisation du trafic automobile, mais également des modes de déplacements doux, est approuvée par beaucoup.

Néanmoins, un contributeur (@ 262) exprime son désaccord avec l'élargissement de la rue Saint Laurent et la suppression de la rue des Cheminots. Il suggère de requalifier la rue Saint Laurent en voie cycliste et piétonne, arborée et sûre pour les usagers et de créer un double sens de circulation dans la rue des Cheminots, en supprimant les places de parking. Il ajoute que cette proposition intégrerait le Jardin Michelet au quartier par la création d'une voie verte tout en préservant les habitats historiques de l'îlot Saint Laurent.

D'autres contributeurs (@1304, @ 1142) ou EELV (@ 1323) estiment que la création d'une voie urbaine supplémentaire (la voie Raynal) va compliquer la circulation vers la gare, comme de ramener au centre, à travers les échangeurs de Croix Daurade et des Izards, les véhicules du périphérique saturé et ceux des boulevards Silvio Trentin et Pierre Curie. Cette création est, selon eux, en contradiction avec les objectifs de réduction de la pollution liée à la circulation automobile affichés par Toulouse Métropole. Ils soulignent que ce risque a été signalé à de multiples reprises lors des réunions de concertation et déplorent que les élus n'aient pas accepté de revoir le projet afin de décourager la circulation automobile.

### Questions :

#### A. Quel est la réponse d'Europolia à la proposition @262 ? Pourquoi ne peut-on pas préserver la rue des Cheminots comme suggéré ?

### Réponse maître d'ouvrage :

La rue des Cheminots fait actuellement 9,20 m de large en section courante. Elle accueille du stationnement et deux trottoirs de 0,9 m et 1 m.

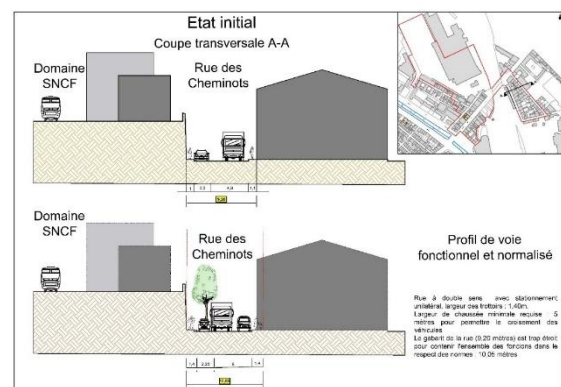
La mise à double sens de la rue des Cheminots repose sur une chaussée de 5 m (2 x 2,50 m) et la mise aux normes des trottoirs à 1,40 m soit 2,80 m.

La proposition @262 impliquant l'absence de stationnement sur la rue Saint-Laurent, il est nécessaire de maintenir au moins une rangée de stationnement sur la rue des Cheminots (2,25 m pour pouvoir planter des arbres).

Au final, le profil type de la rue des Cheminots à double sens se décomposerait de la manière suivante :

- 1 trottoir : 1,40 m
  - 2 voies de circulation : 2 x 2,50 m soit 5 m
  - 1 rangée de stationnement : 2,25 m
  - 1 trottoir : 1,40 m
- soit 10,05 m, c'est-à-dire au-delà de la largeur actuelle de la rue des Cheminots.

Pour rentrer dans l'épure de la rue des Cheminots, tout stationnement sur voirie devrait être exclu à l'échelle du secteur Cheminots - Saint-Laurent. Or, il est important de noter que de nombreux ensembles immobiliers de ce secteur, construits au début du 20<sup>ème</sup> siècle, ne disposent d'aucune place privée de stationnement.



D'une part, la réalisation d'un double sens de circulation sur la rue des Cheminots, par la suppression de la bande de stationnement, ne permettrait pas le déploiement de trottoirs disposant d'une largeur conforme à l'arrêté du 15 janvier 2007, relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics (1,40 m libre de tout mobilier et de tout obstacle).

D'autre part, la proposition de réalisation d'une voie verte, au sens de l'article R.110-2 du Code de la Route, en lieu et place de l'actuelle rue Saint-Laurent, n'est pas compatible avec le nécessaire maintien d'une accessibilité à la rue pour les riverains (accès aux garages, livraisons, ...), les véhicules de services de défense incendie et de secours et les services urbains (ordures ménagères, ...).

Enfin, le profil du projet de requalification de la rue Saint-Laurent propose :

- d'améliorer la desserte inter-quartiers entre Bonnefoy et Marengo, via Périole, par la mise à double sens de la circulation ;
- d'offrir des trottoirs suffisamment dimensionnés pour répondre aux enjeux d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ;
- de créer une piste cyclable bidirectionnelle permettant d'améliorer l'accessibilité aux équipements existants (jardin Michelet, espace Bonnefoy) ;
- d'offrir un traitement paysager par la réalisation d'un alignement d'arbres.

Ainsi, la future rue Saint-Laurent répond aux objectifs d'une meilleure accessibilité pour tous les modes par un trajet plus direct, d'introduire de la végétation dans l'espace public et des aménagements "modes doux", non présents actuellement, mais également de rationaliser l'utilisation de l'espace en évitant d'avoir à maintenir deux voiries de circulation et les réseaux associés (eaux pluviales, éclairage public...).

#### **Commentaire de la Commission**

*Les explications techniques du Maître d'ouvrage ont convaincu la Commission de l'impossibilité d'utiliser la rue des cheminots comme accès au futur parvis Périole et de la pertinence de l'élargissement et de l'aménagement de la rue Saint Laurent.*

### **B. Que répond le maître d'ouvrage aux arguments des contributeurs qui s'opposent à la création d'une voie urbaine supplémentaire par la rue Raynal ?**

#### **Réponse maître d'ouvrage :**

La création de la rue Raynal traduit un double objectif :

- desservir au mieux le futur quartier Raynal-Raisin, secteur de renouvellement urbain qui verra la construction de logements, d'équipements publics (groupe scolaire, crèche et gymnase), ainsi que la création d'un parc urbain ;
- mieux répartir l'accessibilité au quartier de la gare Matabiau à l'échelle métropolitaine, dont l'essentiel est aujourd'hui supporté par les berges du canal du Midi depuis les Ponts-Jumeaux. Il s'agit de proposer une voirie d'accès par "quadrant métropolitain", la rue Raynal répondant à cet objectif pour le Nord de Toulouse.

La rue Raynal assure un partage des espaces publics entre voitures, cycles et piétons, comparativement à la situation aujourd'hui constatée dans le secteur de projet. Ainsi, la rue Raynal fait la part belle aux circulations douces et à la végétalisation des espaces publics (bandes cyclables de part et d'autre, trottoirs larges et arborés).

La configuration de cette voie est essentiellement dédiée à la desserte locale tout en améliorant l'accès à la gare. Les éléments de réponse sont notamment développés dans les réponses au thème 5.6 relatif à la mobilité.

#### **Commentaire de la Commission**

*La Commission admet que la création de la voie Raynal au cours de la première phase de TESO ne peut être isolée du projet d'aménagement de la grande zone de 135 ha, qui comprend le pôle d'échange multimodal à desservir correctement.*

## 5.3 Tour Occitanie

### 5.3.1 Questions posées par la CEP avant le début de l'enquête

Au cours de l'examen du dossier du PC, préalablement à l'enquête, la CEP a souhaité obtenir des informations complémentaires de la Compagnie de Phalsbourg qui lui a apporté un certain nombre de réponses détaillées.

Étant donné qu'il s'agit d'éléments pouvant intéresser le public, mais que ces questions n'ont pas été posées au cours de l'enquête même, la Commission a décidé de joindre ces réponses en annexe du rapport.

### 5.3.2 Question posée par la CEP pendant l'enquête

#### Question :

**A. Le PLU autorise une hauteur maximale de 150 m pour une construction sur le site du Tri postal. Or, la hauteur absolue indiquée dans le permis de construire est de 153,50 m, soit 3,50 m de « trop ». Pouvez-vous nous expliquer la compatibilité du projet avec les règles d'urbanisme ?**

#### Réponse Europolia :

Le schéma ci-dessous permet de mieux apprécier l'organisation des derniers étages de la Tour Occitanie et d'identifier le dernier étage bâti d'une part, et l'acrotère d'autre part.

Le dernier étage bâti de la Tour Occitanie se situe à 301,00 m NGF, soit une hauteur de 150 m par rapport au niveau de référence N0 qui est de 151,00 m NGF (Nivellement Général de France). Ce dernier plancher bâti supporte une jardinière.

Au-dessus de ce dernier étage bâti se trouve un acrotère qui se situe à 304,50 m NGF, soit une hauteur de 153,50 m NGF par rapport au niveau de référence. L'acrotère ne génère aucune surface de plancher supplémentaire (ce point est essentiel au regard du document d'urbanisme).



Le PLU de Toulouse et le PLUiH de Toulouse Métropole appréhendent la hauteur de l'acrotère de manière très différente, ce qui explique les évolutions dont vous nous avez fait part :

- Le PLU (sur la base duquel a été déposé le Permis de construire de la Tour Occitanie) définit l'acrotère comme « un élément d'une façade, situé au-dessus de la limite externe de la toiture ou de la terrasse, et qui constitue un rebord ». Le PLU de Toulouse indique que la hauteur absolue hors tout, correspond, s'agissant d'un toit terrasse, du point de la construction la plus élevée, acrotère non compris. S'agissant de la Tour Occitanie, le dernier plancher se situant à 150 m de haut, le projet est bien conforme à la hauteur absolue autorisée par le PLU de Toulouse. L'acrotère de 3,50 m vient compléter la façade de la Tour.

- Le PLUiH limite la hauteur d'un acrotère à 60 cm. Cette hauteur peut être portée à 1 m si des considérations techniques ou esthétiques le justifient. Cette évolution réglementaire introduit une distorsion très importante pour le projet de la Tour Occitanie entre le PLU et le PLUiH. L'ensemble de la conception de la façade se trouve remis en cause si l'acrotère était ramené à 60 cm au-dessus du dernier plancher. C'est pourquoi, le PLUiH, adopté par le Conseil de Métropole le 11 avril dernier, a porté la hauteur absolue du secteur UP2-9 (Tri Postal) à 155 mètres et ceci pour préserver la qualité architecturale du projet, à droit constant. Le permis de construire de la Tour est donc compatible avec le PLUiH.

#### Commentaire de la Commission

*La Commission prend acte de cet explicatif. Elle constate que l'adaptation des règles d'urbanisme dans le PLUiH « à la carte » pour la Tour Occitanie témoigne de l'importance accordée par les élus de Toulouse Métropole à ce projet.*

### 5.3.3 Questions posées par le public pendant l'enquête

Un grand nombre de questions et observations concernant les différents aspects du projet de la Tour a été posé au cours de l'enquête.

Celles-ci ont été réparties sur les différentes thématiques du chapitre 5.

### 5.4 Procédures de concertation

Le dossier de présentation du projet TESO expose longuement la procédure de concertation mise en œuvre par les maîtres d'ouvrage depuis 2012. Il décrit les concertations volontaires puis réglementaires sur le Plan Guide Urbain entre 2012 et 2016, les évolutions successives du PLU de Toulouse Métropole (en 2016 et en 2018) et la concertation sur la création de la ZAC en janvier 2018.

Le dossier ne précise toutefois pas s'il y a eu concertation ou non pour la Tour Occitanie alors qu'il s'agit d'une obligation prévue par le code de l'environnement (Art. R123-8-5°).

Certains contributeurs (comme @ 1073, @ 1365 ou @ 1251 Eurosud Team) saluent le travail de concertation préalable mené par Europolia durant plusieurs années. Cette concertation précèdent-ils, a su faire évoluer le projet, en prenant largement en compte l'avis des habitants et des usagers.

De nombreux contributeurs, relayant en cela l'un des points de l'argumentaire de l'Association « Non au gratte-ciel toulousain » (@134) estiment cependant que le projet de la Tour Occitanie, qui est apparu tardivement dans le projet TESO, est un véritable déni démocratique imposé aux Toulousains par Toulouse Métropole, par défaut de concertation préalable. Ils rappellent que le Plan Guide Urbain élaboré en 2016, qui avait fait l'objet d'un consensus, ne prévoyait aucun immeuble d'une telle hauteur et que depuis, une seule réunion avec les habitants a accompagné l'évolution de ce plan guide entre 2016 et 2018 dont les caractéristiques urbaines ont été modifiées, (hauteurs prévues pour les immeubles de Raynal : 24 m dans le Plan Guide, 60 m maintenant, Cheminots - Saint-Laurent - Périole : 12 m dans le Plan Guide de 2016, 35 m maintenant et la Tour Occitanie : 50 m en 2016, 150 m maintenant).

Les représentants des associations opposées au projet de gratte-ciel disent en avoir appris l'existence non pas dans le cadre d'un atelier de concertation, mais par hasard à l'occasion d'une communication du Maire de Toulouse faite au MIPIM de Cannes en mars 2017. Ils affirment n'avoir été informés du détail qu'au moment de la remise de la documentation relative à la concertation réglementaire sur le projet de ZAC, en janvier 2018.

Depuis cette date, aucune véritable concertation spécifique à la Tour n'aurait été organisée.

Les opposants estiment enfin que le projet d'IGH constitue une rupture forte avec son environnement et ne saurait être mis en œuvre sans être validé au préalable par le suffrage des Toulousains. Certains demandent donc que le permis de construire ne soit pas délivré avant les prochaines élections municipales du printemps 2020, alors que d'autres demandent la réalisation d'un référendum au sujet de la Tour.

Par ailleurs, certains contributeurs critiquent l'absence de présentation de solutions alternatives au projet de la Tour.

**Questions :****A. Quelles démarches et réunions d'information ont été organisées par Toulouse Métropole depuis la modification du PLU le 10 novembre 2016 ?****Réponse maître d'ouvrage :**

Le maître d'ouvrage souhaite rappeler en préambule que la concertation sur le projet Toulouse EuroSudOuest a été initiée dès le lancement des études urbaines et organisée en continu, de 2013 jusqu'à aujourd'hui, dans le cadre de dispositifs volontaires et de procédures réglementaires.

La partie 1.4 (p21 à 30) de la Pièce A Notice explicative du Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique décrit en détails les dispositifs mis en place et les enseignements tirés.

Ainsi, la réalisation de développements immobiliers sur le site du Tri Postal a été présentée dans le cadre de la concertation sur le plan guide urbain de 2013 à début 2016 (ateliers, Bureaux et Commissions de quartier, réunions d'acteurs locaux et économiques, réunion publique du 12 mai 2016).

Mi-2016, la hauteur maximale de construction sur ce site a été débattue dans le cadre réglementaire de l'enquête publique relative à la modification du PLU prévue à cet effet conformément au Code de l'Environnement.

Ces étapes sont notamment détaillées dans la réponse apportée à la question E ci-après.

L'information du choix délibéré du Conseil de la Métropole, compétent en matière d'urbanisme, d'autoriser une hauteur maximale à 150 m a été diffusée dans la presse et sur le site Internet de la collectivité (cf. revue de presse Annexe 2).

Fin 2016, SNCF Immobilier, propriétaire du site du Tri Postal, a lancé une consultation d'opérateurs immobiliers en vue de la cession des droits à construire attachés à ce site, offrant une possibilité maximale de hauteur à 150m comme le prévoyait la modification du PLU approuvée.

L'information relative au lancement de cette consultation a été diffusée dans la presse, de la sélection des candidats en novembre 2016 au choix du lauréat à la mi-mars 2017. Ce calendrier coïncidant avec le MIPIM à Cannes, le choix du lauréat, qui a été guidé par la qualité architecturale et environnementale de son projet, a été annoncé à l'occasion de ce salon.

Le choix du projet lauréat n'était pas soumis à concertation et a été porté par SNCF Immobilier en accord avec Toulouse Métropole. La durée et les modalités de la consultation prévues par SNCF Immobilier ne prévoyaient pas de réunions spécifiques pour des raisons de mise en concurrence des candidats. Les médias ont été un canal d'information qui a permis de toucher un maximum d'habitants de Toulouse et de son agglomération.

L'information a également été diffusée dans le cadre d'ateliers de concertation. Dès que le choix du projet est intervenu, le maître d'ouvrage a souhaité organiser des réunions de concertation sur la Tour Occitanie. Cette volonté s'est traduite par l'organisation de plusieurs réunions dans les quartiers concernés. Toutes ces réunions sont détaillées dans la réponse à la question B suivante.

Par ailleurs, Europolia a participé à la Commission publique du quartier 4.1 du 12 décembre 2016 et a répondu aux questions posées par les habitants présents sur le site du Tri Postal. Néanmoins, cette réunion ayant été perturbée par des manifestants, elle n'a pu se dérouler dans des conditions satisfaisantes et propices au débat.

**Commentaire de la Commission**

*La Commission comprend qu'à la suite des débats sur la hauteur maximale autorisée sur le secteur de l'ancien Tri Postal, intervenus à propos du PLU en 2016, la SNCF ait décidé d'ouvrir un concours destiné à définir le type d'immeuble à édifier. Ce choix n'était pas soumis à une concertation réglementaire. Elle admet qu'il aurait été difficile, pour des raisons d'équité entre les concurrents de procéder à une concertation volontaire préalable.*

*Elle note toutefois qu'avant même le choix du jury, l'information sur ce concours a largement été diffusée dans la presse ou dans des réunions de quartier (dont certaines ont d'ailleurs été perturbées) et que dès que le lauréat a été désigné, de nombreuses réunions d'information ont été organisées en présence des Maîtres d'ouvrages et du promoteur.*



**B. Monsieur le Président de Toulouse Métropole a indiqué à la Commission d'enquête que 8 réunions de concertation avaient eu lieu en 2017. Pouvez-vous compléter cette information et fournir les comptes rendus de ces réunions s'ils existent ?**

**Réponse maître d'ouvrage :**

Plusieurs réunions de concertation ont effectivement été organisées en 2017, à l'initiative du maître d'ouvrage et d'autres organismes.

Le maître d'ouvrage a sollicité la participation de la Compagnie de Phalsbourg ou de l'équipe d'architectes à chacune des réunions sur la Tour Occitanie pour permettre un échange direct entre les participants et les porteurs du projet. L'objectif était d'échanger sur la programmation de la Tour, afin que les habitants les plus concernés, de même que les acteurs locaux identifiés, puissent faire remonter leurs besoins et leurs attentes, notamment en termes de services.

Les échanges se sont tenus dans le cadre de plusieurs instances de concertation :

**- Les Ateliers de concertation Toulouse EuroSudOuest**

Quatre ateliers ont été organisés en 2017 : deux sur le volet urbain et deux sur le volet ferroviaire. Les participants aux ateliers sont des associations de quartier concernées par le projet, des acteurs locaux et des professionnels de l'aménagement dont la liste des participants est annexée aux comptes rendus des ateliers (Annexe 3).

- L'atelier du 27 février 2017 portait sur la première phase opérationnelle du projet dont la consultation en cours lancée par SNCF Immobilier avec les différentes hypothèses de hauteur en présence de l'équipe de Joan Busquets (cf. présentation et compte-rendu Annexe 3).
- L'atelier du 22 juin 2017 portait notamment sur la Tour Occitanie lauréate de la consultation en présence de l'architecte toulousain du projet, Francis Cardete (cf. présentation et compte-rendu Annexe 3).

**- Les Bureaux de quartier**

Les Bureaux de quartier sont des instances de concertation de la Mairie de Toulouse composées des associations de quartier. Les quartiers 1.3 et 4.1 sont les plus concernés par le projet Toulouse EuroSudOuest et la Tour Occitanie. La Compagnie de Phalsbourg a donc participé à ces deux instances.

- Le Bureau du quartier 1.3 s'est tenu le 19 septembre 2017 (cf. compte-rendu Annexe 3).
- Le Bureau du quartier 4.1 s'est tenu le 4 décembre 2017 (cf. compte-rendu Annexe 3).

**- Les Commissions de quartier**

Les Commissions de quartier sont des instances de concertation de la Mairie de Toulouse, publiques et donc ouvertes à tous les habitants. La Compagnie de Phalsbourg a ainsi participé aux Commissions des quartiers 1.3 et 4.1.

- La Commission du quartier 1.3 s'est tenue le 17 octobre 2017 (cf. compte-rendu Annexe 3).
- La Commission du quartier 4.1 s'est tenue le 18 décembre 2017 (cf. compte-rendu Annexe 3).

Par ailleurs, Europolia a reçu le collectif « non au gratte-ciel » (son représentant accompagné de trois personnes) le 26 juillet 2017. Cette rencontre a permis de dialoguer avec le collectif, qui n'était pas encore constitué en association à l'époque, et d'échanger à la fois sur Toulouse EuroSudOuest et la Tour Occitanie.

D'autres organismes ont également initié des réunions d'échanges publiques auxquelles Europolia a participé :

- le Conseil de Développement de Toulouse Métropole le 20 septembre 2017 (cf. compte-rendu Annexe 3) ;
- l'association Chalets Roquelaine le 18 janvier 2018 (compte-rendu réalisé par l'association accessible sur son site Internet : <https://www.chalets-roquelaine.fr/2018/01/19/que-penser-du-projet-Tour-occitanie/>). La présence de la Compagnie de Phalsbourg proposée n'a cependant pas été souhaitée par l'association.

**Commentaire de la Commission**

*Voir commentaire après la réponse à la question C*

## C. Il apparaît dans différents courriers que des actions de concertation auraient été organisées en 2018 et 2019, sous l'autorité de Monsieur Jean-Michel LATTE et d'un médiateur. Qu'en est-il ?

### Réponse maître d'ouvrage :

Dans la continuité des démarches de concertation menées depuis des années, le maître d'ouvrage a en effet souhaité poursuivre le dialogue en renouvelant les dispositifs volontaires.

Ainsi, à l'issue de la concertation réglementaire sur le projet de ZAC, Monsieur Jean-Michel Lattes, 1<sup>er</sup> Adjoint au Maire et Vice-Président de Toulouse Métropole, désigné par Monsieur Jean-Luc Moudenc comme l'élu en charge de la concertation sur le projet Toulouse EuroSudOuest, a reçu les associations de quartier de juillet à septembre 2018 :

- Vendredi 13 juillet 2018 : les associations des Quartiers Marengo-Jolimont-la Colonne et Ilot Lapujade ;
- Mardi 17 juillet 2018 : les associations Cheminots Saint Laurent, Non au gratte-ciel de Toulouse – Collectif pour un urbanisme citoyen, Comité de quartier Minimes Barrière de Paris, Bien vivre à Saint-Aubin et Michel Ange ;
- Vendredi 7 septembre 2018 : association l'Étoile de Belfort.

Lors de ces rencontres, ils ont pu échanger sur leur participation aux instances de concertation depuis 2013 et sur les évolutions du projet.

Fin 2018, une instance paritaire a été mise en place : le Comité de suivi de la concertation. Ses membres ont été désignés par les associations de quartier, le Conseil de développement et l'APUMP. Ensemble, ils ont validé une charte de la concertation pour poursuivre la démarche. Un médiateur de la concertation a également été désigné pour faciliter le dialogue et garantir la transparence des échanges. Trois étapes de concertation ont ainsi été définies :

#### - Étape 1 : une concertation informelle de proximité dite "concertation hors les murs"

Elle a été menée en novembre et décembre 2018. L'objectif était d'aller à la rencontre des habitants, commerçants et acteurs du quartier, pour mobiliser notamment les publics plus éloignés des dispositifs de concertation, de les informer sur le projet et de recueillir leurs attentes afin de les intégrer dans la poursuite des études (cf. Annexe 4). Le territoire du projet a ainsi été découpé en 6 quartiers dans lesquels, pendant 2 jours, il a été administré un questionnaire aux passants et des micros trottoirs ont été réalisés et restitués auprès des personnes interrogées.

#### - Étape 2 : une concertation formelle et contributive

Des ateliers thématiques contributifs étaient organisés avant l'enquête publique. L'objectif était de restituer la parole des habitants aux représentants associatifs, institutionnels et acteurs locaux qui participent aux ateliers, et d'échanger sur les évolutions du projet. Seul un atelier a pu se tenir le 11 février 2019. L'atelier du 5 mars 2019 a dû être annulé en raison d'un blocage.

#### - Étape 3 : une concertation opérationnelle

Des ateliers d'approfondissement de projet seront organisés après l'enquête publique pour élaborer une version précisée du plan guide urbain préalablement à la création de la ZAC. Un atelier est d'ores et déjà prévu le 20 juin 2019 en présence de l'équipe de maîtrise d'œuvre.

En parallèle, le maître d'ouvrage participe également à des rencontres débats avec différents acteurs en lien avec les enjeux du projet : économie, tourisme, logement, bureaux, emploi, commerces...

Cette démarche volontaire, initiée par la collectivité, permet de poursuivre les échanges avec les habitants et les représentants associatifs et institutionnels concernés au-delà des procédures réglementaires de concertation.

**Depuis des années le maître d'ouvrage associe la population à ce projet d'ampleur. Les contributions nourrissent les réflexions et participent à éclairer les décisions.** L'équipe de maîtrise d'œuvre, en participant aux instances de concertation, alimente *in itinere* ses productions grâce aux échanges et dans le cadre de l'équilibre économique de l'opération porté par le maître d'ouvrage.

**Ce projet est complexe et d'envergure. Ses objectifs combinent à la fois des ambitions pour les quartiers concernés, pour la ville, sa métropole et sa région, et pour son positionnement national et européen. A ce titre, la concertation doit veiller à associer l'ensemble des acteurs à ces trois**

échelles. C'est notamment la raison pour laquelle les enjeux portés par les uns et les autres peuvent être différents et générer des choix non consensuels portés par le maître d'ouvrage et ses partenaires. Pour autant, les dispositifs mis en place visent à favoriser l'échange, à croiser les regards et à favoriser des choix plus avertis.

#### **Commentaire de la Commission**

*La Commission considère avec intérêt les initiatives prises par Toulouse Métropole pour maintenir des liens avec les habitants et les associations de quartier. Elle note que des ateliers d'approfondissement du projet seront organisés et que de nombreuses rencontres avec les acteurs socio-économiques sont également prévues.*

**D. La Compagnie de Phalsbourg a indiqué à la Commission d'enquête qu'elle avait elle-même organisé plusieurs réunions d'information pour répondre aux interrogations du public concernant la Tour. Peut-elle indiquer les dates et le détail des démarches qu'elle a entreprises pour répondre aux questions du public ?**

#### **Réponse maître d'ouvrage :**

Les réunions évoquées font partie du dispositif de concertation détaillé dans la réponse à la question B.

**E. Même si la loi n'impose pas de concertation obligatoire pour le projet de gratte-ciel, vu l'intérêt que ce projet suscite auprès des Toulousains, l'organisation d'une telle démarche par Toulouse Métropole n'aurait-elle pas été judicieuse ? Pourriez-vous nous préciser les raisons pour lesquelles la collectivité n'a pas souhaité consulter la population en amont de l'Enquête publique sur ce projet phare pour la métropole ?**

#### **Réponse maître d'ouvrage :**

##### **CONTEXTE JURIDIQUE**

Il convient, tout d'abord, de rappeler qu'il n'existait aucune obligation légale pour la Compagnie de Phalsbourg, en sa qualité de maître d'ouvrage, d'organiser une concertation spécifique sur le projet de la Tour Occitanie préalablement au dépôt de la demande de permis de construire. Une telle obligation n'existait pas davantage à l'égard de la commune de Toulouse ou de Toulouse Métropole.

Certes, les procédures d'information et de participation du public se sont récemment multipliées, en particulier celles de concertation préalable, applicables lors de la phase d'élaboration de projets de travaux de construction ou d'ouvrage.

Pour autant, toutes ces procédures ont un champ d'application spécifique (tous les projets de travaux ne sont pas concernés) mais, également, un régime précis (la concertation peut être obligatoire ou facultative).

Ainsi, si le code de l'urbanisme prévoit une procédure de concertation obligatoire, celle-ci ne concerne que certains projets limitativement énumérés, tels que la création de ZAC, certaines opérations d'aménagement ou de construction ou encore les projets de renouvellement urbain (articles L. 103-2 et R. 103-1 dudit code).

Or le projet de construction d'un immeuble, qu'il s'agisse de la Tour Occitanie ou d'un autre projet, n'entre pas dans le champ d'application de cette procédure.

Depuis la réforme des procédures de participation du public opérée en 2016 entrée en vigueur en 2017 (ordonnance n° 2016-1060 du 3 août 2016 et décret n° 2017-626 du 25 avril 2017), le code de l'environnement prévoit, également, une procédure de concertation préalable pour tous les projets assujettis à une évaluation environnementale à la condition, toutefois, qu'ils ne relèvent ni du champ de compétence de la Commission nationale du débat public, ni de la concertation obligatoire du code de l'urbanisme précédemment évoquée (article L. 121-15-1 du code de l'environnement).

En l'espèce, la construction de la Tour Occitanie a été soumise à évaluation environnementale et à enquête publique comme composante du projet urbain du projet Toulouse EuroSudOuest (de 135 ha) dans le

périmètre duquel elle s'inscrit. De plus, elle est, également, comprise dans le périmètre de la future ZAC Toulouse EuroSudOuest (40 ha).

Or, ce projet urbain a été soumis à deux concertations obligatoires conformément aux dispositions de l'article L. 103-2 du Code de l'Urbanisme, laquelle rend inapplicable la concertation du code de l'environnement.

Une première concertation a porté sur le « plan guide urbain » du projet Toulouse EuroSudOuest du 29 mars au 28 juin 2016. Elle a été décidée par délibération du conseil de la Métropole n° DEL-16-0126 du 18 février 2016 et son bilan a été approuvé par délibération n° DEL-16-0490 du 30 juin 2016.

Une seconde concertation a, ensuite, porté sur la création de la zone d'aménagement concerté (ZAC) Toulouse EuroSudOuest du 30 janvier au 29 mars 2018. Elle a été décidée par délibération du conseil de la Métropole n° DEL-17-1199 du 15 décembre 2017 et son bilan a été approuvé par délibération n° DEL-18-0514 du 28 juin 2018.

En tout état de cause, même en supposant que la procédure de concertation préalable du Code de l'Environnement soit, malgré tout, restée applicable à la Tour Occitanie considérée isolément, il n'en aurait aucunement résulté une obligation d'organisation d'une concertation spécifique.

Ensuite, le principe de la construction d'un immeuble de grande hauteur, puis la Tour Occitanie elle-même, ont été évoqués lors des phases de concertations qui ont eu lieu sur le volet urbain du projet Toulouse EuroSudOuest.

Ainsi, il résulte du bilan de la concertation organisée en 2016 sur le « plan guide urbain » que la construction d'un immeuble de grande hauteur est un élément qui a, précisément, été spontanément souhaité par une partie du public (bilan, p. 32 : *cf. texte cité page suivante*).

Surtout, même si la concertation intervenue début 2018 portait sur la création de la ZAC Toulouse EuroSudOuest et non sur la Tour Occitanie, cette dernière a bien été mentionnée.

D'une part, dans le dossier de concertation (p. 9 : représentation graphique mentionnant, expressément, la « Future Tour Occitanie » ; p. 14 : « la Tour Occitanie (150 mètres) » ; p. 18 : « L'hôtel prévu dans la future Tour Occitanie, sur le site de l'ancien Tri Postal, permettra notamment de pallier le manque d'une offre hôtelière haut de gamme au centre-ville » ; p. 19 : « Focus : deux opérations connexes emblématiques. La Tour Occitanie sera construite à partir de 2019 par la Compagnie de Phalsbourg sur le terrain de l'ancien Tri Postal. Ce « bâtiment-ville » végétalisé de 150 mètres, conçu par Daniel Libeskind et Kardham Cardete Huet Architecture, abritera des logements, des bureaux, des commerces et un hôtel. Son dernier étage accueillera un restaurant-bar panoramique. Le socle de la Tour accueillera un belvédère, situé à 40 mètres de hauteur »).

D'autre part, dans le bilan de la concertation approuvé en juin 2018 (p. 41 : « Les immeubles les plus hauts [...] ne dépasseront pas 50 mètres, hauteur maximale dans le périmètre de la ZAC (hors Tour Occitanie) » ; p. 59 : « Autres projets hors concertation sur la ZAC Toulouse EuroSudOuest : 1. Tour Occitanie. Les contributions classées « autres projets » [c'est-à-dire autre que la ZAC] font très largement référence à la Tour Occitanie. Des contributions apprécient l'ambition du projet et son caractère emblématique : « la Tour Occitanie sera une figure de proue de ce quartier en devenir ». Plusieurs participants souhaiteraient même voir la construction d'autres tours de ce type dans le quartier. [...] »).

**Ainsi que le relève la Commission d'enquête, aucune concertation spécifique à la Tour Occitanie n'était requise.**

## **HISTORIQUE DE LA CONCERTATION**

Néanmoins, le maître d'ouvrage tient à rappeler que l'élaboration du plan guide urbain de Toulouse EuroSudOuest est un travail au long cours. Il s'agit d'un document de référence qui présente et définit l'ensemble des fondamentaux et les premières propositions d'aménagement du projet urbain.

Le maître d'ouvrage a mené, dès la phase de conception du projet urbain, de manière concomitante les études (confiées à l'équipe de l'architecte-urbaniste Joan Busquets) et la concertation avec le public.

Le plan guide porte ainsi de grandes orientations du projet urbain qui sont ensuite reprises et déclinées lors de sa réalisation. Il est donc évolutif dans le temps, au gré des opportunités, et en cohérence avec les enjeux du projet et des changements contextuels.

Le maître d'ouvrage qui conduit le projet urbain associe le public sur différents temps du projet dans le cadre de démarches volontaires et réglementaires. Il assure ensuite des choix opérationnels, en lien avec les partenaires du projet au regard des études réalisées et des contributions portées.

Ainsi, suite au travail de concertation volontaire mené de 2013 à 2016 (les comptes rendus sont disponibles sur le site Internet dédié au projet <https://www.toulouse-eurosudouest.eu/les-ateliers.html> / <https://www.toulouse-eurosudouest.eu/les-autres-demarches.html>), la concertation réglementaire sur le plan guide urbain a été organisée à l'époque au titre de l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme.

Tous les habitants du territoire étaient invités à s'exprimer. Ce temps privilégié d'écoute et d'échange avait pour objet d'être une véritable aide à la décision pour les partenaires du projet, la concertation permettant d'enrichir, d'adapter et de faire évoluer le volet urbain du projet. Elle s'est déroulée du 29 mars au 28 juin 2016. **Le plan guide urbain concerté intégrait déjà le principe de développements immobiliers sur le site du Tri Postal, propriété de la SCNF, qui avait été identifié comme singulier à l'intersection des allées Jean Jaurès, du canal du Midi et à proximité immédiate des transports en commun.** Les représentations qui en étaient faites, étaient mentionnées comme non contractuelles à ce stade du projet.

Le bilan de la concertation sur le plan guide urbain a été approuvé par Toulouse Métropole le 30 juin 2016. Il est à noter que la hauteur des immeubles était évoquée dans les contributions. Ainsi, l'analyse des observations exprimées faisait état en pages 32 et 33 du bilan sur la thématique « Hauteurs et style architectural des futurs bâtiments » des éléments suivants :

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

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

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

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

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

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

La maîtrise d'ouvrage a répondu sur ce thème dans le bilan les éléments ci-après :

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

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

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

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

Pour répondre à une ambition partenariale, confortée par la concertation, le maître d'ouvrage a souhaité ne pas compromettre le potentiel de développement immobilier sur le site de l'ancien Tri Postal dont la situation est exceptionnelle, à proximité de la gare et du futur Pôle d'Échanges Multimodal. L'environnement dégagé avec des immeubles déjà hauts à proximité induisait une opportunité de hauteur significative dans le cadre du projet. Ainsi, Toulouse Métropole a proposé dans le cadre de la 1<sup>ère</sup> modification du PLU de Toulouse Métropole, commune de Toulouse, une hauteur maximale de 100m sur ce site.

L'enquête publique menée par Toulouse Métropole s'est tenue du 9 mai au 9 juin 2016. Comme le prévoit le Code de l'Environnement, l'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement. 681 requêtes ont été enregistrées.

**A l'issue de l'enquête, la Commission d'enquête a recommandé dans son rapport « de déterminer une hauteur maximale permettant de réaliser un véritable élément signal en matière architecturale se distinguant nettement des immeubles voisins. La CE considère qu'une hauteur maximale de 150 mètres est acceptable en l'espèce ».** Dans sa délibération d'approbation en date du 10 novembre 2016, Toulouse Métropole a décidé de suivre cette recommandation.

A la suite de la consultation menée par SNCF Immobilier fin 2016, le maître d'ouvrage a organisé en 2017, comme précisé dans la réponse à la question 3.3.B, des réunions de concertation sur la programmation de la Tour Occitanie, préalablement à la tenue de l'enquête publique sur Toulouse EuroSudOuest.

En tout état de cause, la Compagnie de Phalsbourg et l'équipe d'architectes, ainsi qu'Europolia, ont participé à plusieurs réunions de concertation (atelier, Bureaux de quartier) dont des réunions publiques (Commissions de quartier) dès la fin de l'année 2017, c'est-à-dire peu après qu'elle ait été officiellement déclarée lauréate du concours du Tri Postal (juillet 2017). Lors de ces réunions, les représentants ont présenté le projet de la Tour Occitanie aux associations et aux habitants présents et répondu à leurs questions (les comptes rendus des Commissions de quartier sont consultables sur le site internet de la Mairie de Toulouse et figurent en Annexe 3 du présent document).

En 2018, au titre de l'article L. 103-2 du Code de l'Urbanisme la concertation préalable a été menée sur le projet de Zone d'Aménagement Concerté et sur le projet de Pôle d'Échanges Multimodal du 30 janvier au 29 mars. Le dossier de concertation soumis au public comprenait notamment la présentation de la Tour Occitanie. Le bilan a été approuvé par la collectivité le 28 juin 2018.

Par ailleurs, la Compagnie de Phalsbourg a également organisé une campagne de porte à porte afin d'appréhender la perception et la commercialisation de la Tour Occitanie. A cette occasion, il a été constaté un taux d'information de la population plus important que la moyenne des autres projets au même stade d'avancement.

Enfin, le permis de construire était un des objets de l'enquête publique unique actuelle de Toulouse EuroSudOuest qui a permis de recueillir à nouveau l'avis du public sur la Tour Occitanie.

En conclusion, la concertation sur le site du Tri Postal a été menée dans la durée et de manière séquencée dans le cadre de différents dispositifs avant et après le choix du lauréat.

#### **Commentaire de la Commission**

*La Commission considère qu'il n'était pas nécessaire de reprendre le contenu des comptes rendus des concertations réalisées depuis 2016, par ailleurs largement exposés dans le dossier d'enquête (notamment dans la pièce C). **Une réponse plus concise et appropriée à la question posée aurait été appréciée.***

*La CEP rappelle que :*

- toutes les associations de quartier auraient aimé être associées non pas au choix du lauréat du concours organisé par la SNCF, mais au type même d'édifice à construire sur le site de Tri Postal ;*
- de nombreux autres acteurs ont au contraire réclamé l'édification d'un, voire de plusieurs immeubles de grande hauteur ;*
- quelques rares contributeurs ont reconnu un manque de vigilance des associations concernant la hauteur de l'immeuble lors de l'enquête publique sur la première modification du PLU ;*
- s'agissant d'un concours privé, le public n'avait pas à être associé au choix du projet par le jury.*

*La Commission déplore simplement, comme l'ont exprimé plusieurs contributeurs, que la primeur de la désignation n'ait pas été réservée aux Toulousains.*

**F. Quelle est la réponse de Toulouse Métropole à la demande d'ajournement du permis de construire de la Tour Occitanie, au-delà des prochaines élections municipales et à la demande d'organiser un référendum ?****Réponse maître d'ouvrage :**

Il est rappelé que bien que le projet de la Tour Occitanie n'a pas réglementairement à être soumis à un dispositif de concertation réglementaire spécifique, ni préalablement au lancement de la consultation pour le choix du projet, ni au moment du choix de celui-ci par le jury du concours, les éléments apportés à la question 5.4.E. montrent qu'une information des habitants a eu lieu. De plus, le permis de construire, bien qu'inférieur au seuil de 40 000 m<sup>2</sup> de SDP pour lequel une évaluation environnementale systématique est requise, a été **porté à l'enquête publique, qui constitue le moyen d'expression du public le plus ouvert.**

La synthèse des contributions montre un avis favorable au projet, et spécifiquement pour la Tour Occitanie, des opinions partagées mais néanmoins très proches et favorables. Or, la Tour Occitanie ne constitue que 5% de l'ensemble du projet. Un grand nombre d'habitants et d'acteurs économiques ou sportifs ont fait part de leur engouement pour ce projet. De plus, dès le plan guide de 2016, un immeuble iconique a été identifié sur ce site, sans qu'il y ait d'opposition particulière.

**Dès lors, les procédures préalables relatives à la délivrance du permis de construire ayant été respectées, son instruction ayant été effectuée conformément aux dispositions du Code de l'Urbanisme, sa régularité au regard du PLU étant avérée, et les opinions les plus larges ayant pu s'exprimer dans le cadre de l'enquête publique, il n'est pas envisagé d'ajourner la délivrance du permis de construire.**

Celui-ci doit être délivré dans un délai maximum de deux mois après la remise du rapport de la Commission d'enquête. A l'inverse, une remise en question de cette obligation, sans fondement juridique, pourrait constituer une faute de la collectivité.

**Commentaire de la Commission**

*La Commission reconnaît que la collectivité est légalement dans l'obligation de statuer sur la délivrance du permis de construire de la Tour Occitanie dans les deux mois de la remise du rapport de la Commission d'enquête.*

## 5.5 Attractivité et rayonnement

Le thème de la motivation profonde du projet et de son impact sur « l'image » de Toulouse a suscité de nombreux commentaires (122 contributions) parmi les soutiens du projet pour lesquels cette problématique est abordée à peu près à parts égales aussi bien par les partisans de la réhabilitation générale du quartier de la gare que par les « inconditionnels » de la Tour. Dans une moindre mesure (19 contributions), ce thème est également abordé par les opposants au projet mais, dans ce cas, c'est presque toujours la Tour Occitanie qui fait l'objet de vives critiques.

Pour les premiers, Toulouse dispose d'un riche passé par son histoire, son architecture ou son activité aéronautique. Ville jeune et dynamique, elle doit montrer sa prédominance économique (@1010). Elle est souvent comparée à Bordeaux qui, profitant des avantages de la ligne à grande vitesse, a su se moderniser sans pour autant que son classement à l'UNESCO ne soit remis en cause. Pour certains, on ne peut atteindre les objectifs définis que si on s'en donne les moyens. (@913).

Le projet TESO doit être l'occasion d'offrir de nouveaux sites remarquables à la population et aux touristes et de renforcer l'image de la ville. Mais pour cela, elle doit se doter d'infrastructures susceptibles de constituer un attrait pour les meilleurs collaborateurs et sortir d'une modestie excessive. Dans sa contribution (@1105), le comité régional Action Logement Occitanie, partenaire des collectivités territoriales et des acteurs locaux du logement, « considère le projet TESO comme formidable opportunité dans trois grands domaines de son activité : favoriser l'attractivité des entreprises en matière de recrutement ; apporter de la diversité d'habitat au centre-ville et s'inscrire dans les grands enjeux des années à venir. »

De son côté, la Tour Occitanie est vue comme un projet moderne qui donnera un coup d'éclat à la ville (@1342) ou encore un projet d'envergure, un concept architectural audacieux, harmonieux et crédible et un point d'ancrage original dans une zone actuellement pauvre et abandonnée en termes d'architecture (@1144). Enfin certaines contributions souhaitent que la Tour ne reste pas isolée (@1336). Pour beaucoup de Toulousains, en raison de son emplacement stratégique à proximité de la gare et des principaux moyens de transport en commun et à l'instar de nombreuses autres capitales régionales, cette Tour doit, par un signal architectural fort, constituer « une porte d'entrée » de la ville susceptible de favoriser le développement économique et touristique.

De l'autre côté, les contributions contre le projet TESO en général, mais surtout contre la Tour Occitanie sont plus virulentes (à la limite de l'injure dans de rares cas). Pour beaucoup, c'est l'image même de Toulouse qui est atteinte « Pourquoi l'ambition d'accroître l'attractivité d'une ville devrait forcément passer par la construction d'une Tour à la taille démesurée, qui tourne le dos à une histoire toulousaine ? La future Tour Occitanie ne représente qu'elle-même » (@1061). Ils ne voient pas l'utilité de vouloir comparer Toulouse à d'autres villes « Je rappelle tout de même cette évidence (peu s'en faut) que Toulouse n'est certainement pas Barcelone, New York, Londres et encore moins Paris où l'on retrouve ces tours. .... Imposer une Tour sortie de nulle part et d'une forme plus que douteuse pour faire de Toulouse un copier-coller des autres villes n'est pas moderniser l'identité toulousaine mais tout bonnement la supprimer (@962) ou même l'intérêt final du projet « Le projet TESO, tel que soumis à l'enquête, est un PROJET DU PASSE, qui repose sur une VISION DEPASSEE, pour Toulouse, son urbanisme, ses mobilités et la vie quotidienne des usagers et des habitants. - Un projet guidé par des notions dépassées de prestige (la Tour et son architecte star / la Tour "signature du chef"), de concentration de richesses (les logements de luxe, les locaux tertiaires destinés à des grands groupes), de "vitesse" et de technologies de pointe (la LGV pour gagner 20 mn, pour aller à Paris, la voiture pour aller moins vite que le vélo...), de rêve (voir les Pyrénées depuis le restaurant de la Tour) et d'illusions (le quartier d'affaires, l'extension réussie du centre-ville...). C'est un urbanisme de PREMIER DE CORDEE ! » (@1095). Enfin, les opposants estiment qu'il n'est nullement prouvé que la création de ce quartier va « redynamiser » la ville même en mélangeant logements, bureaux et commerces. A l'appui de ces dires, ils mettent en avant les précédentes opérations comme Compans-Caffarelli ou la place Occitane qui sont à leurs yeux loin de constituer des réussites, quelques années après leur réalisation. Ils estiment également que la métropole comme la ville comportent déjà suffisamment de surfaces commerciales et que de nombreux commerces sont libres en ville (@1115).



**Questions :**

- A. Le dossier comporte dans la pièce B3 « Descriptif du projet », les neufs grands principes issus du plan guide urbain de 2016 qui définissent et organisent le projet dans son ensemble. Deux principes concernent « Créer des espaces pour l'innovation et l'attractivité » et « Concevoir une ville dense, durable et agréable à vivre ». Aucune étude disant en quoi ce nouveau quartier, en dehors d'être récent et disposer d'immeubles construits selon les dernières normes notamment environnementales, serait plus attractif et plus agréable à vivre. Pourriez-vous préciser les critères qui vont être pris dans ce domaine au moment de la reconstruction ?**

**Réponse maître d'ouvrage :**

L'un des neufs principes du plan guide urbain est de « concevoir une ville dense, durable et agréable à vivre » (évaluation environnementale pièce B3 p.9). L'interrogation de la Commission d'enquête porte sur les critères qui vont être pris dans ce domaine au moment de la reconstruction pour s'assurer de l'attractivité du quartier et de sa qualité de vie.

L'attractivité du quartier et sa qualité résulteront :

- de sa desserte exceptionnelle en transport tous modes (gare SNCF, 2 lignes de métro, bus urbains et interurbains, pistes cyclables, voies hiérarchisées, place du piéton, etc...) ;
- de sa continuité avec l'hyper centre historique ;
- de la qualité de ses espaces publics comme en témoigne déjà la rénovation de la rue Bayard, des bords du Canal, des allées Jean-Jaurès, du parvis de la gare ;
- de la diversité de sa programmation : logements, bureaux, commerces, restaurants, services, qui crée intrinsèquement un secteur habité et vivant tout au long de la journée et de la nuit. A l'opposé, une monoprogrammation générerait uniquement des flux de destination temporaires, comme on le constate dans les « quartiers d'affaire » ou les centres commerciaux de périphérie, et une désaffectation le reste du temps.

Peu de quartiers bénéficient à la fois de cette situation centrale et d'une offre immobilière équilibrée, permettant de créer les conditions d'une qualité de vie urbaine. Il est à noter que la densité est l'un des critères de l'animation urbaine : en effet, le développement des commerces et services, qui est indéniablement un facteur d'attractivité urbaine, n'est possible qu'avec une certaine densité d'habitat et d'emplois, dont bénéficiera le quartier.

La création d'une opération d'aménagement, à travers l'outil ZAC, a précisément pour objet de s'assurer de la maîtrise de cette programmation équilibrée. En effet, contrairement à la production immobilière en diffus, les programmes immobiliers en ZAC, qu'ils soient ou non réalisés sur des emprises publiques, sont encadrés par l'aménageur, Europolia, à travers des cahiers des charges qui comportent des exigences particulières, plus contraignantes que la seule application du PLUi-H. De même, la réfection des espaces publics est portée par une vision d'ensemble, programmée et financée dans le cadre de l'opération d'aménagement. C'est donc cette maîtrise étroite de la mise en œuvre du plan guide qui est garantie avec la ZAC.

