



## **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° 2/3 : Conclusions et avis**

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>UNE OPERATION D'ENVERGURE .....</b>	<b>4</b>
1.1	OBJET DE L'ENQUETE UNIQUE ET SYNTHESE.....	5
1.2	UN DOSSIER D'ENQUETE COMPLEXE .....	6
1.3	UNE CONCERTATION INTENSE MAIS INACHEVEE .....	6
1.4	UNE BONNE INFORMATION AUTOUR DE L'ENQUETE.....	7
1.5	DES CITOYENS MOBILISES .....	8
1.6	L'IMPORTANCE DU REGISTRE DEMATERIALISE .....	8
1.7	DES AVIS DIVERSIFIES A L'IMAGE DES TOULOUSAINS .....	9
1.8	DES REPONSES DETAILLEES.....	9
<b>2</b>	<b>CONCLUSIONS PAR ENJEUX.....</b>	<b>10</b>
2.1	SUR LA PRISE EN COMPTE DES ENJEUX IDENTIFIES .....	11
2.1.1	<i>Enjeux identifiés par Europolia pour le programme Toulouse EuroSudOuest.....</i>	11
2.1.2	<i>Enjeux identifiés par l'Autorité environnementale pour l'étude d'impact .....</i>	12
2.1.3	<i>Enjeux identifiés pour la zone DUP et la Tour Occitanie .....</i>	12
<b>3</b>	<b>SYNTHESE ET CONCLUSIONS PAR THEMES IDENTIFIES AU COURS DE L'ENQUETE .....</b>	<b>13</b>
3.1	ATTRACTIVITE ET RAYONNEMENT DE TOULOUSE METROPOLE .....	14
3.2	TRAFIC / MOBILITE .....	14
3.3	PATRIMOINE / ARCHITECTURE / LOCALISATION.....	15
3.4	COUT / FINANCEMENT.....	16
3.5	VIE DE QUARTIER / SOCIAL.....	16
3.6	SURFACES BUREAUX / COMMERCES / LOGEMENTS / ESPACES VERTS.....	17
3.7	ENVIRONNEMENT ET SANTE .....	18
3.8	ETALEMENT URBAIN / DENSIFICATION .....	19
3.9	EMPLOI.....	19
3.10	SECURITE.....	20
<b>4</b>	<b>CONCLUSIONS ET AVIS SUR LE PROGRAMME D'AMENAGEMENT .....</b>	<b>21</b>
4.1	CONCLUSIONS ET AVIS SUR LA DUP .....	22
4.1.1	<i>Conclusions sur la compatibilité de la DUP avec les plans et programmes supra-communaux.....</i>	22
4.1.2	<i>Conclusion sur la prise en compte des contributions du public.....</i>	23
4.1.3	<i>Conclusion sur le périmètre de la DUP .....</i>	23
4.1.4	<i>Conclusions sur la composante urbanisme .....</i>	24
4.1.5	<i>Conclusions à propos de la mobilité.....</i>	25
4.1.6	<i>Conclusions sur les aspects sociaux.....</i>	25
4.1.7	<i>Conclusions sur les aspects environnementaux .....</i>	26
4.1.8	<i>Conclusions sur les aspects économie et emploi.....</i>	26
4.1.9	<i>Bilan avantages / inconvénients .....</i>	27
4.1.10	<i>Caractère nécessaire de l'expropriation.....</i>	28
4.1.11	<i>Opportunité du projet .....</i>	29
4.1.12	<i>Avis motivé.....</i>	30
4.2	CONCLUSIONS ET AVIS SUR LA MECDU.....	32
4.2.1	<i>Conclusion sur la conformité de la procédure .....</i>	32
4.2.2	<i>Conclusion sur la compatibilité du projet TESO avec les 2 documents d'urbanisme .....</i>	32
4.2.3	<i>Conclusion sur la prise en compte des contributions du public.....</i>	35
4.2.4	<i>Avis motivé.....</i>	36
4.3	CONCLUSIONS ET AVIS SUR L'ENQUETE PARCELLAIRE .....	37
4.3.1	<i>Conclusions sur l'emprise de la zone à exproprier .....</i>	37
4.3.2	<i>Conclusion sur la population concernée.....</i>	38
4.3.3	<i>Conclusion sur conformité de la procédure.....</i>	38
4.3.4	<i>Avis motivé.....</i>	39
4.4	CONCLUSIONS ET AVIS SUR L'ENQUETE DE CLASSEMENT ET DECLASSEMENT DE VOIRIE .....	40
4.4.1	<i>Conclusions sur les voies concernées .....</i>	40
4.4.2	<i>Conclusions sur la conformité de la procédure .....</i>	41
4.4.3	<i>Avis motivé.....</i>	41

<b>5</b>	<b>CONCLUSIONS ET AVIS SUR LA DEMANDE DE PERMIS DE CONSTRUIRE DE LA TOUR OCCITANIE .....</b>	<b>42</b>
<b>5.1</b>	<b>CONCLUSION THEMATIQUES .....</b>	<b>43</b>
5.1.1	<i>Conclusion sur la conformité de la procédure réglementaire .....</i>	43
5.1.2	<i>Conclusions sur l'intégration paysagère .....</i>	43
5.1.3	<i>Conclusion sur le développement économique .....</i>	44
5.1.4	<i>Conclusion sur les impacts vis-à-vis du voisinage .....</i>	44
5.1.5	<i>Conclusion sur les aspects environnementaux .....</i>	44
5.1.6	<i>Conclusions sur les aspects sociaux et l'acceptabilité .....</i>	45
5.1.7	<i>Conclusions sur l'aspect de la sécurité .....</i>	45
5.1.8	<i>Conclusion sur les aspects financiers .....</i>	45
<b>5.2</b>	<b>BILAN AVANTAGES / INCONVENIENTS.....</b>	<b>46</b>
<b>5.3</b>	<b>OPPORTUNITE DU PROJET.....</b>	<b>48</b>
<b>5.4</b>	<b>AVIS MOTIVE.....</b>	<b>49</b>

**GLOSSAIRE :**

Un glossaire se trouve au début du document 1/3 « Rapport d'enquête »

---

# 1 UNE OPERATION D'ENVERGURE

---

## 1.1 Objet de l'enquête unique et synthèse

La présente enquête publique qui s'est déroulée du 14 mars au 30 avril 2019 concerne les opérations prévues au cours de la première phase de Toulouse EuroSudOuest, grand projet d'aménagement urbain et d'amélioration des mobilités autour de la gare de Toulouse-Matabiau, qui vise à former, sur un périmètre de 135 hectares, une centralité majeure d'intérêt métropolitain, régional et européen.

Il répond à deux ambitions complémentaires :

- transformer la gare en un pôle d'échanges multimodal afin de connecter le cœur de la métropole à tous les modes de transport,
- étendre le centre-ville au-delà du canal du Midi afin d'intégrer dans le cœur de ville les quartiers voisins de la gare, lesquels bénéficieront de l'amélioration des liaisons inter-quartiers ainsi que de la création de nouveaux logements, services, espaces verts, commerces et bureaux.

Compte tenu de leur ampleur, les travaux envisagés se dérouleront sur près de 15 ans en 3 phases :

1. **2019-2022** : réalisation des premiers travaux d'infrastructures - partie sud de la rue Raynal, avenue de Lyon, rue Saint-Laurent, parvis Lyon, places jardinées - et premiers développements immobiliers - Tour Occitanie, Sernam,
2. 2022-2030 : création de la partie nord de la rue Raynal, mise en service du pôle d'échanges multimodal, aménagement du secteur Raisin et premiers aménagements des secteurs Périole et Canal,
3. après 2030 : 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, néanmoins, les opérations réalisées sur la période 2019-2022 qui sont soumises à la présente enquête publique.**

L'enquête publique unique porte sur **cinq objets associés à cette première phase TESO** :

1. **DUP** : la déclaration d'utilité publique, des travaux nécessaires à la réalisation des opérations urbaines structurantes de Toulouse EuroSudOuest, sur un périmètre de près de 9 hectares,
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 2,15 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.

La conduite opérationnelle de Toulouse EuroSudOuest a été confiée à Europolia, société publique locale d'aménagement de Toulouse Métropole, mais la réalisation de ce programme implique un large 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 superstructure (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.

## 1.2 Un dossier d'enquête complexe

Etant donné que la présente enquête unique porte sur 5 objets différents, le contexte réglementaire est assez complexe, et un certain nombre de dossiers administratifs complémentaires a été produit pour la présente enquête publique, dont une évaluation environnementale globale.