Les neuf grands principes du plan guide ont une portée générale. Ils ont vocation à être déclinés lors de la mise en œuvre du projet et du développement de nouveaux programmes immobiliers.

Outre l'application stricte des dernières normes environnementales, d'autres critères ont émergé lors des études du plan guide urbain :

- **Recourir aux matériaux bas carbone et aux filières locales.**

Les programmes immobiliers devront s'inscrire dans les objectifs du projet, à savoir la ville Bas-Carbone, avec pour objectif l'excellence en termes de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

L'emploi de matériaux biosourcés, issus de filières locales et durables, de matériaux recyclés et tout autre mode constructif innovant, le recours à l'économie circulaire, seront donc privilégiés dans le choix des projets immobiliers retenus.

Dès sa conception, chaque projet devra impérativement établir une analyse fine du cycle de vie des bâtiments et apporter une attention particulière sur ce point.

- **Intégrer la conception bioclimatique pour garantir la performance énergétique et le confort d'usage.**

Les développements immobiliers devront intégrer dès leur conception les principes d'une conception bioclimatique et proposer des innovations techniques dans un objectif de réduction drastique des consommations énergétiques.

Ces innovations pourront porter sur le recours à des systèmes de ventilation naturelle, l'utilisation du rayonnement solaire ou de la géothermie, la gestion et la récupération des eaux de pluie et aussi le redéploiement d'une certaine biodiversité sur le secteur.

Certains projets devront également prévoir le raccordement à un réseau de chaleur urbain actuellement à l'étude.

- **Maîtriser l'exploitation du bâtiment en généralisant le recours aux nouvelles technologies.**

Dès leur conception, les projets devront intégrer l'apport des nouvelles technologies dans une optique d'optimisation de l'exploitation du bâtiment et de maîtrise des coûts tout au long de sa vie.

La mise en place de solutions immotiques innovantes (gestion technique de bâtiment) est attendue pour assurer ces fonctions permettant le contrôle, la surveillance et la gestion des équipements du bâtiment.

Cet apport pourra également être orienté autour de l'expérience usager en permettant par exemple le pilotage de chaque espace par l'utilisateur ainsi que l'accès à des services intelligents et connectés.

- **Assurer le bien-être des utilisateurs et développer un cadre de vie agréable.**

Les programmes immobiliers devront s'attacher à mettre en œuvre une approche biophile pour assurer le déploiement d'un environnement répondant aux enjeux de qualité de vie au travail, de santé et de bien-être des salariés.

Les projets devront viser des niveaux d'excellence en matière de qualité de l'air, de luminosité, de confort acoustique et thermique.

Le traitement des espaces communs et des circulations devra permettre d'assurer le bien-être et la convivialité.

Les espaces extérieurs végétalisés pourront accueillir des lieux de détente, de pratique sportive et d'agriculture urbaine, favorisant l'échange et la convivialité entre usagers.

- **Optimiser l'offre de stationnement et développer de nouveaux services de mobilité.**

La réalisation d'ouvrage de stationnement devra bien évidemment respecter les règles du PLUiH.

Néanmoins, dans un secteur parfaitement desservi par les transports en commun, des optimisations doivent être recherchées en essayant de mutualiser et de foisonner, à l'intérieur d'un même ouvrage, le stationnement des résidents, le stationnement des salariés et le stationnement des usagers. Dans ce dispositif, une même place de stationnement peut avoir 3 utilisateurs.

Cette démarche permet de limiter la taille des ouvrages de stationnement. Elle constitue aussi un support très intéressant pour développer, dans ces ouvrages, de nouveaux services de mobilité (autopartage, free-floating, ...) conçus et partagés, non pas à l'échelle de chaque programme immobilier, mais à l'échelle d'un secteur de projet.

Une première expérience de parking mutualisé a été développée à Toulouse dans l'écoquartier de La Cartoucherie.

**Commentaire de la Commission**

*La CEP prend acte des divers critères listés, qui restent cependant à concrétiser via le futur cahier de charges de la ZAC TESO.*

**B. Toulouse accueille déjà environ 8000 nouveaux habitants ainsi que de nombreuses entreprises chaque année. Est-il vraiment nécessaire et judicieux de vouloir accentuer son attractivité dans un secteur déjà bien saturé en termes de circulation et de pollution ?**

**Réponse maître d'ouvrage :**

Cette incitation à la densification des centres urbains, les mieux desservis par les transports en commun, s'inscrit en outre pleinement dans les objectifs nationaux de lutte contre l'étalement urbain et de préservation des espaces agricoles et de biodiversité en périphérie de la ville, tout en créant le logement nécessaire à l'accueil des populations dans les métropoles. C'est l'esprit des documents de planification, et notamment celui du PLH, ainsi que désormais le PLUi-H récemment approuvé par Toulouse Métropole.

L'attractivité des métropoles est une donnée au niveau mondial, et la planification de l'accueil des populations est une responsabilité majeure des collectivités locales. Avec le projet Toulouse EuroSudOuest, Toulouse Métropole répond notamment à cet objectif, en incluant les nouveaux arrivants dans la ville, dans les quartiers les mieux desservis par les transports en commun, plutôt qu'en les repoussant en périphérie de la ville et en accentuant la dépendance à la voiture individuelle. C'est également un acte fort, cohérent avec les ambitions de Toulouse et de la France sur la limitation des gaz à effet de serre et de la pollution atmosphérique, dont l'automobile est l'un des premiers responsables.

Toulouse connaît une importante croissance démographique (+ 8 000 nouveaux habitants/an).

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) met en avant l'enjeu de la cohérence urbanisme / transport pour accompagner cette croissance démographique. Il s'agit d'implanter les logements et les emplois à proximité immédiate des transports en commun pour lutter contre l'étalement urbain et limiter l'usage de voitures particulières.

A ce titre, le projet Toulouse EuroSudOuest recoupe pleinement les objectifs du SCoT en proposant l'implantation d'emplois et d'habitants à proximité immédiate du premier pôle de transport en commun de la région Occitanie. Par ailleurs, la proximité immédiate du centre-ville permet d'accéder à une offre très complète de services par les modes doux.

Par défaut, les emplois et les logements que le projet Toulouse EuroSudOuest a vocation à accueillir seraient redistribués dans l'agglomération toulousaine dans des zones moins bien desservies par les transports en commun. Cette redistribution se traduirait *in fine* par plus de déplacements en automobiles, et donc plus de pollution à l'échelle de l'agglomération toulousaine et plus de gaz à effet de serre.

#### **Commentaire de la Commission**

*Il s'agit là d'une demi-réponse : Europolia explique pourquoi une densification est nécessaire à proximité des transports en commun, ce que chacun peut aisément comprendre.*

*Par contre, elle ne démontre pas pourquoi un édifice de grande hauteur au sein d'un quartier complètement remodelé contribuerait à élever le statut de Toulouse au rang d'une métropole européenne.*

*Suite aux nombreuses contributions divergentes au sujet de l'attractivité, la CEP aurait aimé qu'Europolia livre dans sa réponse ses propres justifications.*

## 5.6 Trafic / mobilité

Sous ce vocable sont regroupés tout ce qui a trait aux déplacements : la circulation et ses conséquences en termes de bruit et de pollution, les modes doux et le stationnement.

Cité à de très nombreuses reprises en tant que thème secondaire mais à près de 150 reprises comme thème structurant d'une contribution aussi bien par les soutiens du projet que par ses détracteurs (pour 2/3 des mentions), il s'agit là d'un point important de la présente enquête.

### 5.6.1 La création d'un nouvel axe Nord / Sud

Le dossier soumis à l'Enquête Publique comporte dans son étude d'impact un constat que personne ne remet en cause : la ville de Toulouse connaît un trafic automobile très important et qui, sur certains axes y compris en ville, a atteint le seuil de la saturation avec tous les « dommages collatéraux » que sont le bruit et la pollution. Le porteur de projet mise sur la création d'un pôle d'échange multimodal comportant métro (dont fera partie la 3<sup>ème</sup> ligne espérée pour 2025), les différentes lignes de bus (10 nouvelles lignes sont prévues pour la fin de l'année 2019) et les déplacements mode doux. Largement plébiscités par les soutiens du projet, les avantages attendus du pôle d'échange multimodal sont susceptibles d'être atténués par le nombre très important de nouveaux habitants prévu chaque année avec une conséquence indéniable sur le trafic.

Le projet TESO prévoit dans sa 1<sup>ère</sup> phase l'amorce d'un nouvel axe Nord-Sud qui se concrétisera par la construction d'un premier tronçon d'environ 300 mètres entre la rue de Lyon et le chemin du Raisin. Il a vocation, au fil de l'avancement du projet, à se poursuivre sur l'actuel chemin du Raisin sans que son point d'aboutissement ne soit clairement défini dans le dossier. En fonction de l'itinéraire qui sera choisi, de nombreuses personnes craignent qu'il apporte une circulation importante au sein du quartier Minimes / Barrières de Paris dans des artères pas nécessairement prévues à cet effet, conduisant de fait à partager ce quartier en deux. Dans sa contribution (@1389), le comité de quartier Minimes-Barrières de Paris rappelle son souhait de voir la nouvelle rue Raynal se prolonger par une pénétrante le long de la voie ferrée, dans une zone moins urbanisée, conformément aux orientations proposées lors des réunions de concertation du plan guide urbain de 2016.

Enfin, ce nouvel axe va ajouter son flot de circulation à celui déjà assez important de la rue de Lyon et peut-être concrétiser une autre crainte souvent exprimée de la création d'un nouvel itinéraire se prolongeant par le boulevard des Crêtes via éventuellement l'avenue Georges Pompidou, deux axes déjà bien chargés et proches de la saturation (cf. figure 147 – pièce B4 page 147).

#### Questions :

- A. Si l'on en croit la figure 121 de l'étude d'impact (pièce B3) et portant sur les prévisions de circulation à l'échéance de 2030, il semble que la crainte de l'association du quartier Minimes / Barrières de Paris relative aux incidences du projet TESO sur la circulation sur l'axe boulevard Silvio Trentin – Barrières de Paris – boulevard Pierre et Marie Curie soit fondée. La proposition faite par cette association lors des réunions de concertation du plan guide urbain de 2016 a-t-elle été étudiée en tant qu'alternative à la solution actuelle ?**

#### Réponse maître d'ouvrage :

La figure 121 de l'étude d'impact illustre le différentiel, à horizon 2030, entre la situation dite de référence (Toulouse EuroSudOuest ne se fait pas, mais l'ensemble des autres projets urbains et de transports planifiés sont réalisés), et la situation dite de projet (Toulouse EuroSudOuest se fait, en complément de l'ensemble des autres projets planifiés).

On note sur la figure 121 une augmentation attendue de 30 véhicules par heure sur le boulevard Pierre et Marie Curie, à horizon 2030, entre la situation de référence et la situation de projet, soit un véhicule supplémentaire toutes les 2 minutes. Le projet n'amène donc pas de dégradation des conditions de circulation sur le boulevard Pierre et Marie Curie. Concernant le boulevard Silvio Trentin, le modèle prédictif n'a pas identifié d'augmentation du nombre de véhicules entre la situation de référence et la situation de projet.

**Commentaire de la Commission**

*Il est exact que la simulation ne « prévoit » qu'une trentaine de véhicules supplémentaires par heure sur le boulevard Pierre et Marie Curie (et sur une partie du boulevard Silvio Trentin) entre la situation dite de référence (situation à l'horizon 2030 sans le projet TESO) et la même période avec le projet TESO.*

*Toutefois, la figure 120 du même document, qui compare la situation de référence avec la situation actuelle, si elle prévoit une légère diminution sur le boulevard Pierre et Marie Curie – avec une augmentation sensible sur un axe très proche (effet délestage dû au fort engorgement attendu au débouché du boulevard Pierre et Marie Curie ?) – prévoit déjà une augmentation de trafic sur la même partie du boulevard Silvio Trentin. **Les conditions de circulation dans ce secteur présentent donc un fort risque d'aggravation dans les années à venir.***

**B. Cette même étude d'impact comporte plusieurs figures qui représentent l'évolution de la circulation dans le secteur concerné à l'horizon 2030 mais sans le rappel du plan de circulation qui conduit à ces résultats. Quels sont les critères qui ont été pris en compte ? Une simulation à l'échéance de la première phase du projet TESO a-t-elle été réalisée ?**

**Réponse maître d'ouvrage :**

La modélisation en situation de projet 2030 a été réalisée sans aucune modification du plan de circulation actuel dans les quartiers constitués. Elle illustre le niveau de circulation résultant de l'urbanisation "ultime" du secteur, une fois l'ensemble des projets réalisés. Il s'agit donc d'un maximum, qui permet à la fois de vérifier les capacités des voiries existantes et de dimensionner les voiries créées. Nous n'avons pas jugé nécessaire de réaliser des modélisations intermédiaires, basées sur une urbanisation partielle et donc sur des besoins de mobilité moindres.

**Commentaire de la Commission**

*La Commission prend acte de cette réponse. Néanmoins, elle considère qu'une modélisation de la circulation en fin de première phase / début de la seconde avec prise en compte des mouvements de poids lourds induits par les différents chantiers aurait pu constituer une **donnée importante** pour évaluer les nuisances pour les riverains et tout au long de l'itinéraire d'évacuation.*

**5.6.2 Déplacements modes actifs**

En dehors d'une description assez précise des futures rues de Lyon et Raynal permettant de visualiser le positionnement et la largeur des bandes réservées aux piétons et aux cyclistes, le dossier ne comporte que des engagements de principe sur la manière dont vont être « traitées » les circulations douces. Cependant, compte tenu du nombre de nouveaux habitants que le projet va attirer dans ce secteur, il est primordial que cet aspect soit pris en compte très tôt si l'on veut limiter, ne serait-ce qu'un peu, la circulation automobile et, par voie de conséquence, la pollution alors qu'il s'agit de l'un des objectifs affichés du projet, mais surtout offrir un cadre de vie plus convivial et plus sécurisant à cette future population.

**Sécurité cyclistes / piétons et efficacité des liaisons cyclistes :**

- Selon l'avis @546, « un projet d'envergure tel que TESO, se doit d'intégrer une vision à long terme des modes de déplacement doux, avec la création d'une véritable voie de circulation cycliste, pour créer une vraie continuité avec la voie existante du Canal du Midi. Celle-ci doit être, au même titre que la route, matérialisée, sécurisée et séparée des voies piétonnes pour la sécurité de tous et pour la fluidification du trafic cycliste grandissant. »
- Dans sa contribution @1307, l'association « 2 pieds 2 roues » formule un certain nombre de propositions sur la manière dont, selon elle, devrait être géré le problème de la circulation dans le secteur du projet et notamment en ce qui concerne les cyclistes et les piétons.

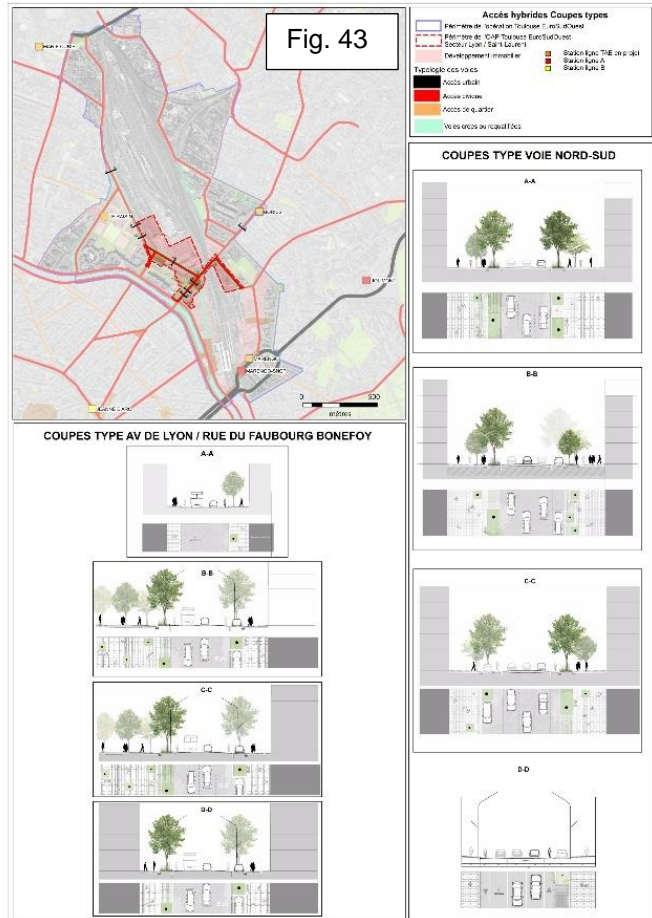
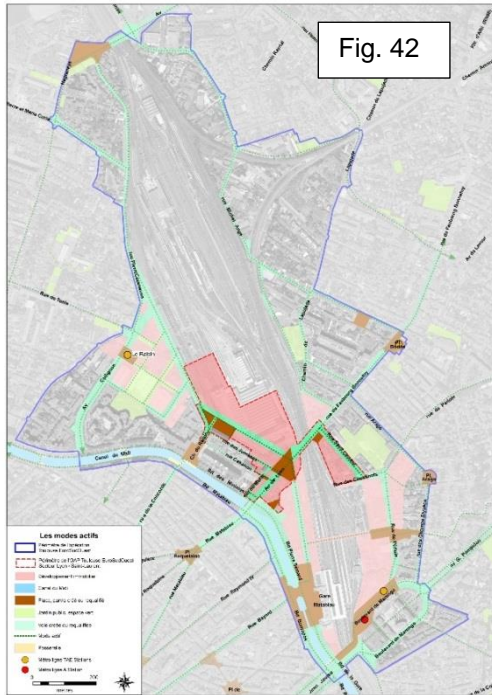
**Questions :**

**A. Comment envisagez-vous de traiter les circulations modes doux en fonction de la nature des voies et des lieux qu'elles desserviront ? Pouvez-vous nous fournir un plan du schéma piéton et cyclable du secteur et de sa connexion avec le réseau environnant ?**

**Réponse maître d’ouvrage :**

La figure 42 de la MECDU illustre le maillage piétons-cycles déployé au travers de la mise en œuvre de Toulouse EuroSudOuest.

La figure 43 de la MECDU présente les coupes types des principales voiries créées ou réhabilitées, et l'insertion proposée pour les piétons et les cycles.



**Commentaire de la Commission**

*Les coupes de la figure 43 ne concernent que les grands axes. Même s'il est évident que tous les axes impactés par le projet TESO ne peuvent pas bénéficier du même traitement, **une attention particulière devra être apportée au traitement des déplacements modes actifs tout au long du projet.***

***La Commission constate qu'aucune solution n'a malheureusement été trouvée pour établir une liaison piétons/cycles au-dessus des voies ferrées du secteur Raynal pour connecter le secteur Michel-Ange – Lapujade en direction du centre-ville.***

**B. Lors de l'Enquête publique concernant le Plan de Déplacement Urbain, il avait été acté pour les accès à la gare, la création d'un réseau express vélo. Qu'en est-il ? Quels sont les délais de réalisation de ce réseau ?**

**Réponse maître d'ouvrage :**

L'action 14 du Plan de Déplacement Urbain (PDU) définit la mise en œuvre d'un schéma directeur cyclable d'agglomération volontariste, lequel prévoit l'aménagement d'un réseau express vélo. Depuis début 2018, Tisséo coordonne cette démarche pour la mise en place d'une politique cyclable ambitieuse à l'échelle du PDU.

La définition du schéma directeur cyclable d'agglomération se fait en étroite collaboration avec l'ensemble des acteurs publics (Etat, Conseil Régional d'Occitanie, Conseil Départemental de la Haute-Garonne, Toulouse Métropole, SICOVAL, Muretain Agglo, Communauté de communes de Coteaux de Bellevue, Communautés de Communes de la Save au Touch et SITPRT) et est enrichie par des échanges avec des partenaires de la société civile disposant d'une expertise sur le sujet (associations vélo, CODEV, monde économique et universitaire).

Six chantiers prioritaires ont été définis : trois correspondent aux aspects organisationnels de la politique cyclable (la gouvernance, le financement et le suivi/évaluation des politiques cyclables), trois autres chantiers s'intéressent aux actions à mener sur les territoires (développement du réseau cyclable structurant, développement de services vélo et communication). Ces six chantiers sont en cours de déclinaison opérationnelle, la finalisation des travaux étant prévue pour la fin 2019.

Le réseau cyclable structurant d'agglomération a pour objectif la desserte des grandes polarités métropolitaines par un réseau continu, lisible et qualitatif. Le pôle d'échange de la gare Matabiau et le projet urbain associé sont concernés par plusieurs axes du réseau en cours de définition. L'ossature du réseau ainsi que le calendrier de réalisation pour chaque axe seront validés au plus tard fin 2019.

**Commentaire de la Commission**

*La Commission prend note de l'état d'avancement de ce dossier qui a été pris en main par Tisséo pour fédérer l'ensemble des actions des collectivités concernées. Elle souhaite que le réseau express vélo se concrétise le plus rapidement possible.*

**C. Figurant dans le descriptif du projet (document B3), il est prévu de relier le futur parvis Périole, au nord-est de la gare, le nouveau projet urbain et le quartier existant par une nouvelle passerelle réservée aux piétons et aux cycles. Cependant, dans la plaquette d'information pour la participation à l'Enquête Publique, cette réalisation n'est programmée que pour la 3<sup>ème</sup> phase du projet, c'est-à-dire après 2030. Quels sont les éléments qui ont conduit à la programmer si tard ? Ne serait-il pas possible d'avancer notablement sa construction, apportant ainsi un gain substantiel en termes de convivialité et de déplacement en modes actifs ?**

**Réponse maître d'ouvrage :**

La mise en œuvre de la passerelle piétons cycles reliant le futur parvis Périole au secteur Canal est effectivement programmée pour la 3<sup>ème</sup> phase du projet. La construction de cette passerelle nécessite en effet que plusieurs opérations lourdes aient été préalablement réalisées : opérations urbaines de part et d'autre des voies ferrées afin de garantir les connexions au tissu urbain, et opérations ferroviaires liées à la refonte du plan de voies, afin d'implanter les piles de cette passerelle sur les quais ferroviaires définitifs.

**Commentaire de la Commission**

*Les justifications invoquées semblent pertinentes et la Commission en prend acte.*

### 5.6.3 Tour Occitanie : stationnements pour voitures et vélos

Beaucoup de contributeurs ont pointé l'absence de places de parking dans le projet de la Tour Occitanie. Ils estiment qu'il s'agit là d'une faveur faite à un promoteur privé aux dépens des finances publiques qui ont dû contribuer à la construction de parkings à proximité du projet et arguent du fait que les occupants d'un hôtel de luxe ou d'un appartement de grand standing ne seront peut-être pas toujours disposés à faire beaucoup de marche à pied. Les places réservées pour les bicyclettes dans les sous-sols de la Tour sont également considérées comme étant insuffisantes si l'on veut privilégier les moyens de transports actifs.

#### Question :

- A. Quels sont les raisons qui ont amené la collectivité à créer des règles spécifiques pour le projet de Tour Occitanie, différentes du reste de celles prévues par TESO dans la MECDU ?**

#### Réponse maître d'ouvrage :

Le cadre réglementaire qui s'applique au secteur du Tri Postal a été fixé antérieurement à la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme :

- les règles de stationnement sur ce secteur ont été fixées lors de la révision générale du PLU en 2014 (zone UC4) et confirmées par le PLUiH,
- le graphique de détail autorisant une hauteur de 150 mètres a été créé lors la première modification du PLU de Toulouse Métropole – Ville de Toulouse en 2017,
- la modification simplifiée du PLU de 2018 a introduit la possibilité d'apprécier les obligations en matière de logement social, dans le cas d'une opération d'aménagement concédée, à l'échelle globale de l'opération et non à la seule échelle d'un programme immobilier.

Ce cadre réglementaire permet à ce stade, la réalisation de la Tour Occitanie. Lors de l'élaboration de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, il ne s'est donc pas avéré nécessaire de créer un autre zonage de projet (UP2-11) en sus des deux autres zonages de projet créés pour le secteur Lyon – SERNAM (UP2-9) et pour le secteur Cheminots – Saint-Laurent (UP2-10).

On retrouve la logique du projet urbain Toulouse EuroSudOuest qui ne repose pas sur une approche unique à l'échelle de l'ensemble du territoire de projet mais bien, sur une approche spécifique pour chaque secteur de projet. Cela permet de raisonner les règles d'urbanisme à l'échelle d'un projet d'aménagement au lieu de les imposer à la parcelle, afin de permettre à des objets architecturaux très ambitieux comme la Tour Occitanie d'émerger.

Enfin, l'absence de parkings au sein de la Tour Occitanie s'explique naturellement par la situation du projet au plein cœur du Pôle d'Échanges Multimodal qui prône l'usage de transports en communs, ainsi que par la proximité immédiate de deux ouvrages de stationnement (Marengo-Gare et Matabiau-Ramblas) représentant plus de 800 places de parkings.

#### Commentaire de la Commission

*La Commission prend acte de ces éléments.*

*Elle constate qu'Europolia n'a pas fait mention de l'assouplissement des règles concernant les parkings vélos dans les constructions à vocation mixte, également introduite par la modification simplifiée du PLU de 2018, tout comme la possibilité d'apprécier le nombre de logements sociaux à l'échelle d'un programme d'aménagement et non pas à l'unité foncière.*

*Les raisons évoquées sont globalement recevables, à savoir permettre l'émergence d'un projet architectural ambitieux. La procédure semble conforme à la réglementation, mais la CEP considère que les adaptations du règlement d'urbanisme ont été effectuées fort opportunément pour la Tour.*

*Elle retient que les logements sociaux non réalisés dans la future Tour (une quarantaine selon les règles initiales du PLUiH) devront être ajoutés aux autres opérations immobilières, au cours de la première phase du projet TESO.*



### 5.6.4 Evacuation des gravats issus des démolitions

Selon l'évaluation sommaire portée par Europolia (page 21 de l'étude d'impact), l'ensemble des démolitions prévues par le projet représente 458 705 tonnes soit un volume de 122 749 m<sup>3</sup>. Il s'agit là d'un volume assez conséquent. Pour autant, le dossier ne comporte aucune indication sur les modalités pratiques entourant les nécessaires évacuations à défaut d'un réemploi assez hypothétique sur place.

Par ailleurs, les quantités mentionnées ne prennent pas en compte les gravats générés par le projet de la Tour Occitanie.

#### Questions :

- A. La Commission aimerait connaître les modalités pratiques de gestion des gravats : à partir de quand ; sur quel délai ; par quel moyen et, lorsqu'il s'agit de la voie routière par quel itinéraire ; quelles destinations finales ?**

#### Réponse maître d'ouvrage :

Il n'est pas possible de répondre précisément à cette question, pour une opération de renouvellement urbain dont la mise en œuvre se poursuit au-delà de 2030. Il convient toutefois de préciser que les projets pourront avoir des modes d'évacuation des gravats différents en fonction des volumes en jeu d'une part, et des exutoires disponibles à date d'autre part. La mobilisation du fret fluvial ou ferroviaire implique par exemple un besoin d'évacuation important en volume et continu sur une période suffisante pour mobiliser une filière économique complète.

Une démarche d'études partenariales est engagée avec Voies Navigables de France, Tisséo Ingénierie, Toulouse Métropole et Europolia, au-delà du strict projet Toulouse EuroSudOuest, pour affiner les conditions de mobilisation du fret fluvial pour les grands projets réalisés à proximité de la voie d'eau.

Il est à noter que le secteur du bâtiment génère en France, environ 40 millions de tonnes de déchets par an (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie).

Le Code de l'Environnement stipule que chaque producteur ou détenteur est responsable de ses déchets jusqu'à leur élimination finale.

De plus, dans le secteur du bâtiment, l'élimination des déchets de chantier est réglementée depuis 1975 et oblige depuis le décret du 30 juillet 1998 à s'assurer que le prestataire, qui évacue les déchets, dispose des autorisations nécessaires.

Depuis le décret du 18 avril 2002, les entreprises ont obligation de séparer les déchets dangereux des autres déchets.

Le décret du 30 mai 2005 impose la traçabilité du suivi des déchets dangereux. Chaque container de déchets évacué doit être accompagné d'un Bordereau de Suivi des Déchets Dangereux (BSDD). Le BSDD atteste de la conformité du circuit de traitement.

La réglementation impose depuis 1994 aux producteurs de valoriser les emballages.

La nouvelle directive « cadre » déchets du 19 novembre 2008 renforce les objectifs en matière de traçabilité ainsi que les objectifs de valorisation des flux de déchets afin de réduire l'enfouissement et l'incinération de ceux-ci. Un objectif de réemploi/recyclage est fixé pour les flux de déchets inertes issus de la construction et devait atteindre 70% d'ici fin 2012.

La gestion des gravats de Toulouse EuroSudOuest renvoie à deux filières :

- d'une part les matériaux de déconstruction, qui peuvent être stockés et recyclés (par exemple pour la fabrication de béton ou la réalisation de voirie),
- d'autre part les déblais, dont les conditions de stockage dépendront de leurs caractéristiques.

Si les déblais ne sont pas pollués (ou s'ils ont fait l'objet d'une dépollution préalable), ils pourront être stockés dans des installations de stockage de déchets inertes (ISDI) ou dans des carrières.

Plusieurs sites de carrière, susceptibles d'accueillir les déblais non pollués, existent autour de Toulouse. La carrière exploitée par la société MGM à Castelnau d'Estrétefonds / Ondes est à signaler, du fait de sa proximité physique avec le site du projet (25 kilomètres).

Si ces déblais sont pollués, les exutoires sont des centres de traitement de terres polluées. Il existe deux centres de traitement à proximité de Toulouse et du site de projet : Séché éco services à Roques-sur-Garonne (15 kilomètres) et SEPS à Revel (65 kilomètres).

**Les volumes de déblais de Toulouse EuroSudOuest sont estimés à 840 000 m<sup>3</sup> (soit en moyenne 55 000 m<sup>3</sup> / an). Les volumes sont compatibles avec les capacités des carrières inscrites au schéma départemental des carrières de la Haute-Garonne. Ainsi, la carrière de la société MGM à Castelnau d'Estrétefonds / Ondes représente 140 hectares.**

A titre de comparaison, le volume des déblais à traiter dans le cadre des travaux de la 3<sup>ème</sup> ligne de métro, Toulouse Aerospace Express (tunnel, tranchée ouverte et station) représente 2 Mm<sup>3</sup> sur la période 2021 / 2024.

Par ailleurs, l'opération de la Tour Occitanie se veut vertueuse en termes de développement durable à travers une démarche HQE. Cette démarche « dite chantier vert » sur ce projet porte plusieurs objectifs en termes :

- de réduction de la production des déchets
- de valorisation (matière notamment) des déchets
- de traçabilité des déchets
- de propreté du chantier

La Compagnie de Phalsbourg s'est également appuyée sur la charte « chantier propre » établie par Toulouse Métropole.

Pour la Tour, la gestion des déchets est organisée dès le démarrage de chantier. Sur le plan d'installation de chantier (PIC), une aire y est dédiée composée de 3 bennes à minima : déchets inertes, DIB, déchets dangereux. Ces dispositions seront mises en place dès le début de l'opération pour 36 mois. Le site de collecte et de recyclage des déchets le plus proche est situé à BRUGUIERES (PAPREC SO), soit à 18,9 km de la gare Matabiau pour un temps de trajet d'environ 27 min via l'A62.

#### Commentaire de la Commission

*Le maître d'ouvrage ne répond pas à la question posée qui vise la gestion des gravats (et non pas les déchets dangereux ni les emballages...).*

*Les chiffres cités par Europolia dans sa réponse au sujet des quantités de gravats sont au moins **6 fois supérieurs** à ceux annoncés dans l'étude d'impact. Par ailleurs, ces volumes seront à absorber par les centres de stockage de classe III autour de Toulouse au même moment que les déblais générés par le projet de 3<sup>e</sup> ligne de métro.*

*La réponse n'apporte que peu d'éléments précis et donne l'impression que le maître d'ouvrage n'a pas étudié la question, ni en ce qui concerne le trafic engendré, ni en ce qui concerne la capacité des sites d'accueil.*

*Ce point fera l'objet d'une recommandation.*



#### **B. Pouvez-vous préciser les quantités de gravats générés par le chantier de la Tour et les modalités de gestion ?**

##### Réponse maître d'ouvrage :

**Concernant la démolition** du bâtiment B212 de 1 600 m<sup>2</sup> :

- soit 1280 T de gravats. Les gravats seront triés entre les matériaux inertes, les métaux et les déchets qui nécessitent des filières spécifiques ;
- et 64 T de déchets de types plâtres, tuyauterie...

Les déchets inertes seront dirigés vers des installations de recyclage ou des installations de stockage de déchets inertes (ISDI).

Pour les déchets non dangereux, deux cas peuvent se présenter :

- ou bien les déchets sont triés par nature : les matériaux recyclables sont confiés à des recycleurs, les matériaux incinérables sont dirigés vers des incinérateurs agréés, et les matériaux non recyclables et non incinérables vers des installations de stockage de déchets non dangereux (ISDND).
- ou bien les déchets ne sont pas triés : ils sont alors dirigés vers des déchèteries, centres de tri ou vers des installations de stockage de déchets non dangereux (ISDND).

Les déchets dangereux (bois traités, huile, plomb, déchets électriques, déchets amiantés...) seront dirigés vers des filières spécifiques de traitement de ces déchets.

### Terrassement :

10 000 m<sup>3</sup> de déblais estimés : les terres seront analysées et triées. Les terres non polluées seront utilisées en comblement de carrière. Les terres polluées seront envoyées en centre de traitement.

### Construction de la Tour :

Phase GO : Évacuation en moyenne, lissée sur une période de 18 mois :

- Benne bois : 1 benne tous les deux jours de 9 m<sup>3</sup> : 110 jours \* 9 m<sup>3</sup> \* 1,5 = 1485 m<sup>3</sup>
- Benne métaux : 1 benne tous les 5 jours de 6 m<sup>3</sup> : 110 jours \* 6 m<sup>3</sup> \* 1,5 = 990 m<sup>3</sup>
- Benne déchets inertes : évacuation de deux bennes par jour de 9 m<sup>3</sup> : 2 bennes \* 220 jours \* 9 m<sup>3</sup> \* 1,5 = 5940 m<sup>3</sup>
- Autres déchets non dangereux non triés : évacuation d'une benne par jour de 9 m<sup>3</sup> : 1 benne \* 220 jours \* 9 m<sup>3</sup> \* 1,5 = 2910 m<sup>3</sup>
- Bennes déchets dangereux : 1 bidon 80 L tous les mois : 18 mois \* 1 \* 80 L = 1440 L

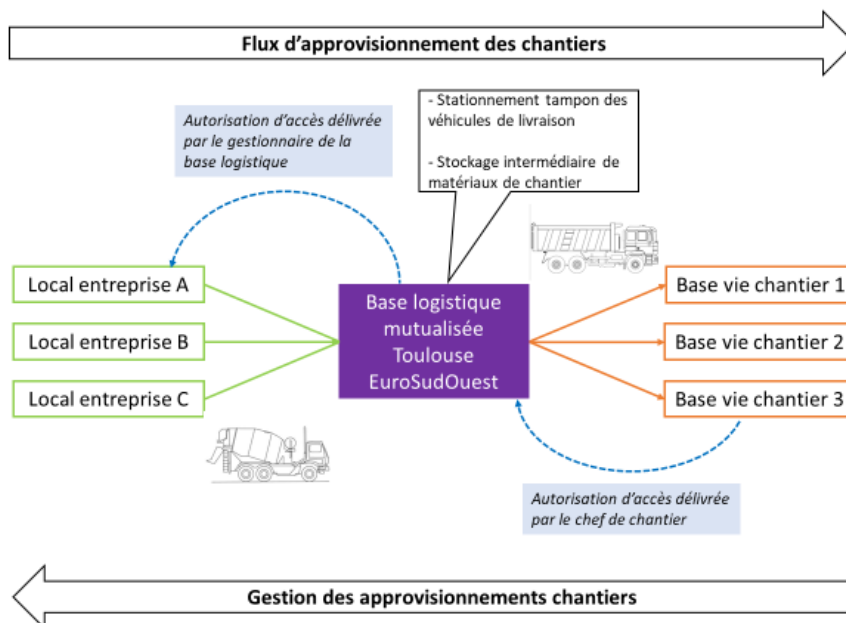
Phase corps d'état : évacuation en moyenne, lissée sur une période de 18 mois :

- Benne bois : 1 benne tous les deux jours de 9 m<sup>3</sup> : 110 jours \* 9 m<sup>3</sup> \* 1,5 = 1485 m<sup>3</sup>
- Benne métaux : 1 benne tous les 5 jours de 6 m<sup>3</sup> : 44 jours \* 6 m<sup>3</sup> \* 1,5 = 396 m<sup>3</sup>
- Autres déchets non dangereux non triés : évacuation d'une benne par jour de 9 m<sup>3</sup> : 1 benne \* 220 jours \* 9 m<sup>3</sup> \* 1,5 = 2910 m<sup>3</sup>
- Bennes déchets dangereux : 1 bidon 80 L tous les mois : 18 mois \* 1 \* 80 L = 1440 L

La gestion du stockage des bennes et de leur rotation reviendra au lot principal : le lot gros œuvre avec un référent dédié. Chaque entreprise partenaire devra présenter également une personne référente « chantier vert ». Un système de gestion des déchets sera mis en place avec des objectifs de valorisation des déchets. A partir d'un tri sélectif, l'ensemble des déchets (100%) sera tracé à l'aide de **Bordereaux de Suivi de Déchets (BSD)**, dont 70% des déchets valorisés.

Il est précisé que les plans précisant l'installation chantier de la Tour Occitanie figurent en l'annexe 7 à la pièce PC04 du dossier du permis de construire soumis à l'enquête publique.

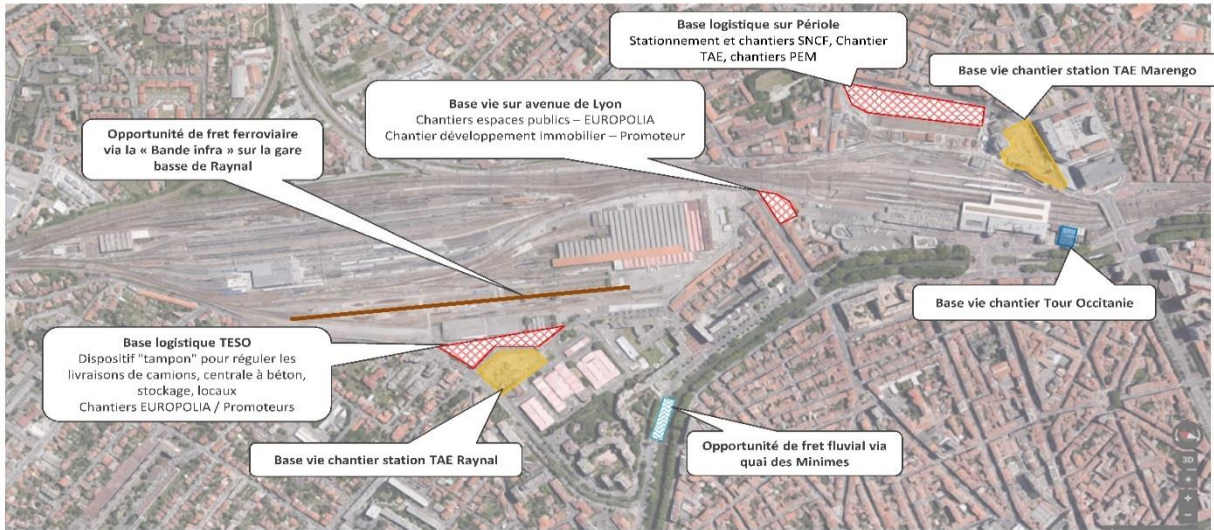
De plus, afin de diminuer l'impact des chantiers de Toulouse EuroSudOuest sur le quartier, Europolia mettra en place un espace sur lequel les camions pourront attendre qu'une place de livraison soit disponible dans l'emprise du chantier qu'ils sont censés livrer. Cette méthode permet d'éviter les files d'attente de camions sur l'espace public, lorsque l'emprise du chantier ne permet pas de les accueillir en cas de présence simultanée d'un autre camion.



**TOULOUSE EURO SUD OUEST – FONCIERS BASES VIE / BASES LOGISTIQUE** 

TESO – STRATEGIE OPERATIONNELLE

PHASE 2					
2021	2022	2023	2024	2025	2026



- Légende :**
- Base vie SNCF
  - Base vie Promoteur \*
  - Base vie Tisséo
  - Base vie mutualisée
  - Base vie EUROPOLIA

\* Les installations de chantier (grues, livraisons) sont intégrées à chaque lot commercialisé et ne sont pas figurées hors Tour Occitanie

**TOULOUSE EURO SUD OUEST – FONCIERS BASES VIE / BASES LOGISTIQUE** 

TESO – STRATEGIE OPERATIONNELLE

PHASE 3								
2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035



- Légende :**
- Base vie SNCF
  - Base vie Promoteur \*
  - Base vie Tisséo
  - Base vie mutualisée
  - Base vie EUROPOLIA

\* Les installations de chantier (grues, livraisons) sont intégrées à chaque lot commercialisé et ne sont pas figurées hors Tour Occitanie

**Commentaire de la Commission**  
 Compte tenu de l'emplacement retenu pour la construction de cette Tour, tant par sa superficie très restreinte que par son enclavement entre les voies ferrées, la gare et le réseau routier, la gestion pratique des déchets constituera l'un des points importants de ce chantier. La réponse donnée par la Compagnie de Phalsbourg atteste de la bonne prise en compte de ce paramètre dans la préparation du projet de la Tour. La Commission note aussi que les quantités de gravats produits seront relativement faibles.

## 5.7 Patrimoine / architecture / localisation

### 5.7.1 Patrimoine

Beaucoup de contributeurs estiment que le patrimoine local est unique et doit impérativement être conservé car la trame urbaine historique « horizontale » de la ville, constituée de petites Toulousaines typiques de brique rose, fait la qualité de vie et le succès touristique de la ville auprès de ses visiteurs.

Certains contributeurs déplorent l'abandon dans lequel se trouvent la rue de Lyon et le secteur Saint-Laurent/Cheminots depuis de nombreuses années mais s'opposent à leur destruction. D'autres demandent même leur réhabilitation et leur surélévation éventuelle.

Les contributeurs, qui considèrent la rénovation comme inévitable, rejettent le parti architectural présenté par le projet TESO qui prévoit la destruction de quartiers historiques et leur remplacement par des immeubles d'une hauteur excessive. Ils souhaitent un retour aux caractéristiques définies dans le Plan Guide Urbain en 2016 et demandent la construction de petites copropriétés aérées, laissant place à une grande mixité sociale et évitant le rejet des populations à faible revenus hors du quartier et à la périphérie de la ville.

Cependant, un nombre équivalent d'autres intervenants, particuliers mais également partenaires socio-économiques, plébiscitent le projet, louent son esthétisme et sa hauteur et souhaitent même pour certains d'entre eux qu'elle ne reste pas isolée.

Ceux-ci estiment que Toulouse vit trop sur son passé et que l'opposition entre patrimoine et modernité n'est plus de mise. Ils pensent qu'il est impératif que la ville sache créer un urbanisme contemporain, respectueux de son histoire.

Le projet TESO, qui a été validé par la Commission du Patrimoine est, selon eux, un choix opportun pour l'extension du centre-ville amorcé par l'aménagement de la rue Bayard et des allées Jean Jaurès. Il vise à lutter contre l'étalement urbain en reconstruisant la ville sur la ville, en remettant en valeur le quartier de la Gare qui a poussé de manière anarchique sans unité architecturale, sans plan urbain précis, et dans lequel l'habitat est souvent dégradé, insalubre.

Ils estiment que la Tour Occitanie s'intégrera parfaitement dans la ville moderne, respectera son histoire et constituera un signal fort, marquant une rupture avec l'arrêt de l'étalement urbain. Elle sera implantée à distance du secteur sauvegardé, dans le haut des allées Jean Jaurès et proche du nouveau quartier de la Médiathèque qui ne sont pas représentatifs de l'architecture toulousaine traditionnelle.

#### Questions :

**A. Nous n'avons pas trouvé d'état initial du patrimoine des rues à démolir. Une étude architecturale et patrimoniale a-t-elle été effectuée ?**

#### Réponse maître d'ouvrage :

Une étude patrimoniale a été réalisée en 2013 par les Archives municipales de la Ville de Toulouse (mission de l'inventaire du patrimoine).

A l'issue de cette étude, le périmètre d'action foncière a été ajusté :

- Les Ateliers Saint-Eloi et les ensembles immobiliers environnants ont été exclus du périmètre d'action foncière. En outre, le plan guide urbain a été ajusté sur ce secteur pour les valoriser (création d'une place jardinée devant les Ateliers, le long de la future rue Raynal),
- L'alignement de maisons toulousaines traditionnelles, situés côté impair de la rue Saint-Laurent, a été sorti du périmètre d'action foncière prioritaire.

Par ailleurs, cette étude a permis de mieux comprendre les processus d'urbanisation des faubourgs de Toulouse en lien avec l'arrivée du chemin de fer. Mais aussi, la transformation et le remaniement au fil du temps, de cette urbanisation de la fin du 19<sup>ème</sup> siècle et du début du 20<sup>ème</sup> siècle.

#### Commentaire de la Commission

Voir commentaire après la question B.

**B. Ne serait-il pas possible de conserver des témoins de l'architecture des 18ème et 19ème siècles sur l'avenue de Lyon ou sur la rue Saint-Laurent, à l'image de ce qui sera fait pour les anciens magasins généraux ?**

**Réponse maître d'ouvrage :**

La conservation de témoignage de l'architecture de faubourg est une question incidente du diagnostic patrimonial de 2013.

En effet, à l'exception des Ateliers Saint-Eloi, qui sont avant tout le témoignage de l'histoire de l'aéronautique à Toulouse, il n'existe pas d'ensemble immobilier marquant justifiant sa conservation dans le projet.

Le diagnostic met en avant l'immeuble situé au 14 rue Saint-Laurent, mais pour saluer la qualité de la mise en œuvre du projet de réhabilitation et de transformation (création d'un étage supplémentaire).



14 rue Saint Laurent

L'actualisation du périmètre d'action foncière en 2013, à la suite du diagnostic patrimonial, permet de préserver un témoignage sur le secteur de la rue Saint-Laurent et des rues Chabanon et des Jumeaux.



Rue Chabanon

Rue des jumeaux

La reconfiguration en profondeur de l'avenue de Lyon est à mettre en parallèle avec les remaniements successifs qu'ont connus les bâtiments qui la composent. Il est difficile d'identifier et d'isoler des bâtiments ou des façades dans une séquence urbaine qui s'est progressivement dégradée.

L'urbanisation de l'avenue de Lyon est étroitement associée à l'arrivée du chemin de fer à Toulouse. Toulouse EuroSudOuest peut permettre de renouveler l'histoire du site en développant un projet de faubourg contemporain associé à l'aménagement du futur Pôle d'Echanges Multimodal de Toulouse Matabiau : mixité des fonctions urbaines, logements accessibles, animation des rez-de-chaussée, qualité des espaces publics, ...

Cet aménagement de l'avenue de Lyon, limitée par le canal du Midi et la voie ferrée, doit, par ailleurs, s'inscrire dans une séquence de faubourg plus importante qui part de la place Jeanne d'Arc pour rejoindre le faubourg Bonnefoy.

#### **Commentaire de la Commission**

*La Commission a bien noté que le diagnostic patrimonial effectué en 2013 avait mis en évidence la nécessité de préserver les anciens ateliers Saint Eloi, qui témoignent de l'histoire aéronautique toulousaine, ainsi que l'alignement de toulousaines traditionnelles du côté impair de la rue Saint Laurent. Ces immeubles ont été exclus du périmètre d'action foncière.*

*Elle s'étonne que ces informations n'aient pas été développées dans le dossier afin d'étayer le choix du périmètre à exproprier.*

### **C. Quel seront les moyens pour s'assurer que les recommandations de la CNPA seront prises en compte dans le cadre du projet de la Tour Occitanie et du programme TESO ?**

#### **Réponse maître d'ouvrage :**

La Commission Nationale du Patrimoine et de l'Architecture (CNPA), dans son avis rendu le 25 mai 2018, émet des recommandations sur la Tour Occitanie et sur le projet Toulouse EuroSudOuest, énumérées dans l'extrait ci-après :

##### Vote

Concernant le projet architectural et la construction de la Tour Occitanie, la Commission nationale du patrimoine et de l'architecture subordonne son avis favorable au respect des conditions suivantes :

- on veillera, pour la réalisation de la Tour, à la qualité des matériaux à employer et de leur mise en œuvre ;
- des prototypes devront être réalisés et faire l'objet d'une validation par les architectes du projet, la collectivité et les services de l'État chargés de l'architecture et du patrimoine ;
- il devra être apporté un soin particulier à la qualité de l'aménagement des espaces publics au pied de la Tour.

Sous réserve du respect des conditions énumérées ci-dessus, la Commission nationale du patrimoine et de l'architecture émet un avis favorable au projet par 16 voix pour et 4 abstentions.

En outre, la Commission nationale du patrimoine et de l'architecture émet le vœu du maintien de l'unité de gestion de la Tour Occitanie pour assurer un entretien pérenne et de qualité du bâtiment, comme le promoteur du projet s'y est engagé devant la Commission.

Concernant le projet Toulouse Euro Sud-Ouest (TESO), la Commission nationale du patrimoine et de l'architecture prend acte de son état d'avancement et émet les recommandations suivantes :

- les gabarits et l'écriture architecturale des immeubles à construire dans le cadre du projet TESO devront être traités dans un objectif de haute qualité architecturale, en privilégiant la voie du concours d'architecture ;
- une attention particulière sera portée au traitement des espaces publics, en particulier en ce qui concerne la qualité des matériaux ;
- une attention particulière sera portée à la mise en valeur du canal du Midi, notamment dans le choix des gabarits, le traitement des cheminements et chemins de halage ;
- il devra être procédé à la reconstitution des alignements d'arbres, notamment le long du canal du Midi ;
- la création de jardins sera favorisée ;
- il conviendra de consulter la commission régionale du patrimoine et de l'architecture sur l'ensemble du projet TESO, après finalisation, puis pour les projets particuliers.

#### **Commentaire de la Commission**

*La Commission prend acte de ces engagements et s'en réfère à l'Architecte des Bâtiments de France et à la Commission Régionale du Patrimoine et de l'Architecture pour veiller au strict respect des conditions posées.*

**D. Plusieurs contributeurs nous ont demandé quel est l'avis de l'UNESCO sur le projet de la Tour. Pouvez-vous nous préciser si celle-ci a été consultée ?**

**Réponse maître d'ouvrage :**

Comme l'a rappelé le Ministère de la Culture – Direction Générale des patrimoines – Inspection Générale des Patrimoines, la gestion d'un bien inscrit sur la liste du Patrimoine mondial par l'UNESCO, relève de l'autorité compétente nationale, à savoir le Ministère de la Culture, pour les procédures administratives, les autorisations de travaux et Permis de Construire.

La responsabilité de l'autorité nationale, le Ministère de la Culture, en qualité de membre des instances internationales du Comité du Patrimoine Mondial de l'UNESCO, est de garantir pour le bien considéré, le respect des valeurs universelles qui ont conduit à cette reconnaissance par la communauté internationale.

Le Ministère de la Culture, pour prendre sa décision, a fait appel à l'instance scientifique la plus élevée, la Commission Nationale du Patrimoine et de l'Architecture, pour l'éclairer et l'aider dans sa prise de décision.

L'autorité nationale, le Ministère de la Culture, au niveau du Cabinet du Ministre, informe ensuite officiellement les instances du Comité du Patrimoine Mondial, de sa décision, pour le suivi par l'UNESCO, de chacun des biens protégés. Ainsi, préalablement à la CNPA, Philippe CIEREN, le chef de l'inspection générale des patrimoines, qui représente la plus haute instance du ministère de la Culture avait déclaré aux maîtres d'ouvrages concernés que ce serait l'État Français qui déciderait (via la CNPA) et que selon l'avis donné par cette instance, il en informera l'UNESCO.

Il n'y a pas de superposition d'autorités administratives nationales et supranationales, seules les lois françaises et les procédures françaises étant applicables aux biens français.

**En conséquence, le maître d'ouvrage n'a pas saisi directement l'Unesco pour avis, et ne peut pas le faire, puisque l'ensemble de la procédure est piloté par l'État français.**

Par ailleurs, il est important de préciser que pour affirmer cette prise en compte du bien inscrit au Patrimoine Mondial de l'Humanité, les Maître d'Ouvrage, ont fait réaliser, pour la présentation devant la CNPA, par GRAHAL, Cabinet spécialisé dans les études patrimoniales, historiques et documentaires, intervenant régulièrement sur des Monuments Historiques et sites les plus prestigieux de France, une Étude d'Impact Patrimonial, établie selon la méthodologie définie par les experts de l'ICOMOS Conseil International des Monuments et des Sites, conseil scientifique et technique auprès du Comité du Patrimoine Mondial de l'UNESCO.

L'examen de l'ensemble des critères définis a permis de montrer que le projet ne remettait pas en cause la Valeur Universelle Exceptionnelle du Canal du Midi.

**Commentaire de la Commission**

*La Commission prend acte de ces explications qui tendent à prouver que toutes les précautions ont été prises pour se prémunir contre un déclassement du Canal du Midi au patrimoine mondial de l'UNESCO.*

## **5.7.2 Architecture**

Le thème de l'architecture est également, à l'instar de « trafic / mobilité » ou « vie de quartier / social », l'un des plus cités aussi bien par les opposants au projet que par ses partisans. Toutefois, si le projet TESO en général fait l'objet de quelques commentaires dans un sens ou dans l'autre, c'est surtout le projet de Tour Occitanie qui suscite le plus de rejets ou d'adhésions.

Pour les opposants, le projet TESO est contesté en raison de la destruction programmée des petits immeubles qui constituent pour l'instant l'architecture du quartier et leur remplacement par des immeubles dont les hauteurs vont largement dépasser les R+2 ou R+3 actuels « *Totalement opposée au volet urbanistique du projet TESO, à la construction d'un quartier d'affaire qui détruirait l'actuelle entrée du*



faubourg Bonnefoy, et à cet urbanisme de grandes barres ou tours ..... sans parler de l'aberration d'un gratte-ciel » (@280).

Par contre, cet aspect du projet est aussi considéré comme un moyen de redonner à la ville son lustre et son attrait d'antan avec quelques chances de succès « Ce projet apporte une approche relativement disruptive en terme de style et évolution du quartier Matabiau. Cela semble pourtant le meilleur choix pour rompre avec une impression de ville dépréciée que l'on peut rencontrer en arrivant à Toulouse. De nombreuses métropoles en Europe ont fait le choix de moderniser leur centre en partant de projets ambitieux autour des gares. Cela a été quasi systématiquement un succès » (@1351) – « On ne peut plus imaginer une ville recluse sur son architecture héritée de l'âge d'or du pastel » (@185).

En ce qui la concerne, la Tour Occitanie est contestée pour sa hauteur en raison de sa proximité avec les immeubles assez bas qui constituent le centre de Toulouse « Aberration architecturale : une Tour de 155 mètres de hauteur dans une ville basse est inadmissible » (@754) – « Cette Tour de 150 mètres est en complète contradiction avec l'urbanisme de la ville de Toulouse qui n'a aucune construction à ce jour de cette hauteur » (@1078) – « Non-sens architectural d'implanter ce type de construction dans un habitat toulousain où priment les petits immeubles » (@610). L'architecture même de la Tour est contestée : « C'est sans doute un beau geste architectural mais à garder dans les cartons ! Non Merci ! » (@208) – « Ce building fera l'effet d'un "abcès" ou si vous préférez d'une "verruge", de toutes façons inesthétique, en haut des Allées Jean Jaurès. Aucune harmonie avec son environnement » (@587) ou encore « Projet hideux » (@191) mais aussi en raison de sa proximité avec le Canal du Midi « Ce projet portera atteinte à l'harmonie architecturale de Toulouse et à la beauté du Canal du Midi » (@170).

Pour d'autres, ce projet de Tour doit permettre à la ville de retrouver une certaine place au niveau des grandes métropoles régionales et disposer d'un immeuble moderne susceptible de rivaliser avec d'autres bâtiments issus du passé et qui font la « richesse » de Toulouse : « un « monument » emblématique de la ville, au même titre que d'autres plus anciens » (@1131) – « il est intéressant qu'il y ait une architecture moderne, écolo, végétalisée qui apporte une touche de modernité à la ville » (@593). L'architecture de ce bâtiment pourrait devenir un objet de fierté pour les Toulousains « La Tour Occitanie, l'architecture est hallucinante, quelle fierté cela serait pour notre ville, il est temps d'avoir un phare qui se verra du monde entier. Fier d'être Toulousain, ville d'innovation, de défis et d'aventures ....allons toujours plus haut » (@1175).

#### Questions :

- A. En dehors des hauteurs prévues pour TESO, et encore il s'agit de maximums, le projet ne comporte que peu d'indications sur le style des bâtiments qui seront construits. Europolia a-t-elle déjà envisagé un style d'urbanisme qui puisse s'accorder avec les constructions des quartiers voisins ?**

#### Réponse maître d'ouvrage :

Les futurs programmes immobiliers seront encadrés par des fiches de lots qui présenteront en particulier les enjeux d'insertion architecturale et urbaine dans les tissus urbains existants.

Le rapport à l'existant reste néanmoins un sujet complexe car il n'existe pas, autour de la gare, un modèle urbain unique. C'est plutôt l'inverse, avec, depuis la réalisation des premiers immeubles de rapport à la fin du 19<sup>ème</sup> siècle, une succession d'aménagements et de style architecturaux divers. La cohabitation des grandes copropriétés du boulevard des Minimes avec les maisons individuelles de la rue Chabanon l'illustre parfaitement.

C'est pourquoi les options retenues par Joan Busquets dans le plan guide urbain visent à s'adapter au contexte de chaque secteur de projet et à s'attacher à trouver des gabarits et des implantations compatibles avec l'existant. Une attention particulière sera portée à la gestion des transitions avec les quartiers existants.

#### Commentaire de la Commission

La Commission souhaite que la définition du style des futurs programmes immobiliers de TESO soit déterminée en collaboration avec les habitants et leurs associations.

## B. Concrètement, quels sont les moyens prévus pour faire respecter une certaine cohérence architecturale indispensable pour ne pas dévaloriser le patrimoine toulousain?

### Réponse maître d'ouvrage :

L'échelle du projet Toulouse EuroSudOuest et la diversité des secteurs de projet posent bien évidemment la question de sa cohérence architecturale.

Dans un premier temps, le choix de Joan Busquets comme maître d'œuvre urbain permet d'ores et déjà d'assurer une cohérence du projet avec celui du centre-ville, en particulier pour l'aménagement et le traitement des espaces publics. Ainsi, l'aménagement en cours du parvis de la gare s'inscrit bien dans la continuité du projet de la rue Bayard et des allées Jean Jaurès.

Dans un deuxième temps, une séquence importante du canal du Midi va être réaménagée depuis le pont Riquet jusqu'au Pont Matabiau. Sur cette séquence, il s'agit de produire un plan d'ensemble à partir duquel pourront se décliner ensuite les différentes opérations. Ce plan d'ensemble sera étudié et travaillé avec les différents services et entités en charge du canal du Midi.

Une approche équivalente sera proposée et développée de l'autre côté des voies ferrées, sur Marengo et Périole de manière à proposer un projet d'ensemble depuis le futur Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) de Marengo jusqu'au faubourg Bonnefoy.

Dans un troisième temps, la cohérence architecturale du projet sera aussi assurée au travers des permis de construire qui pour la majorité d'entre eux, demanderont un avis conforme de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF). En effet, l'essentiel du périmètre de Toulouse EuroSudOuest relève du périmètre de compétences de l'ABF.

Enfin, la ZAC vise à encadrer précisément les constructions immobilières dans le périmètre. Ainsi, des cahiers des charges ou des conventions d'association associées aux conventions de participation financière aux équipements publics viendront définir les principes urbains applicables à chaque îlot. Comme dans toute opération d'aménagement, l'équipe de maîtrise d'œuvre urbaine définira avec l'aménageur ou le propriétaire du terrain, les éléments de compositions urbaines et architecturales applicables au projet, et suivra chaque projet de sa conception à sa réalisation. C'est cette unité de pilotage de l'opération qui donne finalement les meilleures garanties de choix cohérents et du maintien d'un souci de qualité tout au long du déroulement de l'opération.

### Commentaire de la Commission

*La Commission prend acte de ces orientations.*

### 5.7.3 Localisation de la Tour Occitanie

La localisation de la Tour Occitanie a également beaucoup partagé les avis.

Les associations de quartier et de nombreux habitants s'insurgent contre son implantation actuelle. Ils estiment que cette construction serait en rupture complète avec l'urbanisme et la sociologie toulousaine et affirment que cet édifice, que beaucoup jugent inesthétique, va écraser et défigurer le quartier et la gare par ses proportions exagérées « *A quelques mètres de notre élégante gare, qui paraîtra ridiculement basse à côté* » (@942). Quelques intervenants, non hostiles par principe aux immeubles de grande hauteur, estiment cependant que le site de la gare est inopportun et suggèrent que la Tour Occitanie soit construite loin du centre-ville, à l'aéroport, à Labège, près de la Cité de l'Espace, de l'Oncopole ou encore au sud du pont Georges Pompidou ou sur l'avenue de Lyon. La contribution @1388 s'interroge « *Comment mieux symboliser la toute puissance et une forme d'arrogance qu'en construisant un gratte-ciel à côté de la gare et en lui donnant le nom de la région dont elle est la capitale ?* »

D'autres estiment au contraire que cet emplacement est judicieux parce que situé à proximité de la gare et d'un pôle multimodal regroupant tous les moyens de transports en commun permettant un moindre usage de l'automobile « *Elle est prévue à un endroit stratégique de la ville puisqu'elle sera reliée directement aux transports en commun* » (@427) – « *Tout d'abord la Tour Occitanie est placée à un endroit stratégique pour les transports en commun toulousains (trains, tgv, métro, bus, axes piétons vers le centre), il est donc faux d'affirmer comme certains que la Tour générerait de la circulation automobile, c'est l'inverse car son accès*

sera fait par tous les modes de transports en commun qui se croiseront quasi à ses pieds » (@166). Enfin, quelques contributions estiment que, à l'instar de nombreuses villes de France, le quartier de la gare n'est pas spécialement accueillant et qu'un immeuble comme la Tour Occitanie est susceptible d'améliorer la première impression des voyageurs et des touristes qui arrivent en gare de Toulouse Matabiau « *La Tour Occitanie est un projet unique pour Toulouse et la Métropole, idéalement positionné dans le quartier gare qui n'est pas à la hauteur d'une grande ville comme Toulouse. Cette Tour contribuera au développement du centre-ville de Toulouse, et tel un signal en haut des futures ramblas, elle participera à son rayonnement.* » (@758). Enfin, un contributeur propose d'implanter la Tour sur l'emprise de la SNCF, mais de l'autre côté du pont Georges Pompidou et dans l'alignement des immeubles du haut des allées Jean Jaurès.

#### Question :

**A. Un autre lieu d'implantation, éventuellement sur l'emprise de la SNCF, a-t'il été envisagé pour la Tour ?**

#### Réponse maître d'ouvrage :

Tout d'abord, l'implantation de la Tour Occitanie sur le site du Tri Postal résulte du plan guide urbain qui prévoyait, sur cet emplacement particulier au carrefour des Allées Jean Jaurès et du Canal, un immeuble iconique, sans en qualifier sa nature ni sa hauteur. C'est dans cet esprit que le concours promoteur-architecte a été organisé par la SNCF, en réponse à la spécificité de ce terrain à l'emprise très réduite (2000 m<sup>2</sup>) situé en contrebas du pont Pompidou.

Lors du concours, 3 promoteurs sur 5 ont proposé un projet de Tour. Le projet de Tour Occitanie a été retenu en raison de sa qualité architecturale et de son intégration paysagère pour ce site spécifique : relation avec le Canal du Midi, élément architectural structurant l'aboutissement des Allées Jean-Jaurès, programmation mixte (bureaux, logements, hôtel, commerces) correspondant aux attentes pour ce site particulier.

**Le principe même du concours d'architecture est de proposer une construction adaptée au site** : il n'a pas pour objet de proposer un objet en soi, transposable ou déplaçable, mais de sélectionner le meilleur projet pour un site donné. Ainsi, la Tour Occitanie ne serait pas « déplaçable » sur un autre site de la SNCF ou d'ailleurs sur un autre site tout court.

Par ailleurs, l'équilibre économique inhérent à ce type de programme conduit nécessairement à le positionner en centre urbain ou dans un quartier d'affaires où le prix de vente au m<sup>2</sup> permet d'amortir les surcoûts liés à un Immeuble de Grande Hauteur. A ce titre le PLU de Toulouse adopté le 19 décembre 2011 a ouvert la possibilité de réaliser un IGH à Montaudran (100 m) mais cette localisation, en périphérie de Toulouse et non desservie par le métro avant la décision de créer la 3<sup>ème</sup> ligne, ne répond pas aux critères économiques exigés pour un investissement privé de cette nature, et aucun projet n'a donc pu voir le jour sur ce site jusqu'à maintenant.

Ce débat d'un « geste architectural » qui qualifie Toulouse dans la modernité, aux côtés de son patrimoine historique, et non en contradiction avec celui-ci, est un débat qui existe depuis plus de 10 ans. Plusieurs sites ont été envisagés, dont Montaudran ou la butte de Jolimont. La réponse qui est apportée aujourd'hui avec la Tour Occitanie, dont la possibilité a été testée par l'architecte urbaniste Joan Busquets dans le plan d'aménagement de Toulouse EuroSudOuest et des Allées Jean-Jaurès rénovées, répond à une ambition de qualité architecturale pour Toulouse.

Par ailleurs, la modification du PLU de Toulouse adoptée en 2016 prévoit la possibilité de réaliser un IGH uniquement sur ce site. En conséquence, la possibilité d'implantation d'un IGH n'est pas ouverte ailleurs.

#### Commentaire de la Commission

*La Commission comprend que le projet proposé par la Compagnie de Phalsbourg, lauréate d'un concours d'architecture, a été conçu en fonction du lieu auquel il s'adapte. Il est intransposable dans un autre lieu.*

## 5.8 Coût / financement

Le projet TESO est un projet d'ampleur dont la réalisation s'étalera jusqu'au-delà de 2030. Le coût prévisionnel global de la phase 1 qui comprend les acquisitions foncières prévues dans la zone de DUP et les études et travaux d'aménagements des espaces publics se décompose de la manière suivante :

Maîtrise foncière (hors Tour Occitanie)	67 100 K€
Etudes et travaux d'aménagement des espaces publics	9 800 K€
Dépenses en faveur de l'environnement	1 500 K€
<b>Total</b>	<b>78 400 K€</b>

Il est à noter que la Tour Occitanie, qui est un projet privé, affiche un budget de l'ordre de 1 600 K€ (hors frais de montage de l'opération, coût du foncier, assurances, taxes et participation aux équipements publics).

Les travaux publics d'aménagement des abords de la Tour, comprenant le renforcement du réseau d'assainissement et l'élargissement du Pont Pompidou, ont été évalués à un montant prévisionnel de 11 770 K€. Un projet urbain partenarial (PUP), conclu entre Toulouse Métropole et la Compagnie de Phalsbourg, le 20 novembre 2018, met 30 % de cette somme à la charge du constructeur.

Quelques contributeurs constatent que la Tour Occitanie est présentée comme un projet strictement privé mais redoutent que les études et des travaux annexes consécutifs à ce projet hors norme ne restent à la charge de la collectivité.

Certains ont du mal à admettre que le renforcement des abords, les études de sous-sol, les charges de personnel de sécurité, l'aménagement du parvis soient entièrement pris en charge par la Compagnie de Phalsbourg et restent sans effet sur leurs impôts.

Rares sont ceux (@ 1330) qui pensent le contraire et qui rappellent que la Tour rapportera à la collectivité des impôts fonciers et des taxes sur les activités qui y seront hébergées.

Quelques intervenants émettent des doutes sur la solidité financière du promoteur (@1304, @1177) et redoutent qu'en cas d'échec commercial, la collectivité soit dans l'obligation d'assurer de lourdes pertes comme cela aurait été le cas, pour d'autres collectivités non citées. L'un d'entre eux (@ 991) demande que des garanties soient prises par la Mairie de Toulouse pour s'assurer sur le long terme contre ce risque.

Concernant le projet TESO, hors la Tour, un intervenant (@1090) qui a bien noté les estimations financières avancées dans le dossier, souhaiterait connaître le coût exact de l'embellissement du parvis de la gare Matabiau.

### Questions :

**A. Toulouse Métropole a-t-elle estimé le montant de la fiscalité locale qui s'attachera à la Tour Occitanie. Serait-il possible d'en obtenir une évaluation sommaire ?**

### Réponse maître d'ouvrage :

La fiscalité locale applicable à la Tour Occitanie est de plusieurs natures :

- Fiscalité unique liée à la construction (taxe d'aménagement et participation au titre du Projet Urbain Partenarial -PUP-),
- Fiscalité récurrente (annuelle) :
  - o Fiscalité ménage -sur les logements- (taxe d'habitation TH, taxe foncière TF, taxe d'enlèvement des ordures ménagères TEOM),
  - o Fiscalité économique (taxe foncière -TF-, contribution économique territoriale CET – composée de la cotisation foncière des entreprises CFE et de la contribution sur la valeur ajoutée des entreprises CVAE-, taxe d'enlèvement des ordures ménagères TEOM, taxe sur les surfaces commerciales -TASCom-),
  - o Fiscalité du tourisme (taxe de séjour).

Cette fiscalité est au bénéfice de plusieurs collectivités :

- Ville de Toulouse, commune d'accueil de la Tour Occitanie,
- Toulouse Métropole,
- Département de Haute-Garonne.

L'estimation sommaire réalisée est minimale car :

- Elle ne prend en compte ni la CVAE (entreprises occupantes des bureaux non connues à ce jour), ni la TASCom (commerces occupants non définis),
- Elle est basée sur une stabilité des taux d'imposition et sur les valeurs locatives 2018,
- Elle tient compte d'une marge de sécurité liée au démarrage pour l'hôtel et les commerces.

Sur ces bases, les résultats sont les suivants :

<b>Estimation en €</b>	<b>Ville de Toulouse</b>	<b>Toulouse Métropole</b>	<b>Département de Haute-Garonne</b>	<b>TOTAL</b>
Fiscalité unique				
Fiscalité liée à la construction		3 529 000 €	331 113 €	3 860 113 €
Fiscalité annuelle				
Fiscalité ménage	129 373 €	107 469 €		236 842 €
Fiscalité économique (hors CVAE et TASCom)	250 950 €	678 585 €		929 535 €
Fiscalité du tourisme		74 050 €	7 405 €	81 455 €
<b>Total fiscalité annuelle</b>	<b>380 323 €</b>	<b>860 104 €</b>	<b>7 405 €</b>	<b>1 247 832 €</b>

**La contribution de la Tour Occitanie à la fiscalité locale est de 3 860 113 € au titre de la fiscalité de l'aménagement, perçue au début de l'opération, et a minima de 1 247 832 € de recettes annuelles pour les différentes collectivités (selon l'estimation prudente définie ci-dessus, hors CVAE et TASCom).**

#### **Commentaire de la Commission**

*La Commission se félicite de la clarté de la réponse du maître de l'ouvrage qui démontre que, contrairement aux craintes de certains contributeurs à l'enquête, l'édification de la Tour Occitanie ne constituera pas une charge pour les finances locales.*

*Le Promoteur s'est en effet engagé, par contrat, à financer la totalité des réseaux humides nécessaire à la Tour et à prendre en charge 20 % des travaux d'intérêt général de l'élargissement du pont Pompidou. Par ailleurs, en raison du niveau élevé du standing de la Tour et surtout de la concentration des activités et des logements qui seront construits sur une unité foncière aussi réduite, une fiscalité locale annuelle élevée est attendue.*

*Cette évaluation est de nature à rassurer le contribuable toulousain.*

**B. Quelles assurances Toulouse Métropole a-t-elle l'intention de prendre pour écarter tout risque financier en cas d'échec commercial de la Tour ou de défaillance de son promoteur ?****Réponse maître d'ouvrage :**

Le risque financier en cas d'échec commercial de la Tour ou de défaillance du promoteur est supporté exclusivement, comme dans tout programme immobilier privé, par le promoteur, ici la Compagnie de Phalsbourg. **Il n'est en aucun cas envisagé un financement de la construction de l'immeuble par Toulouse Métropole ou par tout autre acteur public ou affilié.**

La Compagnie de Phalsbourg précise que le projet s'oriente favorablement et semble trouver son marché. En effet, le bail avec l'exploitant hôtelier a été signé, et bien qu'aucun lancement commercial n'ait été initié jusqu'alors, la Compagnie de Phalsbourg observe une demande spontanée exceptionnelle : les logements ont déjà généré un nombre de candidatures représentant près de 50% de l'offre, et les bureaux ont reçu quant à eux des candidatures spontanées pour environ 30% des surfaces.

De plus, la Compagnie de Phalsbourg est tenue par le vendeur du site (la SNCF) à souscrire une GFA (Garantie Financière d'Achèvement) sur la totalité de l'opération. Cette GFA est obligatoire dans les opérations immobilières comportant des VEFA (Ventes en l'État Futur d'Achèvement), qui concerne ici les locaux SNCF. Mais, cette obligation de GFA a été étendue à l'ensemble de la Tour, y compris pour les locaux dont la Compagnie de Phalsbourg restera propriétaire. Cette garantie d'achèvement donnée par un tiers, le garant, est dite extrinsèque. Le garant prend l'engagement, vis-à-vis des acquéreurs, de mettre en place les moyens financiers nécessaires à l'achèvement du programme immobilier. Il doit intervenir évidemment lorsque le promoteur immobilier est défaillant, notamment lors d'une liquidation judiciaire

Cette garantie permet donc de prémunir Toulouse Métropole contre tout risque financier qui ne pourrait être direct puisque la ville ou la métropole ne financent en rien ce projet privé, mais qui pourrait éventuellement être indirect en cas de défaillance du promoteur. A noter également que la Tour est une source de revenus pour Toulouse Métropole.

**Commentaire de la Commission**

*Le caractère exclusivement privé du projet et la Garantie Financière d'Achèvement (GFA) souscrite par le Promoteur, étendue volontairement à la totalité de l'ouvrage, dégage toute responsabilité financière de la Ville en cas de défaillance du promoteur.*

**C. Pouvez-vous confirmer que le coût des études techniques de stabilité des tunnels du métro A et futur TAE sera intégralement mis à la charge du promoteur ? Qui a payé les études déjà réalisées, citées par plusieurs contributeurs ?****Réponse maître d'ouvrage :**

La Compagnie de Phalsbourg prendra en effet à sa charge la totalité des coûts des diagnostics qui seront nécessaires à sa bonne connaissance de l'état du tunnel.

Les contributeurs ont probablement à l'esprit les missions géotechniques. Tout ouvrage est en interaction avec son environnement géotechnique. C'est pourquoi, au même titre que les autres ingénieries, l'ingénierie géotechnique est une composante de la maîtrise d'œuvre indispensable à l'étude puis à la réalisation de tout projet.

Le modèle géologique et le contexte géotechnique général d'un site, définis lors d'une mission géotechnique préalable, servent à identifier les risques potentiels liés aux aléas géologiques du site. L'étude de leurs conséquences et de leur réduction éventuelle est réalisée lors d'une mission géotechnique de conception. En effet, les contraintes géotechniques de site sont conditionnées par la nature de l'ouvrage et variables dans le temps, puisque les formations géologiques se comportent différemment en fonction des sollicitations auxquelles elles sont soumises (géométrie de l'ouvrage, intensité et durée des efforts, cycles climatiques, procédés de construction, phasage des travaux notamment).

L'ingénierie géotechnique est donc associée aux autres ingénieries, à toutes les étapes successives d'étude et de réalisation d'un projet, et contribue ainsi à une gestion efficace des risques géologiques afin de fiabiliser le délai d'exécution, le coût réel et la qualité des ouvrages géotechniques que comporte le projet.

L'enchaînement des missions d'ingénierie géotechnique (étapes 1 à 3) suit les étapes de conception et de réalisation de tout projet pour contribuer à la maîtrise des risques géotechniques. Le maître d'ouvrage ou son mandataire fait réaliser successivement chacune de ces missions par une ingénierie géotechnique. Chaque mission s'appuie sur des données géotechniques adaptées, issues d'investigations géotechniques appropriées.

C'est la Compagnie de Phalsbourg qui a financé ces études, qu'elle a fait réaliser par l'entreprise FONDASOL (mission G1).

## **ÉTAPE 1 : ÉTUDES GÉOTECHNIQUES PREALABLES (G1)**

### **Phase ETUDE DE SITE (G1ES)**

Réalisée en amont d'une étude préliminaire, d'esquisse ou d'APS, elle permet une première identification des risques géotechniques d'un site :

- Faire une enquête documentaire sur le cadre géotechnique du site et l'existence d'avoisinants avec visite du site et des alentours.
- Définir un programme d'investigations géotechniques spécifique, le réaliser, en assurer le suivi technique, en exploiter les résultats.
- Fournir un rapport donnant un modèle géologique préliminaire, les principales caractéristiques géotechniques et une première identification des risques géotechniques majeurs.

### **Phase PRINCIPES GENERAUX DE CONSTRUCTION (G1 PGC)**

Réalisée au stade d'une étude préliminaire, d'esquisse ou d'APS elle permet de réduire les conséquences des risques géotechniques majeurs identifiés. Elle s'appuie obligatoirement sur des données géotechniques adaptées :

- Définir un programme d'investigations géotechniques spécifique, le réaliser, en assurer le suivi technique, en exploiter les résultats.
- Fournir un rapport donnant les hypothèses géotechniques à ce stade de l'étude (première approche de la ZIG, horizons porteurs potentiels) ainsi que certains principes généraux de construction envisageables (notamment fondations, terrassements, ouvrages enterrés, amélioration de sols).

### **Commentaire de la Commission**

*La Commission prend acte de cette confirmation.*

## 5.9 Vie de quartier / social

Il s'agit là de l'une des principales préoccupations des contributeurs puisqu'elle apparaît 176 fois en tant que thème principal, soit en 3<sup>ème</sup> position après le patrimoine et l'architecture (191 fois) et l'écologie (181 fois). Ce thème est utilisé majoritairement par les opposants au projet et notamment les associations de quartier, mais aussi dans une moindre mesure (25 fois) par les soutiens du projet. Il figure également, à de nombreuses reprises, en élément complémentaire de l'argumentaire.

### 5.9.1 Cohabitation des générations et des modes de vie

Les secteurs concernés par la déclaration d'utilité publique et donc voués à la démolition comportent certains immeubles représentatifs du bâti historique du Toulouse de la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, constitué principalement de bâtiments assez bas, avec un ou deux étages, alignés sur le bord de la voie de circulation et comportant éventuellement une arrière-cour ombragée. Le rez-de-chaussée est souvent occupé par de petits commerces de proximité, indispensables à la vie de tous les jours et favorisant les contacts. Les habitants, parfois présents depuis plusieurs décennies, constituent un panel non négligeable de la population toulousaine et de son mode de vie.

De nombreuses contributions estiment que la destruction du quartier et son remplacement par des immeubles modernes et beaucoup plus hauts va changer de manière radicale l'origine sociale des nouveaux habitants avec, pour corollaire, une exclusion des plus pauvres vers la périphérie de la ville avec moins de possibilités de transports en commun et d'accès à tout ce qui contribue à la qualité de la vie en société.

Cet avis est d'ailleurs clairement exprimé par plusieurs habitants du quartier dans les interviews versés par fichier audio à l'enquête publique (contribution E1390).

#### Question :

**A. La Commission note que ni l'état initial de l'évaluation environnementale ni les notices explicatives de l'enquête parcellaire ou de la DUP ne comportent d'analyse socio-démographique de ce quartier ni de descriptif ou de photoreportage des immeubles à démolir. Le Maître d'ouvrage a-t-il pu réaliser une analyse socio-démographique depuis ?**

#### Réponse maître d'ouvrage :

L'analyse sociodémographique a porté sur les données INSEE disponibles à l'échelle des IRIS pour être consolidées et comparées aux données à l'échelle du centre-ville de Toulouse, de la Ville de Toulouse et de Toulouse Métropole.

Aucun diagnostic sociodémographique n'a donc été conduit à l'échelle plus fine du périmètre d'action foncière prioritaire.

La mise en place de la maîtrise d'œuvre urbaine et sociale (MOUS) début 2019 va permettre de compléter les diagnostics développés dans l'évaluation environnementale.

A l'été 2019, la MOUS va réaliser un diagnostic de l'ensemble des occupants des logements inclus dans le périmètre d'action foncière, et ceci quel que soit leur statut. Ce diagnostic permettra de préparer et d'anticiper les futurs relogements.

Enfin, en complément des illustrations présentes dans la notice explicative relative à l'enquête publique préalable à la DUP, un reportage photographique des immeubles à démolir figure dans la réponse à la question 3.1.3-B.

#### Commentaire de la Commission

*Pour beaucoup de personnes qui y sont soumises, la perspective d'une expropriation est un passage dans leur vie très traumatisant. Il est important que tout soit fait en amont afin que ce changement de mode de vie se fasse dans les meilleures conditions.*



**Evolution du mode de vie et cohabitation :**

Il s'agit là d'une très forte attente de la population très souvent exprimée par les opposants à la Tour qui estiment que « *la construction d'appartements de luxe dans les derniers étages du gratte-ciel contribue à la volonté d'éloignement des populations modestes ou défavorisées qui participaient à la richesse de ce quartier* » (@658) mais aussi, d'une manière plus générale, au projet TESO pour qui la destruction des immeubles des rues de Lyon, Maroc, Saint-Laurent et Cheminots, est synonyme d'expulsion et de relogement dans d'autres secteurs moins favorisés. Par contre, le rappel d'une indispensable mixité sociale se trouve également parmi les partisans du projet (@658 « *Veiller à préserver une mixité sociale nécessaire à l'idée même du vivre ensemble* » et @682 « *Il faudra juste assurer de la mixité* »).

Par contre, sans parler de mixité sociale, de nombreuses contributions soulèvent le très fort risque de gentrification créé par le projet.

**Question :**

**B. Conformément aux obligations imposées par la loi, le projet TESO prévoit les pourcentages de logements sociaux que devront comporter les futurs bâtiments à usage d'habitation. Comment Europolia va-t-elle s'assurer du respect des pourcentages visés ? Quels sont les plannings de réalisation des logements sociaux dans les différentes phases de TESO ?**

**Réponse maître d'ouvrage :**

Par sa nature même, toute opération d'aménagement, d'initiative publique, garantit la maîtrise de l'urbanisation, sur un territoire donné.

En l'espèce, Europolia, en sa qualité d'aménageur, est garant des objectifs de l'opération d'aménagement de Toulouse EuroSudOuest, parmi lesquels figure le respect de la programmation initialement arrêtée.

A ce titre, et afin de garantir le respect des objectifs de mixité sociale, tels que définis dans le PLUi-H, tout projet de développement immobilier sera soumis au contrôle de l'aménageur : en amont de la phase de conception du projet, lors de la sélection des opérateurs, par le biais du règlement de la consultation, lors de la phase de conception, au moment notamment de la mise au point du projet avec l'opérateur retenu, puis, *in fine*, au moment de l'instruction du permis de construire. A cette occasion, l'instructeur s'attachera à vérifier, pour chaque phase et chaque secteur du projet, le respect des orientations du PLUi-H, en matière de mixité sociale. De même, aucune autorisation ne pourra être délivrée sans l'agrément de l'aménageur.

Le planning de réalisation des logements sociaux s'inscrit dans le phasage de Toulouse EuroSudOuest. Ainsi, **pour chaque phase du projet, et à l'échelle de chaque secteur**, les orientations du PLUi-H en matière de mixité sociale seront respectées, afin d'aboutir à une répartition équilibrée des différentes catégories de logements :

- 35 % de logement locatif social (PLUS / PLAI / PLS) ;
- 10 % d'accession sociale à la propriété ;
- 10 % d'accession à prix maîtrisé ;
- 5 % de logement locatif intermédiaire ;
- 40 % de logement libre.

Le planning de réalisation des logements n'est pas précisément défini à ce jour. Néanmoins, un phasage indicatif des programmes immobiliers est présenté dans le dossier d'enquête publique. Le phasage des logements sociaux sera corrélé au phasage des logements privés, secteur par secteur.

**Commentaire de la Commission**

*En sa qualité d'aménageur, il appartiendra à Europolia de gérer attentivement l'évolution des différentes catégories de logements en fonction de l'avancement des projets.*

**5.9.2 Relogement des habitants du quartier concerné par l'expropriation**

Il est indiqué dans le dossier que « l'EPFL du Grand Toulouse s'est adjoint les compétences d'une équipe spécialisée en Maîtrise d'Œuvre Urbaine et Sociale (MOUS), dans l'objectif de rechercher et de proposer des solutions de relogement correspondant aux besoins des ménages éligibles. Ce dispositif permettra, en outre, un accompagnement adapté des ménages les plus en difficulté. »

Interrogé sur ce point en cours d'enquête, suite à la demande d'une habitante qui devra quitter son logement, Europolia nous a indiqué que cette MOUS n'existait pas encore.

**Questions :**

**Sachant qu'une fois l'arrêté préfectoral de cessibilité publié, l'ordonnance d'expropriation devra être prononcée dans un délai qui ne peut excéder 6 mois, soit au cours du premier semestre 2020.**

**A. Quelles sont les modalités envisagées pour reloger les habitants actuels du quartier (locataires ou propriétaires résidents) :**

- Quel calendrier ?
- Quelle localisation des futurs logements ? Est-ce que les locataires des logements à démolir pourront être relogés dans les nouveaux appartements de la zone de la DUP ?
- Quelles mesures compensatoires sont prévues pour pallier la nécessaire augmentation des futurs loyers par rapport aux loyers payés actuellement par ces personnes ?
- Comment sera géré le cas des personnes socialement fragiles ? Des personnes très âgées qui souhaitent passer leurs derniers jours dans leur maison ?

**Réponse maître d'ouvrage :**

Afin de répondre aux obligations prévues aux articles L.314-1 et suivants du code de l'urbanisme et aux articles L.423-1 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, l'EPFL du Grand Toulouse s'est doté d'une Maîtrise d'Œuvre Urbaine et Sociale (MOUS), dans l'objectif de rechercher et proposer des solutions de relogement adaptées aux besoins des ménages éligibles, tels que définis par l'article L.521-1 du code de la construction et de l'habitation.

La mission de la MOUS consistera, dans un premier temps, à réaliser un diagnostic social de l'ensemble des ménages impactés par l'enquête parcellaire de Toulouse EuroSudOuest, et ce d'ici l'automne 2019. Cette première phase permettra de conduire à l'établissement d'un plan de relogement avant la fin de l'année 2019.

Une fois le recensement précis de l'ensemble des besoins des ménages réalisé, la Conférence Intercommunale du Logement sera saisie afin de sensibiliser les bailleurs sociaux et de pouvoir mobiliser, de manière adéquate, l'offre de relogement.

L'article 13bis de la loi n°48-1360 du 1<sup>er</sup> septembre 1948 fixe les critères de localisation pour les propositions de logements faites aux occupants bénéficiant d'un droit au relogement.

Il doit s'agir d'un bien situé sur le territoire de la commune ou d'une commune limitrophe, sans pouvoir être éloigné de plus de 5 kilomètres.

Un ménage peut néanmoins émettre le souhait pour plusieurs raisons (rapprochement domicile/travail, familiales, ...), d'une localisation au-delà de ce périmètre. La MOUS devra être en mesure de rechercher une solution de relogement qui répond aux souhaits de localisation du ménage.

Concernant le relogement dans les nouveaux appartements construits dans le périmètre de DUP, il sera fait droit à la demande de tout occupant, dans le respect de la réglementation, comme cela est développé dans la réponse à la question 5.2.4.B.

Sur la question d'un éventuel écart entre les montants des loyers actuels et futurs, le législateur n'a pas prévu de mesures compensatoires, au titre du régime de protection des occupants.

A ce stade, rien n'indique que les loyers actuellement pratiqués par les propriétaires sont inférieurs au prix du marché, compte tenu de la qualité des biens et de leur localisation. Le travail de diagnostic social, ménage par ménage, effectué dans le cadre de la MOUS, permettra de connaître le montant des loyers en cours, étant précisé que la solution de relogement recherchée devra impérativement être adaptée et correspondre aux ressources du ménage.

De plus, pour les occupants actuellement locataires du parc privé, et dont les ressources permettent l'accès au logement social, le travail de relogement leur permettra d'être orienté vers le parc locatif social et donc de bénéficier d'un niveau de loyer réglementé.

Enfin, le recours à la MOUS permet d'offrir un accompagnement individuel, capable de prendre en compte chaque situation sociale, y compris les plus fragiles, en vue de trouver une solution de relogement adéquate.

Les situations les plus fragiles seront regardées avec la plus grande attention. Ainsi, et à titre d'illustration, pour un occupant en situation de handicap, la MOUS pourra orienter ses recherches vers des logements adaptés aux PMR. De même, pour un occupant en situation de grand âge, la MOUS pourra par exemple être mobilisée afin de rechercher une solution dans une structure spécialisée de type EPHAD.

Les propositions de relogement devront dans tous les cas être adaptées au niveau de revenus des ménages.

**Commentaire de la Commission**

*Comme déjà indiqué au chapitre 5.2.3, la gestion des personnes soumises à un relogement pour cause de déclaration d'utilité publique est importante.*

*La Commission apprécie les explications développées ci-dessus qui auraient pu figurer dans le dossier correspondant soumis à l'enquête publique. Elle doute cependant qu'un habitant âgé, occupant depuis longtemps une petite maison toulousaine du quartier puisse se sentir à l'aise une fois relogé dans un EHPAD...*

**B. Pourquoi les chapitres 2.6.2.4, 2.6.4.3, 2.7.1.4, 2.7.2.3 et 2.7.3.4 intitulés « Effets sur l'environnement humain et mesures associées » de l'étude d'impact n'abordent à aucun moment les conséquences du projet sur les personnes qui habitent actuellement dans les logements à démolir ?**

**Réponse maître d'ouvrage :**

L'étude d'impact a effectivement abordé les effets sur l'environnement à l'échelle plus globale du projet Toulouse EuroSudOuest. L'analyse a porté sur les données INSEE disponibles à l'échelle des IRIS pour être consolidées et comparées aux données à l'échelle du centre-ville de Toulouse, de la Ville de Toulouse et de Toulouse Métropole.

Aucun diagnostic sociodémographique n'a été conduit à l'échelle plus fine du périmètre d'action foncière prioritaire.

La mise en place de la MOUS début 2019 va permettre de compléter les diagnostics de l'étude d'impact.

A l'été 2019, la MOUS va réaliser un diagnostic de l'ensemble des occupants des logements inclus dans le périmètre d'action foncière, et ceci quel que soit leur statut. Ce diagnostic permettra de préparer et d'anticiper les futurs relogements.

**Commentaire de la Commission**

*Il est dommage que les éléments demandés n'aient pas figuré dans le dossier soumis à l'enquête publique.*

### 5.9.3 Convivialité et espaces verts

La notice explicative de la DUP précise qu'une « *large place sera réservée à des espaces publics conviviaux, confortables, appropriables par tous* » et compare les situations actuelle et future pour ce critère.

Si le nombre d'arbres augmente de manière significative, la superficie des espaces végétalisés aurait plutôt tendance à régresser (3,3 ha environ contre 3,76 ha actuellement). Compte tenu de l'apport assez important de population généré par le projet, cette tendance semble difficilement conciliable avec l'objectif affiché.

#### Questions :

**A. A l'exception de l'aménagement du parvis de Lyon et de la requalification des avenues de Lyon, de la rue Saint-Laurent et de la rue Raynal, il est prévu la création de quatre espaces publics végétalisés : 1800 m<sup>2</sup> devant les anciens magasins généraux, 700 m<sup>2</sup> à l'entrée de la rue Saint Laurent, 600 m<sup>2</sup> près de la Maison éclusière et 150 m<sup>2</sup> en face la rue Chabanon soit 3 250 m<sup>2</sup>. Les espaces publics jardinés prévus ne représenteraient donc que 3.6 % de la superficie de l'espace sous DUP qui est pourtant libre de toute construction. Le reste sera imposé au privé. Pourquoi ne pas prévoir d'espaces verts publics supplémentaires ?**

#### Réponse maître d'ouvrage :

Actuellement, les secteurs concernés par la première phase du projet Toulouse EuroSudOuest ne comportent aucun espace vert. Il s'agit soit d'espaces bâtis, soit d'espaces ferroviaires. En complément de la requalification des espaces publics, la création du parvis et des places jardinées va permettre d'introduire des espaces verts de proximité aux abords immédiats de la gare de Toulouse Matabiau en complément du parc Michelet situé sur le faubourg Bonnefoy.

Pour autant, il ne s'agit pas des seuls espaces verts qui seront créés dans le cadre du projet Toulouse EuroSudOuest. En particulier, il est prévu la création d'un parc urbain sur le site du centre technique du Raisin au cours de la deuxième phase du projet.

Il est intéressant de noter qu'à l'échelle de la première phase du projet le ratio espace public / espace privé double, ce qui montre la place importante occupée par les espaces publics dans le projet. Ainsi, alors qu'aujourd'hui un quart de la surface de DUP est composée d'espaces publics, le projet permettra d'en réaliser de nouveaux qui composeront 50% de la surface totale, par rapport aux espaces privés.

Par ailleurs, pour la première phase du projet, le ratio d'espaces verts au m<sup>2</sup> par habitant est actuellement de 0,1m<sup>2</sup>/hab et sera de 3m<sup>2</sup>/hab à l'issue de sa réalisation comme le précise le tableau ci-dessous :

	Nombre logts	Estimation pop	Surface espaces végétalisés	Arbres	Ratio m <sup>2</sup> végétalisé/hab	Ratio arbre/hab
<b>DUP état initial</b>	466 logts	778 hab	54 m <sup>2</sup>	24	0,1 m <sup>2</sup> /hab	0,03 arbre/hab
<b>DUP état projet</b>	904 logts	1 510 hab	4 500 m <sup>2</sup>	163	3,0 m <sup>2</sup> /hab	0,1 arbre/hab

Dans la logique actuelle du plan guide urbain, il est difficile d'intégrer de nouveaux espaces verts dans la trame actuelle des espaces publics. **Toutefois,**

- **certaines places jardinées (place des Cheminots, place des magasins généraux, place de la maison éclusière) positionnées de part et d'autre de la voie ferrée peuvent être agrandies pour augmenter la surface des espaces verts de proximité dans la première phase du projet,**
- **une réflexion sera engagée pour augmenter la place de la nature dans l'opération, notamment en ce qui concerne les espaces verts publics.**

Parallèlement, **la reconquête des berges du Canal du Midi, sur plus d'1 km**, espace public végétalisé mais guère utilisable actuellement pour un usage d'agrément, est réalisée avec le projet Toulouse EuroSudOuest. Cette mise en valeur du Canal permet de rendre ouvert à tous et agréable un espace vert qui, s'il existait déjà, n'était pas accessible au public.



Le nombre d'arbres plantés dans l'opération Toulouse EuroSudOuest est également important : il s'élève à 700 environ sur les espaces publics.

Enfin, la structuration des espaces verts intervient à plusieurs échelles dans la ville :

- le quartier avec le jardin Michelet ou le futur Parc Urbain du Raisin,
- l'inter-quartier avec le Canal du Midi ou les berges de la Garonne,
- la ville avec le Grand Parc Garonne ou les espaces de Pech David.

La conception des espaces verts renvoie aux usages de ces espaces : le square, la promenade, la pratique sportive de plein air. Le développement des mobilités permet naturellement d'utiliser ces différents espaces pour tous. Cette structuration des espaces verts est présente dans la plupart des métropoles.

Par ailleurs, le maître d'ouvrage a la volonté d'engager une réflexion pour compléter le nombre d'espaces verts dans le projet. Dans un souci de confort d'été pour tous, des études seront menées pour trouver des espaces potentiels.

Au total, le projet Toulouse EuroSudOuest représente donc déjà une création significative d'espaces verts et d'éléments végétaux.

#### Commentaire de la Commission

*Europolia mentionne qu'une « réflexion sera engagée pour augmenter la place de la nature dans l'opération, notamment en ce qui concerne les espaces verts publics ». La Commission considère qu'il s'agit d'une démarche indispensable dès la première phase du projet et émettra une réserve sur cet aspect.*



**B. Pourriez-vous nous préciser comment Europolia pourra « peser » sur les futurs aménageurs pour que des espaces verts privés, de surface et de qualité suffisante soient réalisés, alors même que la MECDU prévoit de supprimer tout coefficient d'emprise au sol ?**

**Réponse maître d'ouvrage :**

Le fait que le coefficient d'emprise au sol (CES) ne soit pas réglementé (NR) ne signifie pas pour autant que les futurs programmes immobiliers s'affranchissent des objectifs environnementaux du PLUi-H. En effet, les futurs programmes immobiliers de Toulouse EuroSudOuest devront respecter en tout état de cause, le Coefficient de Surface Eco-aménageable (CSE) mis en place dans cadre du PLUi-H de Toulouse Métropole.