La Commission reconnaît que la mise en forme de ce dossier complexe relevait d'un exercice difficile.

Elle comprend la difficulté que les rédacteurs ont dû rencontrer pour élaborer un dossier d'enquête d'une complexité inhabituelle, concernant plusieurs Maîtres d'ouvrages autonomes (SNCF, Toulouse Métropole, Compagnie de Phalsbourg) et faisant le cas échéant intervenir d'autres établissements publics indépendants (EPFL, Tisséo).

Le dossier d'enquête, par la multiplicité des objets qu'il expose, en est devenu très important, peut-être trop, tant une même information se trouve rapportée presque à l'identique dans différents cahiers, exigeant une lecture longue et fastidieuse, de nature à décourager le public.

Malgré la quantité impressionnante de documents, la Commission d'enquête constate que l'indispensable document intitulé « *Guide de lecture du dossier d'enquête publique et note de présentation non technique du projet* » a permis à un public non averti de comprendre la composition globale du dossier de prendre connaissance de l'essentiel. Bien structuré, rédigé de manière compréhensible et illustré par des illustrations lisibles et synthétiques, il permet une bonne première approche. Le meuble de classement spécifiquement conçu à l'occasion de l'enquête publique a également facilité la recherche de telle ou telle pièce.

Par contre, les différentes pièces du dossier, en particulier l'évaluation environnementale et les très nombreuses pièces de la demande du permis de construire de la Tour Occitanie étaient plus techniques à aborder et l'étude d'impact comportait des illustrations souvent peu lisibles.

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, difficiles à appréhender dans le cadre d'une enquête publique et que par la force des choses, beaucoup d'impacts n'ont pas été étudiés en détail.

Enfin la Commission d'enquête considère que l'avis de l'Autorité environnementale, les bilans des concertations et les contributions des personnes publiques et services consultés dans la phase « amont » de l'enquête publique ont permis :

- aux Maîtres d'ouvrages de prendre en compte les préoccupations des usagers, pas forcément pour les intégrer mais au moins pour les confronter à des fins d'ajustement aux opérations prévues ;
- à la Commission d'élargir le cadre de sa réflexion, d'appréhender les enjeux perçus par les usagers et de se forger une opinion indépendante sur les différents thèmes traités dans le dossier.

## 1.3 Une concertation intense mais inachevée

La concertation avec le public sur l'aménagement du quartier de la gare a été engagée dès le grand débat public de 2005 sur l'arrivée de la LGV. Ce débat ayant permis d'identifier des enjeux majeurs pour la métropole, des contacts suivis ont dès lors été orchestrés avec les habitants et les acteurs de la vie locale par Europolia autour de la définition de deux documents de référence : le Plan Guide Urbain (PGU) et le schéma directeur du Pôle d'Echanges Multimodal (PEM).

Une concertation volontaire préparatoire de trois années, parachevée par une concertation réglementaire réalisée au printemps 2016 a permis de « co-construire » un PGU portant sur un périmètre de 135 ha autour de la gare, dont les orientations ont été majoritairement partagées.

Une concertation publique sur l'aménagement du PEM a bien été organisée au printemps 2017 mais très peu de contacts concernant les évolutions du PGU ont été entretenus avec le public entre 2016 et 2018, alors que dans le même temps, les documents d'urbanisme évoluaient.

Le dossier de présentation à la concertation réglementaire, d'un projet de ZAC de 40 ha en février-mars 2018, a surpris le public par les évolutions du PGU qu'il contenait. Parmi celles-ci figurait notamment la Tour Occitanie, à propos de laquelle des informations partielles avaient été données depuis un an, mais pour laquelle diverses associations ont reproché qu'aucun avis préalable n'ait été demandé aux Toulousains.

Cette rupture a affecté la relative confiance qui s'était établie entre l'aménageur et les associations locales, dont certaines ont manifesté vigoureusement leur désapprobation.

Pour répondre à cette contestation, le Président de Toulouse Métropole a alors chargé son premier adjoint de renouer les contacts avec les habitants et leurs associations dès le second semestre 2018. Ce dernier a

reçu les associations de quartier ; un comité de concertation paritaire a été mis en place tandis qu'une chartre a été élaborée mais ces initiatives ne semblent pas avoir ramené la confiance.

*Malgré le relatif relâchement de la concertation volontaire qui était de mise jusqu'en 2016, la Commission d'enquête constate qu'Europolia a déployé de gros efforts pour faire participer le public qui a eu l'occasion de s'informer à plusieurs reprises grâce aux procédures de consultations réglementaires successives qui se sont échelonnées entre 2016 et 2018 :*

- *Plan guide urbain du 29 mars au 28 juin 2016,*
- *Première modification du PLU de Toulouse Métropole du 9 mai au 9 juin 2016,*
- *Modification simplifiée du PLU du 8 janvier au 7 février 2018,*
- *ZAC TESO et pôle d'échanges multimodal du 30 janvier au 29 mars 2018.*

*La Commission considère en outre que 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 engagées, toute possibilité de s'informer complètement sur le projet d'aménagement urbain autour de la gare et de faire valoir leurs souhaits, leurs remarques et observations.*

*Elle constate que les nombreux débats qui ont eu lieu depuis une dizaine d'années, malgré l'absence de consensus sur certains points, ont permis de dégager des invariants pris en compte par le maître de l'ouvrage pour faire évoluer le projet, malgré les inévitables oppositions qui subsistent et qui ont été alimentées par l'augmentation « surprise » des hauteurs des immeubles dans la zone d'action foncière.*

## 1.4 Une bonne information autour de l'enquête

Une information complète sur l'ouverture et le déroulement de l'enquête publique a été effectuée par le Maître d'ouvrage. Il a été procédé à l'affichage réglementaire en 42 points régulièrement contrôlés et des annonces légales ont été insérées dans la presse. L'information a été publiée sur les sites internet de la Préfecture de Haute-Garonne et de Toulouse EuroSudOuest.

Le dossier très complet de plus de 2000 pages au format A3 (partiellement redondant), accompagné d'une grille de lecture et d'une note de présentation non technique, comportant une partie commune et une partie relative à chacun des objets de l'enquête conjointe, a été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête sous forme papier et sous forme électronique.

Un registre électronique a été ouvert pendant toute la durée de l'enquête.

Europolia a en outre multiplié les moyens complémentaires pour informer le public avant ou pendant l'enquête, en déposant des affiches dans les locaux municipaux du quartier et chez certains commerçants, en éditant une brochure de 8 pages distribuée dans 24 500 boîtes aux lettres, en publiant des informations dans quatre journaux locaux, en mettant en ligne une vidéo spéciale sur son propre site, en exposant des panneaux grand format dans les mairies de quartier et dans les lieux des permanences. Elle a également organisé une conférence de presse le 18 mars 2019 qui a été largement relayée par les médias.

*La Commission estime que le public a été très convenablement et très largement informé sur les dates de l'enquête. Même si les documents fournis étaient nombreux et parfois redondants, ceux-ci ont été tenus à la disposition de tous pendant 48 jours, à la fois sous forme papier et sous forme numérique téléchargeable. Chacun a été en mesure de s'informer, de poser des questions aux membres de la Commission durant les permanences et finalement de déposer sa contribution, soit par courrier soit sur l'un des registres papier ou électronique mis à sa disposition.*

## 1.5 Des citoyens mobilisés

Cette enquête a mobilisé les citoyens de Toulouse et d'ailleurs, les associations et collectifs de quartiers, les entreprises du secteur du bâtiment, de l'immobilier et du tourisme, divers autres acteurs socio-économiques, certains élus, partis politiques et collectivités.

De nombreux contributeurs se sont exprimés de façon passionnée pour ou contre le projet, montrant à quel point le sujet du devenir du quartier de la gare leur importe.

La Commission constate que les associations de quartier se sont fortement impliquées aussi bien dans les phases de concertation que pendant l'enquête publique, mais qu'elles ne se sentent pas écoutées.

En ce qui concerne l'accueil physique du public, les trois membres de la Commission ont tenu conjointement les 9 permanences dans 3 lieux différents : Toulouse Métropole, mairie de quartier de Bonnefoy et gare Matabiau.

Même si les conditions d'accueil ont été un peu difficiles dans l'espace voyageurs de la gare lors des deux premières permanences, l'accueil de 105 visiteurs s'est cependant déroulé sans incidents.