Ce CSE permet de garantir, qu'à l'échelle de la première phase de Toulouse EuroSudOuest, les programmes immobiliers développeront un ensemble de solutions respectant les enjeux et les objectifs environnementaux du PLUi-H. Ainsi, l'absence d'espaces de pleine terre devra être compensée par d'autres options environnementales.

*(voir explicatif et détail des coefficients dans la réponse du paragraphe 5.2.2.B)*

L'application du CSE étant réglementaire, les programmes immobiliers ne pourront y déroger, et ce dès la première phase.

**Commentaire de la Commission**

*La Commission prend acte que ces éléments ont été mis en place par le nouveau PLUi-H. Ils visent à associer la présence d'espaces végétalisés à la densification urbaine.*

*La CEP considère qu'un CSE de 0,35, associé à l'OAP présentée dans la MECDU, permettront de s'assurer d'un minimum d'espaces verts dans les différentes opérations immobilières.*

### 5.9.4 Ombre de la Tour

De nombreux contributeurs ont mis en cause la présence de la Tour Occitanie et le manque d'ensoleillement qu'elle va engendrer pour les populations avoisinantes. Des chiffres assez variables de perte d'ensoleillement, jusqu'à 550 heures, sont avancés. L'association Chalets-Roquelaine signale que, selon sa propre modélisation, la place Roquelaine perdrait de 26 à 30 minutes de soleil chaque jour de janvier à novembre et même 45 minutes en décembre. En ce qui concerne le nombre de personnes concernées, le chiffre de 10 000 est très fréquemment cité. L'étude d'impact du dossier de l'Enquête Publique (page 99 et suivantes) présente une modélisation de ce phénomène mais ne comporte pas de données chiffrées.

A la demande de la Commission, la Compagnie de Phalsbourg a fourni des explications plus précises au sujet de la durée de l'ombrage dans les zones concernées, mais ces informations n'ont pas été rendues accessibles au public via l'étude d'impact.

#### Questions :

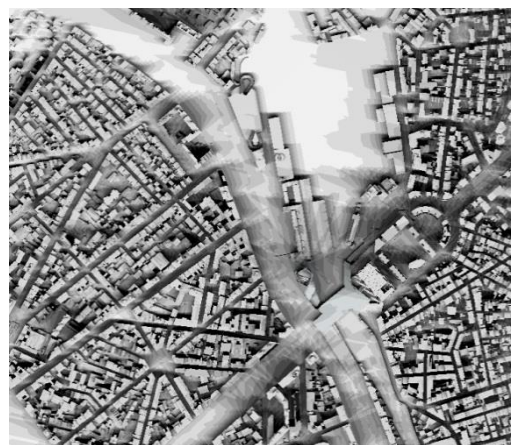
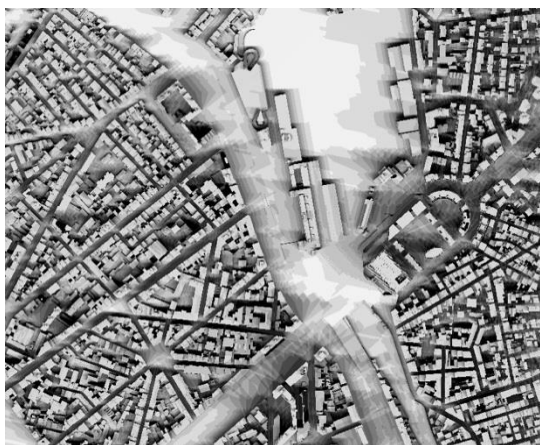
**A. Le public a mentionné des durées maximales jusqu'à 2 heures. D'après vos modélisations :**

- **quelle sera la durée maximale de l'ombre ?**
- **où se trouvent les secteurs habités les plus impactés ?**
- **quel logiciel a été utilisé pour ces simulations ?**

#### Réponse maître d'ouvrage :

Pour répondre à ces deux questions, il faut revenir à la méthode employée dans l'analyse d'ombres portées.

L'étude d'ombres portées n'est pas une simple superposition de l'ombre de la Tour sur un plan 2D de la ville. En effet, si l'on observe les ombres portées par toute la ville à l'aide d'un modèle 3D, la plupart des points (des façades ou des espaces publics) ne reçoit pas le soleil toute l'année, ces points étant déjà masqués par d'autres bâtiments ou éléments de contexte existants. Il est très difficile de déduire l'impact de la Tour du comparatif avant/après ci-dessous.



*Ombres portées au 15 mars avant et après le projet de la Tour Occitanie*

L'étude réalisée consiste alors à analyser l'écart avant/après pour plusieurs capteurs représentatifs des différentes situations d'exposition. 10 points de calcul répartis dans les quartiers Chalets Roquelaine, la zone d'activité de la gare Matabiau et le quartier de Jolimont ont été retenus. Les capteurs indiqués en bleu sont positionnés en façade à la verticale tandis que les capteurs signalés en orange sont positionnés sur le sol.

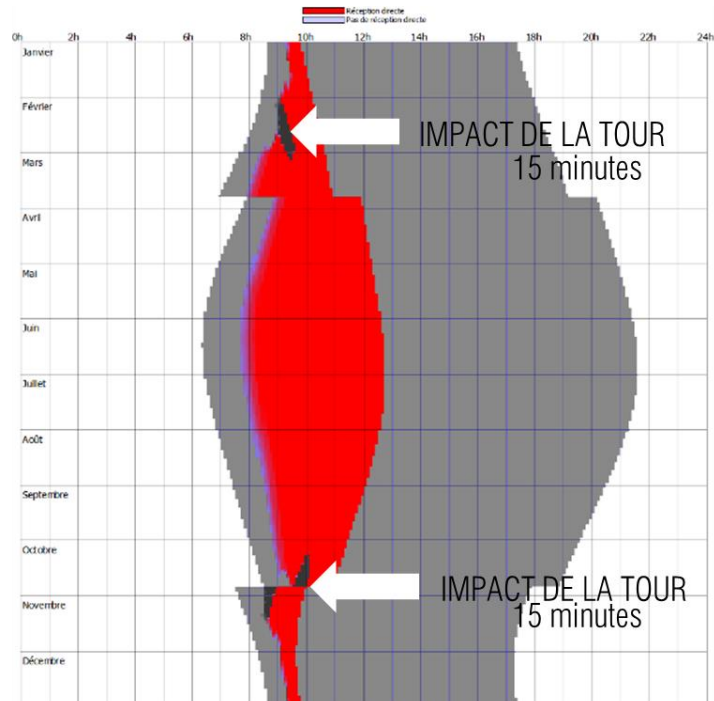
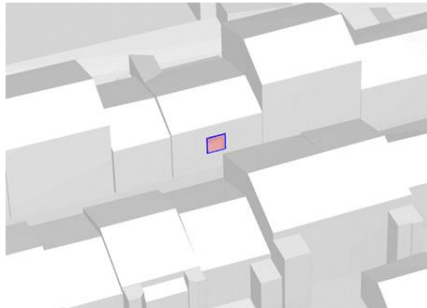


Les cartes de réception directe du soleil constituent un moyen de visualiser pour chaque mois de l'année, la réception du flux solaire perçu quotidiennement. En abscisse, les heures de la journée et en ordonnée les mois de l'année. Le saut présent en mars et en octobre sur chaque graphique correspond au passage au changement d'heure. Les résultats de ces cartes caractérisent d'une part le potentiel solaire disponible, correspondant à la plage : lever - coucher du soleil. D'autre part, le deuxième indicateur montre la réception directe du soleil sur le capteur. Un capteur placé dans un contexte urbain présente de nombreux masques aux alentours.

Une carte d'éclairement a été réalisée pour chaque capteur en superposant les résultats avec et sans la Tour afin de mettre en évidence son impact :

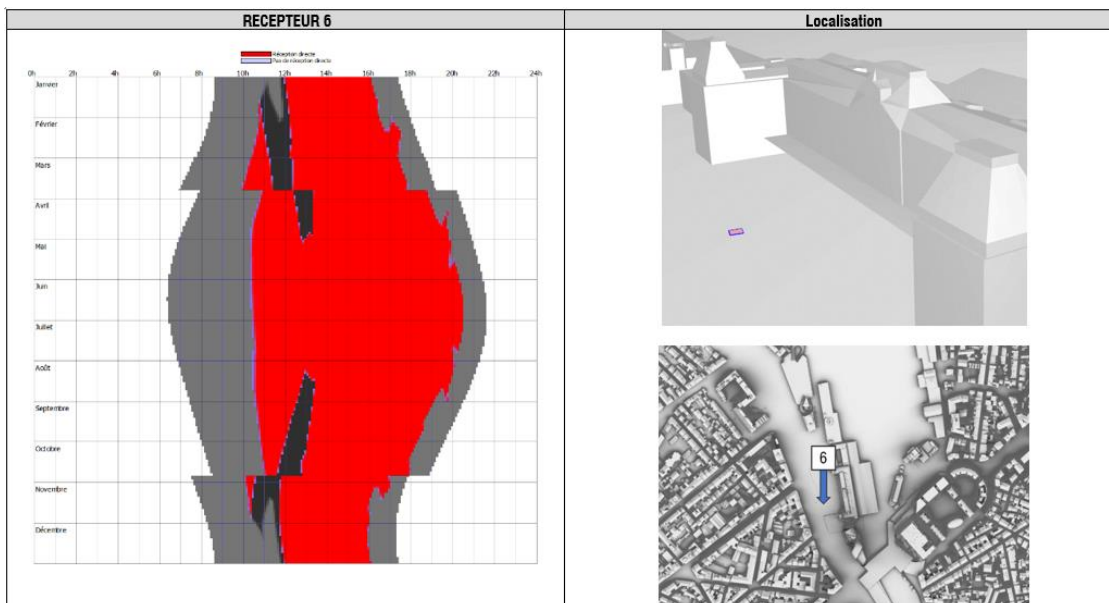
- En rouge, le soleil direct perçu par le capteur ;
- En gris, la plage de soleil quotidienne disponible ;
- En noir, le flux solaire direct masqué par la Tour.

Ci-dessous par exemple, on note que, pour une façade située dans le quartier Chalets Roquelaine (capteur n°1), la Tour diminuera l'ensoleillement annuel idéal de 35 h (idéal car sans prise en compte des jours nuageux). Cela représente une diminution de l'ordre de 3,4 % qui s'exprime par une perte quotidienne allant jusqu'à 20 min sur les mois les plus défavorables.



**Capteur 1 - Heures d'exposition au soleil sans la Tour : 1029 h / Impact masque de la Tour : -35 h de l'ensoleillement disponible soit - 3,4%. Mi-octobre à mi-novembre : -10 à -20 min par jour / Février : -10 à -20 min par jour**

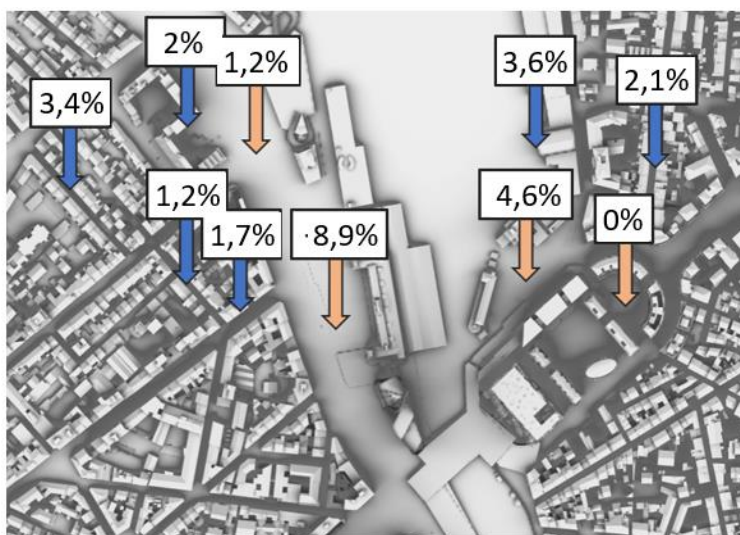


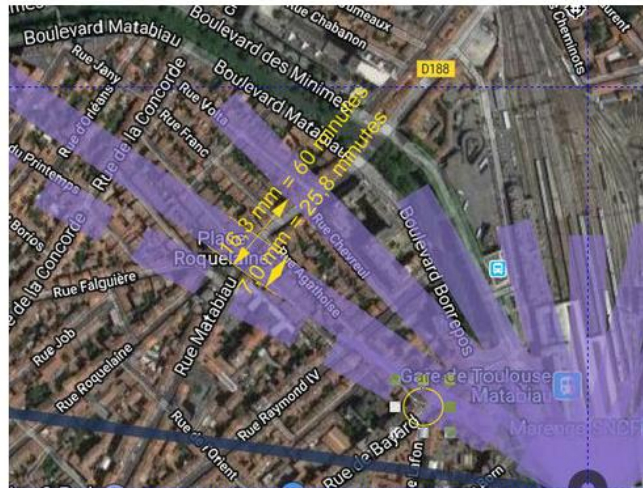


Capteur 6 - Heures d'exposition au soleil sans la Tour : 2821 h / Impact masque de la Tour : -250 h de l'ensoleillement disponible soit -8,8%. Mi-août à mi-novembre : -30 à -60 min/ jour / Janvier à Mai : -30 à -40 min/jour

Le récepteur n°6 est le plus défavorable car il est au sol et très proche de la Tour dans une position actuellement très ensoleillée. Pour ce point, la perte quotidienne d'ensoleillement va jusqu'à 1 h début novembre.

La synthèse des analyses est présentée ci-dessous. Les points en façade sont peu impactés avec une diminution annuelle d'ensoleillement presque systématiquement en dessous de 50 h, toujours en-dessous des 5%. La perte quotidienne d'ensoleillement est au maximum de 30 min. Le capteur 6 situé à proximité du socle de la Tour est le plus impacté. La réduction d'ensoleillement reste toutefois concentrée sur les mois de septembre à mai avec une réduction quotidienne valant en moyenne 35 min et une réduction maximale de 60 min.





Place Roquelaine 15 janvier 2020 à 9h00 : 16,3 mm pour 60 minutes, durée de l'ombre =  $(60/16,3)*7 = 25,8$  minutes. Plus proche de la tour, le carrefour Bayard/Agathoise (cerclé) devrait rester dans l'ombre plus d'1 heure.

L'étude en plan réalisée par l'association du quartier Chalet Roquelaine est donc très pessimiste. Les pertes annuelles de 225 à 550h évoquées ne sont pas celles mesurées lorsque l'on considère toutes les données d'entrée. L'approximation principale consiste à ne pas considérer la réduction du potentiel solaire par le contexte existant. Une deuxième source d'erreur consiste à ne prendre en compte que des surfaces au sol et non des façades qui par leur orientation sont beaucoup moins impactées par la Tour.

L'étude d'ombres portées a été réalisée avec le logiciel ArchiWIZARD 2017 (Graitec). L'incidence de la Tour Occitanie en termes d'ombre portée et de réflexion solaire est détaillée de la page 99 à la page 105 dans la Pièce B-5 Étude d'impact du dossier d'enquête publique.

**L'analyse montre que l'impact de la Tour est principalement concentré dans une zone inoccupée, la zone d'activité de la gare de Matabiau. Les zones habitées sont faiblement impactées surtout si l'on observe les résultats en façade des bâtiments du tissu résidentiel des quartiers Jolimont et Chalets Roquelaine au niveau desquels la réduction quotidienne d'ensoleillement est au maximum de 30 min sur les mois de novembre à février.**

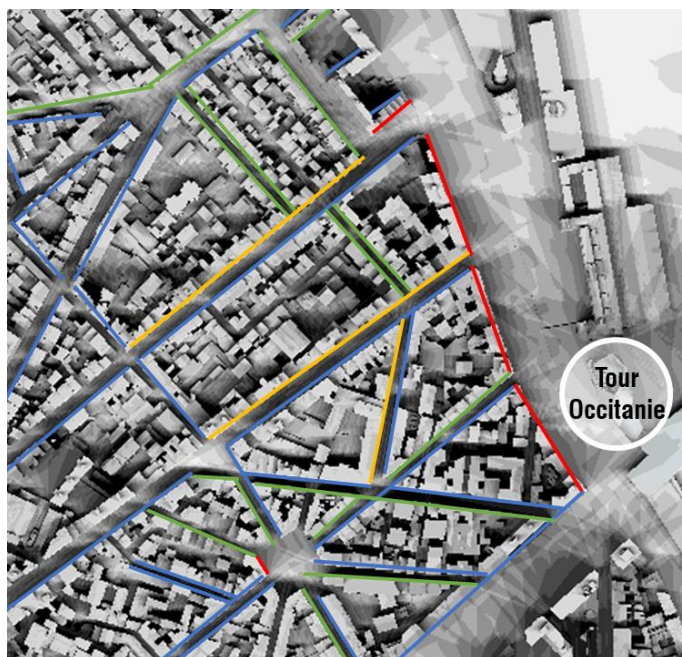
#### Commentaire de la Commission

Voir commentaire après la question B.

**B. Avez-vous réalisé une étude portant sur le nombre moyen des personnes qui seront impactées par cette ombre selon les saisons ? Le chiffre de 10 000 personnes impactées avancé par les opposants vous semble-t-il réaliste ?**

#### Réponse maître d'ouvrage :

Il est malheureusement impossible de déterminer le nombre d'habitants impactés. En effet, nous ne savons pas dire précisément combien on compte d'habitants au niveau de chaque façade. Or, l'analyse doit être menée au niveau de la façade des bâtiments comme démontré ci-dessus pour être pertinente. Il ne s'agit pas de prendre l'ombre de la Tour en plan car la Tour n'est pas dans le champ de vision de nombreux points de la ville. Ci-dessous, un exemple de distinction des façades par catégorie d'exposition sur le secteur Chalets Roquelaine.



- Façade directement exposée  
(-60 à -160h d'ensoleillement annuel)
- Façade moyennement exposée  
(-30 à -50h d'ensoleillement annuel)
- Façade très faiblement impactée
- Façade non impactée

Par ailleurs, il convient de fixer un seuil d'impact perceptible. **Si le seuil est fixé à une perte supérieure à 30 min par jour pour une durée supérieure à 3 mois, alors aucun des capteurs des façades analysées dans le cadre de l'étude n'atteint ce seuil.** De même, si le seuil consiste en une perte supérieure à 5% d'ensoleillement annuel, aucun capteur n'apparaît supérieur à ce seuil.



Quoi qu'il en soit, l'étude menée par l'association du quartier Chalet Roquelaine n'explique pas clairement la méthode de décompte ni le seuil pris en compte pour considérer que des habitants sont impactés ou non.

#### Commentaire de la Commission

*Les compléments d'informations apportés sont importants pour les riverains concernés par l'ombrage. La Commission d'enquête regrette qu'ils n'aient pas été inclus dans l'étude d'impact et constate que la durée maximale de l'ombrage calculée par la Compagnie de Phalsbourg (60 minutes) est significativement inférieure à ce qui a été avancé par certaines contributions (2 heures). Cet impact semble acceptable en milieu urbain, sachant que les effets de l'ombre sont à minimiser en raison de celle préexistante des bâtiments voisins, de l'orientation de certaines façades et de la présence limitée de nombreux habitants dans la journée.*

## 5.10 Surfaces bureaux / commerces / logements à venir

D'après le dossier soumis à enquête, la programmation du volet urbain à l'échelle de l'opération d'aménagement Toulouse EuroSudOuest est la suivante :

Equipements à créer	TESO (135 ha)	Secteur de la DUP (9 ha)	Tour Occitanie (0,2 ha)
<b>Bureaux</b>	300 000 m <sup>2</sup> de surface de plancher de bureaux, ce qui représente, sur 15 à 20 ans, 10 % de la demande annuelle du marché toulousain.	95 000 m <sup>2</sup> de surface de plancher de bureaux, majoritairement sur les emprises actuelles de la halle SERNAM	- 421 m <sup>2</sup> de locaux SNCF - 13 216 m <sup>2</sup> de bureaux
<b>Commerces, loisirs et services</b>	L'offre sera affinée durant les études complémentaires.	Avenue de Lyon : - auberge de jeunesse, - 2000 m <sup>2</sup> de commerces, pour réaliser une offre commerciale de proximité en rez-de-chaussée des futurs programmes immobiliers	- 6 613 m <sup>2</sup> d'hôtel - 4 057 m <sup>2</sup> de commerces - 2 095 m <sup>2</sup> de restauration - 1 962 m <sup>2</sup> de commerces de détail
<b>Logements</b>	160 000 m <sup>2</sup> de surface de plancher de logements, ce qui représente environ de 2 300 à 2 500 logements nouveaux, dont : ○ 35 % de logement locatif social ○ et 10 % d'accession sociale à la propriété hors secteur Michel-Ange – Lapujade et créations en diffus dans le tissu urbain.	55 000 m <sup>2</sup> de surface de plancher de logements, majoritairement répartis de part et d'autre de l'avenue de Lyon	- 126 de logements, soit 11 277 m <sup>2</sup> - pas de logements sociaux
<b>Equipements publics</b>	Sur le secteur du Raisin : parc urbain et équipements publics nécessaires à l'accueil de nouvelles populations (école, crèche) ou plus largement aux habitants du secteur (gymnase) ;	Quatre places jardinées, de surface réduit : « Chabanon », « Maison éclusière », « Magasin généraux » et « Cheminots »	Non prévus (c'est un projet privé).

Dans le cadre de l'enquête, un grand nombre de contributions aborde d'une manière générale les équipements à venir, comme par exemple @450 qui pense qu'il « faut renforcer la qualité de vie de tous les habitants pour construire un cœur de métropole plus agréable, plus équipé et plus attractif avec la construction de logements, d'équipements publics, d'un parc urbain, de bureaux et de commerces. »

Une centaine de contributions aborde la question des surfaces de bureaux, certaines s'intéressent aux commerces et quelques-unes aux logements.

### 5.10.1 Les bureaux

#### Les arguments « contre »

Les associations locales et à leur suite un grand nombre de particuliers avancent le chiffre de 240 000 m<sup>2</sup> de bureaux inoccupés dans le périmètre de Toulouse Métropole et ne comprennent pas pourquoi de nouveaux bureaux doivent encore être construits : « Quand on connaît la superficie des m<sup>2</sup> de bureaux disponibles à Toulouse, on peut logiquement se poser la question de l'intérêt d'accroître encore cette superficie. » (@686)

Il y a dans l'agglomération, en effet, déjà une multitude de zones comprenant des bureaux inoccupés : Cartoucherie, Compans-Caffarelli, Toulouse Aerospace, Bordelongue, Montaudran, (@1027, @972), Canceropole (@1337) ou Labège (@861). Il est en outre noté que Compans-Caffarelli se situe en centre-ville, donc déjà directement accessible en métro depuis la gare, ce qui contredirait l'argument de la proximité du pôle multimodal pour justifier la création de bureaux à TESO. L'ensemble des bureaux vides dans l'agglomération aurait doublé en dix ans (@1115). Le projet d'Europolia qui prévoit la réalisation de 300 000 m<sup>2</sup> de bureaux « malgré les panneaux « A louer » qui sont omniprésents sur les allées et dans la ville entière » (@791), paraît disproportionné.

Certains contributeurs craignent que le projet « *va participer à la gentrification de la ville en attirant une classe d'affaires aisée, reléguant ainsi toujours plus loin en périphérie de la ville les populations moins aisées.* » (@712), regrettent que beaucoup d'habitants du quartier Matabiau et Bonnefoy soient obligés de quitter leurs logements pour laisser la place aux bureaux d'affaires et pensent qu'il « *n'est nullement prouvé que réaliser un quartier d'affaires va "redynamiser" l'activité économique de la ville et attirer les investisseurs.* » (@1115).

### Les arguments « pour »

Un quart des contributions concernant cette thématique présente des arguments « pour » la création de bureaux dans le secteur TESO, essentiellement en raison du manque de bureaux au centre-ville (@1006, @449, @736), dans une zone bien desservie par les transports en commun. Ceux-ci estiment opportun le projet TESO qui répond parfaitement à cette insuffisance sur le centre-ville.

Comme plusieurs autres acteurs économiques, le représentant des Laboratoires Pierre Fabre (@556) constate une pénurie de bureaux au centre-ville, pourtant nécessaires pour y enraciner les activités nouvelles qui dessineront le dynamisme de la ville pour les 30 années à venir. « *Il est important et urgent d'apporter une offre de bureaux permettant à Toulouse d'offrir à ses entreprises et aux entreprises cibles des opportunités d'installation à la hauteur de ce que doit offrir une métropole 1<sup>er</sup> rang en Europe. Car le sujet doit aussi se regarder dans sa dimension internationale où de nombreuses villes européennes ont su se moderniser en conjuguant transports publics, activités professionnelles, innovation, enseignement supérieur et développement durable.* »

Les entreprises du bâtiment insistent quant à elles sur l'importance de pouvoir « *attirer des nouveaux investisseurs qui recherchent des quartiers à haut niveau de service et qui, une fois implantés viendront créer de la richesse et de l'emploi* ».

La société CBRE (@1283), société de conseil en immobilier d'entreprise dont l'objet est d'accompagner les entreprises dans la location ou l'achat de locaux professionnels sur tous les secteurs de l'agglomération, écrit que depuis de nombreuses années, il y a dans le centre de Toulouse une pénurie totale d'offres tertiaires. Les entreprises sont très nombreuses à chercher des bureaux en centre-ville car il y a tous les services pour leurs salariés (transports en commun, restauration, hôtellerie, magasins de tous secteurs d'activité etc...). Elle explique que de nombreuses entreprises, situées en périphérie, souhaitent revenir vers le centre de Toulouse, sans succès en raison d'une offre presque inexistante... Elle rappelle que quasiment aucune construction de bureaux n'a été faite depuis Compans-Caffarelli fin 80-début 90 et déplore qu'il n'existe pas de quartier d'affaire dans le centre-ville, contrairement à toutes les grandes villes françaises.

Selon ces différents contributeurs, la création de bureaux est donc un impératif. Ramener les emplois dans le centre est aussi un acte écologique, car il y a moins de transports individuels (quasi obligatoires quand on est en périphérie) grâce au réseau de transports en commun performant (@ 1283).

La contribution @804 s'étonne que les opposants « *dénoncent 240.000m<sup>2</sup> de bureaux vides à Toulouse. L'analyse manque de finesse, les bureaux qui n'attirent pas sont justement situés dans des endroits peu attractifs, probablement vieux, surtout sans transports en commun ce qui rend inévitable l'usage de la voiture, contrarié par des embouteillages à n'en plus finir. J'aurais aimé pour ma part travailler près de la gare plutôt qu'à Labège, je me serais épargnée bien de la fatigue et des heures perdues dans mon véhicule.* »

### Questions:

Il paraît tout à fait logique de construire des bureaux à proximité des transports en commun, si le besoin existe. Or, nous n'avons pas trouvé d'état des lieux des surfaces de bureaux actuelles ni d'étude de marché démontrant un réel besoin de créer des surfaces de bureaux supplémentaires.

**A. Sur quelles études s'appuient les projets TESO et Tour Occitanie pour définir les surfaces de plancher à construire en bureaux ?**

### Réponse maître d'ouvrage :

La programmation tertiaire de Toulouse EuroSudOuest s'appuie sur les études conduites par l'Observatoire Toulousain de l'Immobilier d'Entreprises (OTIE) qui analyse et étudie le marché immobilier d'activités de la métropole toulousaine.

Chaque année, il réalise un bilan quantitatif et qualitatif des transactions immobilières sur l'agglomération toulousaine.

Le bilan 2018 de l'OTIE indique :

- 178 000 m<sup>2</sup> de surface de bureaux commercialisées en 2018 (153 400 m<sup>2</sup> en moyenne sur 5 ans),
- 54% des surfaces négociées sont des surfaces neuves,
- les 2/3 de la demande placée repose sur des transactions supérieures à 5 000 m<sup>2</sup>,

- le centre-ville constitue le troisième pôle le plus attractif de la métropole après le pôle aéronautique de Saint-Martin / Ramassiers et le pôle de Balma Gramont et ceci malgré le faible nombre de programmes immobiliers neufs,
- le centre-ville concentre les loyers « prime » de la métropole,
- la vacance est de 4,8%. Elle se concentre dans les zones périphériques où se retrouvent des programmes immobiliers peu accessibles et obsolètes en matière de configuration technique et thermique,
- 15 000 m<sup>2</sup> de bureaux sont vacants en centre-ville (7% de la vacance totale).

En matière de bureaux, il s'agit de rééquilibrer le marché de l'immobilier d'entreprise toulousain, essentiellement développé en périphérie jusqu'à maintenant, en proposant une offre tertiaire de qualité au centre-ville, bien desservie par les transports en commun, qui n'existe pas à ce jour alors qu'elle correspond à une demande réelle.

Par ailleurs, en termes de quantité, les surfaces prévues dans le projet représentent un apport de nature à compléter, sans le déséquilibrer, le marché actuel : en moyenne annuelle sur la durée du projet, l'offre de bureaux de Toulouse EuroSudOuest représentera 10 à 15 % des transactions de la métropole.

Pour intégrer cet objectif, le Plan Guide urbain propose de développer les bureaux aux abords immédiats du PEM de Toulouse Matabiau. À ce titre, le Plan Guide urbain propose de privilégier le développement immobilier tertiaire dans la zone du parvis historique et aux abords de l'avenue de Lyon (Sernam notamment).

Par ailleurs, toutes les études de marché pointent le manque d'offre de bureaux en centre-ville. Les 240 000 m<sup>2</sup> souvent évoqués par les associations opposées au projet correspondent à l'offre disponible à un an, ce qui entraîne un taux estimé de disponibilité de 5,4% compte tenu de l'estimation du parc de bureaux (4 500 000 m<sup>2</sup>), ce qui est commun dans les villes de régions de cette dimension. Il n'y a donc pas de sur-offre, comme le confirme le diagramme ci-dessous.

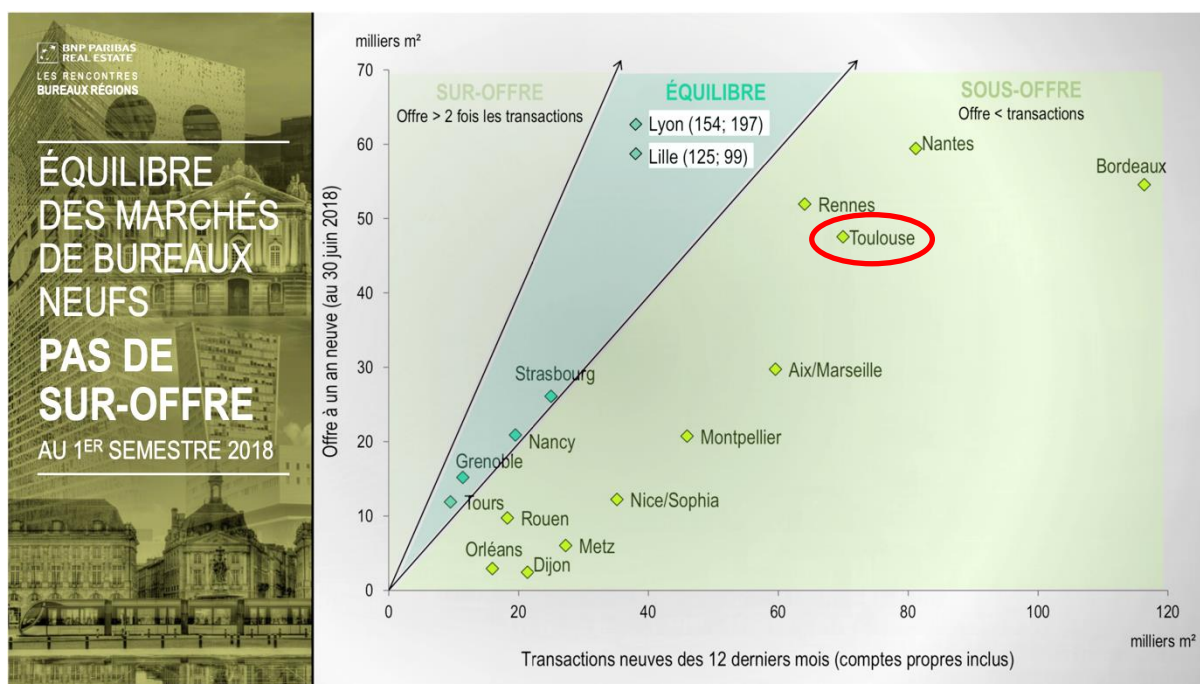


Diagramme de l'équilibre des marchés de bureaux neufs en régions (source : BNP RE)

Toulouse, 3<sup>ème</sup> marché en régions est un marché de périphérie, le centre-ville ne proposant que très peu d'immeubles neufs, et quelques bureaux de seconde main. La seule ZAC de centre-ville réalisée depuis les années 80 est la ZAC de COMPANS CAFFARELLI qui s'est achevée en 1992. Depuis lors, il n'y a quasiment pas eu d'offres de bureaux en neuf à l'exception de deux opérations récentes, entièrement commercialisées :

- Elipsys avec 9 000m<sup>2</sup> de bureaux livrés en 2016 ;
- Riverside avec 11 000m<sup>2</sup> de bureaux livrés en 2017.

Au 1<sup>er</sup> trimestre 2019, l'offre disponible à un an s'élève à 18 600 m<sup>2</sup> au centre-ville, un niveau particulièrement faible, sans offre de bureaux neufs alors que l'on observe une demande de retour en centre-ville de nombreux clients.

Dans ce contexte peu offreur, depuis 2014 la moyenne du volume transacté au centre-ville est de 17 000m<sup>2</sup> par an, alors que selon CBRE, le centre-ville pourrait accueillir jusqu'à 35 000 m<sup>2</sup> environ d'offre supplémentaire chaque année. La Tour pourra répondre à 30% de cette demande pour une année, le côté exceptionnel et unique de la Tour Occitanie pouvant d'ailleurs à lui seul générer des demandes supplémentaires.

#### Commentaire de la Commission

*Si la réponse montre qu'il existe de réels besoins de bureaux au centre de Toulouse, la CEP s'étonne que ces explications n'aient pas été présentées dans l'étude d'impact afin d'étayer l'utilité publique du projet de créer 95 000 m<sup>2</sup> de bureaux dans le secteur de la DUP.*

*Elle s'interroge aussi sur le devenir des nombreuses surfaces de bureaux qui restent vides en périphérie et recommande à Toulouse Métropole d'initier en parallèle au démarrage de la phase 1 de TESO une concertation sur les usages envisageables de ces bureaux, en collaboration avec les propriétaires, mais aussi les associations de logement et de quartier. Cette action pourra venir s'ajouter aux autres mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les impacts du projet.*



#### **B. 95 000 m<sup>2</sup> de surface de planchers tertiaires sont prévus dans le périmètre de la DUP, dont environ 60 000 m<sup>2</sup> sur le secteur Sernam. Pouvez-vous préciser où et quand seront construits les 35 000 m<sup>2</sup> restants ?**

#### Réponse maître d'ouvrage :

La répartition des surfaces tertiaires dans le périmètre de la DUP est la suivante :

Secteur	Surface de plancher	Echéance prévisionnelle de démarrage
Secteur LYON – SERNAM	50 000 m <sup>2</sup> environ	2021
Secteur RAYNAL – Gare basse	10 000 m <sup>2</sup> environ	2021
Secteur Canal (au niveau du parvis Lyon - le long de la voie ferrée)	15 000 m <sup>2</sup> environ	2022
Secteur Cheminots – Saint-Laurent (le long de la voie ferrée)	20 000 m <sup>2</sup> environ	2023
<b>TOTAL</b>	<b>95 000 m<sup>2</sup> environ</b>	

#### **C. Quelle sera la proportion de bureaux occupée par les services de la SNCF dans la première phase de TESO (hors Tour Occitanie) ?**

#### Réponse maître d'ouvrage :

Un programme immobilier à vocation tertiaire, prévu sur le site de Sernam – Raynal, est destiné à accueillir le siège de la SNCF, actuellement implanté à Marengo.

La réalisation de cette opération immobilière permettra, après libération du site de Marengo, la création du PEM, avec l'extension du bâtiment voyageurs qui permettra d'offrir un bâtiment voyageurs moderne, complétant le bâtiment historique de Toulouse Matabiau.

Le programme destiné à la relocalisation du siège de la SNCF représente une surface de plancher d'environ 10 000 m<sup>2</sup>.

#### Commentaire de la Commission

*La CEP prend acte de ces éclaircissements (question B et C) qui n'appellent pas de commentaire.*

#### D. En l'absence d'études attestant les besoins de bureaux à cet endroit, comment Toulouse Métropole peut-il en justifier l'utilité publique ?

##### Réponse maître d'ouvrage :

L'utilité publique pour Toulouse EuroSudOuest n'est pas fondée sur la seule justification de programmes de bureaux, car le projet ne se limite précisément pas à un quartier d'affaires, mais elle s'applique à une opération d'aménagement présentant une programmation complète et équilibrée (logements, bureaux, commerces et services).

Les études sur le marché des bureaux, citées précédemment (OTIE), démontrent le besoin de bureaux en centre-ville. Le marché du bureau est un marché d'offre. De plus les modes de travail évoluent (co-working, etc...) avec une appétence particulière et grandissante de certaines entreprises pour le centre-ville, et surtout la proximité avec les transports en commun et la gare. Cette analyse peut d'ailleurs être faite dans toutes les métropoles, où l'on constate une attractivité grandissante du centre, en réaction aux excès du développement périphérique connu jusqu'ici. En tout état de cause, les capacités d'accueil doivent être diversifiées pour garantir l'attractivité de la métropole.

Cette demande accrue pour le centre-ville s'analyse donc selon trois dimensions :

- La faiblesse actuelle de l'offre tertiaire dans le centre-ville de Toulouse au regard des zones tertiaires de périphérie (la vacance de 15 000 m<sup>2</sup> observée en 2018 montre bien que l'ensemble des surfaces tertiaires du centre-ville sont occupées) ;
- Une demande des entreprises de s'implanter en centre-ville à proximité immédiate des transports en commun (troisième secteur de commercialisation en 2018) ;
- Une commercialisation progressive (entre 10% et 15% de la demande placée annuelle) qui ne déstabilisera pas le marché immobilier toulousain.

En outre, le développement d'une offre tertiaire en centre-ville, modulable et évolutive, permet l'accueil de nouvelles activités à Toulouse, complémentaires aux activités économiques historiques de l'aéronautique et de l'aérospatial qui se sont implantées en périphérie.

##### Commentaire de la Commission

*La CEP prend acte de cette réponse et espère que la proximité du PEM et du centre-ville constitueront une réponse pertinente à la rareté d'espaces tertiaires au cœur de Toulouse.*

### 5.10.2 Les commerces

De nombreux contributeurs mettent en avant le fait que les « *commerces du centre ont déjà des problèmes* » (@424).

« *Les vieux Toulousains connaissent tous les fiascos successifs qu'ont été et que sont toujours les centres Saint-Georges et Compans-Caffarelli. Le risque est grand qu'il en soit de même pour les commerces et l'hôtel de luxe prévus.* » (@860)

Alors que de nombreux autres avis voient au contraire un réel besoin : « *La mixité d'usage me semble également bienvenue, dans un quartier qui manque aujourd'hui de commerces, de restaurants et d'hôtellerie de qualité.* » (@457)

La Commission d'enquête constate par ailleurs que l'ensemble des commerçants ayant participé à l'enquête, ainsi que la CCI 31, ont émis un avis favorable. Le Club hôtelier Toulouse Métropole considère que « *les retombées économiques sur notre secteur de l'hôtellerie et la restauration seront évidentes, et ont d'ailleurs déjà été constatées sur les dernières rénovations effectuées notamment rue Bayard ou rue Gambetta* » (@1100).

Enfin, le Maire de Toulouse souhaite que la nouvelle offre commerciale de TESO réponde prioritairement aux besoins courants et de proximité des habitants et complète l'offre existante du faubourg Bonnefoy, de la rue Matabiau, en lien avec les rues avoisinantes et la Tour Occitanie, sans les concurrencer (R1349).

##### Questions:

*Il paraît tout à fait cohérent de prévoir des commerces dans une zone à proximité du centre-ville et d'une future zone à destination mixte, si le besoin existe.*



Or, nous n'avons pas trouvé d'état des lieux des commerces actuels dans le quartier ni d'étude sur la typologie des commerces supplémentaires à prévoir, y compris les besoins éventuels d'un hôtel de 4 ou 5 étoiles ou d'une auberge de jeunesse.

**A. Sur quelles études s'appuient les hypothèses TESO et Tour Occitanie pour définir les surfaces commerciales à construire, alors que des centres commerciaux à proximité restent vides ?**

**Réponse maître d'ouvrage :**

La programmation commerciale s'est d'abord appuyée sur des études de programmation urbaines réalisées par Europolia pour la définition de l'opération Toulouse EuroSudOuest (Groupement Egis Conseil - Cushman & Wakefield - Second Axe) en 2012. De plus, un appel à manifestation d'intérêt spécifiquement sur le commerce a été lancé par Europolia et SNCF Immobilier en avril 2016, pour demander aux opérateurs commerciaux leur analyse des capacités commerciales à créer sur Toulouse EuroSudOuest. Enfin, Toulouse Métropole a lancé en 2017 une étude prospective sur le commerce en centre-ville, qui incluait explicitement Toulouse EuroSudOuest.

Les études montrent que le projet Toulouse EuroSudOuest peut mobiliser 3 grandes catégories de commerces :

- le commerce de flux, dans les espaces du futur Pôle d'Echanges Multimodal,
- le commerce de proximité au niveau des futurs programmes immobiliers et en complément de l'offre existante,
- le commerce de destination, complétant le parcours du centre-ville de Toulouse.

Les études d'Europolia et de SNCF Gares & Connexions convergent sur le dimensionnement du commerce de flux. Au total, il est prévu 4 000 m<sup>2</sup> de surface commerciale à l'échelle du futur PEM de Toulouse Matabiau répartis à part égale entre le bâtiment voyageurs (BV) Matabiau et le BV Marengo.

Le commerce de proximité a été étudié et positionné sur le plan guide :

- au niveau des rez-de-chaussée des futurs développements immobiliers de l'avenue de Lyon,
- en rez-de-chaussée des bâtiments donnant sur la place jardinée des Cheminots (commerces et restauration),
- sur le Raisin, en rez-de-chaussée des bâtiments donnant sur la future station de métro.

La composition commerciale des rez-de-chaussée de l'avenue de Lyon devra trouver une complémentarité avec l'offre commerciale déjà présente sur le faubourg Bonnefoy, la présence du parvis Lyon donnant un accès direct à la gare et la présence importante de salariés dans les programmes tertiaires de la SERNAM.

Concernant la Tour Occitanie, la faible surface commerciale (moins de 1000 m<sup>2</sup> de surface de vente et deux restaurants de 800 m<sup>2</sup> environ chacun) est justifiée par la seule présence des habitants et usagers qu'entraîne la mixité programmatique du projet, mais servira également aux habitants du quartier ainsi qu'aux voyageurs du PEM.

Le commerce de flux et le commerce de destination n'interfèrent ni avec le centre-ville ni avec les centres commerciaux situés à proximité.

Enfin, le projet Toulouse EuroSudOuest dispose d'un potentiel pour accueillir une offre commerciale de destination permettant d'étendre le parcours du centre-ville au-delà des boulevards.

Le résultat de l'appel à manifestation d'intérêt et de l'étude de Toulouse Métropole montre que :

- d'une part, le potentiel d'une offre commerciale de destination peut être estimé entre 30 000 m<sup>2</sup> et 50 000 m<sup>2</sup> (surfaces GLA, incluant tous les locaux annexes) permettant de renforcer le poids relatif du centre-ville de Toulouse vis-à-vis des centres commerciaux de périphérie,
- d'autre part, le modèle commercial ne doit pas être celui d'un centre commercial, introverti et refermé, mais celui d'une rue commerciale positionnée dans les principaux flux de la ville et de la gare, où peuvent se retrouver commerces de proximité et commerces de destination. Les analyses montrent l'importance d'une continuité du « parcours marchand » de la rue d'Alsace Lorraine vers Toulouse EuroSudOuest, étendant celui du centre-ville actuel, et dans laquelle la rue Bayard rénovée joue un rôle essentiel,
- enfin, l'emplacement actuel de la gare routière, face au Canal du Midi, constitue le meilleur emplacement pour implanter une offre commerciale de destination.

Si les études confirment donc bien l'opportunité de développer une offre commerciale de destination dans le cadre du projet Toulouse EuroSudOuest, son contenu précis et ses modalités de mise en œuvre restent à préciser. Il est d'ailleurs important de noter que le phasage du projet permet de prendre le temps de cette mise au point, car la mutation de la gare routière n'est pas prévue sur la première phase du projet. De plus, l'évolution importante que connaît le commerce actuellement (modification des habitudes, développement du commerce sur Internet) pousse à la prudence dans les prévisions et il semble donc préférable de prendre un peu de temps avant de préciser davantage ces perspectives.

**L'objectif est de proposer, en étroite collaboration avec les chambres consulaires et les associations de commerçants, un travail conjoint de mise au point d'une programmation commerciale qui soit complémentaire au centre-ville, de manière à renforcer celui-ci, notamment en attirant de nouvelles enseignes qui ne sont pas présentes à Toulouse.**

Cette analyse fine des enseignes et, plus généralement, des perspectives de développement conjoint du centre existant et du potentiel commercial sur Toulouse et sur EuroSudOuest limitera la banalisation du projet commercial et lui donnera une plus grande lisibilité à l'échelle de la métropole.

Le projet commercial de Toulouse EuroSudOuest, quelle que soit sa configuration finale, sera donc très différent des centres commerciaux de Compans Cafarelli et de Saint-Georges, situés en centre-ville, et qui connaissent des difficultés :

- il mixera plusieurs typologies de commerces : commerces de flux, commerces de proximité et commerces de destination,
- il s'appuiera sur des rues commerçantes, ouvertes et fluides, et non sur un centre commercial introverti et replié sur lui-même,
- il proposera un plan de commercialisation complémentaire aux enseignes déjà présentes dans le centre-ville.

**La définition du type, du dimensionnement et de l'organisation spatiale des commerces sera donc arrêtée dans le cadre d'une concertation étroite avec les acteurs économiques concernés et en s'appuyant sur des analyses commerciales nouvelles qui restent à conduire.**

#### **Commentaire de la Commission**

*La CEP prend acte de ces explications sur la programmation commerciale, non figée à ce stade. Elle considère que les projections sur le commerce de flux dans le PEM et le commerce de proximité dans les quartiers autour de la gare sont de bon sens, et insiste sur la nécessité d'étudier avec soin cette offre afin de ne pas mettre en péril les commerces de proximité existants dans le quartier qui risquent d'être fragilisés par les longues périodes de travaux.*

*En ce qui concerne le commerce de destination, prévue en phase 2 ou 3, la CEP prend acte qu'Europolia se tourne vers des concepts modernes de type rue commerciale. Elle estime que la fréquentation sera liée non seulement à une offre commerciale originale, mais également à un environnement attrayant.*

*Etant donné que le projet TESO vise à répondre à des besoins importants en bureaux et logements, les surfaces commerciales semblent être le paramètre ajustable du projet.*

*Par conséquent, la Commission suggère d'étudier un concept de commerce de destination innovant et faisant une large place aux espaces verts au sol / plantations en pleine terre.*

#### **B. Comment éviter la perte d'identité du quartier autour de la gare via une uniformisation des commerces de grandes chaînes que l'on peut déjà trouver à Bordeaux, Montpellier etc. ?**

#### **Réponse maître d'ouvrage :**

La programmation commerciale de Toulouse EuroSudOuest reste à définir (cf. question précédente).

Certes, Toulouse EuroSudOuest accueillera certaines enseignes qui sont présentes dans les autres grandes métropoles françaises, et ne sont pas encore installées à Toulouse.

Toutefois, le projet commercial de Toulouse EuroSudOuest a aussi vocation à accueillir une offre commerciale indépendante, que ce soit en matière de commerces de proximité ou de commerces de destination.

Les usagers de la gare mais aussi les salariés et les nouveaux habitants représentent un potentiel de clientèle important pour du commerce indépendant de qualité.

Il faut aussi noter que le PEM de Toulouse Matabiau constitue une porte d'entrée importante pour l'arrivée des touristes à Toulouse. Il existe donc aussi un potentiel important pour des produits régionaux ou locaux.

#### **Commentaire de la Commission**

*Voir réponse à la question A précédente.*

### 5.10.3 Les logements

Le projet TESO prévoit de dédier environ un tiers des surfaces de plancher aux logements, dont une partie non négligeable de logements sociaux (45 %).

Plusieurs avis (@1362, @1271, @1280) demandent d'intégrer encore plus de logements dans le programme et de diminuer en parallèle la superficie dédiée aux locaux tertiaires.

Un contributeur (@63) constate que « *les grands oubliés sont les seniors (16% de la population toulousaine)* » et il suggère « *de prévoir une résidence seniors avec services, en location ou en accession, dans le quartier Grand Matabiau ce qui compléterait la mixité sociale et permettrait à nos aînés de rester en centre-ville. Actuellement il n'y a pas d'offre de ce type sur la ville.* »

#### Questions :

Nous n'avons pas trouvé d'argumentaire dimensionnant les besoins en logements ni dans le dossier DUP, ni dans l'évaluation environnementale. Cette dernière présente bien dans la partie « état initial » la densité des logements de la zone d'étude en 2012 (figure 120, page 133) en la qualifiant de moyenne « à mi-chemin entre la densité de population de la commune et celle du centre-ville », mais n'en déduit ensuite aucun besoin ni enjeux (cf. tableau de synthèse page 260).

**A. Le projet prévoit dans la première phase environ 55 000 m<sup>2</sup> de logements, de part et d'autre de l'avenue de Lyon. A combien de logements cette surface correspondra-t-elle et de quels types ?**

#### Réponse maître d'ouvrage :

55 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher (SDP) affectés à l'habitat représentent une fourchette d'environ 846 logements (pour une surface moyenne de 65 m<sup>2</sup> SDP/logement retenue pour l'ensemble des opérations d'aménagement de la Métropole) à 873 logements (selon la surface moyenne de 63 m<sup>2</sup> retenue par l'INSEE pour les logements collectifs). Il s'agit donc d'environ 850 logements, selon les normes actuelles.

Les typologies seront définies programme par programme.

Néanmoins, au regard des objectifs du PLUi-H, les grands logements (T3 et plus) seront favorisés. Quelques T2 seront acceptés dans les programmes, et les T1 (déjà très présents en centre-ville) seront exclus. L'objectif est de favoriser un habitat familial en centre-ville en complément de l'offre déjà existante. Si ces orientations sont appliquées, **le nombre de logements sera plutôt de 750 à 800.**

#### Commentaire de la Commission

*La Commission prend acte de ce chiffre d'environ 800 logements à créer pour un projet d'habitat qui s'adresse en priorité aux familles. Elle s'étonne que TESO ne prévoit pas plus d'espaces publics et de convivialité à destination de ces futurs habitants (espaces verts, aires de jeux, voies entièrement piétonnes).*

**B. Sur quelles bases a été déterminée cette surface de plancher / le nombre de logements à construire dans ce secteur ?**

#### Réponse maître d'ouvrage :

En liminaire, il convient de préciser que la spécificité du projet de Toulouse EuroSudOuest repose sur la rareté du foncier disponible. De même, l'un des enjeux principaux de Toulouse EuroSudOuest consiste à aménager ce territoire de projet en renouvellement urbain.

Sur cette base, la surface de plancher de 55 000 m<sup>2</sup> sur le périmètre de DUP a été définie à partir des options urbaines proposées par le plan guide urbain sur ce secteur de projet : programmation, implantation, gabarit et alignement de bâtiment.

Les schémas de principe présentés dans la DUP et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) illustrent ces options.

La surface de plancher issue des options urbaines du plan guide urbain est inférieure à la totalité des droits à construire proposés par la MECDU.

L'offre de logement est manquante en centre-ville (en logement social et en logement privé). En conséquence, l'objectif est d'offrir le plus de logements possible dans Toulouse EuroSudOuest, sans en faire un quartier trop dense et tout en conservant une mixité fonctionnelle.

Pour rappel, le PLUi-H fixe à 7 000 logements le besoin annuel de la métropole et l'opération Toulouse EuroSudOuest représente, sur 20 ans, environ 150 logements par an en moyenne, soit 2% environ du besoin de logements de la métropole (sur la base d'un potentiel d'environ 3 000 logements, en intégrant la densification « au fil de l'eau » des quartiers existants, dont Michel-Ange Lapujade).

#### Commentaire de la Commission

*Cette explication des importants besoins en logements sur la métropole n'attire pas de commentaire particulier. La CEP constate d'ailleurs que les projections en logements sur TESO ont été revues à la hausse entre le Plan Guide 2016 et le Plan Guide 2018, en passant de 2000 à 2500 logements.*

#### C. Puisque Toulouse attire tous les ans plus de 8000 nouveaux habitants, ne serait-il pas pertinent de rééquilibrer la répartition des surfaces prévues pour TESO en faveur des logements ?

##### Réponse maître d'ouvrage :

Le projet Toulouse EuroSudOuest n'oppose pas logements et bureaux. Il propose une programmation équilibrée à l'échelle de chaque secteur opérationnel.

En effet, le développement d'une offre de bureaux de qualité en centre-ville, à proximité immédiate des transports en commun, répond à une demande des entreprises comme le montre les études de l'Observatoire Toulousain de l'Immobilier d'Entreprises (OTIE). De plus, il est important d'attirer des emplois en même temps que des habitants nouveaux, pour tenter de rapprocher logement et travail.

Par ailleurs, les programmes tertiaires sont implantés à proximité des voies ferrées, créant ainsi des écrans acoustiques pour les programmes de logement qui seront localisés au deuxième plan. Les contraintes imposées par la présence des voies ferrées limitent donc la capacité de substituer des programmes tertiaires par des programmes de logement sauf à dégrader les conditions d'habitabilité.

#### Commentaire de la Commission

*La Commission prend acte de cette explication qui témoigne de la recherche de l'équilibre le plus juste entre les différents usages au sein de l'opération TESO.*

#### D. Le dossier prévoit une forte proportion de logements sociaux (45 %) dont 35 % à titre locatif, soit 12 400 m<sup>2</sup> sur le secteur Lyon d'après la fig. 40, page 42 du mémoire de réponse à l'avis de l'Ae (pièce B7). Pouvez-vous confirmer que ces pourcentages s'appliqueront dès la phase 1 et préciser à quelle échéance les premiers logements sociaux devraient être livrés ?

##### Réponse maître d'ouvrage :

La proportion de logements sociaux (35% de logement locatif social et 10% d'accession sociale à la propriété) sera bien respectée dès la première phase du projet Toulouse EuroSudOuest conformément aux objectifs du PLUi-H.

La livraison des premières opérations de logement de l'avenue de Lyon (qui incluront du logement social) est prévue pour 2022 (fin des acquisitions : fin 2020 / début 2021 – 18 mois de travaux).

**Commentaire de la Commission**

Depuis 2018, le document d'urbanisme autorise de répartir les logements sociaux sur l'ensemble de l'opération d'aménagement TESO ce qui a permis d'exonérer la Tour Occitanie de toute obligation en la matière.

La Commission constate qu'afin de respecter la proportion globale de logements sociaux pour la phase 1 TESO, les opérations immobilières autres que la Tour Occitanie devront prévoir un pourcentage plus élevé pour équilibrer l'absence de locatif social dans la Tour.

Comme la plupart des associations et contributeurs qui ont critiqué le caractère anti-social de la Tour, la Commission d'enquête regrette cette répartition déséquilibrée au détriment des futurs autres promoteurs et considère que la Compagnie de Phalsbourg devrait participer au logement social dans la première phase de TESO.

La Commission comprend en effet que l'application du pourcentage du PLUi-H de 35 % de logements sociaux ne permettrait pas d'assurer l'équilibre financier du projet architectural de la Tour. Par ailleurs, les charges élevées de copropriété annoncées par le promoteur (de l'ordre de 50 €/m<sup>2</sup>/an) pourrait constituer un sérieux handicap pour un locataire potentiel.

La Commission émettra une réserve sur ce point.



**E. Serait-il possible de préciser que parmi les logements sociaux locatifs, une part sera réservée à des bailleurs susceptibles de bénéficier de Prêts Locatifs Aidés d'Intégration (PLAI) ou de Plans Locatifs à Usage Social (PLUS) leur permettant d'accueillir des personnes en situation de grande précarité ?**

**Réponse maître d'ouvrage :**

Les 35% de logement locatif social, prévus dans la première tranche de Toulouse EuroSudOuest, inclura nécessairement des logements en PLUS et une part de logement PLAI.

La réalisation de logement locatif social permettra d'accueillir dans des logements neufs des ménages modestes ou en difficulté, et de remplacer dans de meilleures conditions le logement à faible coût, en général dégradé, présent dans le quartier.

**Commentaire de la Commission**

Cette réponse permet de répondre aux attentes des associations pour le logement.

**F. Dans le cadre de la première phase du projet TESO, quel est le ratio logements détruits / logements construits ?**

**Réponse maître d'ouvrage :**

Première phase de T-ESO	Logements détruits	Logements construits
Périmètre DUP	398 <sup>(*)</sup>	846 <sup>(**)</sup>
Tour Occitanie	0	126

(\*) Source : Insee / Enquête Ménages (découpage carroyé 200 m / 200m)

(\*\*) Sur la base d'une surface moyenne de logement de 65 m<sup>2</sup> de surface de plancher, retenue pour les opérations d'aménagements de Toulouse Métropole

**Commentaire de la Commission**

Le nombre global de logements augmentera donc de 60 %, avec une typologie complètement changée par rapport à l'état actuel. La Commission retient en particulier les 126 appartements de luxe dans la Tour, très différents de ce qui est aujourd'hui présent dans le quartier, et l'absence d'effort pour rendre cette différence socialement acceptable.

Comme déjà indiqué à la question D ci-dessus, la Commission émettra une réserve sur l'absence de logements sociaux dans la Tour.



### 5.10.4 Les espaces et services publics

Mis à part les parvis autour de la gare, le projet TESO ne prévoit que peu d'équipements et services publics et culturels.

Il n'y a que peu de demandes concrètes en ce qui concerne les services publics à prévoir, mais divers contributeurs (@977, @1349) expriment les attentes des habitants du quartier de la façon suivante : « Nous avons besoin d'espaces de vie à taille humaine, de respiration, d'écoles, de jardins, de gymnase, de lieux culturels, d'une identité de quartier, d'une voirie où chacun à sa place en toute sécurité. » « Essayons de rendre l'espace public aux habitants, avec des trottoirs propres et sécurisés, des voies cyclables, des espaces verts, des parcs pour nos enfants. »

Les associations de quartier demandent plus d'espaces publics pour la convivialité dans le quartier et pour développer la nature en ville tout en luttant contre les îlots de chaleur.

Trois contributeurs suggèrent de réaliser à la place de la Tour Occitanie « *un jardin fleuri et parfumé...où les Toulousains et les voyageurs viendraient se ressourcer un peu* » (@125, @942, C1406).

#### Question :

A l'exception de l'aménagement du parvis de Lyon, de la requalification des avenues de Lyon, de la rue Saint-Laurent et de la création de la rue Raynal, il est prévu la réalisation de quatre espaces publics végétalisés : 1800 m<sup>2</sup> devant les anciens magasins généraux, 700 m<sup>2</sup> à l'entrée de la rue Saint Laurent, 600 m<sup>2</sup> près de la Maison éclusière et 150 m<sup>2</sup> en face la rue Chabanon soit 3 250 m<sup>2</sup>. Les espaces publics jardinés prévus ne représenteraient donc que 3,6 % de la superficie de l'espace sous DUP qui est pourtant libre de toute construction.

- A. Pourquoi ne pas avoir prévu d'espaces verts publics supplémentaires comme réclamé par de nombreux contributeurs ? Ces espaces seront essentiels non seulement pour le bien-être des habitants du quartier, mais également pour les futurs employés des bureaux, qui en profiteront pendant leurs pauses. (question similaire déjà posée au paragraphe 5.9.3, page 100)**

#### Réponse maître d'ouvrage :

Les éléments sont notamment détaillés dans la réponse à la question similaire 5.9.3.

La question de la nature en ville est une préoccupation majeure pour Toulouse Métropole.

Les espaces verts sont de fait une composante à part entière du projet. La création du Parc du Raisin et des places jardinées en témoigne, de même que la végétalisation des parvis, espaces publics et que la valorisation du canal du Midi

Il s'agit d'un enjeu majeur pour le confort des habitants, des travailleurs et des visiteurs, dont le maître d'ouvrage est conscient, c'est la raison pour laquelle il l'a intégré en amont dans la conception du projet.

Cette volonté va également se traduire dans le cadre de la poursuite des études. En effet, le maître d'ouvrage va engager une réflexion pour favoriser la création d'espaces verts supplémentaires dans le cadre du projet.

#### Commentaire de la Commission

*A ce stade, la Commission n'a pas constaté que la nature en ville soit « une préoccupation majeure » du porteur de projet. Pour une surface de 9 ha de la DUP, le projet prévoit seulement 3 250 m<sup>2</sup> d'espaces verts publics, ce qui semble peu ambitieux par rapport à d'autres projets similaires comme par exemple celui de Bercy-Charenton à Paris.*

*La CEP apprécie que le maître d'ouvrage s'engage à étudier la création d'espaces verts supplémentaires. Cet aspect fera l'objet d'une réserve, comme déjà annoncé au point 5.10.2.*



## 5.11 Environnement et santé

Près de 200 personnes abordent le thème de l'environnement dans leurs contributions.

### 5.11.1 Prise en compte générale des aspects environnementaux

Tous les avis exprimés attendent un projet qui intègre les objectifs du développement durable, aussi bien pour TESO que pour le projet d'IGH : « nous devons tous ensemble être acteurs de l'aménagement durable » (C1394), « le partenariat TESO doit être à l'avant-garde dans la lutte contre le réchauffement climatique » (@796).

Quelques-uns sont satisfaits de la prise en compte de l'environnement dans les projets ; ils écrivent que « la construction neuve est bonne pour l'environnement et le problème du réchauffement climatique » (@340) ou s'interrogent « comment peut-on s'élever contre un projet qui prône la mixité urbaine, un développement vertical, un immeuble vertueux en développement durable par opposition à un étalement urbain consommateur de foncier, générateur de déplacements urbains... ? » (@460).

Cependant, plus de trois-quarts des avis sur ce thème disent que les enjeux environnementaux ne sont pas suffisamment pris en compte, notamment en ce qui concerne les besoins énergétiques de la Tour, le développement des espaces verts et de la nature en ville (@796), ainsi que la pollution atmosphérique engendrée par le trafic toujours croissant dans le secteur. D'autres thèmes sont également abordés, comme l'impact des surfaces vitrées de la Tour sur les oiseaux, la pollution lumineuse et le bruit, l'impact écologique et environnemental des opérations de démolition qui vont à l'encontre des objectifs nationaux de valorisation des matériaux dans le cadre d'une économie circulaire (R910, @1081, @234).

Le contributeur @1280 résume ce sentiment ainsi « Vu les problématiques actuelles, il manque un objectif essentiel à mes yeux : cet important projet d'urbanisme doit inclure, en tant qu'objectif et pas seulement comme un paramètre ajustable le développement durable de la zone affectée. Si l'un des enjeux principaux est de conforter Toulouse dans son rang de métropole, le projet se doit d'être innovant mais surtout clair et ambitieux sur ce sujet, ce qui est loin d'être le cas dans les documents mis à disposition. »

#### Questions:

**A. De nombreux citoyens et associations pensent que ce projet de développement du quartier de la gare sera essentiellement centré sur la croissance économique, ce qui ne correspond pas à leurs attentes. Pouvez-vous présenter de façon synthétique en quoi ce projet intègre une politique environnementale en accord avec les objectifs nationaux et les engagements internationaux de la France ?**

#### Réponse maître d'ouvrage :

La France s'est engagée dans la lutte contre le dérèglement climatique (par exemple lors de la COP 21). Les engagements nationaux et internationaux de la France reposent notamment sur la réduction de l'émission de gaz à effet de serre. Pour ce faire, plusieurs objectifs sont fixés parmi lesquels l'accroissement des énergies renouvelables, les économies d'énergie, notamment dans le bâtiment et les transports, par la conception de bâtiments économes en énergie, la rénovation du parc ancien très énergivore, le développement des véhicules propres, le développement du vélo et des transports en commun, etc..., la gestion des déchets ou la préservation de la biodiversité. La liste de ces objectifs n'est pas exhaustive.

#### Le projet Toulouse EuroSudOuest répond à nombre d'entre eux :

- **la conception de nouveaux bâtiments économes en énergie** : l'application des labels E+C- sur les nouveaux bâtiments sera favorisée ;
- **la lutte contre l'îlot de chaleur et le développement de propositions de végétalisation** des immeubles seront favorisés (terrasses, toitures, emprises au sol, etc.) ;
- **le développement des transports alternatifs à la voiture** : c'est précisément l'objet du projet de Toulouse EuroSudOuest que de proposer un quartier mixte au cœur des mobilités pour limiter les déplacements domicile-travail en voiture individuelle. Mobilités douces (piéton, vélo, etc...), mobilités liées aux 2 lignes de métro, mobilités liées au train, mobilités liées au transport urbain... : tous ces thèmes développés dans le projet Toulouse EuroSudOuest contribuent à viser cet objectif ;
- **la limitation des déchets** : l'ensemble des projets devra respecter la charte des chantiers propres de Toulouse Métropole. Par ailleurs, un travail exploratoire relatif à l'émergence d'un système

logistique multimodal associant transport routier, fluvial et ferroviaire est programmé en vue des prochaines phases de travaux. Il concernera l'évacuation des déchets et gravats, tout comme l'acheminement de matériaux de construction. Enfin, à chaque fois que les projets le permettront, la question du réemploi des matériaux de démolition et des terres excavées sera posée ;

- **la préservation de la biodiversité** : en luttant contre l'étalement urbain et en favorisant la densification en cœur de ville pour accueillir les nouveaux habitants et entreprises, Toulouse EuroSudOuest participe à la préservation des zones naturelles en périphérie de la ville et indirectement au maintien de la biodiversité. De plus, la création d'espaces de nature en ville permet également, dans une moindre mesure, de donner des possibilités de développement à des espèces, par la reconquête des espaces aujourd'hui totalement imperméabilisés (friches ferroviaires notamment).

Dans le temps imparti pour la réponse au PV de synthèse, il n'est pas possible de mesurer plus amplement et précisément la contribution du projet aux objectifs nationaux de la France. **Néanmoins, une étude pourra être conduite pour préciser les différentes réponses au Plan Climat Energie de Toulouse Métropole, et par là-même, aux objectifs nationaux.**

### En ce qui concerne la Tour Occitanie

Le projet de la Tour Occitanie ambitionne l'exemplarité sur les enjeux environnementaux et de développement durable.

D'une part, il s'agit de faire de cet espace un lieu d'accueil, agréable et attractif pour tous ses usagers, profondément ancré dans son environnement, intégré à un écosystème vertueux, minimisant ses impacts négatifs sur le voisinage, maximisant ses externalités positives.

D'autre part, la Tour porte des ambitions fortes en termes de consommation énergétique et d'empreinte carbone, en valorisant les synergies programmatiques, en limitant les rejets, en optimisant la performance du bâti et de ses systèmes de fonctionnement.

Cette performance environnementale sera contrôlée par le suivi d'une démarche qualité conduisant à l'obtention des certifications et labels suivants :

- Pour les logements, NF Habitat HQE™
- Pour les bureaux, BREEAM niveau very good et HQE niveau excellent. Par ailleurs, les certifications OSMOZ et WELL pourraient être envisagées.
- Pour les commerces, BREEAM in use (exploitation)
- Pour l'hôtel, BREEAM in use (exploitation) + Ecolabel européen

Chacune des certifications est présentée succinctement ci-dessous.

La certification HQE Bâtiment Durable (2016) est l'évaluation de la performance environnementale la plus utilisée en France pour les bâtiments de bureaux. C'est de loin la certification environnementale la plus emblématique en France. La certification HQE encourage à réduire l'impact environnemental et la consommation d'eau, d'énergie et de déchets des bâtiments, tout en améliorant la santé, le confort et la qualité de vie des usagers. Cette approche est décomposée en quatre engagements que sont la Qualité de vie, la Performance économique, le Respect de l'environnement et le Management Responsable.

La certification BREEAM International New Construction 2016 est la certification environnementale la plus reconnue à l'international. La France n'est pas en reste et constitue le pays avec le plus de surfaces certifiées BREEAM en Europe, toutes activités confondues. Les thématiques abordées mettent l'accent sur l'Energie, les Matériaux, l'Eau ou encore la Gestion des déchets et la biodiversité.

La certification WELL Building Standard est principalement focalisée sur le bien-être des salariés en entreprise, en mettant l'accent sur le confort des occupants et en les sensibilisant à la santé. Dix concepts principaux sont analysés dans cette certification : la qualité de l'air, la qualité de l'eau, la lumière, l'activité physique, le confort thermique, la performance acoustique, le choix des matériaux, l'alimentation (l'entreprise doit encourager une alimentation variée et équilibrée), le bien-être psychologique et enfin une thématique sociale et d'intégration à la communauté (relatifs aux services de soins, à la promotion d'une équité sociale, etc.).

OSMOZ est un label porté par Certivéa qui s'intéresse spécifiquement à la qualité de vie au travail. Le label OSMOZ est très proche de la certification WELL dans l'approche et les thématiques portées. Elle est donc plutôt envisagée comme une alternative française à la certification anglo-saxonne WELL.



La certification NF Habitat HQE est la certification de référence pour tout projet de logements voulant promouvoir l'association de la performance environnementale au confort d'usage. Le référentiel NF Habitat repose sur 4 engagements que sont le Management responsable relatif à l'organisation du maître d'ouvrage, la Qualité de vie, le Respect de l'environnement et la Performance économique. Il s'agit de la déclinaison des mêmes thématiques que la certification HQE Bâtiment Durable sur la typologie des logements.

Par ailleurs, les espaces paysagers seront labellisés BiodiverCity, label qui met l'accent sur plusieurs dispositions-clés qui enrichissent le projet de paysage comme la gestion durable de l'eau, l'utilisation d'une palette végétale locale enrichissant la biodiversité, la mise en place de dispositions faisant du paysage un support à la faune locale et stimulant la biophilie.

#### Commentaire de la Commission

*La Commission prend bonne note des arguments exposés.*

*Si les diverses certifications envisagées pour la Tour permettent de crédibiliser les engagements « développement durable » de la Compagnie de Phalsbourg, les mesures listées pour le programme TESO restent plus vagues et doivent être précisées dans le cadre de la poursuite du projet, en particulier via le programme de la future ZAC.*

*La CEP retient aussi la proposition d'Europolia de conduire une étude pour préciser les différentes réponses au Plan Climat Air Énergie territorial de Toulouse Métropole et par là-même aux objectifs nationaux.*

#### **B. Le projet TESO avec sa Tour a pour ambition d'élever Toulouse-Métropole au rang des métropoles européennes. Celles-ci sont déjà toutes équipées de quartiers d'affaires et de gratte-ciels. Comment Toulouse Métropole entend-t-elle conduire le projet TESO pour préserver l'identité toulousaine ?**

##### Réponse maître d'ouvrage :

Il est faux de prétendre que la Tour Occitanie viendra initier un « quartier d'affaire et de gratte-ciels ». En effet, le projet Toulouse EuroSudOuest est un quartier qui se caractérise par sa mixité programmatique (bureaux, commerces et services ainsi que 2 500 à 3 000 logements), qui ne saurait se résumer ni à un quartier d'affaires, ni à la Tour Occitanie.

En revanche, le projet de la Tour Occitanie est un premier exemple de la qualité architecturale et conceptuelle visée pour l'ensemble de l'opération d'aménagement de Toulouse EuroSudOuest. Elle montre l'ambition de la ville, qui fait partie de son identité, et elle en deviendra vite un élément constitutif. Ainsi les Tours de Norman Foster à Londres, de Jean Nouvel à Barcelone, et bien d'autres constituent des éléments marquants qui, loin d'être incompatibles avec la préservation de l'identité de Londres ou de Barcelone, sont venues au contraire la renforcer.

L'innovation en matière architecturale est généralement très controversée : la Tour Eiffel, à l'époque, n'a guère fait l'unanimité, et devait être démontée à l'issue de l'exposition universelle... Plus récemment, la pyramide de Pei a suscité beaucoup d'oppositions, mais son dialogue architectural avec l'ancien Palais du Louvre constitue aujourd'hui une évidence qui conforte le musée.

L'audace en matière architecturale ne fait pas nécessairement partie de l'héritage toulousain ; en revanche, l'innovation fait justement partie de l'ADN de Toulouse. La Tour Occitanie, conçue par le Studio Libeskind, dirigé par Daniel Libeskind, professeur d'histoire de l'architecture à Yale et Harvard, architecte (entre autres) du Musée Juif de Berlin, du plan directeur de Ground Zero à New York, du musée royal de l'Ontario à Toronto, est une réponse très innovante dans ce type de projet : elle permet de créer un village vertical en empilant verticalement les différentes composantes d'un cœur de ville sur une même parcelle. Son évocation du Canal du Midi avec les terrasses plantées est également une innovation, même si elle est maîtrisée techniquement, qui s'intègre parfaitement dans le contexte toulousain.

La CNPA a d'ailleurs confirmé la compatibilité de la Tour avec le bien universel du Canal du Midi, qui participe lui-même de l'identité toulousaine. Ainsi le rapporteur pour le Ministère de la Culture a noté que « le Canal, symbole depuis sa construction de haute technicité et de progrès, peut accepter à ses côtés un objet inédit et innovant », et qu'une « hauteur hors norme peut être envisagée ponctuellement comme un signal ». Le Canal du Midi, qui lors de son inscription sur la liste du patrimoine mondial, était perçu « comme représentatif de l'éclosion technologique qui a ouvert la voie à la révolution industrielle et technologique contemporaine ».

Mais surtout, l'identité toulousaine a de multiples aspects : c'est la qualité de vie de Toulouse, ses espaces publics, mais aussi l'activité aéronautique, les start-ups en informatique, la renommée de ses clubs sportifs comme le Stade Toulousain... L'identité toulousaine ne se résume pas à la « brique rose », sauf à vouloir en faire un concept figé sinon fossilisé. En ce sens, l'innovation qu'apporte la Tour Occitanie est une démarche qui entre bien dans ce caractère - comme le faisait déjà en son temps le Canal du Midi, ouvrage audacieux et innovant selon les standards de l'époque.

#### Commentaire de la Commission

La Commission reconnaît que les avis sont et resteront partagés sur ce point et qu'il sera difficile d'obtenir un consensus sur la question « comment préserver l'identité d'une ville tout en la modernisant ? ». Elle considère que l'avis favorable du CNPA sur la compatibilité paysagère du programme TESO et de la Tour Occitanie avec son environnement constituent un élément important pour valider l'esprit général du projet.

### 5.11.2 Consommations des ressources naturelles

Divers contributeurs disent que « nous sommes dans une période où les ressources sont épuisées » (@1334) et s'interrogent sur les besoins en ressources naturelles liés au projet : « construire écologique ... ne nécessite pas uniquement à répondre aux réglementations thermiques en vigueur ..., la question des matériaux utilisés et de la provenance de ceux-ci est également importante » (@1321).

Les projets soumis à enquête ne donnent pas l'impression d'intégrer les principes d'une économie circulaire permettant d'économiser les ressources, tout au moins, ils ne sont pas clairement identifiés.

#### Questions:

Selon le Code de l'environnement, l'évaluation environnementale doit comporter une « description des principales caractéristiques de la phase opérationnelle du projet, relatives ...à la demande et l'utilisation d'énergie, la nature et les quantités des matériaux et des ressources naturelles utilisés ». N'ayant pas trouvé dans l'évaluation environnementale les principales caractéristiques de la phase opérationnelle du projet de construction de la Tour Occitanie, relatives ...aux aspects cités ci-avant,

La Commission aimerait pouvoir disposer :

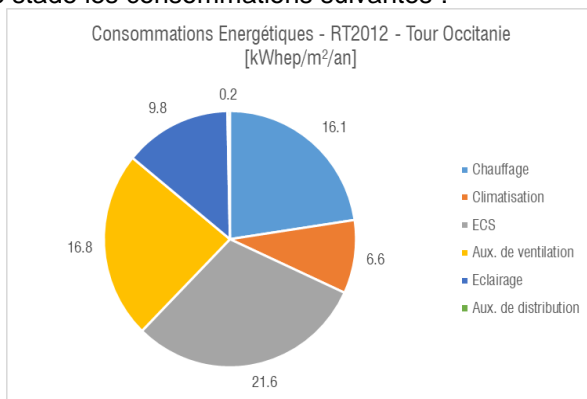
#### A. pour la Tour :

- d'une estimation des besoins énergétiques?
- de la nature et la quantité des matériaux utilisés pour la construction ? béton, métal, verre, bois ?
- des quantités de substrats nécessaires aux plantations et leur origine / disponibilité (la pièce PC04.annexe 1 mentionne la « disponibilité locale de sols modérément calcaires ») ?
- des besoins en eau d'irrigation et l'origine (eau potable ?) pour les plantations de la Tour ?

#### Réponse maître d'ouvrage :

##### - Estimation des besoins énergétiques de la Tour

Le calcul RT2012 donne à ce stade les consommations suivantes :



La consommation en énergie primaire totale est de 71,1 kWhep/m<sup>2</sup>/an. Le Cep max (seuil maximal de consommation autorisée par le calcul réglementaire RT2012) est de 91,6 kWhep/m<sup>2</sup>/an pour ce projet. Le

projet atteint donc le niveau RT2012 – 22% (cette marge de tolérance permet d'anticiper d'éventuelles évolutions lors de la suite des études).

#### - Nature et quantité des matériaux utilisés pour la construction

Les principaux matériaux pour la construction de la Tour sont :

- Structure charpente métallique : 2 150 T
- Structure béton armé : 28 500 m<sup>3</sup>
- Structure verrière – façades : 20 000 m<sup>2</sup>

#### - Quantités de substrats nécessaires aux plantations et leur origine / disponibilité :

Selon l'estimatif issu de la phase actuelle de conception, il est prévu environ 2000 m<sup>3</sup> de terre hors foisonnement.

Les substrats allégés prennent pour base une terre locale, qui est mélangée avec diverses fournitures : pouzzolane/ argex / etc...

L'origine des terres et surtout le pH vont dépendre de la palette finale. Bien entendu, la densité maximale du substrat à saturation d'eau sera également une clé, dictée par la tolérance de charge dépendant d'une structure qui peut encore évoluer. L'hypothèse actuelle prise par la maîtrise d'œuvre est un substrat de 1.35 de densité à sec soit environ 1.8 à saturation d'eau; ce sera donc nécessairement un mélange.

Il y aura deux solutions selon l'entreprise en charge de l'exécution de ces travaux :

- Soit l'entreprise réalise elle-même ses mélanges, et nous devons attendre ses propositions sur les composants et le mode de préparation. Dans ce cas, il sera nécessaire d'être particulièrement vigilant sur la régularité et l'homogénéité du mélange.
- Soit l'entreprise fait appel à un formulateur extérieur (Florentaise, Flore bleue...etc) qui en général dispose de ses propres stocks et de ses propres formulations, et avec lequel il faut négocier, car les mélanges standard sont souvent excessivement riches en matière organique et perdent donc beaucoup de volume avec le temps.

A titre de référence, la carte des sols de France indique des pH entre 6 et 6.5 et 8 en bordure du Lauragais, soit dans les 50 kms Est / Sud-Est de Toulouse.

Quant à la carte des sols forestiers (élaborée à partir de bio indicateurs), elle indique la présence de sols entre 6.5 et 7.5 autour de Toulouse.

Selon certains fournisseurs les éléments constitutifs du mélange peuvent parfois venir de loin mais la plupart du temps, et du fait que ce sont de gros volumes, ils ont une provenance régionale. Une filière locale est donc envisageable sur ce point.

#### - Besoins en eau d'irrigation et origine pour les plantations

Les espaces verts nécessiteront entre 2600 m<sup>3</sup>/an et 2200 m<sup>3</sup>/an en année de démarrage sur base de l'hypothèse retenue au PC, moins en année courante : autour de 2300 m<sup>3</sup>/an. L'arrosage sera effectué par de l'eau potable.

Les études ont démontré que l'utilisation d'eau pluviale n'était pas pertinente pour l'arrosage des espaces verts. En effet, le volume d'eau pluviale récupéré via les toitures inaccessibles<sup>10</sup>, rares sur le projet, ne sont pas suffisantes pour satisfaire le besoin exprimé ci-dessus. Toutefois, des solutions de stockage local d'eau pluviale sous les espaces verts sont à l'étude. Ces dernières permettent de jouer le rôle de nappe phréatique et de retrouver le principe du sol naturel, le système racinaire venant alors s'alimenter par capillarité par le dessous plutôt que par le dessus grâce à l'arrosage. La mise en place d'un tel système pourra permettre de profiter de l'eau pluviale captée par les espaces verts plus longtemps, et donc de diminuer la quantité d'eau potable nécessaire à l'irrigation des plantations.

<sup>10</sup> Conformément à la norme NF P16-005 « Systèmes de récupération de l'eau de pluie pour son utilisation à l'intérieur et à l'extérieur des bâtiments », il n'est possible d'utiliser l'eau de pluie pour l'arrosage uniquement lorsque celle-ci provient de toitures inaccessibles, soit dans notre cas uniquement les boomerangs des niveaux 40, 41 et 42 ainsi que la marquise.

### Commentaire de la Commission

En ce qui concerne la **consommation énergétique**, les besoins en énergie primaire seront de l'ordre de 71,1 kWh/m<sup>2</sup>/an, soit environ 20 % inférieurs au seuil réglementaire, ce qui semble :

- peu ambitieux par rapport à la consommation d'un bâtiment basse consommation (- 80 %),
- mais très performants par rapport aux tours existantes, dont les plus « vertes » affichent des consommations de l'ordre de 230 à 500 kWh/m<sup>2</sup>/an (voire plus).

Par ailleurs, les consommations calculées ne tiennent pas compte des postes tels que les ascenseurs, la vidéosurveillance, les nombreux écrans à installer partout dans l'immeuble etc. Comme cela a été critiqué par de nombreux contributeurs durant l'enquête, et confirmé par de très rares études bibliographiques sur ce sujet, « les objectifs de la RT 2012 imposés aux constructions nouvelles ne sont guère compatibles avec les tours<sup>11</sup>. »

La Commission constate que les **matériaux utilisés** pour la construction sont à très fort contenu énergétique (métal, béton, verre) et souhaiterait que le constructeur envisage l'utilisation de matériaux recyclés ou biosourcés.

Concernant les 2000 m<sup>3</sup> de **substrats** nécessaires aux plantations, la Commission constate qu'une filière d'approvisionnement locale peut être envisagée et recommande de recourir à des terreaux certifiés avec l'Ecolabel européen, sans Tourbe.

Enfin, en ce qui concerne les estimations des **besoins en eau** (2300 m<sup>3</sup>/an) de toutes les plantations hors sol, le chiffre avancé semble faible par rapport à la surface végétalisée de 2205 m<sup>2</sup> (dont 255 arbres) et par rapport aux conditions de croissance dans des conditions climatiques difficiles et en raison de capacités de rétention d'eau limitées des jardinières.

La Commission s'étonne que ces informations, importantes pour évaluer l'impact du projet de la Tour, n'aient pas été fournies dans l'évaluation environnementale.

Elle considère que malgré les nombreuses certifications environnementales visées, ce projet qui se réfère peu à l'économie circulaire, reste peu performant en ce qui concerne la sobriété énergétique et la préservation des ressources naturelles.



<sup>11</sup> O. Sidler, ENERTECH, *Analyse de la consommation énergétique des Tours*, 2009

**La Commission aimerait pouvoir disposer :****B. pour TESO :**

- les estimations des besoins journaliers en eau potable pour les usages dans la Tour, mais également des bureaux / commerces / logements TESO (y compris le PEM).

**Réponse maître d'ouvrage :**

A l'échelle du projet Toulouse EuroSudOuest, les ratios de consommation d'eau potable estimés sont les suivants :

- pour les bureaux : 75 l/j/employé ;
- pour les logements : 150 l/j/hab.

Concernant les commerces, une estimation générique est très difficile. En effet, la définition de « commerces » est trop vaste car il y a une forte variabilité entre des boutiques de vêtements, un coiffeur ou un magasin de bouche.

Pour la Tour Occitanie, les premières estimations des besoins en eau potable annuellement sont les suivantes :

	Quantités		Ratios		Total (m <sup>3</sup> /an)
	Consommations Eau Parties Communes				
					<b>2 917</b>
Nettoyage	5278	h/an	60	l/h	317
Espaces Verts	2200	m <sup>2</sup>	1050	l/m <sup>2</sup>	2300
Technique	300	m <sup>3</sup>			300
	<b>Consommations Eau Restaurants</b>				<b>15 000</b>
Restaurants	1500	m <sup>2</sup>	10	m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup>	15 000
	<b>Consommations Eau Logements</b>				<b>14 435</b>
Nettoyage p. communes	336	h/an	60	l/h	20
Sanitaires loge	20	l/j	252	j/an	5
Parties privatives	120	logements	329	l/jour	14 410
	<b>Consommations Spécifiques Bureaux</b>				<b>4 005</b>
Nettoyage	4 258	h/an	60	l/h	255
Sanitaires	15000	l/j	250	j/an	3 750
Parties privatives	Négligeables				
	<b>Consommations Spécifiques Hôtel</b>				<b>8 500</b>
Sanitaires	10000	l/j	250	j/an	2 500
Parties privatives	116	chambres	200	l/chambre/jour	6 000
	<b>Total</b>				<b>44 857 m<sup>3</sup>/an</b>

**Commentaire de la Commission**

*La Commission regrette qu'aucun chiffre global des besoins en eau potable - même approximatif - n'ait pu être fourni par Europolia pour le projet TESO (alors que l'étude d'impact présente une estimation détaillée des besoins énergétiques).*

*Concernant les estimations des consommations d'AEP de la Tour, la Commission estime que ces informations intéressantes n'ont pas été fournies dans l'évaluation environnementale.*

### 5.11.3 Performance énergétique et impact carbone de la Tour Occitanie

Si quelques rares avis citent le caractère « écologique » du projet de la Tour en raison de sa végétalisation, la majorité des contributeurs s'étonne de la faible ambition qu'affiche la Tour Occitanie en ce qui concerne sa performance énergétique :

- @1220 : *Nous ne pouvons plus supporter cette dépense d'énergie et de matière première dans le cadre de la lutte contre le réchauffement climatique.*
- @130 : *Avant même la fin de sa construction, la Tour d'Occitanie ne sera déjà plus conforme en termes de réglementation thermique ! L'ouvrage sera terminé en 2022, la prochaine réglementation (visant l'autonomie énergétique des bâtiments) entrera en vigueur fin 2020.*
- @1326 : *Les IGH sont progressivement abandonnés dans les grandes métropoles où l'on peut composer le paysage autrement. En effet, même s'ils sont à « énergie positive », ils sont énergivores par les matériaux de construction qu'ils nécessitent (vitrage, aciers spéciaux...) et ruineux à construire, environ 20 % plus cher qu'un immeuble classique (F.-H. Jourda, 2012) et à entretenir. Les IGH ne sont donc pas un signe de modernité, car la modernité impose au contraire de penser les enjeux d'avenir, en particulier environnementaux (sobriété énergétique, préservation des ressources) et sociétaux (équité).*

La Commission d'enquête a constaté qu'une quarantaine d'opposants à la Tour a repris dans ses arguments la phrase suivante :

*« Le gratte-ciel ne correspondra pas aux prochaines normes environnementales "bâtiments à énergie positive" de construction qui entreront en vigueur en 2020 ; il sera donc "ringard" du point de vue écologique »*,

en faisant allusion à la prochaine réglementation environnementale RE 2020 qui succédera<sup>12</sup> à la réglementation thermique actuelle RT 2012 et qui visera la performance environnementale globale des bâtiments, en particulier les émissions de gaz à effet de serre tout au long du cycle de vie des constructions (de la production des matières premières à leur recyclage).

Dans une des seules études que nous avons pu trouver dans la bibliographie<sup>13</sup> au sujet des consommations énergétiques des gratte-ciels, l'auteur précise ceci :

*« Dans la perspective des nouvelles directives environnementales, les tours, fussent-elles trois fois plus performantes que les meilleures du monde actuellement, ne pourront jamais satisfaire les exigences réglementaires en vigueur et présenter un niveau de consommation suffisamment bas. Le recours à la production photovoltaïque sur l'ensemble des façades de la Tour pourrait un peu améliorer cette situation, mais pas de façon assez significative. Le contenu énergétique des tours est lui aussi beaucoup plus élevé que celui d'un bâtiment classique, mais on dispose de peu d'éléments précis sur le sujet. »*

Bien que cette étude date déjà d'une dizaine d'années, elle confirme que les IGH restent de forts consommateurs d'énergie. Ce type de bâtiment ne permet plus de répondre aux engagements nationaux contre le réchauffement climatique.

#### Questions :

- A. Existe-il des IGH à énergie positive ou neutre dans le monde ? Les futures normes RE 2020 permettront-elles encore de construire des gratte-ciels ?**

#### Réponse maître d'ouvrage :

Aucune réglementation ne précise le champ opérationnel des bâtiments à énergie positive (Bepos). On peut néanmoins les définir ainsi : ce sont des bâtiments qui produisent plus d'énergie qu'ils n'en consomment pour leur fonctionnement. Cette différence de consommation est généralement considérée sur une période lissée d'un an. Bien qu'il existe en France certains immeubles « BEPOS » de dimension relativement importante, aucun n'est catégorisé comme IGH.

Selon les dispositions de l'article R122-2 du Code de la construction et de l'habitation français, « constitue un immeuble de grande hauteur, [...] tout corps de bâtiment dont le plancher bas du dernier niveau est situé,

<sup>12</sup> En mai 2019, le Conseil supérieur de la construction et de l'efficacité énergétique a demandé au gouvernement un report de l'entrée en vigueur de la RE2020.

<sup>13</sup> Analyse de la consommation énergétique des Tours, O. SIDLER, Janvier 2009, <http://www.enertech.fr/pdf/44/Consommation%20energie%20Tours.pdf>

par rapport au niveau du sol le plus haut utilisable pour les engins des services publics de secours et de lutte contre l'incendie :

- À plus de 50 mètres pour les immeubles à usage d'habitation [...] ;
- À plus de 28 mètres pour tous les autres immeubles.

**Il n'existe pas à notre connaissance d'IGH à énergie positive ou neutre dans le monde.** On ne connaît pas encore les contours précis de ce que sera la RE2020 qui se basera sur les résultats de la préfiguration menée dans le cadre de la démarche de labélisation Energie Carbone E+/C-. Il semble toutefois d'ores et déjà exclu que la certification BEPOS soit exigée de tous les bâtiments, comme l'hypothèse en avait été formulée il y a quelques années.

D'après certaines consultations ministérielles organisées en vue de la définition de la prochaine réglementation 2020, l'atteinte de E2/C1 comme le futur seuil réglementaire est évoquée. Le niveau E2 correspondrait à RT2012 -15% pour les logements, RT2012-30% pour les bureaux, RT2012-20% pour les autres programmes.

La Compagnie de Phalsbourg a, par ailleurs, la volonté d'aller plus loin dans cette démarche environnementale en visant à terme le niveau E2/C1 sur l'ensemble du projet.

#### Commentaire de la Commission

*Cette réponse confirme ce qui a déjà été dit plus haut, à savoir que les tours ne font plus partie du modèle de sobriété énergétique du futur.*

*La Commission prend bonne note que la Compagnie de Phalsbourg vise néanmoins des performances énergétiques qui vont au-delà des seuils réglementaires actuels et futurs.*

- B. La Commission aimerait disposer d'un bilan énergétique de la Tour mis en regard des objectifs ambitieux du projet du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) de Toulouse Métropole. Elle aimerait savoir comment la Compagnie de Phalsbourg entend atteindre un résultat thermique amélioré d'au moins 20% par rapport à la RT 2012 alors qu'aucune énergie renouvelable n'est prévue dans la Tour ?**

#### Réponse maître d'ouvrage :

Le calcul RT2012 réalisé pour le projet démontre à ce stade l'atteinte du niveau RT2012-20%. Cette performance est atteinte grâce à plusieurs facteurs parmi lesquels on peut citer la résistance thermique de l'enveloppe, l'étanchéité, la performance des systèmes de ventilation, de chauffage et de climatisation, la récupération de chaleur fatale, l'éclairage LED, et la compacité. La Tour est en effet aussi une forme compacte qui conserve l'énergie contrairement à d'autres formes d'habitat plus fragmentées. C'est par l'efficacité de ses systèmes que la Tour Occitanie arrive aux objectifs fixés dans le cadre du PCAET.

Si l'on situe le bâtiment par rapport à la consommation énergétique moyenne du parc immobilier français, la Tour Occitanie se place dans la moyenne haute des bâtiments neufs. Toutefois, les indicateurs réglementaires ne peuvent pas servir de base à cette comparaison, car les méthodes de calcul utilisées sont normalisées. Pour s'approcher des consommations réelles, des études par simulation énergétique dynamique ont été réalisées. Elles permettent de conclure à ce stade à une consommation totale de :

- 192 kWh<sub>ep</sub>/m<sup>2</sup>/an pour les programmes tertiaires (y compris usages dits spécifiques comme la bureautique, la consommation des ascenseurs...) soit moins de la moitié de la consommation surfacique moyenne en France de 422 kWh<sub>ep</sub>/m<sup>2</sup>/an (source : Observatoire de l'Immobilier Durable, 2018) ;
- 79 kWh<sub>ep</sub>/m<sup>2</sup>/an pour les logements, soit 57% de moins que la moyenne française de 186 kWh<sub>ep</sub>/m<sup>2</sup>/an établie par le CEREN en 2013.

L'impact énergétique et carbone ne se mesure pas seulement à l'énergie consommée dans le bâtiment mais également à la mobilité qu'il promeut. Cela constitue d'ailleurs un des axes du PCAET Toulouse Métropole : l'axe 2 qui ambitionne de favoriser l'écomobilité en réduisant à 50% la part des déplacements autres qu'en véhicules motorisés thermiques individuels.

La Tour Occitanie se situe à deux pas de la gare Matabiau. Le projet mise sur les transports publics, l'utilisation intensive du vélo et des déplacements piétons. Aucune place de stationnement de véhicule motorisé n'est prévue dans les sous-sols de la Tour. En revanche, des emplacements de stationnement

seront équipés de manière à recharger les batteries des vélos électriques ou autres moyens de déplacements électriques.

#### Commentaire de la Commission

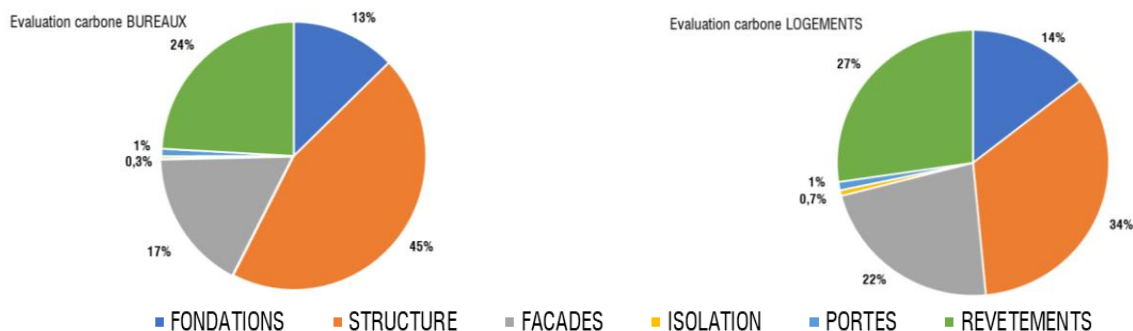
*La Commission prend acte de ces éléments de réponse mais regrette que ces informations n'aient pas été détaillées dans l'étude d'impact.*

- C. Il aurait été instructif de pouvoir disposer du bilan carbone de la Tour dans l'étude d'impact. Pourquoi l'impact sur le climat de ce projet emblématique pour la ville n'a-t-il pas été étudié ? Comment justifier sa compatibilité avec les objectifs ambitieux du projet du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) de Toulouse Métropole ?**

#### Réponse maître d'ouvrage :

Une étude en Analyse de Cycle de Vie (ACV) a été menée sur les parties Bureaux et Logements. L'étude est réalisée à partir de fiches de déclaration environnementale et sanitaire (FDES) issues de la base INIES et prend en compte les champs d'analyse suivants : fondations, structure, façades, isolation, portes, revêtements et cloisonnements.

Pour ce périmètre, l'analyse donne une moyenne 725 kg eq CO<sub>2</sub>/m<sup>2</sup>, les émissions étant réparties entre lots comme indiqués par les diagrammes ci-dessous issus de l'étude :



Le niveau évalué à ce stade respecte le **niveau C1** du label E+/C- pour les émissions liées aux produits de construction. Egés PCE projet = 725 kg eq CO<sub>2</sub>/m<sup>2</sup> < Egés PCE max (C1) = 800 kg eq CO<sub>2</sub>/m<sup>2</sup>.