La Commission d'enquête :

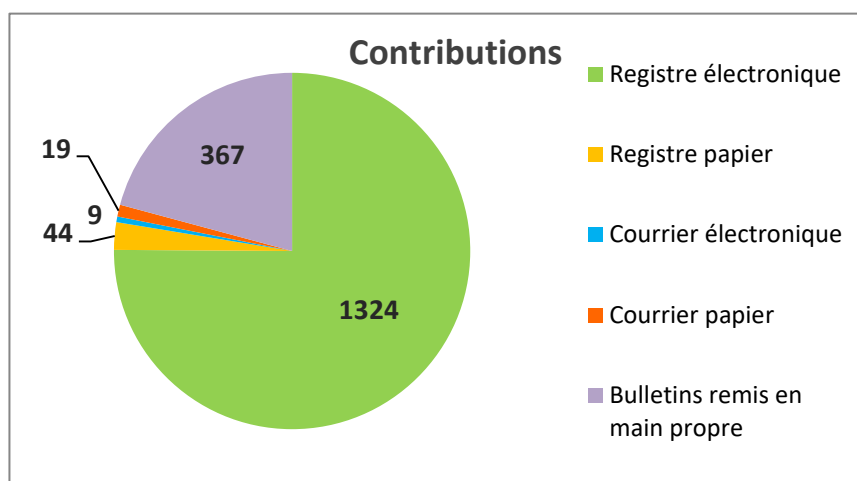
- tient à souligner la qualité des contributions du public et des échanges lors des permanences ;
- a été impressionnée par la capacité de certains acteurs à fédérer leurs adhérents sur des contributions claires et bien argumentées, ainsi que sur leur étonnante maîtrise de ce gros dossier.

Elle note que le nombre de contributions recueillies (1763) témoigne de l'intérêt que le public a trouvé à l'enquête et regrette simplement une mobilisation assez modérée lors des permanences.

## 1.6 L'importance du registre dématérialisé

Une fois de plus, cette enquête a permis de confirmer l'importance du recours à un support dématérialisé, devenu obligatoire depuis août 2016 :

- La mise à disposition sur internet d'un dossier complexe et surtout très « lourd », puisque composé par plus de 2000 pages au format A3, a permis la consultation du dossier 24 h sur 24, ce qui n'est évidemment pas possible avec la version papier déposée au siège de l'enquête et dans les lieux des permanences.
- Pendant les 48 jours de l'enquête publique, ce dossier a reçu plus de 6500 visites et a donné lieu à près de 10000 téléchargements de pièces ~~ont été réalisés~~.
- Avec 75 % des contributions, les requêtes déposées directement sur le registre dématérialisé ont été largement majoritaires par rapport aux voies « traditionnelles », à savoir les commentaires sur les registres papiers et les lettres envoyées par voie postale. Les envois par mail sont minoritaires.
- Avec près de 21 % des contributions, les bulletins de participation remis directement à la Commission d'enquête (367) constituent une particularité due à la forte mobilisation des entreprises de la Fédération du bâtiment 31.



*Nous constatons que la gestion d'un registre dématérialisé par un prestataire spécialisé a grandement facilité le travail de la Commission d'enquête.*



## 1.7 Des avis diversifiés à l'image des Toulousains

Compte non tenu des contributions favorables des entreprises du BTP, et dans l'impossibilité de comptabiliser la pétition de l'association « Non au gratte-ciel de Toulouse - Collectif pour un urbanisme citoyen », nous avons constaté avec une certaine surprise qu'il y avait quasiment autant d'avis exprimés en faveur des projets soumis à enquête (44,3%) que d'avis défavorables (46,2%).

Une telle répartition équilibrée est assez rare dans les enquêtes publiques ; elle témoigne de l'intérêt partagé de toute la population pour ce projet d'aménagement urbain.

C'est la participation d'un grand nombre d'entreprises du secteur du BTP qui explique le résultat final comptabilisé ci-dessous :

- 55 % d'avis favorables,
- 33 % d'avis défavorables,
- 6 % de doublons,
- le reste des avis n'affichait pas de position tranchée ou concernait un aspect de l'enquête qui n'exprimait pas d'avis<sup>1</sup> :

De nombreux contributeurs ont traité ensemble les deux sujets principaux de l'enquête : l'aménagement autour de la gare et la construction de la Tour Occitanie.

Ceux qui ne se sont exprimés qu'à propos du projet Toulouse EuroSudOuest, y sont en majorité favorables, tandis que ceux qui ont traité exclusivement de la Tour Occitanie ont émis des avis quasi-équitablement partagés.

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

## 1.8 Des réponses détaillées

A l'issu de l'enquête, nous avons dressé un PV de synthèse détaillé dans lequel nous avons :

- regroupé les avis par thèmes, ce qui n'était pas chose aisée en raison du grand nombre de contributions ;
- transmis aux Maîtres d'ouvrages les questions qui avaient émergé au cours de l'enquête.

Dans leur mémoire de réponse, les différents Maîtres d'ouvrage ont donné des explications parfois de manière très détaillée, ce qui a été pour eux un travail colossal, réalisé en peu de temps.

*Nous estimons que c'est une démarche très appréciable qui témoigne de l'importance que les Maîtres d'ouvrages accordent à la concertation, bien que tous les avis et demandes ne puissent évidemment pas être intégrés dans le projet final de TESO, dont l'enjeu politique est avéré.*

*La Commission d'enquête considère toutefois que la surabondance des informations mises à sa disposition, souvent redondantes pour certains thèmes et pas assez synthétiques, n'a pas toujours été de nature à faciliter son travail d'analyse. A l'inverse, certains thèmes pourtant importants n'ont reçu que des réponses légères ou partielles.*

---

<sup>1</sup> Demande de rendez-vous ou autre

---

## 2 CONCLUSIONS PAR ENJEUX

---

## 2.1 Sur la prise en compte des enjeux identifiés

### 2.1.1 Enjeux identifiés par Europolia pour le programme Toulouse EuroSudOuest

Initialisée dès 2007, dans la perspective de l'arrivée de la ligne LGV, l'étude de l'aménagement de la gare a très vite mis en évidence les faiblesses du cœur de la Métropole dans la poursuite de son développement : des transports urbains insuffisants, un manque de bureaux, de logements, de commerces et de services en centre-ville.

Europolia, société publique locale d'aménagement chargée de la réalisation de ce projet, a classé les principaux enjeux de la manière suivante :

#### **Enjeux territoriaux**

Donner à la capitale régionale les moyens de s'affirmer comme vitrine nationale et internationale, de poursuivre son développement basé sur la recherche et les hautes technologies en renforçant ainsi ses fonctions métropolitaines. Le projet TESO devra remettre de la densité et des équipements au centre-ville et inverser le mouvement de fuite vers la périphérie.

#### **Enjeux ferroviaires**

Réorganise la gare Matabiau, cœur du système ferroviaire d'Occitanie, pour améliorer sa gestion tout en la transformant en un nœud d'échange multimodal intégré à la ville. Favoriser le développement d'un réseau de desserte interne (TER) correspondant aux besoins de développement de la Métropole. Agrandir et embellir la gare et en diversifier les accès.

#### **Enjeux d'intermodalité**

Accompagner le développement du pôle d'échange multimodal en regroupant et en optimisant les transports publics existants (métro, bus), et en développant de nouveaux (TAE, Linéo, TER). Coordonner toutes les mobilités urbaines, ferroviaires et actives.

#### **Enjeux urbains**

Renforcer l'attractivité du centre-ville et le rayonnement de la métropole en valorisant le patrimoine urbain, en requalifiant ses espaces publics et le Canal du Midi tout en intégrant des initiatives architecturales emblématiques comme celle de la Tour Occitanie. Résorber la barrière que représentent les installations ferroviaires. Fluidifier les liens entre le PEM et le centre-ville. Maîtriser la programmation urbaine à l'échelle métropolitaine en amenant logement et emploi en centre-ville pour prévenir l'étalement urbain.

#### **Enjeux de développement durable**

Promouvoir les modes alternatifs à la voiture, les transports en commun et les modes actifs. Accroître l'offre de bureaux, logements, commerces et services au centre-ville, afin d'économiser les espaces naturels. Requalifier l'espace urbain, valoriser les espaces publics. Développer les espaces verts et les plantations. Faire du Canal du Midi un « parc continu ». Privilégier la performance énergétique et développer le recours à des énergies renouvelables.