Au-delà de la valeur absolue qui sera affinée au cours des études, cette analyse a pour objectif de dégager des pistes d'optimisation possibles. La structure et les fondations représentent une part importante de l'impact et **le choix de ciments bas carbone pourrait permettre d'en réduire l'impact de 10 à 20%**. De même le choix de **revêtements biosourcés ou produits localement** sera analysé dans la suite du développement du projet afin d'optimiser ce poste.

Si un bilan carbone détaillé n'est pas réalisable à ce stade, une première analyse a été produite au plus tôt de la phase de conception en conformité avec les certifications environnementales visées afin d'identifier des leviers d'amélioration.

#### Commentaire de la Commission

*La Commission découvre ces informations très intéressantes qui :*

- *démontrent que le maître d'ouvrage a initié une réelle réflexion concernant l'impact carbone de la Tour ;*
- *permettent de recommander l'utilisation de matériaux biosourcés et d'origine locale pour réduire l'empreinte carbone de la phase « construction » de la Tour.*





### 5.11.4 Trafic et pollution de l'air / santé

Le trafic routier transitant par la zone d'étude est actuellement déjà important.

Le projet TESO prévoit :

- de longues phases de chantier engendrant des émissions de poussières, de gaz d'échappement et des gaz à effet de serre,
- la création d'un nouveau boulevard urbain modifiant la répartition du trafic,
- la création de nombreux bureaux, logements et commerces, à proximité immédiate du PEM, en complément d'autres projets de logements dans les environs proches (CEAT etc.), engendrant un trafic supplémentaire,
- mais aussi la création de pistes cyclables et de trottoirs larges de manière à favoriser les modes de déplacements actifs.

Certains contributeurs considèrent que « *aujourd'hui, la densification des centres villes est l'unique réponse à l'étalement urbain qui détruit nos campagnes. C'est aussi la condition nécessaire à l'efficacité des transports en commun, et donc à une baisse de la pollution (l'aire urbaine de Toulouse est un des pires ratios de voiture par habitant)* » (@613).

De nombreux avis considèrent que « *ces nouveaux flux ne pourront être absorbés ... par les transports en commun, nouvelle ligne de métro (pour quand ?), déplacements doux et autres tartes à la crème que les politiques nous ressassent* » @66.

C'est d'ailleurs aussi le résultat de la simulation de trafic automobile pour 2030 présenté dans l'étude d'impact qui montre une augmentation de la circulation et de la pollution, notamment sur le secteur TESO, démontrant, selon l'association 2P2R « *que ce projet est néfaste dans ces domaines* » (@1307). L'association constate que « *les concentrations en polluants comme les NOx seront supérieures aux seuils de qualité dans beaucoup de rues et en particulier devant des établissements classés « zones sensibles » (écoles) et augmentent même avec la réalisation de TESO. Avec TESO on aura en 2030 une augmentation des NOx de +15,7% et du CO2 de +11,95%, alors que l'objectif du GIEC est de diminuer le CO2 de 25% pour 2030* ».

L'étude d'impact conclut cependant que les évolutions dues au projet sont minimales, voire peut-être non significatives, au regard de l'évolution générale de la circulation dans l'ensemble de la métropole.

#### Questions:

**A. Quelles sont les raisons qui amènent la collectivité à planifier une densification de ce quartier avec en particulier la création de logements pour des familles et des écoles, sans prévoir en même temps des mesures contraignantes pour y réduire le trafic automobile ?**

#### Réponse maître d'ouvrage :

Le projet Toulouse EuroSudOuest, conformément aux objectifs du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) propose la création de logements et l'implantation d'équipements publics à proximité immédiate des transports en commun (cohérence urbanisme / transport).

Pour les futurs habitants, il s'agit de disposer d'une offre de transport en commun performante, alternative à la voiture particulière. Corrélativement le taux de motorisation par ménage, et le nombre de déplacement en voiture particulière diminue.

Il en sera de même pour les salariés travaillant dans les futurs programmes de bureaux qui seront implantés à proximité du futur Pôle d'Echanges Multimodal de Toulouse Matabiau ou d'une station de métro.

En matière de circulation automobile, la logique du plan guide urbain de Toulouse EuroSudOuest est de mieux organiser et hiérarchiser le réseau de voirie. Il propose des aménagements adaptés à la vocation de chaque rue en donnant la priorité aux modes doux. Il s'agit de retrouver une logique d'aménagement et de desserte pour éviter le trafic de transit dans les quartiers résidentiels.

La principale réduction de capacité routière concerne le Canal du Midi, qui constitue aujourd'hui une « rocade intérieure » longeant le centre-ville. L'aménagement du parvis de la gare, dont les travaux sont en cours, propose ainsi 2 voies dans chaque sens, dont une voie bus, contre 3 ou 4 avant les travaux.

Par ailleurs, il est important de noter que le territoire de projet Toulouse EuroSudOuest ne peut pas être isolé du reste de la ville et de la métropole. Sa stratégie d'accessibilité et de desserte doit aussi être évaluée à cette échelle.

Ainsi, le projet privilégie la desserte résidentielle interne et la desserte inter-quartier, qui relèvent des usages directs des résidents, et cherche à limiter au maximum le trafic de transit (d'où la restriction de circulation sur le Canal du Midi) et à organiser le trafic de destination en privilégiant l'accès au PEM de Toulouse Matabiau depuis l'écran Est qui est le plus capacitaire.

Cette approche est déterminante car elle montre que le projet cherche à dégager de la capacité pour les déplacements des résidents actuels ou futurs, qui pour des raisons professionnelles ou personnelles doivent utiliser leur véhicule. A l'opposé, le projet pénalise fortement le trafic de transit et limite le trafic de destination en particulier pour les salariés qui doivent privilégier les transports en commun ou les modes doux.

### **Commentaire de la Commission**

*Bien évidemment, il est tout à fait logique de prévoir de nombreux logements à proximité du PEM afin de favoriser une mobilité sans voitures.*

*La Commission reconnaît que le projet TESO comporte des dispositions pour améliorer les conditions de trafic autour de la gare et que l'ensemble du projet vise à réduire la place de la voiture, y compris le projet de la Tour Occitanie et l'aménagement des voies de circulation qui limite les voies dédiées à l'automobile au profit des espaces réservés aux transports en commun, aux pistes cyclables et aux piétons.*

*Néanmoins, une éventuelle réduction du trafic de transit sera compensée par le trafic inévitable lié à la forte augmentation du nombre d'habitants et de salariés sur le secteur, sans parler du trafic des chantiers successifs, ni de la future rue Raynal qui constituera l'itinéraire Nord-Sud d'accès au PEM et au centre-ville.*

*La Commission constate d'ailleurs que si l'étude d'impact indique que « le projet va dans le sens d'un urbanisme favorable à la santé », aucune mesure concrète pour réduire la pollution de l'air n'y est précisée.*

*Par conséquent, la Commission préconise d'étudier des moyens efficaces à mettre en place dans le cadre de TESO pour améliorer la qualité de l'air dans le secteur, **par exemple**, en imposant une limitation de vitesse à 30 km/h et/ou en créant plus d'espaces verts au sol.*

*(voir aussi la question C ci-après)*



### **B. Pouvez-vous préciser le montant financier de l'investissement réalisé sur les transports en commun dans le projet (demandé par l'AUTATE dans son avis @1198) ?**

#### **Réponse maître d'ouvrage :**

Il convient de distinguer ici Toulouse EuroSudOuest d'une part, et les projets connexes d'autre part. Ainsi, nous ne comptabilisons ici ni les projets de transports urbains portés et financés par Tisséo (ligne A en XXL, aménagements Linéo, 3<sup>ème</sup> ligne de métro), ni les projets ferroviaires portés par SNCF Réseau (la future Ligne à Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse et sa déclinaison locale des Aménagements Ferroviaires du Nord de Toulouse, ou encore les aménagements du Nœud Ferroviaire de Toulouse).

Le principal projet de transports porté par Toulouse EuroSudOuest concerne donc le pôle d'échanges multimodal de Matabiau. Les premières études ont permis d'estimer le coût d'opération maximum entre 250 et 275M€, intégrant le déplacement de la gare routière à Périole.

**C. Dans leurs avis respectifs @325/@1307, les Amis de la Terre de Midi-Pyrénées / l'association 2 Pieds 2 Roues demandent que le nouveau boulevard urbain (rue Raynal) soit réservé en tout ou partie aux transports en commun et aux vélos, en limitant fortement l'accès automobile. Quel est l'avis de Toulouse Métropole et de Tisséo concernant cette proposition ?**

**Réponse maître d'ouvrage :**

La rue Raynal est à la fois une voie de desserte du projet urbain et de la gare, et une nouvelle voirie d'accès au centre-ville. Elle doit permettre de répondre aux enjeux de déplacements pour tous les modes, dont le vélo et les transports en commun.

Le réseau cyclable structurant d'agglomération est en cours de définition et sera finalisé au plus tard fin 2019. Sa conception est basée sur des principes de continuité (ex : pas d'interruption aux carrefours, transitions entre aménagements...), de confort (ex : conforme aux recommandations techniques) et de lisibilité (ex : visibilité dans l'espace public, jalonnement...). Au stade actuel des travaux, menés en collaboration avec tous les acteurs (collectivités, milieux associatifs, monde économique, etc.), la rue Raynal est identifiée pour accueillir un itinéraire Nord-Sud.

La rue Raynal est par ailleurs susceptible de permettre :

- d'offrir une alternative bus efficace pour la desserte du nouveau quartier et pour l'accès au centre-ville,
- de coupler la voie nord avec des liaisons utilisant les boulevards de Suisse ou d'Elche à l'ouest et Bourges – Maunoury à l'est pour organiser des transversalités complétant le maillage radial bus, soulageant pour partie les axes des Minimes et du Canal. Ces « arcs de desserte » permettraient à des bassins de vie situés plus en amont d'accéder au centre-ville et au pôle d'échange,
- d'équiper la quatrième radiale desservant le parvis nord de la gare et le nouveau quartier de la même façon que les radiales déjà existantes qui sont support d'une offre transports en commun (TC) de surface,
- de faciliter l'organisation et de garantir la qualité de service de l'offre de substitution bus mise en place en cas d'indisponibilité du métro (3<sup>ème</sup> ligne).

L'étude de ces créations de couloirs bus, quand l'emprise le permet, ou de tout dispositif facilitant la circulation des bus, comme la priorité aux carrefours sera menée dans le cadre des études d'avant-projet du boulevard urbain Raynal.

**Commentaire de la Commission**

*La Commission prend acte de cet explicatif, mais constate qu'à ce stade le maître d'ouvrage ne s'engage pas sur une forte limitation de l'accès automobile.*

**D. Pourquoi les futures écoles / crèche du quartier (phase 2) seront implantées à proximité du nouveau boulevard urbain rue Raynal?**

**Réponse maître d'ouvrage :**

La future école et la future crèche ont été implantées sur la rue Raynal pour disposer d'une adresse dans la ville et d'un accès facile et lisible pour les familles. Pour autant, leur fonctionnement est tourné sur le parc urbain situé au cœur du secteur du Raisin.

Cette implantation n'est pas définitive et elle est susceptible d'évoluer lors des phases d'études à venir. Cependant, et dans tous les cas, l'école et la crèche devront être principalement orientées vers le parc urbain.

**Commentaire de la Commission**

*Dans la suite de son avis donné au point A page précédente, la Commission préconise d'implanter les établissements accueillant des populations sensibles à l'écart des boulevards à fort trafic et d'étudier les différents moyens envisageables pour améliorer la qualité de l'air dans le secteur.*



### 5.11.5 Milieu naturel

L'étude d'impact présente des études détaillées sur le milieu naturel qui identifient la présence d'espèces sensibles dans l'aire d'étude, chiroptères et oiseaux notamment, et ce malgré un contexte fortement minéralisé en dehors des abords immédiats du Canal.

La Compagnie de Phalsbourg s'engage à mettre en place une certification selon le label BiodiverCity sur la Tour.

Très peu de contributeurs reconnaissent les efforts déjà faits au niveau du Canal du Midi : « Arrivé il y a 2 ans à Toulouse, j'ai été surpris par le peu de soin apporté à la mise en valeur du canal du midi dans la ville. A l'heure où nous cherchons à redonner ses droits à la nature dans la cité, je salue les efforts pour intégrer cet ouvrage emblématique du patrimoine historique. » (@455)

D'autres réclament des espaces verts et de nature en ville (@1, R921) : « besoin de verdure et de nature pour contrebalancer les effets de la chaleur l'été et absorber le CO<sub>2</sub> »

Pour la Tour Occitanie, alors que l'étude d'impact affirme « le rôle positif des jardinières qui forment une structure d'accueil de biodiversité par la plantation d'espèces variées. », de nombreux opposants dénoncent « une pseudo végétalisation avec des arbustes en pots qui seront coûteux écologiquement (eau) » (@234, @277, @134...) et demandent si « la Tour ne sera pas nuisible pour les oiseaux qui risquent de se heurter aux parois ? » (@1136).

L'Autorité environnementale ayant constaté dans son avis l'absence d'analyse de l'impact de la Tour sur l'avifaune, le Maître d'ouvrage a complété le dossier sur ce point dans son mémoire de réponse (pièce B7), en s'engageant à mettre en place un certain nombre de mesures sensées réduire les risques de collisions nocturnes<sup>14</sup>.

Plusieurs contributions (@1288, @272...) considèrent que les arguments de la Compagnie de Phalsbourg et Toulouse Métropole au sujet de la valeur écologique des plantations de la Tour sont du simple greenwashing alors que « l'intérêt du produit ou du service pour l'environnement et les gens est minime, voire inexistant ! La Mairie poussant sa communication également dans ce sens, le citoyen est manipulé sur la qualité écologique réelle du bâtiment ou sur la réalité de la démarche de développement durable ».

#### Questions:

- A. Les plantations de la Tour seront inaccessibles au public, mais aussi aux habitants. Quel est le bénéfice attendu pour la population toulousaine ?**

#### Réponse maître d'ouvrage :

Il faut rappeler que certains des espaces végétalisés de la Tour seront accessibles, comme les terrasses du N9 et du N38-39, attenantes aux ERP (restaurants). L'accessibilité aux jardinières du « ruban vert » n'est pas possible, afin de maîtriser la qualité paysagère et architecturale du bâtiment dans la durée.

Afin d'assurer la pérennité des aménagements végétaux de couverture des parois, comme cela est mentionné dans les recommandations de la CNPA, il est essentiel que l'entretien des espaces végétaux soit exécuté de façon professionnelle et contrôlé par le gestionnaire de l'ensemble de l'immeuble, ce à quoi La Compagnie de Phalsbourg s'est engagée.

L'accès des jardinières au public fragiliserait la pérennité et surtout l'homogénéité visuelle des espaces végétaux, soit par négligence de l'entretien, ou modification et détérioration des jardins. En outre, un accès public aurait engendré des contraintes réglementaires très contraignantes au niveau de la sûreté et de la sécurité qui paraissent peu compatibles avec l'usage de la Tour.

Les jardins de la Tour Occitanie présentent 3 typologies :

- N2 à N43 : les jardinières inaccessibles des deux « rubans verts » s'enroulant en double spirale autour de la façade ;
- N9 : la terrasse jardin accessible du restaurant ;
- N38-N39 : les terrasses végétales accessibles du restaurant panoramique.

<sup>14</sup> Plusieurs contributions renvoient vers un article récent sur ce risque de collision publié dans Le Point : [https://www.lepoint.fr/sciences-nature/des-centaines-de-millions-d-oiseaux-migrateurs-tues-par-des-gratte-ciel-09-04-2019-2306557\\_1924.php](https://www.lepoint.fr/sciences-nature/des-centaines-de-millions-d-oiseaux-migrateurs-tues-par-des-gratte-ciel-09-04-2019-2306557_1924.php)

A l'échelle de la parcelle, le fort taux de végétalisation limite l'imperméabilisation, ce qui a pour effet de réduire le dimensionnement du réseau d'évacuation des eaux pluviales. Les jardinières avec un substrat moyen de 100 cm d'épaisseur agissent comme des surfaces captantes.

De plus, les plantations améliorent le confort thermique en jouant le rôle de filtre climatique qui diminue l'ensoleillement direct et l'exposition au vent. La terre et la végétation augmentent l'inertie thermique et réduisent en cas de forte chaleur la température de l'air et l'effet d'îlot de chaleur urbain par phénomène d'évapotranspiration.

Concernant le ruban vert, le bénéfice visé est triple :

- Un bénéfice d'intégration urbaine d'abord, avec la continuité visuelle de la canopée du Canal du Midi par la continuité du foisonnement d'un feuillage qui joue avec les variations de couleurs et de teinte de celles produites par les arbres du Canal jusqu'au sommet de la Tour. Ceci dans l'optique d'engager un dialogue avec ce paysage fort et structurant et d'amoindrir l'impact visuel du signal.
- Un bénéfice d'amélioration du cadre de vie urbain ensuite, en travaillant sur la création d'un îlot de fraîcheur urbaine (ombrière et phytoévaporation des végétaux notamment), en réduisant la pollution de l'air (par la masse végétale et sa participation à une meilleure qualité de l'air) et en enrichissant la biodiversité locale (plus de 200 espèces végétales différentes). Les espaces verts urbains constituent par ailleurs des hotspots de biodiversité urbaine, permettant d'abriter et de nourrir de nombreuses espèces. Ceux-ci sont essentiels au déplacement des espèces au sein des villes. La végétalisation de la Tour Occitanie permettra donc d'enrichir la trame verte au sein de Toulouse et tout particulièrement pour l'avifaune. Renforcer l'accueil de la biodiversité en ville est un bénéfice immatériel pour la population toulousaine.
- Enfin, le dernier bénéfice concerne uniquement les occupants de la Tour : celui d'offrir à chaque niveau un avant-plan jardiné en lien avec le paysage urbain et les horizons plus lointains de la métropole ou de la Région qui permet à chacun de se reconnecter au "sol" sans avoir le sentiment de vivre hors sol comme c'est souvent le cas dans les tours. Ce dernier bénéfice vise donc le bien-être et la santé mentale des habitants. La présence de végétaux en ville apporte en effet des bienfaits sur la santé humaine, par la proximité des espaces verts qui engendre une réduction du stress en milieu urbain, ainsi que par la limitation du bruit et l'amélioration du confort thermique en ville avec l'effet d'ombrage et l'évapotranspiration des végétaux.

Les espaces paysagers ont donc autant une fonction d'agrément, apportée par leur valeur esthétique, qu'un rôle environnemental.

**En conséquence, ces bénéfices seront perçus tant par les occupants de la Tour et par les visiteurs des espaces privés collectifs que par les habitants de la ville.**

#### **Commentaire de la Commission**

*Dans cette assez longue explication, la Compagnie de Phalsbourg n'apporte que peu d'éléments pertinents au sujet du bénéfice attendu pour la population toulousaine et le texte comporte aussi quelques affirmations difficiles à étayer à ce stade.*

*Par exemple, en ce qui concerne la palette végétale « envisagée », la notice paysagère du permis de construire liste environ 150 variétés, dont nombreuses sont des formes botaniques différentes de la même espèce ; par ailleurs, si la liste comporte bien quelques espèces locales, elle se compose majoritairement d'une flore de type méditerranéenne, voire exotique, certainement dans l'objectif de choisir des spécimens peu consommateurs en eau. L'attractivité de cette gamme florale pour la biodiversité animale locale n'est pas démontrée.*

*En ce qui concerne la constitution d'un îlot de fraîcheur urbain, l'effet « fraîcheur » que les rubans verts pourraient produire au sol alors qu'ils se trouvent en hauteur, entourées de façades vitrés, reste à démontrer. Par ailleurs, vu la disposition de l'immeuble, il semble difficile d'imaginer que la végétation puisse avoir un effet d'ombrage bénéfique pour les environs proches.*

*Enfin, en ce qui concerne le « hotspot » de biodiversité que les rubans verts sont censés former, il reste à espérer qu'ils n'attireront pas trop d'oiseaux car les façades vitrées et les fenêtres derrière les jardinières constitueront des zones à risque : « les collisions mortelles contre les vitres constituent l'un des plus grands problèmes de protection des oiseaux de notre monde civilisé »<sup>15</sup>.*

*S'il est vrai que les espaces verts aux sols peuvent apporter tous les bénéfices cités dans la réponse du maître d'ouvrage ci-dessus, il reste à prouver que des plantations verticales en jardinières peuvent induire les mêmes bénéfices. Au-delà de la certification BiodiverCity, la Commission demande à la Compagnie de Phalsbourg de prévoir un suivi scientifique de la végétation et des effets positifs ou négatifs induits, par exemple à 3, 6 et 9 ans après l'achèvement des plantations.*

<sup>15</sup> H. Schmid, P. Waldburger, D. Heynen : *Les oiseaux, le verre et la lumière dans la construction* ; Station ornithologique suisse, 2008



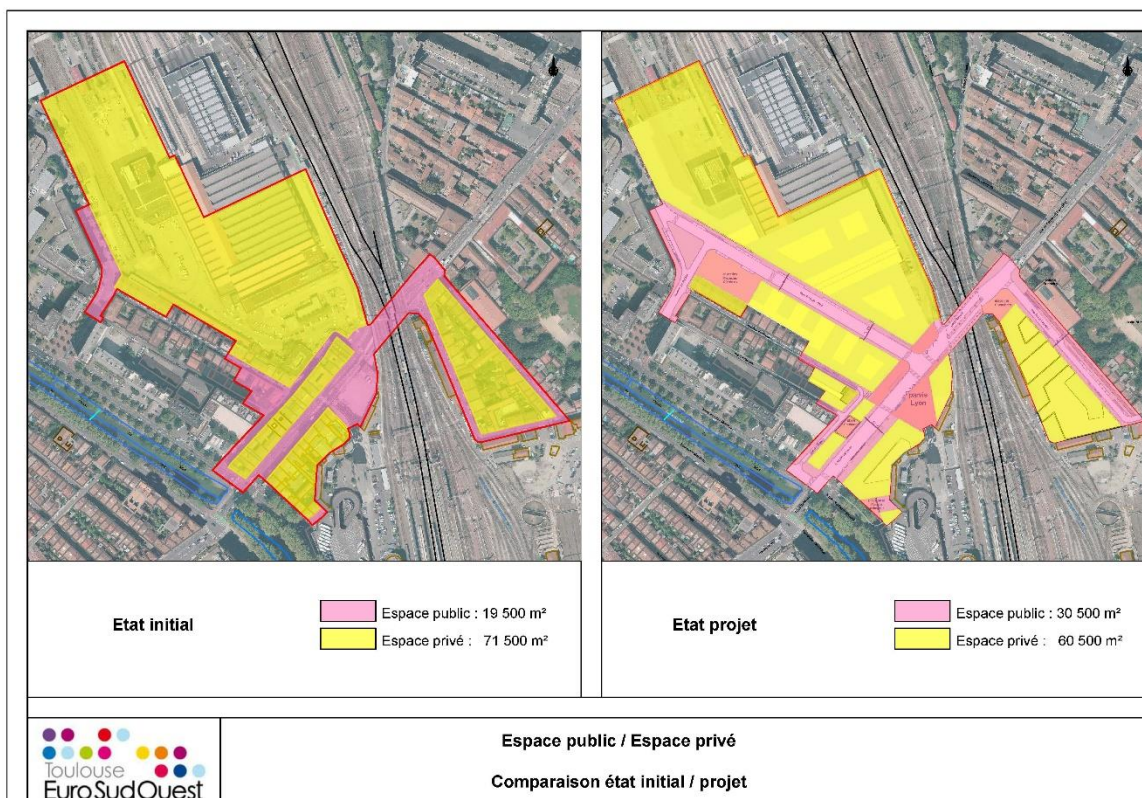
**B. Les espaces verts au sol, accessibles au public, sont bénéfiques non seulement pour la biodiversité mais aussi pour les citoyens. La Commission réitère la question déjà posée plus haut : pourquoi ne pas avoir prévu d'espaces verts publics supplémentaires comme réclamé par de nombreux contributeurs ?**

**Réponse maître d'ouvrage :**

Les places jardinées ont été conçues, dans le cadre du projet urbain, comme des espaces complémentaires aux espaces verts existants (jardin Michelet et jardin Lapujade) ou futurs (parc urbain du Raisin) venant s'insérer dans la trame des espaces publics.

Le projet permet donc d'améliorer la situation existante en matière d'espaces verts mais aussi d'espaces publics en général.

Ainsi, le projet urbain de Toulouse EuroSudOuest s'appuie principalement sur la mutation de fonciers qui sont actuellement totalement occupés par des activités industrielles ou des ensembles immobiliers. A l'issue du projet, le ratio espace bâti / espaces publics – espaces verts sur le périmètre de la DUP sera de 0,33 contre 0,21 actuellement.



Sur la base de la trame actuelle du plan guide urbain, qui repose sur une vraie logique de renouvellement urbain, il est possible d'augmenter la surface de certaines places jardinées ou celle du jardin Lapujade par la poursuite de l'acquisition des fonciers situés à sa pointe sud (l'EPFL du Grand Toulouse est d'ores et déjà propriétaire d'une partie de ce foncier).

**De plus, comme déjà indiqué dans une réponse précédente, le maître d'ouvrage a la volonté d'engager une réflexion pour compléter le nombre d'espaces verts dans le projet. Dans un souci de confort d'été pour tous, des études seront menées pour trouver de nouveaux espaces verts potentiels.**

**Commentaire de la Commission**

*La Commission salue cet engagement du maître d'ouvrage et s'y référera dans son avis final. Elle remarque toutefois que l'amélioration du ratio espace bâti / espaces publics – espaces verts sur le périmètre de la DUP est essentiellement due à la création ou à l'élargissement de la voirie mais beaucoup moins à la création d'espaces verts de pleine terre qu'il conviendrait de développer.*

- C. Il est fort probable que les greniers et autres structures des bâtiments à démolir dans le cadre de la DUP soient utilisés comme gîtes par les chiroptères. Est-il prévu de procéder à des inventaires complémentaires avant démolition des bâtiments rues de Lyon et Saint Laurent-Cheminots et quelles sont les mesures envisagées en vue de la protection de ces espèces ?**

**Réponse maître d'ouvrage :**

Les chiroptères ont été inventoriés lors de l'état initial de l'environnement. Les zones à enjeux forts sont situées le long du canal du Midi. Des zones à enjeux faibles ont été identifiées au niveau du jardin Michelet. Les bâtiments de l'avenue de Lyon et des rues Cheminots et Saint-Laurent sont aussi susceptibles d'accueillir des chiroptères. Un diagnostic complémentaire à l'état initial de l'environnement pourra être réalisé pour vérifier la présence de chiroptères dans les combles et greniers.

**Commentaire de la Commission**

*La Commission salue cet engagement du maître d'ouvrage et s'y référera dans son avis final.*



- D. Ne serait-il pas possible d'imposer des jardins en toiture de tous les immeubles d'habitations à construire ?**

**Réponse maître d'ouvrage :**

L'aménagement de jardins en toiture participe directement de l'application du Coefficient de Surface Eco-aménageable (CSE). Il rentre donc dans le « mix » environnemental de chaque opération immobilière de Toulouse EuroSudOuest.

Par ailleurs, le projet Toulouse EuroSudOuest souhaite mettre en avant le bien-être des habitants et développer un cadre de vie agréable. La création de jardins en toiture (des « roof top jardinés ») constitue une option de projet très intéressante pour les bâtiments de logement mais aussi pour les bâtiments de bureaux (les salariés peuvent y trouver des éléments de qualité de vie au travail).

La création de jardins en toiture peut toutefois se heurter à d'autres options environnementales susceptibles de s'implanter en toiture comme des installations photovoltaïques, qui participent directement du modèle énergétique du bâtiment.

La création de jardins en toiture constitue donc une option très intéressante qui doit rentrer dans le « mix » environnemental que devront mettre en place les futurs opérateurs immobiliers. Ce « mix » sera à composer par chaque opérateur en fonction de la configuration de son bâtiment, de ses modalités de gestion, et de ses enjeux énergétiques.

**Commentaire de la Commission**

*La Commission prend acte de cet explicatif qui n'attire pas de commentaire particulier.*

## 5.12 Etalement urbain / densification

Dans un contexte de croissance démographique et économique significative à l'échelle de la métropole, Toulouse s'est principalement développé par étalement urbain, ce qui est à l'origine des problèmes chroniques d'engorgement des voies de communication entre les zones d'habitat et les zones d'emplois. Dans les zones « dortoirs » ne se trouvent souvent aucun commerce ni service de proximité, ni aucun lieu de sociabilité, du fait d'un habitat trop dispersé.

Le projet TESO autour du PEM apporte des réponses concrètes à cette problématique, via un programme d'aménagement mixte qui vise à densifier l'habitat, à proximité de commerces, de zones d'emploi et de moyens de transport collectifs.

Dans le cadre de l'enquête, une quarantaine de contributeurs ont abordé ce thème, dont la plupart ont un **avis favorable** sur le projet, comme par exemple l'auteur de l'avis @612 qui écrit « *Il faut choisir : la densification urbaine ou l'étalement dans les campagnes. Toulouse est plus étalée que Paris pour une population 6 fois moindre, mal desservie en transports en commun. Il est temps d'inverser cette dynamique et d'avoir une véritable approche environnementale cohérente.* »

L'avis C1394 précise même que « *en termes d'urbanisme, tous les professionnels de l'écologie urbaine conviennent aujourd'hui d'une nécessité absolue : il faut lutter contre l'étalement urbain en maximisant la densité bâtie des pôles de centralité, en offrant au maximum d'habitants et d'entreprises une proximité immédiate des offres de mobilités, des services de proximité accessibles pour tous des commerces, des équipements publics, des espaces partagés. La densité bâtie de TESO se doit donc d'être à la hauteur des enjeux de Toulouse Métropole dans sa croissance actuelle et future de grande métropole européenne. Or nous pensons que cette densité (1,25 sur le périmètre des projets immobiliers<sup>16</sup>) est insuffisante... et ne devrait pas être inférieure à 2*».

Les avis qui se sont exprimés **contre la « surdensification »** du quartier craignent un ajout de circulation et de stationnement automobile qui se répercutera sur le niveau de pollution dépassant déjà aujourd'hui les normes acceptables.

Par exemple, l'auteur de la contribution @802 pense que TESO n'empêchera pas l'étalement urbain : « *Le quartier Matabiau est celui qui aujourd'hui compte le plus grand nombre d'habitants au Km<sup>2</sup> tous quartiers confondus (Matabiau 196 hab/ha pour Toulouse 40 hab/ha), soit une concentration 5 fois plus élevée que sur le reste de la ville... et c'est cette zone déjà saturée qu'Europolia et Toulouse Métropole choisissent de sur-densifier encore plus ! Le motif de lutte contre le phénomène d'étalement urbain pour étayer ce choix est peu convaincant, car en même temps, 100 ha de terres agricoles ont été sacrifiés dans la campagne de Beauzelle où est construit le nouveau parc des expositions.* »

### Questions :

La densité des logements de la zone d'étude en 2012 est illustrée par la figure 120, page 133 de l'état initial de l'évaluation environnementale. Sur les secteurs des IRIS<sup>17</sup> Raynal et Périole, la densité est inférieure à celle du centre-ville, mais supérieure à la moyenne communale, de l'ordre de 3500 logements/km<sup>2</sup>, en particulier en raison de la présence des structures ferroviaires. Par contre, nous n'avons pas trouvé d'informations sur l'évolution de la densité bâtie dans l'étude d'impact.

**A. Ce point qui semble primordial, entre autres, pour établir les bases de calculs des études trafic et de pollution de l'air est peu développé dans l'étude d'impact. Pouvez-vous le compléter ?**

### Réponse maître d'ouvrage :

Les densités bâties des différents quartiers du périmètre de projet ont été étudiées par l'agence de Joan Busquets (BAU B) lors de la phase de diagnostic du plan guide urbain. Cette étude a permis d'affiner les analyses sociodémographiques conduites à l'échelle de l'IRIS.

Cette étude des densités a été étendue à l'ensemble des quartiers limitrophes du projet urbain Toulouse EuroSudOuest.

### Commentaire de la Commission

*Voir commentaire à la question B suivante.*

<sup>16</sup> Sur un périmètre global de 40Ha pour les développements immobiliers et de 135 Ha au global, il est évoqué environ 500 000 m<sup>2</sup> de Surface de Planchers tous produits confondus : cela veut dire une densité bâtie de 1,25 sur le périmètre des projets immobilier

<sup>17</sup> IRIS : Ilots Regroupés pour l'Information Statistique ; l'IRIS constitue la brique de base en matière de diffusion de données infra-communales de l'INSEE



**B. Pouvez-vous préciser la densité actuelle de la population (ou des logements) et à terme :**

- uniquement dans le secteur de la DUP,
- dans la future ZAC,
- dans la zone d'étude des 135 ha ?

**Réponse maître d'ouvrage :**

L'étude des densités aux échelles de la DUP, de la ZAC et du plan guide urbain est difficile à établir car elle relève de données infra-IRIS qui ne sont pas disponibles.

Les chiffres présentés ci-dessous sont donc approchés (extrapolation des données de carroyage INSEE) et s'appuient sur des extrapolations de données statistiques disponibles.

Pour mémoire, la densité moyenne observée dans les faubourgs des métropoles est située entre 80 et 100 logements / hectare (à titre d'illustration, à Toulouse, la densité est de 94 logements / hectare pour le quartier des Minimés et 120 logements / hectare pour le quartier des Chalets).

1,67 pers/logt	Surface	ETAT INITIAL		PROJET	
		Nombre logts	Densité logts	Nombre logts	Densité logts
Périmètre DUP	9 ha	466 logts	51 logts/ha	904 logts	99 logts/ha
ZAC Toulouse EuroSudOuest	44 ha	652 logts	15 logts/ha	3 762 logts	86 logts/ha
Opération Toulouse EuroSudOuest	135 ha	4 923 logts	36 logts/ha	8 023 logts	59 logts/ha

**Commentaire de la Commission**

*La Commission constate que la densité urbaine va doubler dans le périmètre DUP et quintupler dans la zone concernée par la future ZAC, pour atteindre des densités moyennes observées dans les faubourgs des métropoles.*

*Elle reste perplexe devant l'absence de prise en considération de cette évolution dans l'étude des impacts du projet (notamment pour caler les hypothèses de trafic).*

## 5.13 Emplois

Quelques rares particuliers, mais surtout plusieurs centaines de partenaires socio-économiques, ont attiré l'attention de la Commission d'enquête sur le développement de l'emploi que devrait générer le projet TESO.

Parmi ces acteurs économiques se sont exprimés des entreprises de BTP et leurs fédérations (C1127, C965, C1405, @916), mais également des commerçants, des organismes associatifs ou consulaires comme la Chambre de Commerce et d'Industrie et EuroSud Team (C1111, @1191).

Ces contributeurs soulignent que ce type de chantier est susceptible de créer, sur plusieurs années, des emplois locaux non délocalisables dans des métiers variés, pour toutes les catégories sociales. Il favoriserait aussi l'insertion et la qualification des jeunes et des publics éloignés de l'emploi (@965).

Ils affirment l'opportunité pour le dynamisme économique des villes, de la création autour des gares de pôles importants de commerce et d'emploi qui permettent de passer rapidement du train au travail.

### Questions :

**A. Pouvez-vous fournir une estimation du nombre d'emplois temporaires générés au cours des 3 ou 4 prochaines années pour l'aménagement et les constructions prévues en phase 1 du projet TESO (Tour Occitanie et zone DUP) ?**

### Réponse maître d'ouvrage :

Les investissements privés et publics prévus pour la phase 1 du projet (dont la Tour Occitanie) représentent 434 450 000 € qui se décomposent de la manière suivante :

- espaces publics : 9 850 000 €,
- développements immobiliers privés : 424 600 000 €

Les ratios d'emplois établis par les Fédérations Nationales du Bâtiment et des Travaux Publics sont les suivants :

- pour travaux publics : 1M€ TTC investi = 10 emplois (8 directs et 2 indirects)
- pour le bâtiment : 1M€ TTC investi en neuf = 4,8 emplois (2,4 directs et 2,4 indirects)

**soit au total, 2 137 emplois générés par la phase 1 du projet Toulouse EuroSudOuest** (99 emplois dans les travaux publics et 2 038 dans le bâtiment).

*Pour mémo : les emplois directs sont dans les entreprises qui exécutent les travaux, les emplois indirects chez les fournisseurs (matériaux, matériels, intérim...) ou cabinets d'architectes, bureaux d'études...*

**Il est à noter que ces chiffres ne comptabilisent pas l'impact sur le commerce durant le chantier et après aménagement, qui augmente encore l'activité économique et donc l'emploi.**

Par ailleurs, les marchés publics soumettent les travaux publics aux clauses sociales et le chantier permet donc aussi à des publics en difficultés de trouver un emploi. Ainsi, le secteur des travaux publics contribue à lutter contre le chômage des jeunes et favorise l'insertion professionnelle (partenariat avec TME).

La Fédération met en place des formations pour les salariés au plus près des besoins des entreprises pour la réalisation des travaux et privilégie aussi l'apprentissage des jeunes.

Les emplois dans les travaux publics n'étant pas délocalisables, cela signifie que les entreprises, comme leurs collaborateurs, sont implantés localement.

Enfin, les circuits courts sont privilégiés en termes d'approvisionnement notamment.

L'activité des Travaux Publics est fortement liée à la commande publique des collectivités locales (53% issus des collectivités et 27% de l'Etat + des grandes entreprises publiques).

Le projet permettrait ainsi de donner de la visibilité aux entreprises et donc d'appréhender les prochains mois plus sereinement et donc d'envisager les embauches et la formation de nouveaux collaborateurs.

En effet, la Haute-Garonne comptabilise 410 établissements qui ont comme activité principale les travaux publics et qui emploient 7600 salariés et 1500 intérimaires (2000 établissements en Occitanie / 26 000 salariés / 3500 intérimaires).

Toulouse Métropole est le plus important maître d'ouvrage des Travaux Publics à l'échelle de la région Occitanie, aussi son dynamisme est-il primordial pour nos entreprises et pour l'emploi.

Concernant le nombre d'emplois créés spécifiquement par le projet de la Tour Occitanie, il faut dissocier la phase de conception réalisation et celle d'**exploitation**.

Pour cette dernière, il est prévu le personnel suivant :

- Hôtel : environ 55 personnes ;
- Restaurants : environ 150 personnes ;
- Bureaux : 3 hôtes ;
- Logements : 1 home manager ;
- Spa : 5 personnes ;
- Commerces du pied d'immeuble : environ 10 personnes ;
- PC sécurité et sûreté : 5 personnes.

**Pour un total de 229 personnes à temps plein<sup>18</sup>, hors contrats de prestations externes, comprenant notamment pour l'entretien et le nettoyage des parties communes, privatives et de la façade.**

**Concernant la phase de conception et de réalisation**, il est commun d'estimer le nombre d'emplois générés grâce à un ratio indexé sur le montant d'investissement.

Comme précisé précédemment, sur un investissement en construction neuve de logement, 4,8 emplois seraient créés dans la filière bâtiment pour un investissement TTC d'un million d'euros en neuf.

**Si ce ratio est appliqué au montant investi par la Compagnie de Phalsbourg à Toulouse de 216 M€ TTC, la Tour Occitanie créerait 1 037 emplois directs et indirects.**

De plus, la création de bureaux de qualité en centre-ville permet de développer un écosystème vertueux qui encourage l'implantation de nouveaux arrivants. A l'inverse, l'absence d'offre de bureaux est un réel frein à l'implantation pour certains acteurs. En termes de création d'emploi de manière indirecte dans la région, nous pouvons distinguer deux typologies d'acteurs :

- Les filiales régionales d'entreprises nationales pas encore implantées à Toulouse ;
- Les startups incubées dans l'écosystème extrêmement prolifique à Toulouse mais qui préfèrent émigrer à Paris souvent par absence d'offre de bureaux à la hauteur de leurs changements d'échelle. Leurs employés sont souvent jeunes, urbains et sensibles aux questions d'écologie et aux modes de déplacements doux (transports en communs ; vélos ; etc...).

**Pour rappel, plus de 1000 personnes viendront travailler quotidiennement dans la Tour Occitanie à terme.**

#### **Commentaire de la Commission**

*La Commission découvre dans cette réponse une intéressante estimation du montant estimé des travaux publics et des développements immobiliers privés prévus dans la première phase du projet TESO, Tour Occitanie comprise : 434 450 k€.*

*Elle note que ces constructions devraient générer au cours des trois ou quatre prochaines années plus de 3 000 emplois directs, non délocalisables, dans le secteur du BTP, dont le tiers pour la construction de la Tour Occitanie.*

**B. Pouvez-vous fournir une estimation du nombre d'emplois permanents nouveaux ou relocalisés à Toulouse (bureau, commerces, service, artisanat...) qui seront créés à l'issue de la première phase de TESO (hors Tour Occitanie) ?**

#### **Réponse maître d'ouvrage :**

Sur la base des ratios appliqués pour les bureaux et les commerces, le nombre d'emplois créés à l'issue de la phase 1 (hors Tour Occitanie) est le suivant :

<sup>18</sup> Dans le PC, le tableau d'effectif indiquait un nombre de 80 pour le personnel. Ici ce chiffre a été revu à la hausse, ce qui entraîne une baisse du nombre d'effectif maximal d'usager pour les compartiments recevant du public, notamment les restaurants.

	Surface	Ratio emploi	Total
<b>Bureaux</b>	95 000 m <sup>2</sup>	1 emploi / 15 m <sup>2</sup>	<b>6 350 emplois</b>
<b>Commerces + hôtels</b>	7 000 m <sup>2</sup>	1 emploi / 30 m <sup>2</sup>	<b>235 emplois</b>

A l'échelle du projet est le décompte est le suivant :

	Surface	Ratio emploi	Total
<b>Bureaux</b>	300 000 m <sup>2</sup>	1 emploi / 15 m <sup>2</sup>	20 000 emplois
<b>Commerces</b>	30 000 m <sup>2</sup> à 40 000 m <sup>2</sup>	1 emploi / 30 m <sup>2</sup>	1 000 à 1 350 emplois

Il est rappelé que le projet s'échelonne sur une vingtaine d'années. Cette estimation est donc à appréhender avec prudence.

#### Commentaire de la Commission

*La Commission prend note de ces indications tout en remarquant qu'une partie de ces emplois correspond à de simples déplacements à l'intérieur de la zone TESO, comme les emplois SNCF transférés depuis Périole.*

**C. A terme, le collectif de 9 associations contre le projet TESO et la Tour estiment dans leur contribution (@796) que le nombre d'emplois créés correspondra à 20 000 employés de bureau et 12 500 employés de commerce. Ces chiffres vous semblent-ils réalistes ?**

#### Réponse maître d'ouvrage :

Conformément aux estimations figurant à la question précédente, le nombre d'emplois tertiaires indiqué dans la contribution @796 est comparable aux estimations réalisées par Europolia. Il existe par contre, un décalage important avec les estimations d'emplois de commerces (en moyenne 1 emploi / 2,8 m<sup>2</sup> de surface de commerce).

#### Commentaire de la Commission

*La Commission note que la prévision à moyen et long terme, avancée pour la zone TESO par les contributeurs @796, est confirmée en ce qui concerne le nombre d'employés de bureau mais qu'elle est très nettement rectifiée concernant les employés de commerce. La zone TESO, à son achèvement, devrait donc accueillir environ 21 000 emplois et non 32 500 comme estimé par les associations locales.*

**D. Pouvez-vous répondre à la question suivante du même collectif : « Quelle étude quantitative réaliste a permis de démontrer l'opportunité de ce quartier d'affaires pour développer l'emploi en plein centre-ville ? »**

#### Réponse maître d'ouvrage :

La réponse à la question 5.10.1.A. apporte les éléments relatifs au dimensionnement des surfaces de plancher en bureaux à construire.

Dès 2007, une étude a été menée sur les mesures d'accompagnement à prendre en prévision de l'arrivée de la LGV. Celle-ci identifiait le besoin de créer un pôle économique autour de la gare.

Par la suite, les études de l'OTIE, dont le dernier bilan est joint en Annexe 6, ont pointé l'insuffisance de l'offre de bureaux en centre-ville. L'OTIE établit ce bilan depuis 2002.

Enfin, le volume à développer estimé à 300 000 m<sup>2</sup> de bureaux est cohérent avec les disponibilités foncières relativement réduites de l'opération, qui sont, pour ces programmes, essentiellement en bord de la voie ferrée.

#### Commentaire de la Commission

*La Commission a pris connaissance avec intérêt du bilan 2018 de l'Observatoire Toulousain de l'Immobilier d'Entreprise (OTIE) joint en annexe qui apporte les justifications demandées.*

## 5.14 Sécurité

Un peu plus d'une trentaine d'avis abordent la thématique « sécurité » sous les différents aspects détaillés ci-après qui visent uniquement la Tour Occitanie. La majorité de ces contributeurs émettent un avis défavorable au projet de gratte-ciel.

### 5.14.1 Transports de matières dangereuses

La maîtrise des risques liés à la traversée du secteur de projet par des convois ferroviaires de matières dangereuses a été identifiée comme l'un des principaux enjeux environnementaux par l'Autorité environnementale (Ae).

En effet, le projet :

- accroît de façon significative les surfaces de bureaux et de logements en toute proximité de voies ferroviaires ;
- augmente ainsi les enjeux vis-à-vis de l'aléa lié au transport ferroviaire de matières dangereuses (28 convois par 24h) et par conséquent le risque.

Dans son avis, l'Ae recommande de reprendre l'analyse des incidences du projet en matière de risque lié au transport de matières dangereuses et des mesures prises pour les éviter ou les réduire.

Dans son mémoire en réponse, le Maître d'ouvrage :

- a apporté des réponses très générales sur les mesures prises par le gestionnaire du réseau ferré et les entreprises ferroviaires (respect du Règlement International du transport des marchandises Dangereuses par fer (RID)),
- mais n'a pas fourni d'analyse plus précise sur l'augmentation du nombre de personnes supplémentaires qui se trouveront dans une zone à risque associé au transport des marchandises dangereuses.

Dans le cadre de l'enquête, six contributions ont abordé cette thématique, dont :

- @796 « Non à la Tour Occitanie » du collectif de 9 associations de quartier qui présente un extrait de la base de données nationale BARPI<sup>19</sup> sur les accidents de trains en gare et qui s'étonne du peu d'informations incluses dans le dossier d'enquête publique au sujet des dangers liés à la proximité entre le faisceau de voies ferrées par lequel transitent les matières dangereuses et le projet de la Tour ;
- @699 au contraire dit faire confiance aux normes drastiques de sécurité en France et remarque que « à ce compte-là, on arrêterait toute construction près des voies ferrées dans Toulouse ».

#### Questions :

S'il est compréhensible que la SNCF ne souhaite pas fournir dans un dossier public des informations sensibles concernant le transport de matières dangereuses, il nous semble néanmoins que ce thème n'a pas été étudié avec le sérieux qu'il mérite dans le cadre d'un projet d'aménagement qui vise à installer des nouvelles populations dans des zones à risque potentiel.