*Le Maître d'ouvrage a finalement décidé de ne pas inclure dans le présent dossier la modernisation du nœud ferroviaire toulousain.*

*Pour les autres enjeux identifiés, la Commission d'enquête considère que le projet soumis à enquête publique permet globalement d'apporter des réponses aux enjeux identifiés, avec cependant un manque d'ambition en ce qui concerne les espaces verts publics dans la zone de la DUP. Une réserve sera faite sur ce point.*

## 2.1.2 Enjeux identifiés par l'Autorité environnementale pour l'étude d'impact

Dans son avis du 5 décembre 2018, les principaux **enjeux environnementaux** sont, pour l'Ae<sup>2</sup>

- 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** ;
- **maîtrise des risques** liés à la traversée du secteur de projet par des convois ferroviaires de matières dangereuses.

L'Ae note en outre l'**enjeu social** de la 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.

*Sur la prise en compte de ces enjeux :*

- dans l'étude d'impact,
- dans le mémoire de réponse complémentaire joint au dossier d'enquête,
- et dans les réponses fournies à l'issue de l'enquête (cf. rapport, chapitre 5),

*la Commission considère que des précisions supplémentaires ont été apportées notamment sur l'intégration paysagère, le report modal et la gestion des chantiers, mais que les réponses restent partielles sur les autres enjeux.*

## 2.1.3 Enjeux identifiés pour la zone DUP et la Tour Occitanie

Des enjeux plus ponctuels centrés sur la zone de la DUP (9 ha) et l'emplacement de la Tour Occitanie (0,2 ha) sont identifiés par Europolia dans l'état initial de l'évaluation environnementale :

- Peu ou pas d'enjeux pour les thèmes suivants : climat, topographie, géologie, flore, risque technologique, réseaux, vibrations, ambiance lumineuse.
- Enjeux modérés pour : eaux souterraines et superficielles, risques naturels, sites et sols pollués, stationnement, environnement sonore, changement climatique.
- Enjeux forts pour : faune protégée, fonctionnalités écologiques, paysage et patrimoine, déplacements et trafic, transports en commun et modes actifs.

*La Commission d'enquête constate que les enjeux identifiés ne coïncident pas tout à fait avec ceux identifiés par l'Ae.*

*L'étude des impacts apporte des réponses, mais qui ne sont pas toujours en phase avec ces enjeux.*

*La Commission s'étonne et regrette qu'aucun enjeu humain / social fort n'ait été identifié pour les habitants de la zone concernée par la procédure d'expropriation.*

*En effet, bien qu'il s'agisse d'une étude d'impact environnementale, l'état initial comporte bien un chapitre intitulé « analyse sociodémographique », mais la « synthèse des enjeux humains » ne fait pas mention d'une population potentiellement fragile qui devra très prochainement être délogée.*

*L'absence d'analyse de ces enjeux nous semble un point sensible dans le cadre d'une demande de « déclaration d'utilité publique » pour expropriation, dans laquelle il est nécessaire de démontrer que les avantages du projet l'emportent sur les inconvénients.*

*En ce qui concerne les autres enjeux, nous considérons que l'ampleur du dossier, mais aussi du projet d'aménagement dans son ensemble et son état d'avancement n'ont pas toujours permis d'apporter des réponses précises dans l'immédiat.*

<sup>2</sup> Formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD)

---

# 3 SYNTHÈSE ET CONCLUSIONS PAR THÈMES IDENTIFIÉS AU COURS DE L'ENQUÊTE

---

### 3.1 Attractivité et rayonnement de Toulouse Métropole

C'est un thème qui a suscité de nombreux commentaires contrastés, principalement parmi les soutiens du projet TESO en général ou de la Tour Occitanie. Par contre, les commentaires négatifs s'adressent presque toujours au projet de Tour Occitanie.

Les soutiens au projet estiment que Toulouse dispose d'un riche passé par son histoire, son architecture ou son activité aéronautique. En conséquence, le projet doit être l'occasion d'offrir de nouveaux sites remarquables et de se doter d'infrastructures susceptibles d'attirer les meilleurs collaborateurs, mais aussi les touristes. Une restructuration du quartier est nécessaire pour donner une bonne image de la ville, moderne, humaine lorsque l'on arrive par le train. La Tour Occitanie est vue comme un projet moderne permettant de « faire rentrer Toulouse dans le XXI<sup>ème</sup> siècle », certains souhaitant même qu'elle ne reste pas isolée.

Les contributions contre le projet et principalement contre la Tour Occitanie sont plus virulentes. Elles estiment que c'est l'image même de Toulouse qui est atteinte, qu'il s'agit d'un projet du passé guidé par des notions dépassées de prestige.

Dans une réponse assez longue, 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 présentant de nombreux immeubles très hauts contribuerait à élever le statut de Toulouse au rang d'une métropole européenne.

*Suite aux nombreuses contributions divergentes au sujet de l'attractivité et du rayonnement, la Commission aurait aimé qu'Europolia livre dans sa réponse ses propres arguments.*

### 3.2 Trafic / mobilité

Ce thème a été assez fréquemment évoqué dans les contributions.

#### La circulation automobile

En raison de son attractivité dans les domaines de haute technologie, la métropole toulousaine attire chaque année environ 8000 habitants supplémentaires. Par contre, elle présente un nombre d'habitants au km<sup>2</sup> parmi les plus faibles des métropoles françaises. Cet état de fait amène une importante utilisation de la voiture particulière et une saturation des axes routiers aux heures de pointe.

Porté par plusieurs Maîtres d'ouvrages, le projet TESO permet de profiter de l'opportunité que constitue la présence dans un périmètre restreint de la gare SNCF, de la gare routière, d'une ligne de métro existante, d'une autre ligne à venir et de plusieurs lignes de bus pour créer un Pôle d'Echanges Multimodal. Toulouse étendra ainsi son centre-ville par un ensemble de bâtiments pouvant regrouper bureaux, commerces et logements. Le projet entend favoriser les transports en commun et les modes actifs.

Cependant, une augmentation de la circulation automobile n'est pas à exclure, en raison de la création d'une voirie nouvelle (rue Raynal), préfigurant le nouvel axe de pénétration nord-ouest pour accéder à la gare depuis la rocade.

Dans son mémoire en réponse, Europolia indique que les simulations effectuées pour l'étude d'impact à l'horizon 2030, entre la situation de référence (sans le projet TESO) et la situation avec le projet TESO, font apparaître sur l'axe incriminé une augmentation d'une trentaine de véhicules par heure.

*La Commission estime que, même si ce chiffre peut paraître assez faible et donc tout à fait « gérable », il n'en reste pas moins que la période 2019 – 2030 va elle aussi connaître un accroissement naturel dû à l'augmentation de la population attendue. Elle pense que les conditions de circulation dans ce secteur (déjà dégradées actuellement) présentent un fort risque d'aggravation. Compte tenu des moyens de transports en commun qui vont être mis en place, seule une prise en compte individuelle du changement de mode de déplacement est susceptible d'en limiter les effets.*

## Les déplacements actifs

Le projet TESO entend favoriser les modes actifs dans les secteurs qui vont faire l'objet d'une réhabilitation complète : toutes les voies impactées par la phase 1 (Lyon, Raynal-Sud, St. Laurent) seront pourvues de larges trottoirs et de pistes cyclables. Ces voies seront raccordées aux itinéraires piétons et cyclables qui structurent le cœur de la Métropole.

Néanmoins, la voie ferrée continuera à former une barrière :

- la passerelle au-dessus des voies de la gare Matabiau ne sera réalisée qu'après 2030
- aucune solution n'a malheureusement été trouvée pour établir une liaison piétons/cycles au-dessus des voies du secteur Raynal pour connecter la zone Michel-Ange – Lapujade vers centre-ville.

*Même si ces aménagements ne sont pas directement concernés par la présente enquête publique qui ne vise que la phase 1 TESO, nous regrettons cet état de fait et pensons que l'absence de passages au-dessus des voies est susceptible de restreindre les déplacements actifs dans la zone TESO.*

## Absence de places de parking – Tour Occitanie

Aucun emplacement de parking n'est prévu dans la Tour Occitanie. Cette situation a été critiquée par plusieurs contributeurs qui par ailleurs se plaignent de manière contradictoire de la future augmentation de la circulation.

Le maître d'ouvrage explique l'absence de places de parking par la situation de la Tour au cœur du pôle d'échanges multimodal et par la proximité de deux ouvrages de stationnement.

*La Commission considère que l'absence de parkings pour un tel édifié constitue une expérience intéressante pour l'avenir et tout à fait justifié à côté du PEM.*

## Gestion des gravats

Les chantiers de démolition généreront des quantités importantes de gravats qu'Europolia semble incapable d'estimer puisque les chiffres avancés dans une réponse après l'enquête (840 000 m<sup>3</sup>) sont 6 fois supérieurs à ceux indiqués dans l'étude d'impact. 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.