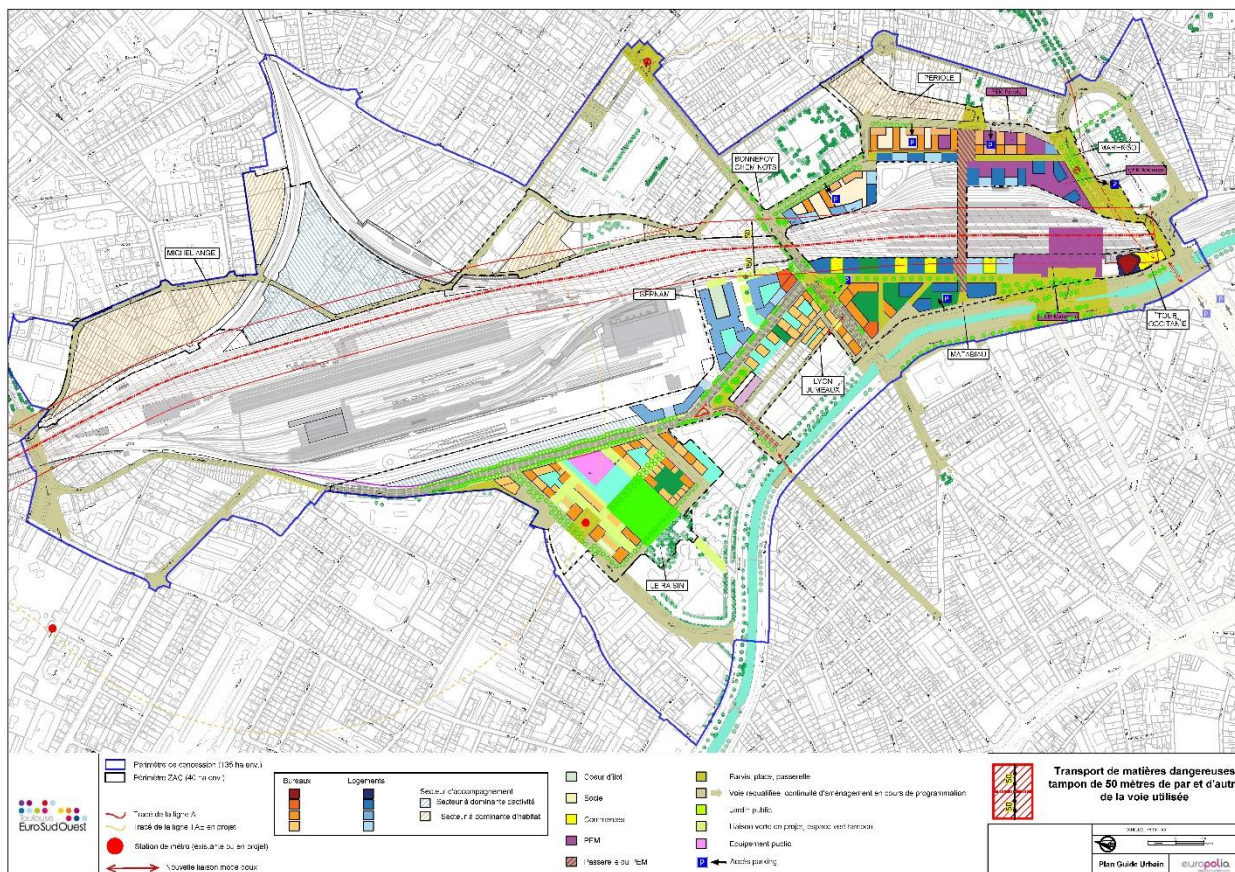
La Commission constate que le tableau qui synthétise les enjeux dans l'état initial de l'évaluation environnementale du dossier soumis à enquête (page 259) qualifie de façon étonnante la sensibilité « risques technologiques » vis-à-vis du projet comme « sans objet » !

- A. Avez-vous réalisé une estimation du nombre de personnes supplémentaires qui travailleront et résideront dans le futur à proximité (bande de 50 m par exemple) du faisceau ferré concerné par le transit des matières dangereuses ?**

#### Réponse maître d'ouvrage :

Le tampon de 50 mètres par rapport à la voie sur la quelle circulent les matières dangereuses, à l'échelle de la totalité de l'opération, est figuré sur la carte ci-dessous :

<sup>19</sup> Médiathèque interactive de référence en accidentologie industrielle



Dans le secteur Nord (secteur Michel-Ange), 35 logements sont déjà et seront impactés par la zone tampon. Au Sud, les 126 logements de la Tour Occitanie seront également impactés. Au total, à l'horizon du projet **161 logements seront concernés soit 268 habitants** si l'on considère le ratio précédemment retenu (actuellement 58 habitants sont concernés).

En conséquence, l'accroissement de l'exposition au risque concerne environ 5% du nombre de logements de l'opération.

Pour les bureaux, l'accroissement de l'exposition temporaire concerne **81 350 m<sup>2</sup> soit environ 5 423 employés** si l'on considère le ratio précédemment retenu.

Enfin, pour le PEM, l'exposition concerne essentiellement les voyageurs en gare, dont la croissance est liée à celle du trafic de la gare indépendamment du développement du projet.

De plus, la nature de ces expositions est très variable selon les matières transportées.

**Commentaire de la Commission**

*S'il est vrai que les risques auxquels est exposée la population sont variables selon les matières transportées, il semblerait qu'il s'agisse essentiellement d'hydrocarbures transitant via la gare et le réseau ferré du centre-ville. Quoi qu'il en soit, dans le cadre d'une réflexion sur l'utilité publique du projet, il est intéressant de disposer du chiffre ci-dessus qui permet de se rendre compte de l'évolution de l'exposition potentielle de la population dans une bande de 50 m.*

*Domage que ce point n'ait pas été développé et argumenté dans l'étude d'impact, comme préconisé par l'Ae.*

**B. Quelles sont les raisons qui amènent la collectivité à planifier une densification de ce quartier pour lequel l'Ae a identifié un enjeu majeur vis-à-vis du danger lié au transport des matières dangereuses ?**

**Réponse maître d'ouvrage :**

Le territoire de Toulouse est traversé par les infrastructures ferroviaires et en particulier la ligne Sète – Bordeaux, la ligne historique de la Compagnie des chemins de fer du midi.

Des trains de fret circulent régulièrement sur cette ligne dont certains transportent des matières dangereuses. Il est important de noter que les trains de fret ne s'arrêtent pas dans leur traversée de Toulouse depuis la fermeture des installations de la gare basse de Raynal et leur relocalisation à Saint-Jory. Les sillons de fret sont positionnés en dehors de pointe, dans des périodes de faible activité en gare de Toulouse Matabiau.

L'impact des matières dangereuses ne concerne donc pas seulement Toulouse EuroSudOuest mais l'ensemble des quartiers situés à proximité de la voie ferrée qui eux aussi sont largement urbanisés. A Toulouse, comme partout ailleurs, l'urbanisation s'est développée au plus près des infrastructures de transport.

La diminution voire l'arrêt du transport des matières dangereuses par le rail, pour préserver les quartiers situés à proximité des voies ferrées, signifierait un report vers le transport routier. Or, statistiquement, ce type de transport présente des risques plus importants que le transport ferroviaire avec une population plus exposée.

#### **Commentaire de la Commission**

*La Commission est d'accord avec ces constatations.*

**C. Pourquoi ce thème n'est pas abordé dans le chapitre 2.4.3 page 86 de la notice de présentation de la DUP, qui mentionne pourtant « Au regard des activités ferroviaires et industrielles présentes sur le site d'une part, et des infrastructures routières et ferroviaires environnantes d'autre part, la recherche continue d'une prévention des risques et des nuisances constitue un enjeu majeur du projet. »**

#### **Réponse maître d'ouvrage :**

Dans ce chapitre, « un urbanisme favorable à la santé », le risque traité est un risque sanitaire, les développements étant notamment axés sur l'exigence de la qualité des sols et des eaux souterraines, en lien avec les usages futurs.

Les activités et/ou infrastructures ferroviaires ainsi que routières mentionnées renvoient, en effet, à la problématique de la pollution sous différentes formes (y compris sonore).

Par ailleurs, ce point est traité dans l'évaluation environnementale (Pièces communes – Evaluation environnementale – Etat initial page 112 et Etude d'impact pages 46 et suivantes).

#### **Commentaire de la Commission**

*Cette réponse est incomplète car les précisions données pour les questions A et B précédentes auraient mérité d'être incluses dans le dossier d'enquête.*

### **5.14.2 Métro / stabilité des sols**

Tandis qu'une contribution favorable au projet (@699) suggère qu'il serait dommage de ne pas tenir compte des expertises techniques et de sécurité des professionnels de la construction et des infrastructures en France qui est l'un des pays les plus exigeants en la matière dans le Monde, une vingtaine de contributeurs s'inquiètent au contraire des travaux liés aux fondations de la Tour qui pourraient déstabiliser le tunnel de la ligne A du métro et augmenter les coûts de construction et les risques d'instabilité des sols pour la future ligne de métro TAE.

Pour une meilleure information du public, une contribution (@544) incite la Commission d'enquête :

- à rencontrer les différents responsables de TISSEO en charge du suivi des études d'impact du chantier de la Tour Occitanie et de l'analyse de la stabilité des sous-sols ;
- à questionner la Compagnie de Phalsbourg au sujet des conclusions tirées à l'issue de ces études.

**Question :**

Dans le cadre de la réunion organisée par Europolia le 7 mai 2019, Tisséo Ingénierie et la Compagnie de Phalsbourg ont fourni oralement à la Commission des informations complémentaires à celles présentées dans le dossier d'enquête publique au sujet :

- des études techniques déjà réalisées et à venir,
- de la coordination entre Tisséo et la Compagnie de Phalsbourg,
- et des deux conventions juridiques qui ont été signées pour la ligne A existante et la future ligne TAE et qui ont fait l'objet d'une délibération par Tisséo Collectivités.

**A. Pouvez-vous fournir à la Commission des explications écrites sur les modalités dont Tisséo va s'assurer de l'absence d'impact des constructions sur les tunnels des métros et préciser le site internet sur lequel les conventions juridiques peuvent être consultées par le public ?**

**Réponse maître d'ouvrage :****Historique et Contexte**

En octobre 2016, Tisséo a communiqué des éléments à la SNCF pour les intégrer au concours du Tri Postal et concernant l'interface avec la ligne A et de la 3<sup>ème</sup> ligne de métro. Dans le cadre du concours, la maîtrise d'œuvre de la Compagnie de Phalsbourg a établi une note présentant les interfaces et un volume d'exclusion autour de la ligne A et de la future 3<sup>ème</sup> ligne pour la construction de l'IGH.

En juillet 2017, la Compagnie de Phalsbourg devient officiellement le titulaire du concours.

Pour la gestion des interfaces entre la Tour Occitanie et le métro, Tisséo Collectivités s'appuie sur Tisséo Ingénierie via un mandat de maîtrise d'ouvrage pour la 3<sup>ème</sup> ligne de métro, et via une mission spécifique de conseil et d'assistance faisant l'objet d'un marché de sous-traitance avec un bureau d'études spécialisé pour la Ligne A.

**Etudes de la 3<sup>ème</sup> ligne de métro**

L'itinéraire de la 3<sup>ème</sup> ligne de métro a été retenu en décembre 2015, étendu par délibération en mars 2016. Ce tracé passe par les stations de correspondance Marengo et François Verdier en traversant le futur site de la Tour Occitanie.

Lors du concours de la Tour Occitanie, Tisséo avait communiqué un fuseau de passage. En juillet 2018, des coordonnées plus précises de ce tracé ont été communiquées à la Compagnie de Phalsbourg pour l'exécution de leurs études.

Les études de la 3<sup>ème</sup> ligne de métro, au droit de la Tour Occitanie, seront réalisées par le maître d'œuvre qui a été désigné lors du comité syndical du 10 avril 2019. Les premières conclusions de ces études seront disponibles au premier trimestre 2020. Elles prendront en données d'entrée les études APS de la Tour Occitanie. Il est à noter que les lignes de métro A et 3<sup>ème</sup> ligne passent sous la partie la plus basse (partie hôtel) de la Tour.

**Conventions entre Tisséo et la Compagnie de Phalsbourg**

Deux conventions ont été signées pour la gestion des interfaces entre le métro et la Tour Occitanie :

1. Gestion de l'interface de la ligne A et la Tour Occitanie (cf. Principes généraux de la protection des ouvrages Annexe 7<sup>20</sup> du mémoire de réponse au PV). Cette convention se base sur la réglementation anti-endommagement (DT – DICT) définie par le Code de l'Environnement ainsi que sur le décret n° 2017-440 du 30 mars 2017 qui fixe les obligations de Tisséo-Collectivités en matière de sécurité des transports publics guidés. Cette convention permet de décrire le processus partenarial dans lequel nous nous inscrivons et engage la Compagnie de Phalsbourg à partager les études techniques avec Tisséo tout au long du projet et à prendre en compte leurs remarques.
2. Gestion de l'interface entre la Tour Occitanie et la 3<sup>ème</sup> ligne dont le but est de faire travailler conjointement Tisséo Ingénierie et la Compagnie de Phalsbourg pour la définition des mesures constructives afin de garantir la bonne exécution des travaux de la 3<sup>ème</sup> ligne après la construction de la Tour. Cette convention permet de garantir la prise en compte que les contraintes techniques de la 3<sup>ème</sup> ligne de métro soient prises en compte par la Maîtrise d'œuvre de la Tour Occitanie, malgré un calendrier qui prévoit que l'ouvrage de la Tour Occitanie soit réalisé avant le tunnel de la TAE.

Ces conventions ont été approuvées par délibérations du comité syndical de Tisséo Collectivité de février 2019. Elles fixent un cadre de travail collaboratif et itératif entre Tisséo et la Compagnie de Phalsbourg pour

<sup>20</sup> Il s'agit de l'annexe au mémoire de réponse d'Europolia au PV de synthèse.



assurer la pleine compatibilité des ouvrages tout au long de leur vie et maintenir la sécurité d'exploitation de la ligne A lors de la construction de la Tour IGH.

Ces conventions sont téléchargeables sur le site de Tisséo Collectivités (cf. Annexe 8) :

Convention 3<sup>ème</sup> ligne – Tour Occitanie

[https://www.tisseo-collectivites.fr/sites/default/files/D.2019.02.06.1.13\\_0.pdf](https://www.tisseo-collectivites.fr/sites/default/files/D.2019.02.06.1.13_0.pdf)

Convention Ligne A – Tour Occitanie

<https://www.tisseo-collectivites.fr/sites/default/files/D.2019.02.06.1.14.pdf>

### **Permis de Construire de la Tour Occitanie**

La Compagnie de Phalsbourg a déposé en juillet 2018 la demande de permis de construire de la Tour. Les services instructeurs de la ville de Toulouse ont donc sollicité Tisséo pour l'émission d'un avis. Tisséo a émis un avis positif sur la demande de permis de construire de la Tour Occitanie le 28 décembre 2018 (cf. Annexe 9).

### **Point d'étape à date**

La Compagnie de Phalsbourg a remis à Tisséo l'APS de la Tour Occitanie en janvier 2019. Il s'avère que cette étude prend bien en considération la présence de la ligne A du métro et la future 3<sup>ème</sup> ligne :

- l'implantation projetée des fondations profondes de la Tour respecte le volume d'exclusion, défini pour préserver les ouvrages existants de la ligne A du métro et la constructibilité de la 3<sup>ème</sup> ligne,
- des modélisations justifient l'acceptabilité des déformations résultant des différentes étapes de travaux de la Tour sur le tunnel de la ligne A et la possibilité de faire passer un tunnelier entre les fondations profondes de la Tour pour creuser le tunnel de la future 3<sup>ème</sup> ligne.

### **Conclusion**

Le point d'étape réalisé au cours du premier trimestre 2019 montre que l'interface Tour Occitanie – Métro est correctement appréhendée par la Compagnie de Phalsbourg. A ce jour, aucun élément ne remet en cause l'avis formulé sur le permis de construire de la Tour Occitanie par Tisséo.

Le processus collaboratif et itératif entre la Compagnie de Phalsbourg et Tisséo va se poursuivre durant l'ensemble des études des deux projets (Tour Occitanie et 3<sup>ème</sup> ligne de métro) qui seront de plus en plus précises.

### **Commentaire de la Commission**

*Cette réponse donne des informations essentielles qui devraient permettre de rassurer le public inquiet sur la stabilité des ouvrages de métro.*

*L'audition des ingénieurs de Tisséo et les éléments fournis ci-dessus ont permis à la Commission, qui n'est pas experte en la matière, de comprendre que :*

- *les études de sécurité ne remettent pas en cause le projet de la Tour,*
- *la construction d'un immeuble au-dessus d'un faisceau de métro n'est pas un cas exceptionnel.*

## **5.14.3 Risque d'attentats**

Pour 4 contributeurs, la Tour constituerait une cible pour des attentats terroristes et serait pour cette raison particulièrement mal placée juste à côté de la gare. Deux de ces contributions (@1064 et @969) développent des scénarii catastrophes et citent un nombre constant d'alertes à la bombe et d'évacuations partielles ou totales de la gare et de la station de métro de Matabiau.

### **Question :**

**A. Quel est le point de vue de la SNCF par rapport à ces observations du public inquiet ?**

### **Réponse maître d'ouvrage :**

La sûreté de la Tour a toujours été un élément primordial de sa conception et sera un élément fort de son exploitation courante.

Il est tout d'abord nécessaire de rappeler la procédure de suivi qu'a mise en place la Préfecture pour anticiper ces sujets en amont de la conception de la Tour Occitanie. Des réunions de pilotages périodiques ont été présidées par le Sous-Préfet, directeur de cabinet du Préfet de la région Occitanie, Préfet de la Haute-Garonne depuis 2017 et ce jusqu'au dépôt du permis de construire. Ces réunions réunissaient

l'ensemble des parties prenantes au projet concernées par les sujets de sécurité incendie et de sûreté publique, afin de traiter les deux sujets concomitamment.

Ensuite, naturellement, la construction et l'exploitation de la Tour respectera l'ensemble des obligations réglementaires afférentes à la sûreté des IGH et ERP.

Ces injonctions et obligations sont récapitulées pour l'essentiel dans le Plan Vigipirate. Elles consisteront notamment à assurer un accueil des personnels et publics avec les procédures d'inspection visuelle des effets personnels lorsque le niveau du plan Vigipirate le requerra, avec l'organisation d'exercices réguliers de gestion d'évènement majeur sur le thème de la sûreté, avec la mise en place de procédures spécifiques de mise à l'abri (confinement) des publics et personnels, avec la communication et le partenariat opérationnel de sûreté avec les différents services de Police, de secours et les exploitants de la gare.

En complément, le porteur de projet a tenu à aller au-delà des mesures du plan Vigipirate, et a intégré dans la conception de la Tour des mesures préventives face à des risques terroristes majeurs, que pourraient être la projection d'un véhicule bélier, l'explosion d'un colis piégé ou encore l'explosion d'un véhicule piégé.

Si la nature des mesures prises face à ces risques exige une confidentialité évidente, il est possible d'affirmer que toutes les mesures ont été envisagées. Le porteur de projet s'est dans cette optique associée les services d'un cabinet conseil spécialisé en la matière.

Ce dernier apporte son expertise sur l'intégration des exigences de sûreté pour des IGH et des ERP similaires. Les mesures prises pour la Tour Occitanie seront d'un niveau équivalent à celles prises pour d'autres tours récentes en France.

Enfin, l'Etude de Sûreté et de Sécurité Publique a été réalisée conformément au Code de l'Urbanisme.

Par ailleurs, SNCF précise que les évacuations partielles ou totales de la gare ne résultent pas à proprement dit d'alerte à la bombe, mais de la présence de bagages abandonnés. Lorsqu'un bagage, non étiqueté, est repéré dans l'enceinte d'une gare, les agents SNCF présents sur les lieux procèdent d'abord à des annonces sonores dans la gare afin de retrouver son propriétaire. Si ce dernier ne se manifeste pas : le plan Vigipirate est activé. Les autorités judiciaires mettent en place un périmètre de sécurité qui entraîne l'évacuation partielle ou totale de la gare. Les démineurs sont sollicités et procèdent au scan du bagage afin d'inspecter son contenu. En cas de doute, une charge explosive est placée sur le bagage avant d'être déclenchée à distance, dans une zone sécurisée.

La survenue d'abandon de bagages, le plus souvent involontaire, est malheureusement constatée dans une telle gare qui accueille jusqu'à 70 000 personnes par jour. L'application du plan Vigipirate montre le professionnalisme et la réactivité des agents du PC sécurité de la gare, formés notamment pour la gestion de ces évènements.

Une relation directe sera établie entre les PC Sécurité de la gare et de la Tour Occitanie. En cas d'attentat sur la Tour Occitanie, l'activation du plan Vigipirate sera ainsi facilitée et coordonnée entre les deux bâtiments.

#### **Commentaire de la Commission**

*En complément à cette réponse, la Commission d'enquête a pu avoir accès à l'Etude de Sûreté et de Sécurité Publique (confidentielle), ce qui a permis de la rassurer sur :*

- *le haut niveau d'exigences de sûreté imposé par la Préfecture et les services instructeurs du PC de la Tour,*
- *les nombreux moyens de prévention et d'intervention prévus par la Compagnie de Phalsbourg.*

*S'il est évidemment impossible de prévoir un attentat, la Commission considère que les mesures prévues permettent d'en limiter la probabilité d'occurrence et les conséquences.*

#### 5.14.4 Foudre

Deux contributions (@1230 et @1239) abordent les risques potentiels pour l'environnement de la Tour Occitanie, étant donné que celle-ci attirera forcément la foudre lors des orages. Ce point n'a pas été abordé dans l'étude d'impact.

##### Question :

- A. Si la Tour elle-même sera bien évidemment protégée par des dispositifs parafoudre, pouvez-vous préciser si des études ont été réalisées concernant un risque éventuel pour les installations ferroviaires voisines ou le fonctionnement du métro dans le sous-sol de la Tour ? Est-ce que des protections supplémentaires devront être mises en place pour éviter des pannes électriques sur les équipements SNCF et Tisséo ?**

##### Réponse maître d'ouvrage :

Conformément à la réglementation, la Tour sera équipée d'une protection contre la foudre (Article GH40 §5). Pour limiter les effets du courant de foudre (rayonnements électromagnétiques), il est proposé de réaliser plusieurs descentes en câble Haute Tension isolé. Ceci permet de diviser le courant par autant de descentes réalisées, permettant ainsi de réduire le rayonnement électromagnétique. Des parafoudres devront équiper les tableaux électriques ainsi que les installations sensibles (en courants faibles) présents dans la tour.

Les études à venir de la Tour Occitanie intégreront une ARF (Analyse de Risque Foudre) qui permettra de déterminer la nature technique de cette protection (paratonnerre ou autre technologie) et de s'assurer de l'absence de perturbations électriques sur les environnants. Dans cette étude la Compagnie de Phalsbourg veillera à bien intégrer les infrastructures du métro (puits de terre de la station Marengo notamment) et des infrastructures ferroviaires.

Par ailleurs, SNCF précise que la gare est équipée de plusieurs parafoudres. Les installations de la gare et de la Tour Occitanie sont distinctes et indépendantes. Des études techniques seront réalisées dans les prochains mois afin de garantir cette indépendance. Ainsi le risque électrique lié à la foudre sur la Tour Occitanie ne devrait pas avoir d'impact sur le fonctionnement de la gare et des circulations ferroviaires. Pour ce qui est des installations ferroviaires, elles intègrent le risque de « foudre » en fonction de leur sensibilité. La Tour Occitanie ne présente pas de risque supplémentaire.

La Tour sera bien évidemment équipée d'une protection foudre. Les études de la Tour à venir (Avant-Projet Détaillé et PROjet) permettront de déterminer la nature technique de cette protection (paratonnerre ou autre technologie) et de s'assurer de l'absence de perturbations électriques sur les environnants. Dans ce cadre Tisséo précise que la Compagnie de Phalsbourg devra veiller à bien intégrer les infrastructures du métro (puits de terre de la station Marengo notamment) et des infrastructures ferroviaires.

##### Commentaire de la Commission

*Etant donné que les ingénieurs de Tisséo et de la SNCF n'émettent aucun doute sur l'efficacité de la future protection foudre de la Tour, la Commission considère cette réponse satisfaisante.*

#### 5.14.5 Dangerosité intrinsèque de la Tour

- **Risque d'incendie**

La pièce du permis de construire « PC\_40\_3\_notice sécurité incendie » comporte un certain nombre de demandes de dérogations. La contribution @897 semble « instruire » en quelque sorte cette pièce du PC : l'auteur étudie en détail et de manière très technique ces différentes demandes de dérogations, questionne la fiabilité du système de comptage des effectifs dans l'IGH, s'interroge sur les possibilités de déplacer la cuve de stockage de 15 000 l de fuel prévue en sous-sol, constate que de nombreuses figures sont illisibles, etc.

La contribution @796 « Non à la Tour Occitanie » du collectif de 9 associations de quartier dresse une liste d'incendies assez spectaculaires survenus sur des gratte-ciels.

**Questions :**

**A. Sans reprendre ici tous les détails, pouvez-vous apporter une réponse détaillée à la contribution @897 de 3 pages ?**

**Réponse maître d'ouvrage :**

Tout d'abord, il faut rappeler que les enjeux de sécurité incendie et les enjeux de sûreté publique sont instruits par deux services différents de la Préfecture. Le SDIS (Service Départemental d'Incendie et de Secours) instruit la notice de sécurité incendie dont il est question dans cette contribution et émet un avis lors de la Sous-Commission Départementale pour la sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans les Établissements Recevant du Public et les Immeubles de Grande Hauteur. La DDSP (Direction Départementale de Sécurité Publique) instruit quant à elle l'ESSP (Étude de Sûreté et de Sécurité Publique) et émet un avis lors de la Sous-Commission Départementale de sûreté et de sécurité publique. Comme le prévoit l'article L 114-3 du Code de l'Urbanisme, cette ESSP est confidentielle et n'a donc pas été diffusée dans le dossier d'enquête publique, mais la Préfecture l'a bien sur prise en considération dans son analyse du projet avant d'émettre son avis favorable (G2).

Outre la contribution @897, la contribution collective des associations met en avant le nombre important d'incendies de revêtements de façades survenant aux Émirats, et plus particulièrement à Dubaï. Cela se justifie aisément, car la majorité des IGH de cette ville sont équipés de panneaux combustibles en façade.

Elle aurait pu mettre également en avant un feu dans la Tour Mermoz à Roubaix, en fait un immeuble de la 4<sup>e</sup> famille, faisant appel à un matériau semblable et qui alimentera un feu courant entre le 1<sup>er</sup> et le 17<sup>e</sup> étage provoquant quelques feux d'appartement au passage et le décès d'une personne au 17<sup>e</sup> étage.

L'incendie de la Tour Windsor à Madrid quant à lui, en cours de réhabilitation à l'époque, met en lumière d'incroyables anomalies en matière de compartimentage vertical.

La catastrophe de la Tour Grenfell a vu le feu se développer à la fois de l'intérieur et de l'extérieur. Les immeubles de grande hauteur du Golfe que nous évoquons ne répondent à aucun des grands principes sur lesquels repose la réglementation française :

- Deux escaliers par compartiments reliés par une circulation horizontale commune (CHC) coupe-feu 1h. La France est le seul pays à développer ce concept de CHC ;
- Des sas désenfumés donnant accès aux escaliers ; le principe étant la sanctuarisation de ces escaliers ;
- Les ascenseurs doivent donner sur ces CHC et ne peuvent arriver à un niveau sinistré ;
- Les redondances des installations électriques (groupes électrogène, TGS) ;
- Les matériaux incombustibles des façades. Si ces dernières ont une fonction porteuse, elles doivent répondre d'une stabilité 2h.

Des différences importantes existant entre les réglementations françaises, anglaises et américaines concernant les IGH, il serait maladroit de comparer le risque incendie sur la Tour Occitanie avec les sinistres d'immeubles intervenus à l'étranger. Une liste d'incendies de par le monde ne mérite pas de tirer des conclusions hâtives et erronées.

Les propagations en façade d'un IGH à Dubaï ne peuvent pas arriver dans un IGH en France (G3).

Il est essentiel de savoir que ce dossier a été accompagné tout au long de son instruction par les services du groupement prévention du SDIS. Ainsi trois rendez-vous successifs ont été organisés au SDIS d'une part mais également une réunion à la mairie de Toulouse d'autre part, ainsi que de nombreuses réunions de suivi à la préfecture (cf. la réponse à la question A dans la partie 3.13.3).

Le formalisme administratif ne permet pas que les demandes de dérogation ne soient pas instruites par les services instructeurs. On les retrouve à deux endroits :

- un document à part « liste des demandes de dérogations » qui leur est dédié ;
- dans la notice de sécurité.

Ainsi il n'est pas exact d'affirmer que ces demandes n'ont pas été instruites par l'autorité compétente. Elles l'ont toutes été et pour certaines plusieurs fois. (G4-1/2)

Dans sa demande G4/2, le contributeur s'interroge sur la mutualisation de l'aire de concentration et la voie échelle dédiée à la gare de Toulouse. Il semble tout d'abord nécessaire de rappeler le rôle de l'aire de concentration de l'IGH : il s'agit d'une aire de stationnement pour les véhicules de secours. Une intervention

dans un tel immeuble nécessitant d'emblée le départ de nombreux véhicules, les commentaires liés à cet article (article GH6) précisent que sa surface ne doit pas être inférieure à 300 m<sup>2</sup>. Les dispositions réglementaires autorisent pleinement la mutualisation des usages à partir du moment où ces derniers sont réservés aux sapeurs-pompiers.

Ici en l'occurrence, la gare de Toulouse constitue un ERP contigu et les dispositions réglementaires envisagent pleinement une mutualisation des usages, aire de concentration IGH/ façade accessible aux échelles aériennes pour la gare.

Un aménagement de la zone a été dessiné en partenariat avec SNCF et EuroPolia, car l'aire de concentration se situe à la fois sur le domaine privé de la SNCF et sur la voirie. Enfin, pour conclure, cette disposition a été validée par le SDIS d'une part mais également par le responsable unique de sécurité de la gare.

Concernant la marquise côté voies SNCF, elle n'assure pas directement de rôle de défense contre l'incendie mais pour répondre de manière complète à la contribution @897, elle a en effet été demandée par la SNCF et dimensionnée en collaboration avec les services de SNCF Réseau du Pôle Régional d'Ingénierie, afin de répondre au risque de chute de petit matériel depuis la nacelle d'entretien. La contractualisation de ces équipements est détaillée dans un document qui sera contractualisé entre la Compagnie de Phalsbourg et SNCF Réseau avant le début des travaux : la Notice Particulière de Sécurité Ferroviaire (NPSF).

Le cas de l'incendie provoqué n'en est pas un pour les pompiers, car le processus de l'alarme générale se déclencherait au même titre que n'importe quel sinistre et l'édifice se mettrait alors en sécurité. Le contributeur fait ensuite référence aux 15 000 litres de fuel. Un article conséquent des dispositions réglementaires développe les sources de sécurité et de remplacement (article GH 43) :

- Les locaux des groupes électrogènes ne doivent pas se situer à un niveau supérieur au niveau accessible des sapeurs-pompiers ;
- Ils doivent bénéficier de 36h d'autonomie ;
- Leurs réservoirs répondent aux règles des ICPE ;

Il serait trop long et fastidieux de développer ici les mesures d'isolement, de désenfumage, de ventilation et de vérification auxquelles ces groupes sont soumis, mais il est important d'expliquer au public qu'il s'agit de prescriptions réglementaires auxquelles la conception doit respecter. Il ne **s'agit pas d'être « raisonnable » pour citer le contributeur de la note, mais d'appliquer les dispositions réglementaires telles quelles ont été prévues dans les textes. La catégorie IGH est pour rappel la catégorie d'immeuble la plus contraignante en termes de réglementation incendie.**

Cette remarque d'ordre général s'applique également à la prise en compte des personnes à mobilité réduite. Plusieurs articles y font référence s'agissant notamment des notions suivantes :

- **Espace d'attente sécurisé** : emplacement réalisé de façon à permettre l'accès et le stationnement d'un fauteuil roulant pour personne à mobilité réduite sans causer une gêne pour l'évacuation des autres occupants. Il est repéré au moyen d'une **signalisation adaptée** et comporte des **consignes** appropriées afin d'informer sur la conduite à tenir le cas échéant. Il dispose d'**un éclairage de sécurité** et d'**une liaison phonique** permettant à la personne en situation de handicap de signaler sa présence au service de sécurité incendie et d'assistance à personnes de l'immeuble.

L'espace d'attente sécurisé peut être placé :

- soit dans un dispositif d'intercommunication entre une circulation horizontale commune et un escalier ;
- soit à proximité immédiate du dispositif d'intercommunication précité dans des conditions équivalentes ayant fait l'objet d'un avis favorable de la Commission de sécurité ;

- **Évacuation de première phase** : en cas de diffusion de l'alarme, les occupants du compartiment concerné rejoignent un compartiment où ils seront à l'abri des effets d'un incendie ou de tout autre événement pouvant porter atteinte à leur sécurité ;

- **Évacuation de deuxième phase** : les occupants ayant réalisé une évacuation de première phase peuvent rejoindre le niveau d'évacuation à l'extérieur de l'immeuble par les ascenseurs et les escaliers.

Par ailleurs, il faut souligner que, dans les niveaux à usage de bureaux, il existe des ELS (équipes locales de sécurité), qui sont chargées de s'assurer de l'évacuation du compartiment.

Au sujet de la demande de dérogation relative à la surface de la salle de restaurant, 500 m<sup>2</sup> qui a soulevé les interrogations du contributeur, la réglementation IGH distingue deux types de locaux ou d'activités :

- ceux qui sont situés dans les niveaux bas : la surface et l'effectif ne sont pas limités, par contre il y a un réseau d'extinction automatique à eau ;
- ceux qui sont situés plus en hauteur : limitation de la surface des locaux et de l'effectif.

Les dispositions réglementaires autorisent tout à fait les dispositifs de comptage/décomptage avec un report dans le poste de sécurité. En temps réel, les agents de sécurité sont à même d'agir si les effectifs reçus dépassent la jauge maximale admissible. Par ailleurs, le SDIS, dans son avis favorable, a émis la préconisation de limiter l'effectif maximal à 450 personnes afin de « pallier à la marge d'erreur du système de comptage/décomptage mis en place en compensation de la dérogation n°4 (Article R. 122-11-1 du CCH) »

Concernant le traitement à apporter au ruban végétal, deux points devront être traités en amont :

- le traitement du C+D : ventilation de la double peau ;
- le traitement de la façade double peau : recouvrement de la lame d'air tous les 2 niveaux.

Il conviendra ensuite de réaliser des essais visant à démontrer :

- qu'un feu de végétaux en façade ne puisse pas se propager à l'intérieur d'un niveau quelconque de l'IGH ;
- que la présence des végétaux ne soit pas de nature à propager un feu de compartiment vers le ou les niveaux supérieurs.

Un rendez-vous avec le CSTB a d'ores et déjà été pris pour valider les dispositions prises pour les façades.

Pour conclure, il faut également expliquer le rôle et les responsabilités du service de sécurité incendie dans un immeuble de grande hauteur. Sa composition est définie dans les textes réglementaires. Dans notre dossier, il a été dimensionné dans sa configuration maximale : trois agents de sécurité en permanence dont un chef d'équipe. L'article GH 62 notamment précise :

*«Le chef d'équipe et les agents permanents de ce service ne sont jamais distraits de leur fonction spécifique de sécurité incendie, d'assistance à personnes et de maintenance technique liée aux installations de sécurité incendie. Ils ont reçu une instruction technique spécialisée concernant les systèmes de sécurité incendie et les domaines relevant de la sécurité incendie et de l'assistance à personnes. »*

#### Commentaire de la Commission

*Cette réponse détaillée répond à la question posée.*

### B. Comment justifier les nombreuses dérogations demandées dans la notice sécurité incendie du PC ?

#### Réponse maître d'ouvrage :

On ne peut répondre à cette question sans faire un rappel très bref des textes liés à la réglementation des immeubles de grande hauteur.

Le premier texte véritablement fondateur des IGH est l'arrêté 24 novembre 1967. Il est retenu notamment de ne pas envisager une évacuation générale des tours et d'interdire tout stockage de combustibles, solides, liquides ou gazeux autres que ceux nécessaires au fonctionnement de l'immeuble.

L'arrêté du 18 octobre 1977 vient apporter quelques modifications, notamment :

- La mise en place d'un volume de protection de 8m autour de l'IGH à l'intérieur duquel il n'y aura rien ou avec une protection renforcée ;
- L'encloisonnement des circulations horizontales communes reliant les escaliers ;
- La composition des services de sécurité.

**Force est de constater que cette réglementation a rempli son rôle puisque la France n'a connu aucune destruction et qu'aucun sinistre n'a jamais atteint l'ampleur de ceux qu'ont vécus d'autres pays.**

Attendue pour fin 2007 initialement, la nouvelle réglementation incendie dans les IGH avait comme objectif de tenir compte des progrès techniques réalisés depuis trente ans. Le texte définitif n'est sorti que le 30 décembre 2011. La rédaction de ce dernier a débuté au début des années 2000.

La réglementation incendie est alors devenue inadaptée en permanence au regard des évolutions architecturales et techniques.

C'est pourquoi le principe de dérogation à la réglementation incendie a été instauré de façon systématique dans les projets d'une certaine ampleur.

Chaque demande de dérogation fait donc l'objet d'un examen particulier. Il faut par ailleurs rappeler que l'ensemble des demandes de dérogations apparaissent dans le procès-verbal d'étude du 10 octobre 2018 de la SCDS attaché au dossier, avec un avis détaillé pour chaque demande de dérogation.

Dans le domaine de l'enveloppe, la généralisation des façades double peau, l'intégration de dispositifs de récupération d'énergie comme les panneaux solaires, la possibilité de créer des façades végétalisées, ou encore l'utilisation de nouveaux vitrages, globalement les nouveaux types de façades imaginés par les maîtres d'œuvre, exigent de prévoir des dispositions empêchant toute propagation des incendies par les façades, soit par effet cheminée, soit par transmission directe.

Il est donc commun de constater entre 7 et 15 demandes de dérogation dans les projets actuels d'Immeuble de Grande Hauteur. Les huit demandes attachées au dossier de la Tour Occitanie situent ce dossier dans la fourchette basse. Il peut donc être considéré comme un projet « classique » aux yeux des services de prévention du SDIS.

Par ailleurs, une demande de dérogation n'abaisse pas forcément un niveau de sécurité.

Prenons un exemple : la mutualisation des installations techniques et des moyens entre l'IGH et des établissements recevant du public indépendant mais situés dans l'emprise de la Tour représente une dérogation mais constitue un gage renforcé de surveillance dans l'exploitation par le service de sécurité de l'IGH et dans les vérifications périodiques.

De plus, à une demande de dérogation est attachée une mesure compensatoire. Par exemple, l'absence de recoupement des plateaux de bureaux compte tenu de leur surface restreinte, a vu en corollaire la mise en place généralisée d'un réseau d'extinction automatique à eau.

En conséquence, la dérogation à la réglementation incendie est une procédure classique pour les immeubles relativement importants sans que cela n'abaisse - bien au contraire - le niveau de sécurité qui est examiné au cas par cas.

#### **Commentaire de la Commission**

*Cette réponse détaillée répond à la question posée. Elle permet de s'assurer qu'il n'y ait pas de « dérogations de complaisance » accordées dans le cadre de l'instruction du permis.*

### **C. En cas d'incendie sur la Tour, la circulation des trains devra-t-elle être interrompue dans la gare ?**

#### **Réponse maître d'ouvrage :**

Les méthodes et procédures d'interventions des secours n'appellent pas automatiquement l'arrêt des circulations ferroviaires. Seul un incendie d'ampleur importante par le rayonnement obligerait par sécurité l'arrêt du trafic ferroviaire.

En effet, le risque « Incendie » aux abords des emprises ferroviaires est un risque géré au sein de SNCF Réseau. Que ce soit un incendie de forêt ou un IGH, les critères déterminants pour arrêter les circulations sont : le risque sur les installations ferroviaires d'une montée en température importante et la protection des services de secours vis-à-vis du risque ferroviaire et électrique.

La notice de sécurité incendie de la Tour Occitanie fait l'objet d'un examen et d'un avis par les autorités compétentes. Afin de garantir la réactivité dans la prise de décision et de renforcer la sécurité pour les voyageurs, une relation directe sera établie entre les PC Sécurité de la gare et de la Tour Occitanie.

L'article R.122.9 du Code de la Construction et de l'Habitation définit les grands principes de sécurité d'un IGH.

Le premier de ces principes est de vaincre le feu avant qu'il n'ait atteint une dangereuse extension. Ainsi, l'immeuble est divisé en compartiments qui ne doivent pas permettre le passage du feu en moins de deux heures. L'emploi de matériaux susceptibles de propager rapidement un feu sont interdits.

Il faut appréhender *in fine* un IGH comme un empilement de compartiments, de boîtes, chacune coupe-feu de degré 2h.

Les façades font par ailleurs l'objet d'un examen particulier. Elles sont conçues pour éviter le passage du feu d'un compartiment à un autre et doivent être attestées par un visa du Centre scientifique et technique du bâtiment ou d'un laboratoire reconnu compétent.

On peut affirmer que la circulation des trains ne sera pas interrompue en cas d'incendie dans la Tour Occitanie, car il serait maîtrisé dans son compartiment avant de prendre une ampleur importante et incontrôlable.

#### Commentaire de la Commission

*La réponse est satisfaisante.*

- **Réverbérations**

La même contribution @796 cite des risques potentiels d'éblouissement pour les conducteurs automobiles et de réverbérations brûlantes liées aux façades vitrées.

**Question :**

**D. Ces points ne semblent pas avoir été abordés dans le dossier d'enquête. Avez-vous étudié ces impacts potentiels et si oui, quel est votre réponse par rapport aux craintes des associations ?**

**Réponse maître d'ouvrage :**

Considérant un automobiliste en mouvement, la gêne visuelle à considérer est donc inférieure à la gêne du soleil et se situe dans la trajectoire entre le toit ou le pare soleil de la voiture et l'œil. Cette position limite les plages horaires correspondantes à une gêne invalidante.

La façade est composée de grands vitrages réfléchissants à 20%. Elle réfléchit donc 5 fois moins que le soleil. La criticité de gêne visuelle est nulle ou limitée par le simple fait d'utiliser le pare soleil.

Les éléments de menuiseries sont plus réfléchissants que le vitrage mais la finition prévue « thermolaqué » rend la réflexion plus diffuse supprimant le risque de gêne invalidante.

Il n'existe pas de zones de convergence ni de forte superposition des rayons réfléchis sur la chaussée. Les rayons solaires réfléchis par les façades sont convexes. La seule zone concave concerne une façade à rayons de courbures tellement grands que le soleil n'est jamais réfléchi.

Le sujet de la réflexion solaire a été abordé dans l'étude d'impact (page 102 du document B-5).

#### Commentaire de la Commission

*Au vu de cette réponse, les risques de réverbération semblent correctement pris en compte et ne pas constituer de risque pour les automobilistes ou le public au sol.*

- **Chute d'objets et de végétaux**

De nombreux contributeurs s'inquiètent du risque lié à la chute d'objets et de végétaux depuis les étages supérieurs de la Tour.

Si la résistance des végétaux à la sécheresse et à l'arrachement par vent d'Autan est abordée dans la pièce « PC04. Annexe 1 paysage », l'aspect sécurité n'a pas été repris dans l'étude d'impact du dossier. Très peu d'éléments sur ce point sont fournis dans le permis de construire, à l'exception des indications suivantes :

- le choix de la palette végétale évitera « les fruits lourds » et « limite la chute des feuilles »,
- un paillage anti-dessèchement ne peut pas être rapporté en surface des jardinières « pour respecter le principe de précaution sécuritaire »,
- « les grands arbres (en moyenne 4 m) sont ancrés et haubanés : ancrage de motte sur treillis soudé, griffes de retenue et haubanage sur les niveaux les plus exposés, notamment N9 et N39 à N43 ».

Il est en outre précisé qu'on ne peut pas exclure qu'il y ait, suite à des tempêtes, des branches plus importantes à couper et à évacuer très ponctuellement (jusqu'à 2,5 m de long, 15 à 30 kg maximum »).



**Questions :**

- A. Quels sont les moyens prévus pour éviter que les occupants de la Tour puissent jeter des objets pouvant provoquer un accident, en particulier en ce qui concerne la prévention de jet de projectiles sur les convois transportant les marchandises dangereuses ?**

**Réponse maître d'ouvrage :**

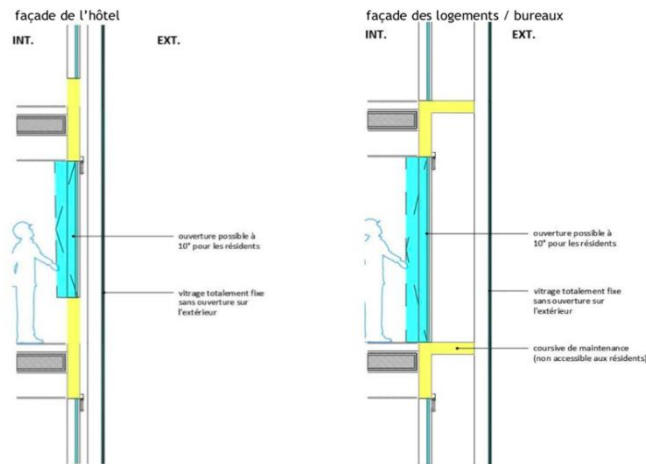
Tout d'abord la composition même des façades, dont la majorité est constituée d'une double peau et qui doit respecter l'article R. 111-15 du Code de la Construction et de l'Habitation et des normes NF P01-012 et P01-013, relatives aux garde-corps de bâtiments, imposant une ouverture maximale de 11 cm.

*Article 2.3.2 de la NF P01-012*

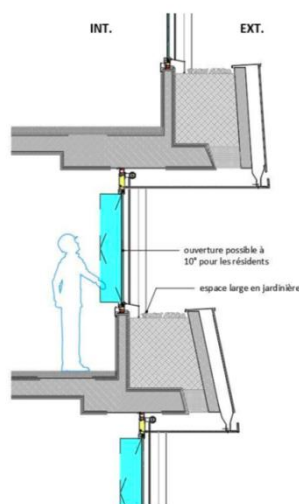
« -> Garde-corps constitués d'éléments verticaux et horizontaux (barreaux, panneaux, lisses...)

La dimension horizontale des vides entre barreaux, panneaux, façades, tableaux dont la plus grande dimension est verticale doit être au plus égale à 0,11m. »

La peau extérieure de la double peau est fixe, sans aucun ouvrant. Les rares parties entre menuiseries servent à la dilatation et ne sont pas ouverts sur l'extérieur. Aucun objet ne serait donc susceptible d'être jeté depuis l'intérieur du bâtiment.



- La simple peau des jardinières a des ouvrants à 10° soit une ouverture d'environ 10 cm. Aucun objet n'est susceptible d'être lancé.

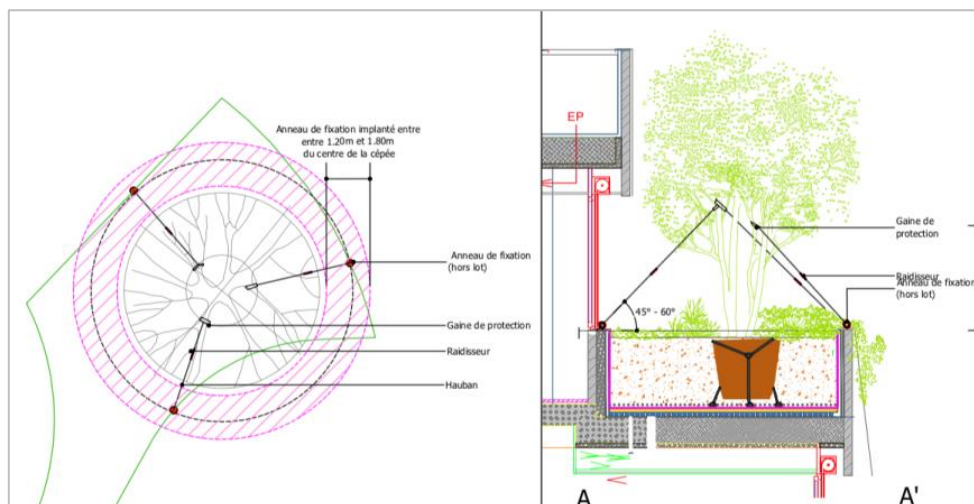


Par ailleurs, le personnel d'entretien et de maintenance aura un matériel accroché ou harnaché à son baudrier pour éviter que tout matériel ou équipement ne tombe.

**Commentaire de la Commission**

*L'angle d'ouverture des fenêtres étant très faible, le risque de jet d'objets semble pouvoir être écarté.*

- B. La Compagnie de Phalsbourg nous a fourni des explications et un schéma illustrant les modalités de haubanage pour des arbres (cf. ci-dessous, non inclus dans le dossier d'enquête). Pensez-vous que ces dispositifs sont réellement adaptés pour empêcher les grands arbres à se casser lors d'une tempête (type Palmier de Chine pouvant aller jusqu'à 8 m de hauteur) ? Pensez-vous vraiment pouvoir prendre des mesures suffisantes pour prévenir que des parties plus ou moins lourdes de la végétation (grosses branches ou feuilles de palmiers par exemple) soient arrachées lors des tempêtes ? Existe-t-il un retour d'expérience sur la résistance de la végétation en jardinières aux conditions météorologiques extrêmes ?**



### Réponse maître d'ouvrage :

Les palmiers ont été abandonnés dans la poursuite des études pour anticiper les éventuels risques de maladies et parasitisme qui remontent du sud avec le changement climatique et qui déciment déjà la Côte d'Azur. Les arbres ne dépassent pas 4 mètres sur la majorité des niveaux de la Tour. Les seuls sujets pouvant attendre 7 mètres sont situés sur la terrasse du plateau de l'hôtel au niveau 9 et sont protégés par les retours de façades en verre. Les modalités de haubanage décrites sont en place sur des projets français comme celui de la Tour de Marseille (architecte : Jean Nouvel) et le TGI de Paris (architecte : Renzo Piano) – qui avaient la même équipe technique paysagère que la Tour Occitanie.