*A ce stade, la Commission a l'impression que les Maîtres d'ouvrages n'ont pas étudié les questions liées à la gestion des gravats, car aucune réponse n'a pu être donnée sur un éventuel processus de déconstruction durable avec recyclage in situ, sur le trafic engendré par l'évacuation des gravats ou sur la capacité réelle des sites d'accueil. Ce point fera l'objet d'une recommandation.*

## 3.3 Patrimoine / architecture / localisation

Ces thèmes sont parmi ceux qui ont été le plus souvent évoqués par le public, soit pour défendre la trame urbaine historique et déplorer l'abandon des immeubles de l'avenue de Lyon et du quartier Saint Laurent, soit au contraire pour préconiser un renouvellement, auquel la prise en compte du patrimoine ne doit pas s'opposer.

Ces derniers, qui sont les plus nombreux, se divisent cependant sur les conditions du renouvellement. Les uns s'opposent à la construction d'immeubles de grande hauteur préférant un urbanisme plus modeste tel que défini dans le PGU de 2016, tandis que d'autres estiment qu'il est temps, pour Toulouse, de créer un urbanisme en accord avec le siècle, n'excluant pas le recours à des immeubles de grande hauteur.

Le projet TESO est considéré par beaucoup comme un moyen de redonner à la ville son lustre et son attrait d'antan. Les avis sur la Tour Occitanie sont plus partagés mais relèvent souvent d'une question de goût.

Le Maître d'ouvrage a rappelé dans sa réponse au procès-verbal de synthèse qu'il n'existait pas de modèle urbain unique autour de la gare et que la cohérence architecturale des gabarits et des implantations devra être assurée au travers des permis de construire.

*La Commission estime qu'il est possible de concilier ces deux approches. Elle considère que le renouvellement des quartiers dégradés de Lyon/Saint Laurent, desquels ont été exclus les immeubles remarquables, peut se réaliser sans rupture avec les quartiers avoisinants. Elle remarque que cette orientation ne s'oppose pas à l'implantation d'un immeuble emblématique de grande hauteur, à distance du centre historique, au croisement stratégique des allées Jean-Jaurès et du Canal du Midi. Ce projet d'IGH a d'ailleurs reçu un avis favorable de la CNPA.*

### 3.4 Coût / financement

L'aménagement de la phase 1 du secteur TESO est un projet public qui comporte un volet foncier et un volet d'aménagement de l'espace public. Le projet de Tour Occitanie est un projet entièrement privé dont les incidences sur l'espace public ont été traitées dans un PUP.

#### En ce qui concerne le secteur TESO

Les acquisitions foncières à réaliser sont estimées à 67 M€ dont 65 M€ concernent le périmètre d'action foncière de 2 ha 15 (dont la moitié appartient déjà à la collectivité). Les travaux d'aménagement public prévus sont estimés à près de 10 M€. La Commission constate que ces investissements à moyen et long terme sont bien de la compétence de la collectivité.

Par contre, les coûts liés au relogement de près de 500 personnes n'ont pas été inclus dans l'estimation des dépenses.

Elle note que le développement des programmes immobiliers privés ultérieurs (hors Tour Occitanie) devrait dépasser 265 M€ selon une estimation sommaire donnée par Europolia, dans sa réponse au PV de synthèse.

#### En ce qui concerne la Tour Occitanie

La Commission constate que ce projet entièrement privé dont le coût de construction est estimé selon son promoteur à 160 M€ (hors foncier, études et PUP) ne coûtera rien à la métropole. Elle remarque même que la fiscalité liée à la construction apportera près de 4 M€ à Toulouse Métropole ou au Département de Haute-Garonne (PUP et Taxe d'aménagement) et que la contribution annuelle à venir de la Tour Occitanie à la fiscalité locale est estimée à plus de 1 M€. Les risques financiers d'appel en garantie de Toulouse Métropole en cas de défaillance du promoteur en phase de construction sont couverts par une Garantie Financière d'Achèvement (GFA) sur la totalité de l'opération.

*La Commission considère que les coûts de l'ensemble de ces projets ont été raisonnablement estimés (hors relogement) et que le niveau des investissements publics et privés, prévus dans la première phase du projet TESO viendra soutenir l'activité du secteur du BTP pendant plusieurs années.*

### 3.5 Vie de quartier / social

Sujet très important lorsqu'il porte sur la transformation d'un quartier via notamment une déclaration d'utilité publique pour expropriation, cet aspect du dossier paraît ne pas comporter tous les renseignements utiles à une bonne information du public. Ce thème a donc fait l'objet d'un important questionnement de la part des contributeurs.

#### Cohabitation des générations et modes de vie

Certains bâtiments concernés par la DUP sont voués à la démolition. Plusieurs contributions estiment qu'ils sont représentatifs de l'architecture toulousaine associée à un certain style de vie. Pour autant, le dossier ne comporte aucune étude socio-démographique de ce quartier ni de photoreportage des immeubles à démolir. Dans son mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse, Europolia indique que les données demandées par la Commission ne sont pas disponibles à l'échelle des IRIS (Ilots Regroupés pour l'Information Statistique). La mise en place d'une maîtrise d'œuvre urbaine et sociale (MOUS) va permettre de réaliser un diagnostic complet de l'ensemble des logements inclus dans le périmètre de l'action foncière. Dans cette même réponse, Europolia précise que les taux de pourcentages sociaux prévus par les textes seront appliqués secteur par secteur.

*La Commission considère que la perspective d'une expropriation est, pour de nombreuses personnes qui y sont confrontées, un passage traumatisant et qu'il est indispensable de tout faire en amont pour que tout se passe dans les meilleures conditions possibles.*

#### Relogement des habitants concernés par l'expropriation

Répondant à deux questions de la Commission au sujet de l'absence d'explications dans les documents soumis à l'enquête publique, Europolia apporte une réponse assez complète<sup>3</sup> détaillant la procédure qui sera suivie afin de proposer aux personnes concernées un accompagnement aussi efficace que possible.

<sup>3</sup> Voir paragraphe 5.9.2 du rapport d'enquête



*La Commission regrette que ces explications n'aient pas figuré dans le dossier afin d'apporter une première explication aux personnes concernées.*

### **Convivialité et espaces verts**

Le dossier de la DUP précise dans sa notice explicative qu'une « *large place sera réservée à des espaces publics conviviaux, confortables, appropriables par tous* » et compare les situations avant et après DUP. Toutefois, après pointage des 4 espaces publics végétalisés prévus dans la première phase du projet TESO, ils ne représenteraient que 3,6 % de la superficie soumise à la DUP qui est pourtant en partie libre de toute construction.

*A l'instar de nombreux contributeurs, la Commission considère les espaces verts insuffisants et estime qu'il est possible d'augmenter les zones végétalisées de pleine terre sans apporter une contrainte insurmontable pour l'exécution du projet. Elle émettra donc une réserve à ce sujet.*

### **Ombre de la Tour Occitanie**

Lors de l'enquête publique, de nombreux contributeurs ont mis en cause la Tour Occitanie pour les risques de perte d'ensoleillement qu'elle ferait encourir aux personnes habitant à proximité. En l'absence d'explications claires et de chiffres précis dans l'étude d'impact, le public a mentionné des durées maximales allant jusqu'à 2 heures et jusqu'à 10 000 personnes concernées par ce phénomène.

Interrogée sur ce point, la Compagnie de Phalsbourg a fourni les résultats chiffrés d'une modélisation. La perte d'ensoleillement est presque systématiquement en dessous de 50 heures par an, toujours en-dessous des 5 % et est concentrée sur les mois de septembre à mai. Sur le nombre de personnes impactées, elle ne peut donner de réponse valable sans une étude très précise prenant en compte la situation vis-à-vis des autres bâtiments et l'orientation de la façade par rapport au soleil.

*La Commission d'enquête regrette ces éléments 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 (1 h) est significativement inférieure à ce qui a été avancé par certaines contributions (2 h).*

*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.*

## **3.6 Surfaces bureaux / commerces / logements / espaces verts**

Dans le cadre de l'enquête, un grand nombre de contributions aborde d'une manière générale les équipements à venir et insistent sur la nécessité de *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.* »

Les points le plus critiqué sont :

- la construction de nouveaux bureaux au centre-ville, alors que de nombreuses surfaces restent vides en périphérie,
- le projet d'un nouveau centre commercial alors que les deux déjà existants en ville enregistrent de très faibles fréquentations ;
- l'absence de logements sociaux dans la Tour Occitanie ;
- le manque d'espaces publics pour la convivialité dans le quartier et pour développer la nature en ville tout en luttant contre les îlots de chaleur.