L'entretien envisagé doit éliminer les grosses branches avant qu'elles ne s'affaiblissent. La veille est importante. Les palmiers sont abandonnés (voir plus haut). Les arbres et arbrisseaux retenus sont multitroncs ou en cîpées, ramassés et préparés aux conditions de vent important : ils ont un port, une architecture résistante. Les espèces choisies ont une croissance lente et pas de fruits importants pour éviter des chutes dangereuses sur l'espace public/SNCF.

Nous nous basons sur le retour d'expériences en France déjà cité : la Tour la Marseillaise (J.Nouvel) et le TGI de Paris (R.Piano) - sur lesquels les ingénieurs travaillant sur la Tour Occitanie étaient conseillers techniques. Le porteur de projet a également visité le Bosco Verticale de Milan qui subit des vents moins importants que les deux autres projets mais une sécheresse similaire à celle de Toulouse.

### Commentaire de la Commission

*La Commission considère que la disposition de la végétation sur les deux tours citées ne ressemble pas à celle prévue sur la Tour Occitanie.*

*Elle salue l'abandon des palmiers mais reste sceptique sur la suffisance des moyens d'ancrage associés aux mesures d'entretien pour éviter que la végétation soit arrachée par vent fort.*

*La limitation de la taille des espèces choisies et des spécimens en place semble être le moyen le plus efficace pour éviter des conséquences graves au sol si un arbre venait à s'arracher lors d'une tempête. Néanmoins, une partie de la Commission reste inquiète quant à l'aspect sécurité des espaces verts qui font l'une des caractéristiques principales de la Tour.*

### C. Les tests à l'arrachement dans un tunnel avec soufflerie du CSTB dont nous a parlé la Compagnie de Phalsbourg ont-ils été réalisés, et, si oui, pouvez-vous fournir les résultats ?

#### Réponse maître d'ouvrage :

La Compagnie de Phalsbourg a fait appel au CSTB (Centre Scientifique et Technique du Bâtiment) dans le cadre de la conception de la Tour Occitanie. Il faut distinguer trois types d'études différentes :

- **Étude de l'action du vent sur le bâtiment.** Elle a pour but de préciser les charges locales et globales exercées sur la Tour par une campagne expérimentale en soufflerie à couche limite atmosphérique au CSTB de Nantes sur modèle à l'échelle du 1/250<sup>ème</sup> centré sur le projet et intégrant l'environnement urbain existant, « environnement actuel », et de possibles projets de construction au nord de la Tour, « environnement futur »
- **Étude de caractérisation du confort au vent des espaces extérieurs.** Elle vise à caractériser ces niveaux de confort et à les comparer à l'existant, en simulant 2 configurations : l'état actuel et celui avec implémentation de la Tour. Une approche par simulation numérique des écoulements (dite approche CFD pour Computational Fluid Dynamics) est mise en œuvre permettant de déterminer les conditions de vent s'appliquant dans la zone du projet. Les simulations s'appuient sur une modélisation 3D du projet et de l'environnement immédiat dans un rayon d'au moins 500 mètres.
- **Étude de résistance au vent des arbres sur la Tour (non réalisée à ce jour).** Cette étude serait divisée en deux parties :
  - o Dans un premier temps, le CSTB estimerait la vitesse perçue par les arbres via un post-traitement ad-hoc des simulations effectuées pour le pré-dimensionnement et l'étude du confort au vent.
  - o Dans un second temps, et à partir des vitesses trouvées à l'étape précédente, le CSTB testerait les différentes essences végétales dans une soufflerie climatique. Les arbres pourraient être plantés dans une jardinière représentative de celles qui seront disposées sur la Tour. Cette jardinière serait positionnée sur une balance dynamométrique qui permettra de mesurer les efforts exercés par le vent sur l'arbre. Ces mesures permettraient ainsi de dimensionner les ancrages ou haubanages des arbres sur la Tour.



Maquette au 1/250<sup>ème</sup> qui a été réalisée dans le cadre de l'étude de l'action du vent sur le bâtiment

La troisième étude, à laquelle fait référence la Commission d'Enquête dans sa question n'a donc pas encore été réalisée, car la phase d'étude est encore trop précoce pour proposer un prototype de jardinière. Cette étude pourra donc être réalisée à l'avenir à la demande du bureau de contrôle dans le dimensionnement des systèmes de sécurisation des arbres.

**Commentaire de la Commission**

*Les deux études déjà réalisées par le CSTB sont rassurantes : cela aurait été très utile au public de pouvoir disposer de ces informations au cours de l'enquête publique, via l'étude d'impact.*

*La Commission comprend les raisons pour lesquelles l'étude de résistance des arbres n'a pas encore été réalisée, mais elle reste inquiète sur ce point, comme déjà évoqué dans le commentaire de la question précédente.*

*Une recommandation sur ce point sera faite dans les conclusions.*

**D. Cet aspect de la sécurité par rapport au voisinage semble être un enjeu majeur : pourquoi ce point n'a-t-il pas été abordé dans l'étude d'impact ?****Réponse maître d'ouvrage :**

Cet aspect n'avait pas été identifié comme étant majeur à l'échelle du projet, d'autant que l'évaluation environnementale portait pour la 1<sup>ère</sup> fois sur le projet et le permis de construire soumis à l'enquête publique, conformément aux dernières dispositions de Code de l'Environnement qui centre désormais la notion de « projet », contrairement à l'approche précédente qui reposait sur une étude d'impact par procédure administrative.

Cette question n'est pas apparue particulièrement dans les contributions à l'enquête publique. Néanmoins, une attention toute particulière sera portée à ce sujet lors des travaux ainsi que de la maintenance.

**Commentaire de la Commission**

*Il est inexact d'affirmer que la question de sécurité de la Tour n'est pas apparue spécifiquement dans les contributions. Au contraire, la Commission a constaté que le public a exprimé de nombreuses craintes liées à cette question.*

*La Commission reconnaît que c'est à la demande de l'Autorité environnementale que le projet de la Tour a été inclus dans l'évaluation environnementale du programme TESO. Comme déjà évoqué au début du rapport, la réalisation d'une étude d'impact spécifique pour la Tour aurait sans doute permis de détailler de nombreux aspects qui n'ont pas été abordés dans l'évaluation environnementale, grandement axée sur le projet d'aménagement TESO.*

## 5.15 Avis particuliers

### 5.15.1 Avis de l'autorité environnementale

L'Autorité environnementale (Ae), dans son avis délibéré n°2018-81 du 5 décembre 2018, formule des recommandations sur l'évaluation environnementale du projet Toulouse EuroSudOuest, y compris la Tour Occitanie.

Selon l'avis de l'Ae, les principaux enjeux sont :

- environnementaux :
  - amélioration du cadre de vie en phase exploitation, notamment par la réduction de la congestion routière et de ses nuisances induites, et la préservation de la qualité de vie en phase chantier,
  - intégration paysagère dans un site historique et patrimonial,
  - report modal sur les transports collectifs urbains intégrant notamment le dimensionnement et la maîtrise dans le temps de l'offre de stationnement,
  - contribution à la lutte contre le réchauffement climatique, par le biais notamment de la maîtrise des déplacements automobiles et l'approvisionnement énergétique des bâtiments,
  - maîtrise des risques liés à la traversée du secteur de projet par des convois ferroviaires de matières dangereuses.
- sociaux :
  - recherche d'un équilibre entre le projet et les quartiers situés à proximité.

L'Ae reconnaît une démarche d'élaboration du projet et d'évaluation environnementale de qualité et salue le choix concerté des maîtres d'ouvrages d'inclure dans le contour du projet la Tour Occitanie. Elle regrette néanmoins que la modernisation du nœud ferroviaire ait été exclue du dossier et que le choix du parti retenu pour le projet ne soit pas suffisamment justifié.

Conformément à l'article L.122-1 V du Code de l'Environnement, cet avis de l'Ae a fait l'objet d'une réponse écrite du Maître d'ouvrage en trois parties, jointe au dossier d'enquête. La Commission d'enquête considère que les réponses qui ont pu être apportées à ce stade d'avancement restent incomplètes sur certains points :

- Concernant la réduction de la congestion routière, aucune information complémentaire n'est présentée, alors que l'Ae recommande de compléter le dossier par des éléments précis relatifs à l'organisation de la circulation routière et aux flux afférents, aux abords immédiats de la gare.
- Les mesures citées pour la lutte contre le réchauffement climatique ne sont pas très détaillées et se limitent à signaler une utilisation potentielle de la géothermie pour le PEM Toulouse Matabiau.
- Alors que l'Ae recommande de reprendre l'analyse des incidences du projet en matière de risque lié au transport de matières dangereuses et des mesures prises pour les éviter ou les réduire, le mémoire de réponse se borne globalement à rappeler que les gestionnaires des réseaux et les entreprises ferroviaires sont tenus au respect du Règlement International du transport des marchandises Dangereuses par fer (RID), sans apporter d'informations complémentaires à l'étude d'impact.
- Malgré la demande de l'Ae d'inclure les variantes étudiées pour chacune des opérations de la phase 1 (la Tour, le PEM et les voiries) et les raisons notamment environnementales ayant conduit à retenir le parti présenté, le mémoire n'apporte pas de réponse satisfaisante. Ce point est assez sensible dans le cadre d'une demande de déclaration d'utilité publique.

#### Question :

- A. Les maîtres d'ouvrages pourraient-ils compléter leurs éléments de réponse à l'Ae sur ces points ?**

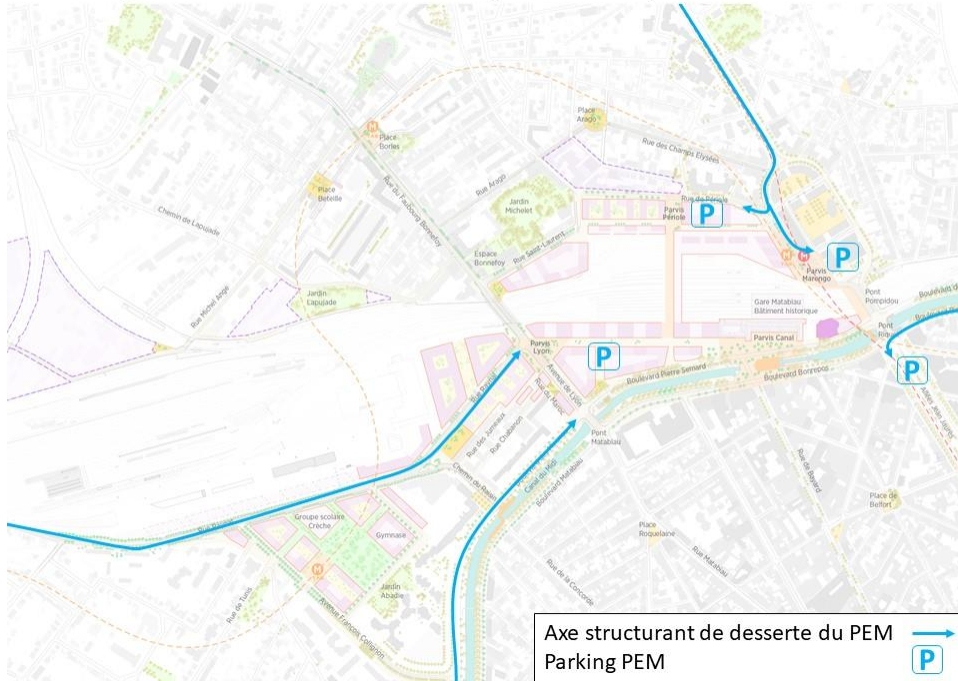
#### Réponse maître d'ouvrage :

##### - Concernant la réduction de la congestion routière

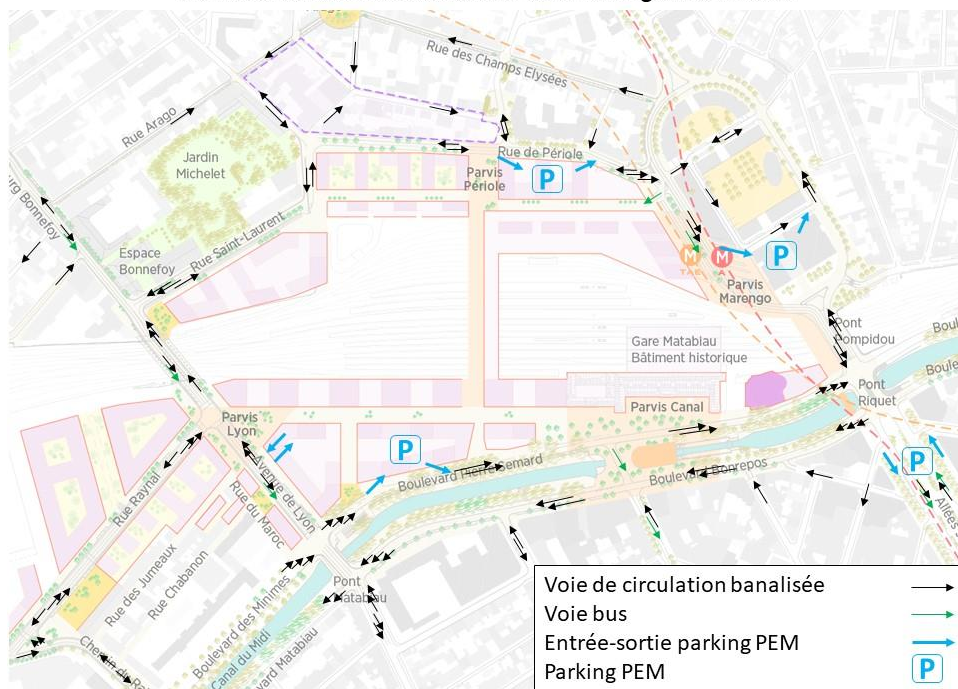
Les réponses développées aux points 5.6.1 et 5.6.2 apportent des compléments sur la gestion de la circulation aux abords immédiats de la gare.

Par ailleurs, les cartes ci-dessous apportent des précisions sur la stratégie d'accessibilité des véhicules particuliers (VP) au Pôle d'Échanges Multimodal (PEM), et le stationnement associé et sur le plan de circulation aux abords du PEM :

**Stratégie d'accessibilité VP au Pôle d'Echanges Multimodal, et stationnement associé**



**Plan de circulation aux abords du Pôle d'Echanges Multimodal**



**- Concernant les mesures citées pour la lutte contre le réchauffement climatique**

Dans le cadre de la création de la ZAC, en parallèle de l'enquête publique pour la DUP et les autres objets d'enquête, le maître d'ouvrage a conduit une étude sur le potentiel de développement en énergies renouvelables.

L'étude d'impact mentionne les premières conclusions de l'étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables.

Depuis l'étude d'impact, le processus d'étude s'est poursuivi et en particulier il a permis d'approfondir techniquement et financièrement la solution ENR d'un réseau de chaleur à partir des eaux usées de la station d'épuration de Ginestous.

Le principe consiste à aller récupérer de la chaleur dans les effluents en sortie de la station d'épuration de Ginestous : à ce point-là, les eaux sont déjà épurées et sont prêtes à être rejetées dans l'environnement (la Garonne).

Les effluents en sortie de STEP possèdent encore une quantité d'énergie qu'il est possible de valoriser en utilisant une Pompe à Chaleur. Dans ce cas, il est parlé de récupération d'énergie fatale.

La récupération de cette chaleur pourrait être réalisée de 2 manières : soit de manière centralisée avec 1 Pompe A Chaleur (PAC) « STEP » qui envoie la chaleur via un réseau de chaleur vers les sous-stations, soit de manière décentralisée avec 1 échangeur « STEP » qui envoie l'énergie via une boucle tempérée et des PAC en sous-stations qui la valorisent en chaleur (cette dernière solution étant celle retenue dans l'étude).

Le débit de rejet des effluents est très important en sortie de la STEP, de l'ordre de 102 000 m<sup>3</sup> par jour en moyenne, ce qui permettrait de venir chercher quasi toute l'énergie que nécessite le projet.

Les effluents possèdent une température moyenne de l'ordre de 19°C en période de chauffage et 24°C en période de rafraîchissement.

Les effluents seront pompés en sortie de la STEP et filtrés. Il sera prévu la mise en œuvre d'un échangeur de chaleur entre les effluents et le réseau. Ensuite, pour valoriser l'énergie calorifique à des niveaux de température aussi bas dans le réseau, il sera utilisé une Pompe à chaleur type Eau/Eau dans les sous-stations, ce qui permet de relever la température pour faire du chaud en hiver.

Cette solution présente également l'avantage de pouvoir évacuer les frigories du réseau en été : une PAC permet d'abaisser la température en été en la transférant dans la boucle tempérée puis au final dans les effluents. Néanmoins, il conviendra de limiter le rejet de chaleur dans les effluents à un certain niveau : l'arrêté préfectoral autorisant le fonctionnement de la STEP ne permet pas un rejet des EU au-delà d'une certaine température dans la Garonne : 25°C.

Cette limite de température réduira de manière significative le rejet de chaleur réalisable dans le réseau EU, la température des EU étant naturellement déjà au-delà de cette limite. Il sera donc nécessaire de pouvoir dissiper le rejet de chaleur via un autre moyen à certains moments. Il est donc prévu d'installer des tours de refroidissement pour cela. Il pourrait également être réalisé du géo-cooling quand les conditions le permettent au niveau des sous-stations sans faire fonctionner la PAC : dans ce cas le bâtiment échange directement ses frigories avec les effluents du réseau.

#### **Commentaire de la Commission**

*La CEP prend acte de ces informations nouvelles sur la possibilité de mettre en place un réseau de chaleur qui récupérerait via une PAC la chaleur fatale des eaux usées épurées à Ginestous. Elle s'interroge néanmoins sur la rentabilité d'un tel réseau à créer entièrement depuis Ginestous qui est éloigné du projet de 3 km à vol d'oiseau.*

#### **- Concernant l'analyse des incidences du projet en matière de risque lié au transport de matières dangereuses**

Les compléments relatifs aux incidences du projet en matière de risque lié au transport de matières dangereuses sont apportés à la réponse aux questions 5.14.1 A (estimation du nombre de personnes qui résideront et travailleront dans la bande de 50 m) et 5.14.1.B (planification de la densification du quartier).

SNCF précise qu'en tant que gestionnaire d'infrastructure du réseau ferré national, elle est garante du respect des règles internationales et nationales régissant les transports de matières dangereuses par fer.

Les dispositifs de surveillance et de supervision des trafics lui permettent de garantir un très haut niveau de sécurité qu'aucun autre mode de transport n'est en mesure d'atteindre, en diminuant très fortement les risques et en maîtrisant en temps réel 24h/24 et 7j/7 tout incident qui pourrait se produire sur le réseau.

Par ailleurs, les principes de construction des plans de transports ne prévoient aucun arrêt de trafics de marchandises dangereuses en gare de Toulouse Matabiau. La probabilité d'un arrêt inopiné est très faible et

sa durée est toujours limitée au strict nécessaire pour appliquer des procédures de sécurité ou pour réguler le trafic ferroviaire lorsque ce dernier est perturbé.

**Les éléments ci-dessous transmis par SNCF récapitulent les éléments sur le transport ferroviaire des matières dangereuses sur le réseau ferré national avec un focus sur la zone du grand Toulouse :**

« ... »

*La Commission a choisi de ne pas reproduire ce texte très long de la réponse, car il est identique à celui déjà donné dans le mémoire de réponse du maître d'ouvrage à l'avis de l'Ae (chapitre 5.4) et n'apporte aucun élément nouveau.*

**- Concernant les variantes étudiées pour chacune des opérations de la phase 1 (la Tour, le PEM et les voiries) et les raisons notamment environnementales ayant conduit à retenir le parti présenté**

Outre la notice EPDUP qui retrace les évolutions du projet, depuis le lancement des 1<sup>ères</sup> études jusqu'au lancement de l'enquête publique unique, le dossier relatif à l'évaluation environnementale de Toulouse EuroSudOuest décrit le processus qui a abouti à l'élaboration du plan guide urbain, ainsi qu'à la précision de celui-ci, au fur et à mesure de l'avancement des études. Ces éléments se retrouvent dans la pièce B3 Descriptif du projet – Chapitre 1.4 « Esquisses des principales solutions de substitution examinées et raisons du choix du projet », complétés dans la pièce B7 Mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale - Chapitre 3.1 « Les choix structurants du projet Toulouse EuroSudOuest ».

Toutefois, il convient de préciser que, contrairement à une infrastructure de transport où généralement plusieurs options de tracés sont possibles, la définition d'un projet urbain ne se prête pas facilement à la définition de « variantes ». Par exemple, pour le PEM, qui conditionne largement le projet urbain, le choix d'ouvrir la gare sur les 4 côtés a été fait dans les phases initiales du projet après une très large concertation. Ce choix, qui permet de ne plus considérer la gare comme une coupure urbaine, répond aux attentes des usagers et des riverains. Une fois que cette orientation est arrêtée, il n'existe pas réellement de variantes possibles. En revanche, la forme définitive du PEM reste encore ouverte et donnera sans doute lieu à des propositions différentes qui pourront par exemple, s'exprimer sous forme d'un concours d'architecture.

Concernant les voiries, l'intervention en milieu urbain constitué autorise peu, sinon aucune, variante. En effet, contrairement à une opération d'aménagement en extension urbaine, il s'agit d'intervenir sur des espaces très contraints et sur un foncier peu disponible, qui ne permettent pas d'envisager des tracés différents des voiries existantes, sauf à reprendre les pratiques du Baron Haussmann ou plus récemment la « rénovation urbaine » des années 60.

Pour la Tour, la réponse à la question 5.7.3.A. apporte les éléments. D'une façon générale, il est difficile de concevoir des « variantes » au positionnement des différents projets immobiliers pour les raisons évoquées ci-dessus (contrainte des voies ferrées, plan guide, PLU, etc...).

A noter que l'étude patrimoniale citée à la réponse à la question 5.7.1.A a permis d'adapter le périmètre d'action foncière et en conséquence le plan guide urbain, qui pourraient éventuellement être assimilés à des « variantes ».

**Commentaire de la Commission**

*La CEP prend acte de ces compléments.*



### 5.15.2 Avis des associations et organisations syndicales / professionnelles

21 associations et 9 organisation syndicales / professionnelles se sont exprimées au cours de cette enquête via des contributions qualitatives, argumentées en détail.

Certains contributeurs se sont exprimés plusieurs fois au cours de l'enquête, notamment l'association « Non au gratte-ciel Toulousain Collectif pour un urbanisme citoyen », avec une dizaine d'interventions.

Fait remarquable, nous avons reçu deux avis défavorables aux projets de la Tour et TESO (@796) rédigés par un collectif de 9 associations (cf. tableau au paragraphe 4.3.1). D'autres associations ont indiqué dans leur contribution rejoindre la position de ce collectif.

La Commission d'enquête reconnaît le travail parfois très important réalisé par ces contributeurs et est impressionnée par le temps que certains bénévoles de ces associations y ont consacré.

Nous avons intégré les nombreux avis de ces associations dans l'analyse des différentes thématiques du chapitre 5 précédent.

### 5.15.3 Avis des services et personnes publiques consultées en amont de l'enquête

#### Avis de la Commission Nationale du Patrimoine et de l'Architecture (CNPA)

##### - Concernant le projet architectural et la construction de la Tour Occitanie

La CNPA a subordonné son avis favorable au respect des conditions suivantes :

- Veiller à la qualité des matériaux à employer et à la qualité de leur mise en œuvre.
- Réaliser des prototypes évalués par les architectes de projet, les collectivités et les services de l'Etat chargés de l'architecture et du patrimoine.
- Apporter un soin particulier à la qualité des espaces publics au pied de la Tour.

La CNPA a, en outre, émis le vœu du maintien de l'unité de gestion du bâtiment pour en assurer un entretien pérenne et de qualité, comme le promoteur du projet s'y est engagé devant elle.

##### - Concernant le projet TESO

La CNPA a pris acte de son état d'avancement et a émis les recommandations suivantes :

- Les gabarits et l'écriture architecturale des immeubles à construire dans le cadre du projet devront être traités dans un objectif de haute qualité architecturale, en privilégiant la voie du concours d'architecture,
- Une attention particulière sera portée au traitement des espaces publics, en particulier en ce qui concerne la qualité des matériaux,
- Une attention particulière sera portée au Canal du Midi, notamment dans le choix des gabarits, le traitement des cheminements et chemins de halage,
- Il devra être procédé à la reconstitution des alignements d'arbres, notamment le long du Canal du Midi,
- La création de jardins sera favorisée,
- Il conviendra de consulter la CNPA sur l'ensemble du projet TESO après finalisation, puis pour les projets particuliers.

#### Questions :

- A. Quelles sont les mesures prises par la Compagnie de Phalsbourg pour satisfaire aux conditions posées par la CNPA concernant la qualité de réalisation de la Tour Occitanie ?**

#### Réponse maître d'ouvrage :

Cette question est traitée en réponse à la question C de la partie 5.7.1.

**B. Ces recommandations de la CNPA seront-elles intégrées dans les permis de construire de la Tour Occitanie ?****Réponse maître d'ouvrage :**

Ces recommandations ont été reprises dans l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France, et sont donc intégrées de fait dans les permis de construire de la Tour Occitanie.

**C. Quelles garanties Europolia entend-t-elle donner à la CNPA pour satisfaire aux recommandations architecturales qu'elle a émises au sujet du programme TESO ?****Réponse maître d'ouvrage :**

La réponse a été apportée à la question 5.7.1..C.

**Commentaire de la Commission**

*La Commission prend acte de ces réponses et signale à cette occasion qu'elle a eu connaissance que l'ABF a siégé au sein du jury qui a choisi le projet architectural sur le site du Tri Postal.*

---

**Avis de Tisséo Collectivités**

Le SMTC-Tisséo, sollicité par Monsieur le Préfet de Haute Garonne le 5 novembre 2018, sur l'évaluation environnementale du projet TESO, a répondu le 14 décembre 2018.

Cette autorité organisatrice des transports se dit non concernée par le classement et déclassé de la voirie, par l'enquête parcellaire et par la MECDU.

Elle note la prise en compte dans TESO du Projet Mobilités 2020-2025-2030 et de la troisième ligne de métro mais ne formule aucune prescription sur les pièces du dossier concernées.

A propos du permis de construire de la Tour Occitanie, elle précise que le dossier est à l'étude et que son avis sera adressé aux services instructeurs de la ville de Toulouse et annexé au dossier de DUP (sic) dans les délais impartis.

**Question :****A. Tisséo a-t-il transmis à Europolia un avis complémentaire ?****Réponse maître d'ouvrage :**

L'avis de Tisséo à l'égard du permis de construire de la Tour Occitanie a été transmis au Maire de la Commune de Toulouse, compétente en matière de délivrance des autorisations d'urbanisme, par courrier en date du 28 décembre 2018 (cf. Annexe 9).

Après avoir rappelé le process mis en place par Tisséo au titre de la protection de ses ouvrages (ligne A et future TAE), par une information dès la phase de consultation du tri Postal, suivie d'une contractualisation, Tisséo a émis un avis favorable.

**Commentaire de la Commission**

*Pris bonne note de l'avis FAVORABLE de Tisséo et des conventions signées avec la Compagnie de Phalsbourg.*

---

**Avis de la Région Occitanie**

La Région Occitanie n'a pas formulé d'avis sur l'évaluation environnementale du programme TESO et du projet de la Tour Occitanie.

**Question :****B. Certains contributeurs s'étonnent du choix du nom de la Tour. La Région a-t-elle été consultée sur cette dénomination ?**

**Réponse maître d'ouvrage :**

Lors de la consultation de promoteurs-architectes, la Tour s'appelait Occitanie Tower. Dès que le projet a été retenu, pour répondre à l'identité toulousaine, le Président de Toulouse Métropole et la Compagnie de Phalsbourg ont proposé de la renommer Tour Occitanie. La Région, qui est partenaire associé à l'opération Toulouse EuroSudOuest et actionnaire d'Europolia aux côtés de Toulouse Métropole, n'a émis aucune objection à l'utilisation de ce nom.

**Commentaire de la Commission**

*Aucune objection de la part de la Commission d'enquête.*

---

**Avis du département de la Haute Garonne**

Le département de la Haute-Garonne, sollicité par Monsieur le Préfet de Haute Garonne le 9 novembre 2018, sur l'évaluation environnementale du projet TESO, n'a pas fourni de réponse dans le délai de deux mois prescrit.

Toutefois, la Commission Permanente du Conseil départemental qui s'est réunie le 14 février 2019, a transmis un avis (hors délais réglementaire) qui a été mis en ligne lors de l'Enquête Publique sur le site internet de la Préfecture, dont voici une synthèse.

Le Conseil départemental (qui gère provisoirement les transports départementaux confiés par la loi NOTRE à la Région) rappelle que la gare routière, qu'il a construite en 1995, est un équipement majeur pour l'organisation des transports routiers et constitue un élément important du pôle multimodal.

A propos des deux hypothèses envisagées (réhabilitation ou déplacement), il regrette que le dossier présente la première comme incompatible avec l'aménagement du secteur du Canal du Midi dans lequel est prévu le déploiement d'activités commerciales et de bureaux.

Il précise qu'il n'a donné un avis favorable à l'étude d'un projet de relocalisation sur le site de Périole qu'à plusieurs conditions : d'accueil, d'accessibilité pour les transporteurs et les voyageurs, d'accès facilité aux autres moyens de transport et de lisibilité dans l'espace urbain.

Il note que l'hypothèse du maintien sur place de la gare routière, que l'Autorité environnementale dans son avis du 5 décembre juge de moindre impact sur l'environnement, supposerait une réhabilitation d'un montant de 3 à 4 M€, alors que le coût avancé d'une relocalisation sur le secteur de Périole serait de l'ordre de 60 M€.

Dans cette hypothèse de la libération de l'espace actuellement occupé par la gare routière, il reconnaît qu'il deviendrait possible d'installer un centre commercial, des bureaux, des logements et des places de stationnement, mais il se demande si le modèle commercial envisagé est toujours pertinent et si l'implantation d'un tel ensemble à proximité d'un site classé à l'Unesco n'est pas en contradiction avec l'objectif d'apaisement du flux automobile du parvis Matabiau.

Le Conseil Départemental s'interroge par ailleurs sur le plan de circulation de la zone TESO et sur les places de parking qu'il trouve insuffisantes au regard, notamment, de l'importance des activités tertiaires prévues.

Il attire l'attention du Maître de l'ouvrage sur l'impact éventuel du projet sur la nappe phréatique et voudrait connaître, par ailleurs, les mesures qui seront imposées dans les permis de construire pour interdire les climatiseurs.

Il approuve le choix de l'emplacement de TESO, à proximité du centre-ville, d'accès direct au pôle multimodal et disposant d'emprises publiques disponibles permettant d'envisager un projet à vocation publique et sociale. Il note que plus d'un millier de logements sociaux devraient y être construits mais aimerait en connaître la localisation et la typologie en recommandant que soit accordé un soin particulier à la rénovation énergétique des bâtiments anciens.

**Question :****C. Par quels moyens Europolia compte-t-elle faire respecter l'interdiction de la climatisation dans le projet TESO ?****Réponse maître d'ouvrage :**

Le tableau p.38 et 39 pièce B7 du dossier d'enquête publique (mémoire en réponse du maître d'ouvrage à l'avis de l'Autorité Environnementale) stipule que « une recommandation aux opérations tertiaires pilote sera faite pour atteindre la performance d'un bâtiment passif avec ventilation naturelle, en limitant l'usage de la climatisation l'été. Ces recommandations seront adaptées en fonction de la taille du projet, du terrain et des contraintes économiques ».

Par ailleurs, comme le précise le dossier d'enquête publique dans la pièce A notice explicative à l'EPDUP sur le volet PCAET, l'objectif vise à terme, la réalisation de logements non climatisés.

A la lecture de ces éléments, il apparaît donc que l'aménageur ne s'est pas engagé à interdire totalement la climatisation dans le projet Toulouse EuroSudOuest, notamment dans la première phase de l'opération.

Néanmoins, le projet a pour objectif de favoriser la conception et la réalisation de bâtiments bioclimatiques incluant une ventilation naturelle. Mais, à ce stade du projet, il n'est pas possible de confirmer que cet objectif pourra être généralisé à l'ensemble des programmes de logement. Certaines configurations de bâtiment ne permettent pas en effet, d'obtenir un confort d'été par ventilation naturelle.

S'agissant des bâtiments tertiaires, les projets incluant de la ventilation naturelle sont encore rares mais tendent toutefois à se développer. Les consultations d'opérateurs immobiliers doivent permettre de favoriser des expériences de bâtiments tertiaires bioclimatiques.

Au final, le projet ne s'inscrit pas dans une approche coercitive mais cherche à accompagner le développement d'opérations de logements et de bureaux bioclimatiques innovantes, garantissant le confort d'été pour ses occupants.

**Commentaire de la Commission**

*La Commission note qu'Europolia n'envisage pas de moyens contraignants pour interdire les climatiseurs dans les futurs bâtiments de la ZAC TESO, ce qui est en contradiction avec ce qui a été annoncé dans l'étude d'impact. Elle constate par ailleurs que la Tour Occitanie sera bien équipée de pompes à chaleur pour climatiser les différents espaces.*

### 5.15.4 Avis des élus et groupes politiques

Trois groupes politiques et deux élus locaux ont transmis de longues contributions écrites argumentées dont la Commission a résumé sommairement le contenu, ci-dessous, en essayant de ne pas en altérer le fond.

#### @ 899 Romain CUJIVES Conseiller municipal de Toulouse

Monsieur Cujives estime tout d'abord que le choix de limiter la zone de DUP à 9 ha est trop restreint, notamment au regard des incidences sur le réseau de voirie et de la MECDU qui en découle.

Il craint que les moyens de mobilité ne coïncident pas avec l'augmentation du nombre d'habitants et d'emplois dans le quartier et demande qu'un phasage opérationnel garantisse une accessibilité raisonnable dès la première phase du projet TESO. Il insiste particulièrement sur la nécessité d'anticiper les aménagements routiers au-delà du périmètre de la DUP.

Il regrette que l'aménagement de la gare Matabiau soit absent de la présente enquête. Il souhaiterait obtenir des réponses à ce sujet et demande l'organisation d'une enquête publique sur l'aménagement du projet de gare Marengo.

Il estime que l'aménagement du côté pair de l'avenue de Lyon n'a de sens qu'en cas du déplacement de la gare routière, actuellement non programmé, et qu'en conséquence le projet de DUP lui semble prématuré.

Monsieur Cujives ne conteste pas l'opportunité d'un geste architectural à Matabiau mais il déplore les conditions dans lesquelles le projet de la Tour Occitanie a vu le jour en écartant tout débat citoyen à ce sujet. Il souhaite l'organisation par la collectivité d'une concertation sincère et à défaut de consensus, l'organisation d'un référendum local sur l'opportunité d'autoriser la construction de cette Tour.

#### @ 1276 Groupe socialiste de Toulouse Métropole.

Les élus du Groupe socialiste de Toulouse Métropole soutiennent le projet TESO dont ils disent avoir été les initiateurs. Ils regrettent cependant la faiblesse de la concertation, rappellent la nécessité d'une très grande mixité sociale, s'interrogent sur le futur plan de circulation du quartier mais ne rejettent pas la Tour Occitanie.

Ils ne se montrent pas en effet opposés au principe de la construction de cette Tour, dont ils jugent la hauteur comparable avec ce qui existe dans plusieurs grandes villes françaises, mais ils souhaitent que la qualité architecturale de cet immeuble et de ses abords soit particulièrement soignée et que sa pérennité soit garantie. Ils demandent l'anticipation de la nouvelle norme RE 2020 et le chiffrage de la contribution de cet ensemble, par sa végétalisation, dans l'amélioration de la qualité de l'air et la lutte contre les îlots de chaleur.

Concernant l'ensemble du projet TESO, les élus socialistes insistent sur la nécessité de conserver une très grande mixité sociale (y compris dans la Tour Occitanie) et demandent à cet effet que les logements sociaux soient précisément localisés, que la proportion prévue de ceux-ci soit améliorée et que leur typologie comprenne une part de grands logements. Ils souhaitent que le patrimoine remarquable des faubourgs soit préservé et que la qualité énergétique de certains bâtiments anciens de TESO puisse être améliorée.

Ils regrettent l'exiguïté du périmètre d'utilité publique qu'ils auraient souhaité être étendu aux 135 ha de TESO. Ils souhaitent que les mobilités douces soient favorisées et qu'une offre de transport en commun adaptée soit déployée pour répondre au renforcement de l'activité du secteur.

Tout en constatant que la densification du quartier de la gare Matabiau est justifiée, ils regrettent que la concertation n'ait pas été au rendez-vous avec les habitants, principalement en ce qui concerne la Tour Occitanie car, selon eux, trop d'éléments auraient été dissimulés.

En raison des importants changements intervenus depuis 2016, ils demandent la tenue de réunions publiques pour présenter la nouvelle configuration du projet.

#### @ 1290 Groupe Génération.s, Socialisme et Ecologie de la Ville de Toulouse et Toulouse Métropole

Ce groupe rappelle que les élus du mandat municipal précédent avaient initié le projet TESO en organisant une très large concertation qui avait conduit à l'élaboration du Plan Guide Urbain de 2016, consensuellement accepté. Il regrette que la majorité actuelle ait modifié ce PGU en 2018, sans aucune concertation, avec l'ambition de développer un quartier d'affaires.

Selon le Groupe, le projet présente des risques de déséquilibre graves du tissu commercial. Les surfaces de bureaux lui semblent excessives, l'équilibre social du quartier menacé et sans ambition socio-culturelle. Il craint que la grande hauteur des immeubles prévus ne défigure le quartier.

Du point de vue écologique, le groupe estime que TESO se doit d'être exemplaire alors que le projet manque d'ambition. La réduction de la place de la voiture n'est pas effective, l'évolution de la population du secteur va conduire à une augmentation de 9 % des gaz à effet de serre, les nouveaux immeubles vont perturber l'aération naturelle et l'évacuation des polluants et la pollution sonore risque de s'accroître.

La Tour Occitanie est dénoncée comme le symbole d'un urbanisme d'opportunité. Le groupe estime que ce projet porte atteinte à l'intégrité du Canal du Midi classé au Patrimoine Mondial de l'Humanité, constitue

une aberration écologique en contradiction avec les futures normes énergétiques et génère des conséquences néfastes pour les habitants du quartier.

Le groupe émet en conclusion un avis défavorable à TESO en regrettant que le projet initial ait été dénaturé. Il alerte la Commission d'enquête sur les risques de déstabilisation des commerces du centre-ville, d'atteinte à l'équilibre socio-économique avec les autres territoires de la région, de réduction de la mixité sociale du quartier au détriment des populations déjà installées et d'atteinte à l'identité urbaine toulousaine.

#### **@ 1323 Groupe des élu-e-s écologistes de Toulouse, Toulouse - Vert Demain, et du Groupe local EELV Toulouse**

Ce groupe a remis une contribution construite autour des thèmes suivants :

A propos du volet mobilités du projet TESO, le groupe déplore que la desserte automobile et le stationnement soient considérés comme prioritaires alors que le projet pourrait être exemplaire en matière de transition écologique sur le volet mobilités en montrant une plus forte ambition dans la desserte en modes actifs et en transports en commun.

Il regrette que la capacité ferroviaire de la gare Matabiau et l'étoile ferroviaire toulousaine ne soient pas mieux utilisées pour desservir les différentes villes de l'aire urbaine.

Il demande que les aménagements de voirie du projet TESO soient modifiés afin que soit préservée la possibilité d'une prolongation ultérieure de la ligne de tramway entre le palais de justice et la gare, pour éviter une rupture de charge trop importante entre tram et métro, rendant le réseau des TC moins attractifs pour les usagers.

Il constate que l'étude d'impact prévoit une forte augmentation de la population exposée à la pollution atmosphérique qui devrait exiger, selon le groupe, soit une diminution du trafic automobile soit une réduction de la densité urbaine prévue.

Le Groupe regrette que le Plan Guide Urbain qui avait été négocié ait été largement modifié sans l'accord de la population.

Il s'étonne du traitement dérogatoire appliqué à la Tour Occitanie en ce qui concerne le logement social, demande l'intégration de cet immeuble dans la ZAC, souhaite obtenir des précisions concernant la localisation et les délais de réalisation des logements sociaux prévus dans la zone objet de la DUP et demande que l'opération TESO inscrive ses projets de création de bureaux et de surfaces commerciales dans le calendrier général de mise en chantier de l'aire urbaine.

Dans la perspective d'un financement de la LGV par une fiscalité spécifique, dont il s'étonne que le dossier d'enquête ne fasse aucune mention, le groupe demande qu'aucun permis de construire ne soit délivré dans TESO avant la mise en œuvre de cette nouvelle fiscalité.

Le groupe désapprouve la faiblesse du plan de végétalisation et souhaite que le projet soit revu afin de créer des îlots et des parcours de fraîcheur. Il pointe les faiblesses du dossier d'enquête concernant la réduction des gaz à effet de serre et les risques liés au transport des matières dangereuses.

Le groupe des écologistes ne s'oppose pas au principe de la construction d'un immeuble de grande hauteur mais s'interroge sur le choix du site et sur le calendrier de réalisation.

#### **R1349 - Jean-Luc MOUDENC**

Le Maire de Toulouse et Président de Toulouse Métropole a déposé un Dire le dernier jour de l'enquête, dont le sujet concerne l'extension du circuit marchand de l'hypercentre de Toulouse.

Il rappelle que le centre-ville de Toulouse abrite le premier pôle commercial de la grande agglomération, se caractérise par un faible taux de vacance de locaux commerciaux et rassemble une proportion d'enseignes nationales comparables à celle des autres métropoles.

Il souligne toutefois que l'évolution des pratiques commerciales et des modes de consommation récents ont une incidence non négligeable sur le modèle et le devenir du commerce et doivent être pris en compte dans la définition de l'offre commerciale envisagée dans le cadre de TESO.

Il souhaite que cette offre nouvelle réponde prioritairement aux besoins courants et de proximité des habitants et complète l'offre existante du faubourg Bonnefoy, de la rue Matabiau, en lien avec les rues avoisinantes et la Tour Occitanie, sans les concurrencer.

Le Président Moudenc propose que l'équilibre de l'important volet de services et d'activités économiques du projet TESO soit débattu avec la Chambre de Commerce et d'Industrie et la Chambre des Métiers et de l'Artisanat et que ne soient définitivement fixés les volumes et les catégories de commerces qu'après cette concertation.

**Questions :**

- A. Où en sont les études prévues dans l'action 4 du PDU visant à étudier la jonction entre la future TAE et la ligne de tramway ? Les aménagements routiers TESO prévus devant la gare laisseront-ils la possibilité de remettre en projet une jonction directe en tramway entre les stations Palais de Justice et Marengo pour éviter une rupture de charge et une perte d'attractivité du réseau des TC ? Toulouse Métropole n'estime-t-elle pas que la desserte de la gare par le tramway pourrait être de nature à améliorer la qualité environnementale du site et apporter une réponse à l'augmentation du trafic automobile ?**

**Réponse maître d'ouvrage :**

Le projet Toulouse Aerospace Express est soumis à enquête publique du 6 juin au 18 juillet, avec un objectif d'obtention de la déclaration d'utilité publique fin 2019-début 2020.

Tisséo précise que ce projet est une donnée d'entrée pour l'étude de prolongement du tramway. Aussi, cette étude pourra être engagée lorsque les caractéristiques de la 3<sup>ème</sup> ligne seront stabilisées.

**Commentaire de la Commission**

*Bien que cela ne rentre pas directement dans le cadre de cette enquête publique, la Commission estime que tout projet qui améliorerait la desserte du PEM par un moyen de transport en commun ne peut que renforcer l'efficacité et les objectifs du projet TESO.*

- B. Toulouse Métropole peut-elle donner à la Commission des informations sur le projet de fiscalité spécifique LGV et sur les répercussions éventuelles qu'elle pourrait avoir sur le projet TESO ?**

**Réponse maître d'ouvrage :**

La fiscalité spécifique envisagée est inspirée des dispositions prévues pour le financement du Grand Paris Express, qui consisterait en une taxe à déterminer portant sur les surfaces de bureau créées, mais également sur une nouvelle répartition de la Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Energétiques (taxe sur les carburants).

Cette taxation n'est pas à ce jour inscrite dans le projet de loi d'orientation sur les mobilités (LOM), cette situation peut toutefois évoluer.

En tout état de cause, les collectivités demandent cette taxation pour le financement de la LGV et non pour le projet Toulouse EuroSudOuest, qui est assuré par ailleurs dans le cadre de la concession d'aménagement.

**Commentaire de la Commission**

*La Commission prend note que cette éventuelle fiscalité n'impacterait pas le projet TESO.*

## 5.16 Propositions faites par les contributeurs

Un certain nombre de propositions ont été émises dans le cadre de l'enquête, essentiellement par des particuliers ou des acteurs socio-économiques (immobilier).

**Sans vouloir prétendre à l'exhaustivité eu égard au grand nombre d'avis déposés**, le tableau ci-dessous reprend les idées citées le plus souvent et/ou les plus particulières.

Proposition
Participation du public : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Concertation supplémentaire sur la Tour Occitanie</li> <li>- Débat public</li> <li>- Référendum</li> <li>- Reprendre le travail sur TESO sur la base du Plan Guide Urbain 2016</li> </ul>
Tour Occitanie <ul style="list-style-type: none"> <li>- Construire la Tour à l'extérieur de la ville</li> <li>- Implanter de l'autre côté du pont Georges Pompidou, sur l'emprise des voies ferrées et dans l'alignement des Immeubles du haut des allées Jean Jaurès</li> <li>- Implanter la Tour sur le secteur SERNAM</li> <li>- Refaire TESO sans la Tour</li> <li>- Construire un IGH en bois pour dynamiser la filière forestière</li> <li>- Un jardin ombragé à la place de la Tour</li> </ul>
MECDU / DUP : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Hauteurs :               <ul style="list-style-type: none"> <li>o instaurer un minimum plutôt qu'un maximum</li> <li>o dépasser la hauteur de 60 m av. de Lyon</li> <li>o limiter la hauteur av. de Lyon à R+3</li> </ul> </li> <li>- Abandonner l'élargissement de la rue St Laurent et la mettre tout vélo, préserver la rue des Cheminots</li> <li>- Transformer l'OAP sur l'av. de Lyon en une OAP patrimoniale portant sur la conservation et la requalification d'éléments repérés pour des motifs culturels, historiques, architectural ou écologique</li> </ul>
Mobilité : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Créer de véritables voies cyclistes séparées des voies piétonnes</li> <li>- Elaborer un plan de circulation capable de réduire le trafic au centre-ville</li> <li>- Plus de clarté sur les transports en commun et les modes alternatifs en articulation avec les trains</li> <li>- Gare routière : à déplacer / à enterrer</li> <li>- Maintenir à 2x2 voies la voie devant la gare et l'avenue de Lyon</li> <li>- Phaser le volet TC du projet en deux périodes : une première période, avant la 3<sup>ème</sup> ligne de métro, au cours de laquelle il faut restructurer les bus et relancer des lignes longues et en site propre (Linéo ou BHNS) ; une deuxième période, après la mise en service du TAE afin de rendre cohérentes et rapides les liaisons avec les communes environnantes de Toulouse.</li> </ul>
TESO : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Créer plutôt des installations à caractère social</li> <li>- Intégrer plus de logements dans le projet / augmenter la densité bâtie pour arriver à un ratio de 2</li> <li>- Prévoir des services médicaux et autres services au centre-ville</li> <li>- Résidence pour seniors avec services</li> <li>- Prévoir plus de parkings (le manque de parkings est un frein au recrutement actuellement sur certains secteurs de Toulouse pour des PME)</li> <li>- Prévoir plus d'espaces verts</li> <li>- Performances énergétiques des bâtiments en avance sur les normes</li> <li>- Faire appel à des sociologues, artistes, philosophes, scientifiques...</li> <li>- Cohérence architecturale du quartier</li> <li>- Meilleure prise en compte des besoins sociaux et écologique :               <ul style="list-style-type: none"> <li>o besoin d'un collège dans le secteur,</li> <li>o créer un espace vert surélevé au-dessus des structures ferroviaires en amont du pont G. Pompidou</li> <li>o attitude volontaire sur l'application des règles PCAET en définissant des indicateurs lisibles sur la qualité de l'air</li> </ul> </li> <li>- Clôturer le jardin Abadie pour éviter les nuisances nocturnes</li> <li>- Liaison piétonne et cyclable au-dessus de la gare Raynal entre le quartier au sud-ouest de la rue Raynal et le quartier Michel Ange</li> </ul>



*Fin du rapport d'enquête.  
Les conclusions pour chaque projet se trouvent dans le document n° 2.  
Les annexes se trouvent dans le document n° 3.*

*Fait à Toulouse, le 4 juillet 2019*



Sabine Nascinguerra



René Jeanne



Bernard Poulligny