*La Commission constate que les études de l'Observatoire Toulousain d'Immobilier d'Entreprise (OTIE) fournies par Europolia à l'issue de l'enquête démontrent un réel manque de surfaces de bureaux en centre-ville et proches des transports en commun. Mais, comme beaucoup de toulousains, elle s'interroge sur le devenir des 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.*

Concernant le projet commercial de Toulouse EuroSudOuest, Europolia explique qu'il n'est pas encore arrêté mais qu'il sera très différent des centres commerciaux de Compans Cafarelli et de Saint-Georges, basé sur un concept moderne de type rue commerciale.

*Etant donné que cet équipement sera réalisé en phase 2 ou 3, la Commission prend acte de cette explication mais ne se prononce pas dans le cadre de la présente enquête qui vise la phase 1.*

En ce qui concerne le taux de logements sociaux à réaliser, Europolia rappelle dans sa réponse que la proportion prévue par le PLUiH sera calculé sur l'ensemble de la phase 1 du projet Toulouse EuroSudOuest et non pas pour chaque unité foncière, 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 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. Elle pense cependant qu'une mesure compensatoire contribuerait à assurer une meilleure acceptabilité sociale du projet.*

Au sujet du manque d'espaces verts publics, Europolia s'est engagé dans sa réponse à conduire une réflexion « pour augmenter la place de la nature dans l'opération, notamment en ce qui concerne les espaces verts publics ».

*La Commission estime qu'il s'agit d'une démarche indispensable dès la première phase du projet et approuve cette proposition.*

### 3.7 Environnement et santé

Près de 200 contributeurs abordent les thèmes environnement & santé.

Si tous attendent un projet qui intègre les objectifs du développement durable, plus de trois-quarts disent que les enjeux environnementaux ne sont pas suffisamment pris en compte. Un contributeur résume ce sentiment ainsi :

« Vu les problématiques actuelles, il manque un objectif essentiel : 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. »

*Après échange avec les Maîtres d'ouvrages respectifs sur leurs objectifs de développement durable, il nous semble que les documents mis à disposition du public au cours de l'enquête n'ont pas suffisamment mis en évidence l'ambition réelle qui accompagne chaque projet.*

*Néanmoins si les nombreuses certifications envisagées pour la Tour permettront 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.*

*Nous retenons 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.*

### 3.8 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.

Alors que la plupart des avis sur ce sujet sont favorables ou demandent encore plus de logements, d'autres craignent une « sur-densification » du quartier et craignent un ajout de circulation et de stationnement automobile qui se répercutera sur le niveau de pollution dépassant déjà aujourd'hui les normes acceptables.

Les chiffres fournis par Europolia à l'issue de l'enquête montrent que la densité urbaine va doubler dans le périmètre de la DUP et quintupler dans la zone concernée par la future ZAC, pour atteindre des densités moyennes observées dans les faubourgs des métropoles.

*Nous considérons que les densités visées sont tout à fait cohérentes aux abords du PEM.*

Lors d'un entretien avec la Commission, le Président de Toulouse Métropole a défendu le point de vue selon lequel des immeubles de grande hauteur sont indispensables pour pouvoir concilier la nécessaire densification et les demandes d'espaces verts au sol. Or, c'est justement la grande hauteur des immeubles (60 m max.) le long de l'avenue de Lyon qui contribue aux îlots de chaleur urbain et qui heurte un grand nombre de contributeurs en raison d'une transformation trop radicale du quartier.

*Comme nous le verrons plus loin, nous estimons que la densité visée en phase 1 peut être atteinte en limitant la hauteur des immeubles dans la zone de la DUP, tout en préservant suffisamment d'espaces verts au sol.*

### 3.9 Emploi

La totalité des forces économiques qui se sont exprimées au cours de l'enquête ont souligné tout l'intérêt du projet TESO pour le soutien de l'emploi durant sa construction. La localisation de nouveaux bureaux en centre-ville sera ultérieurement de nature à développer l'emploi permanent, dans les commerces et l'hôtellerie mais également dans les activités nouvelles qui s'y installeront.

Dans sa réponse au PV de synthèse de l'enquête, Europolia estime que les travaux en phase 1 TESO, dont le montant est estimé à 435 M€, généreront plus de 3000 emplois dans le secteur du BTP. En phase d'exploitation, la Tour Occitanie emploiera 229 personnes à temps plein, et plus de 1000 personnes y viendront travailler.

*La Commission considère qu'en ce qui concerne l'aspect « emploi », l'ensemble du projet TESO, y compris l'accueil d'activités nouvelles génératrices d'emplois locaux proches du centre-ville, sera profitable pour la métropole.*

## 3.10 Sécurité

La thématique « sécurité » a été abordée par une trentaine de contributeurs, essentiellement inquiets des impacts potentiels de la Tour Occitanie sur la sécurité publique, les ouvrages du métro et de la SNCF :

### **Risques d'instabilité des sols vis-à-vis du métro**

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 favorable formulé par Tisséo sur le permis de construire de la Tour Occitanie. 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.

### **Foudre**

Les ingénieurs de Tisséo et de la SNCF n'émettent aucun doute sur l'efficacité de la future protection foudre de la Tour et ne craignent aucune interférence avec leurs équipements.

*Sur ces deux aspects, la Commission, qui n'est pas experte en la matière, se range à l'avis des spécialistes qui devrait aussi rassurer le public.*

### **Divers dangers intrinsèques liés à la Tour**

La plupart des dangers potentiels mentionnés par le public nous semble maîtrisés.

*Une crainte persiste cependant quant à l'aspect sécurité des espaces verts de la Tour puisque l'étude de résistance au vent des arbres sur la Tour que le maître d'ouvrage prévoit de faire réaliser dans une soufflerie climatique par le CSTB Nantes n'a pas encore été réalisée.*

### **Transport de matières dangereuses**

En ce qui concerne l'augmentation de la population habitant ou travaillant à proximité de la gare par laquelle transitent des trains transportant des matières dangereuses (sans s'arrêter), Europolia a fourni une estimation chiffrée, mais rappelle que :

- le risque potentiel ne concerne pas seulement TESO mais l'ensemble des quartiers situés à proximité de la voie ferrée, eux aussi largement urbanisés ;
- l'arrêt du transport des matières dangereuses par le rail, signifierait un report vers le transport routier qui statistiquement présente des risques plus importants que le transport ferroviaire avec une population plus exposée.

*La Commission est d'accord avec ce point de vue et considère qu'en absence d'une solution de contournement ferroviaire de Toulouse, il est irréaliste de vouloir arrêter le développement urbain à proximité du rail.*

---

# 4 CONCLUSIONS ET AVIS SUR LE PROGRAMME D'AMENAGEMENT

---

Cette partie de l'enquête publique concerne quatre des cinq objets qui lui sont soumis et qui sont difficiles à séparer:

1. La Déclaration d'utilité publique (DUP) sur un périmètre de 9 ha ;
2. La Mise en compatibilité du document d'urbanisme (MECDU) sur le même périmètre ;
3. L'enquête parcellaire pour expropriation sur 2,15 ha ;
4. Le classement / déclassement de voirie sur 2 voies.

La Commission d'enquête a opté pour une analyse commune de ces 4 objets, dans le cadre du bilan avantages / inconvénients ci-après.

Un avis distinct est ensuite formulé pour chacun de ces 4 objets.

## 4.1 Conclusions et avis sur la DUP

La demande de DUP, objet de la présente enquête publique, concerne la première phase (2019-2022) du projet TESO qui porte sur un espace de 135 ha, à aménager en plusieurs phases au cours des quinze prochaines années. Elle concerne une surface restreinte de 9 ha. **L'utilité publique de ce premier aménagement ne peut être convenablement apprécié qu'en replaçant celui-ci dans l'ensemble du projet d'aménagement TESO.**

L'objectif général vise à faire de la gare Matabiau le premier pôle multimodal d'Occitanie et à intégrer ce quartier dans le cœur de ville dont il est proche. Cette gare qui, avec son faisceau ferroviaire, constitue encore une barrière entre le centre qu'elle regarde et les faubourgs auxquels elle tourne le dos, devra s'ouvrir à tous les azimuts pour que son quartier, longtemps délaissé soit rénové et devienne une extension naturelle de vie et d'affaires du centre-ville de Toulouse.

Le projet TESO vise en effet à doter cette gare de quatre parvis autour desquels seront organisées toutes les mobilités la desservant mais irriguant également un quartier rénové associant des logements en majorité sociaux, des commerces et des bureaux qui font défaut en centre-ville.

**C'est en considération de cet objectif final que la Commission a évalué l'utilité publique de cette première phase d'aménagement** sur la zone de 9 ha proposée, en examinant successivement les thèmes apparus après examen du dossier et prises en compte des contributions recueillies pendant l'enquête publique.

### 4.1.1 Conclusions sur la compatibilité de la DUP avec les plans et programmes supra-communaux

Le projet de la première phase de TESO répond aux enjeux clé du **Schéma de cohérence territoriale** (SCOT) :

- Maîtriser l'urbanisation,
- Promouvoir un modèle urbain polycentrique par le renforcement d'un pôle économique, l'affirmation de la mixité fonctionnelle et sociale, l'intensification urbaine, la prévention de l'étalement urbain et le renforcement des liens entre le centre-ville et les quartiers environnants.
- Relier la création du pôle d'échange multimodal identifié dans les documents d'urbanisme comme un enjeu central pour le développement économique et urbain de la Métropole.

Il est compatible avec le **Plan de Déplacement Urbain** 2020-2025-2030 (PDU) adopté en février 2018 qui s'articule autour de trois leviers principaux : le report modal, la cohérence entre l'urbanisme et les transports et l'optimisation des réseaux routiers.

Il concourt aux objectifs du **Plan Local Habitat** (PLH) de Toulouse Métropole, qui visent à atteindre 20 % de logements sociaux dans l'agglomération, en programmant les objectifs de mixité sociale du PLUiH : 35 % de logement social, et 10 % de logement social d'accession à la propriété dans le secteur TESO.

Il s'inscrit enfin dans les orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du PLUiH de la Métropole qui cite précisément le projet TESO dans les orientations qu'il définit.

*La Commission constate que le projet TESO est parfaitement conforme à tous les plans et programmes de niveau supérieur.*

#### 4.1.2 Conclusion sur la prise en compte des contributions du public

Comme nous l'avons déjà expliqué au chapitre **Erreur ! Source du renvoi introuvable.** plus haut, nous avons noté qu'après une période de concertation exemplaire, conduite depuis une dizaine d'année, le public ne semble pas avoir été suffisamment associé aux évolutions du Plan Guide Urbain et du projet TESO entre 2016 et 2018.

De nombreux acteurs ayant participé aux réunions « amont » nous ont fait connaître leur déception par rapport aux modifications introduites récemment dans la phase 1 de TESO.

*S'il est vrai qu'il est difficile, voire impossible de concevoir un programme qui puisse répondre à l'ensemble des attentes des parties intéressées, la Commission considère que le projet TESO présenté à l'enquête souffre d'un déficit d'explication au public. Elle recommandera de poursuivre la concertation avec celui-ci.*

#### 4.1.3 Conclusion sur le périmètre de la DUP

##### Délimitation du périmètre d'action foncière

Une large partie du périmètre des 9 ha visés par l'enquête publique est constitué par la voirie et par la propriété de la SNCF. Le solde, soit un peu plus de 2 ha, appartenait initialement à des particuliers. Néanmoins, plus de 70 % des lots ont été acquis par la collectivité au cours des 10 dernières années, soit à l'amiable soit par exercice du droit de préemption urbain.

Le territoire compris entre les gares Raynal et Matabiau a donné lieu en 2013 à un diagnostic patrimonial. Les seuls édifices qui ont alors été repérés comme présentant un intérêt patrimonial, tant historique qu'architectural, sont les ateliers Saint-Eloi et les immeubles situés du côté impair de la rue Saint Laurent qui ont été exclus du périmètre d'action foncière et qui seront valorisés.

Une opération de réhabilitation de ce secteur dégradé semble impossible à la seule initiative des propriétaires privés qui ne semblent n'en avoir ni les moyens ni la volonté. Elle interdirait en tout cas l'élargissement nécessaire de l'avenue de Lyon et de la rue Saint Laurent qui conditionne la bonne desserte du nouveau pôle d'échange multimodal. Telle est la raison qui a conduit au choix d'une action de renouvellement urbain qui nécessitera l'acquisition du solde des immeubles du secteur par la collectivité.

Si une partie des propriétés restant à acquérir devrait pouvoir être négociée à l'amiable par L'EPFL, il est à craindre que la collectivité soit contrainte à des expropriations, nécessitant une déclaration d'utilité publique préalable, sur quelques derniers lots, indispensables au lancement des aménagements.

*La Commission constate que le quartier proche de la gare, du Canal et du centre-ville qui comporte un quartier partiellement dégradé et des espaces libérables (secteur SERNAM) ne peut être laissé à l'abandon. Elle reconnaît par ailleurs que l'état du bâti d'une partie de la zone rend très hypothétique toute réhabilitation et constate que seule la collectivité est susceptible de conduire un tel programme qui nécessite un investissement de près de 80 000 000 €.*

*La Commission approuve l'action engagée pour la rénovation du quartier.*

##### Inclusion des terrains du site SERNAM dans le périmètre DUP

Le périmètre de la DUP comprend un terrain contigu au périmètre d'action foncière, de près de 7 ha, accolés aux voies de la SNCF et sur lequel il est probable qu'aucune expropriation ne sera nécessaire. C'est toutefois sur ce terrain que sera édifié le tronçon de la rue Raynal et où il est prévu de construire l'essentiel des bureaux de la phase 1 qui vise en premier lieu à relocaliser le siège de la SNCF, actuellement à Périole. Cette relocalisation est nécessaire afin de libérer les espaces nécessaires à l'aménagement ultérieur du Pôle multimodal.

La Commission estime que l'inclusion de l'intégralité des friches industrielles de l'ex SERNAM dans la DUP est cohérente, car les aménagements qui y sont prévus font partie des premiers espaces immobiliers qui seront engagés après MECDU et qu'ils doivent répondre à un principe de desserte interne, en relation à la fois avec la création de la nouvelle rue Raynal et avec la recomposition de l'avenue de Lyon.

*La Commission approuve en conséquence le périmètre de la DUP choisi, qui correspond à la logique de l'aménagement de la phase 1.*

#### 4.1.4 Conclusions sur la composante urbanisme

Conformément aux orientations définies par le SCOT, le PDU et le PLH, les programmes immobiliers qui seront développés assureront une mixité fonctionnelle (bureaux, logements, commerces, hôtellerie) et garantiront la livraison de logements sociaux répondant à la pénurie qui existe en centre-ville.

Les habitants de ce nouveau quartier disposeront de conditions de déplacement exceptionnelles grâce à l'accès à toutes les formes de transports en commun (gare SNCF, gare routière, deux lignes de métro, réseau de bus urbains). Ils pourront bénéficier d'une mobilité douce améliorée (larges trottoirs, pistes cyclables dédiées, parkings à vélos). Le cadre de vie des futurs habitants sera amélioré en ce qui concerne la sécurité, la salubrité, la performance énergétique... ainsi que par la création de places jardinées et par la plantation d'arbres d'alignement sur les voies à créer ou à élargir.

##### Logements

50 000 m<sup>2</sup> de logements seront créés au cours de cette première phase de TESO, principalement de type familial et à destination sociale, à proximité du centre de Toulouse où ils font grandement défaut. Leur proximité avec le Pôle d'échange multimodal et une zone d'emploi tertiaire est un atout incontestable.

*La Commission considère qu'il s'agit là de l'un des aspects justifiant l'utilité publique du projet.*

##### Bureaux

Outre l'intérêt de permettre le déplacement des bureaux de la SNCF, afin de libérer la place nécessaire à l'aménagement ultérieur de la façade est de la Gare Matabiau, la construction de 95 000 m<sup>2</sup> de bureaux associés à des logements permettra à Toulouse Métropole de satisfaire à une partie de la demande d'espaces tertiaires, insatisfaite au centre de la ville.

*La Commission y est favorable. Les surfaces de bureaux disponibles en périphérie sont mal desservies par les transports en commun et ne correspondent pas aux attentes des entreprises. La construction de bureaux autour du PEM est d'intérêt général.*

##### Commerces

Une offre commerciale de 2000 m<sup>2</sup>, équilibrée et destinée à compenser la disparition des commerces de l'avenue de Lyon qui seront privés de locaux par la démolition, est prévue. Il s'agira essentiellement de commerces de proximité fonctionnant de préférence en circuit court.

*La Commission considère que la programmation de commerces de proximité est dans l'intérêt des futurs résidents de ce secteur. La superficie réservée à ces activités lui semble raisonnable.*

##### Densification urbaine

En 2015, Toulouse arrive en 193<sup>e</sup> place en termes de densité urbaine sur les 500 villes les plus peuplées de France. Cet étalement historique a des conséquences dommageables, pour la collectivité qui doit assurer des services publics coûteux, pour la population qui en subit les nuisances, pour la préservation des espaces agricoles et naturels etc.

Le projet TESO engage la Métropole dans un processus de densification maîtrisé à proximité du PEM.

*La Commission y est favorable car elle considère que la densification de la ville permet non seulement d'y préserver les activités économiques, la vie culturelle et sociale, mais aussi l'environnement.*

##### Parti de recomposition urbaine proposé

Pour réaliser ce programme immobilier, le Maître d'ouvrage propose d'adopter des formes urbaines diversifiées avec des hauteurs variables de manière à assurer une transition progressive avec les quartiers voisins. Il entend permettre des hauteurs maximales de 60 mètres de chaque côté de l'avenue de Lyon et de 35 mètres dans le secteur Saint Laurent et précise clairement qu'elles ne seront pas appliquées sur la totalité des surfaces disponibles, comme spécifié dans l'OAP de la MECDU.

La Commission constate que de telles hauteurs ne sont pas conformes à la version initiale du PGU et qu'elles résultent d'une évolution récente peu expliquée au public. Elles sont en rupture très nette avec les hauteurs fixées par le PLU ou par le PLUiH qui vient d'être approuvé par la Métropole lesquelles varient selon les zones entre 15 et 30 mètres.

A l'exception de l'immeuble voisin de la rue des Minimes, datant des années 60, qui atteint 20 étages, d'une qualité architecturale discutable, les immeubles des quartiers voisins ne dépassent jamais 30 mètres. La



construction d'immeubles de 60 mètres de part et d'autre de l'avenue de Lyon, même entrecoupés d'espaces de respiration et accompagnés d'immeubles plus bas, constituerait une rupture franche avec les quartiers voisins comme chalets Roquelaine ou le faubourg Bonnefoy.

Même s'il est prévu que les espaces publics occuperont la moitié de la superficie de la zone de DUP, nous considérons que les 45 000 m<sup>2</sup> restants suffisent à la réalisation du programme, tout en respectant les règles édictées par le PLUiH, sans recourir à de si grandes hauteurs.

*Tout en approuvant la densification urbaine prévue dans le projet TESO, ainsi qu'il est dit au paragraphe ci-dessus, la Commission n'est pas convaincue que de telles hauteurs, mal acceptées socialement, soient nécessaires pour réaliser le programme immobilier prévu.*

*Elle considère qu'une hauteur maximale de 35 mètres devrait être suffisante et émettra en conséquence une réserve à ce sujet qu'elle reportera dans son avis sur la MECDU.*

#### **4.1.5 Conclusions à propos de la mobilité**

La gare Matabiau deviendra progressivement très connectée à toutes les mobilités mais la densification de ses abords prévue par TESO entrainera un inévitable afflux de résidents et de salariés, dont tous ne seront pas en mesure de bénéficier des transports publics. En effet, si Toulouse Métropole vise bien la réduction de l'usage de l'automobile et de ses conséquences environnementales, la ville se doit aussi de prévoir des accès commodes aux quatre parvis du PEM et aux ensembles immobiliers à construire. L'exceptionnel étalement urbain de l'agglomération toulousaine rend dans un premier temps inévitable l'usage de la voiture.

La Commission note toutefois que les voies à créer ou à élargir au cours de la première phase du projet TESO, qui ne constituent qu'un premier maillon, laissent une part réduite à la circulation des véhicules particuliers. La nouvelle rue Raynal par exemple, réserve aux voitures moins du tiers de l'emprise, le reste étant dédié aux bus, à des pistes cyclables unidirectionnelles et à de larges trottoirs. L'élargissement de l'avenue de Lyon portée à 29 mètres permet en réduisant la place de l'automobile de réserver deux voies propres aux bus, de créer deux pistes cyclables unidirectionnelles et d'aménager de vastes trottoirs pouvant atteindre plus de 8 mètres. Même si l'élargissement de la rue Saint Laurent prévoit une circulation automobile à deux voies elle sera néanmoins dotée d'une piste cyclable bidirectionnelle.

Ce plan de circulation devra être prolongé dans le même esprit et raccordé aux réseaux viaire et cyclable de l'agglomération au cours des phases suivantes du projet TESO.

*La Commission approuve la création de la rue Raynal et les élargissements de l'avenue de Lyon et de la rue Saint Laurent.*

#### **4.1.6 Conclusions sur les aspects sociaux**

##### **Prise en compte des habitants actuels**

Dans le cadre de la première phase TESO, 201 propriétaires sont concernés par l'enquête parcellaire et Europolia estime qu'il sera nécessaire de reloger environ 460 habitants. Le projet TESO aura donc un impact humain considérable dès la première phase, largement passé sous silence dans le dossier soumis à enquête. L'utilité publique du projet TESO ne peut se concevoir que si on prend en compte sa globalité, au-delà des 9 ha concernés par la zone DUP proprement dite.

A ce stade d'avancement des acquisitions foncières (60 % environ des logements déjà maîtrisés par l'EPFL), la rénovation du quartier avec le maintien de la population sur place ne peut malheureusement pas être envisagée. En effet, les aménagements prévus de la voirie nécessitent une maîtrise totale des lots avoisinants.

La Commission regrette que :

- les acquisitions immobilières successives de la collectivité aient contribué à la dégradation progressive du cadre de vie dans le secteur Lyon / St. Laurent,
- les propriétaires souhaitant vendre leur bien n'aient pas trouvé un accueil attentif auprès de l'EPFL,
- aucune action n'ait été entreprise à ce jour pour informer concrètement les habitants sur les procédures de relogement,
- le nombre de personnes à reloger n'ait pas été présenté dans l'étude socio-économique,
- par conséquent, le chapitre 5.2.3 qui présente les coûts sommaires de l'opération DUP ne prenne pas en compte ceux liés aux actions de relogements,
- la MOUS annoncée dans le dossier ne soit opérationnelle qu'à compter de la fin de l'été 2019.

*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.*

### **Insertion sociale**

Le programme de rénovation immobilière de la première phase du projet TESO, proche du centre-ville et intégré au pôle multimodal, reste très ouvert à des évolutions mais intégrera obligatoirement une mixité fonctionnelle et une mixité sociale. Les petits commerces de proximité prévus favoriseront la qualité de vie. La présence d'emplois à proximité du centre-ville et de lieux de résidence contribuera à la réduction des déplacements. Il manque pour le moment d'équipements collectifs culturels, récréatifs ou sportifs.

Comme Europolia s'y est déjà engagé, ses équipements seront précisés, notamment au cours de la définition du règlement de la ZAC projetée.

*La Commission approuve cette démarche.*

## **4.1.7 Conclusions sur les aspects environnementaux**

### **Performance énergétique**

Actuellement, la plupart des bâtiments dans la zone concernée par l'action foncière sont anciens et mal isolés. Compte tenu du projet TESO à l'étude depuis plusieurs années, les propriétaires n'ont ni la volonté, ni la motivation de réaliser des travaux de réhabilitation énergétique nécessaires.

Les futurs immeubles répondront aux nouvelles normes de performance énergétique et utiliseront en partie des énergies renouvelables. Cela permettra de contribuer à la réalisation des objectifs du PCAET et des engagements nationaux pour une sobriété énergétique et la lutte contre le réchauffement climatique.

*La Commission considère que sur cet aspect, le projet est d'utilité publique.*

### **Espaces verts**

L'agrément de vie dépend de la structure immobilière (hauteur, espacements des corps d'immeubles) mais également de la présence d'espaces verts publics et privés.

La Commission a bien noté concernant les espaces verts, qu'il n'était pas question de construire 100 % des surfaces disponibles, comme une lecture rapide du dossier d'enquête aurait pu le laisser croire. L'OAP de la MECDU en précise le principe et le règlement écrit du nouveau PLUiH impose un coefficient de surface éco-aménageable (CSE) qui garantit un relatif « verdissement » des espaces privatifs du secteur.

Elle regrette cependant le peu d'ambition de la collectivité en ce qui concerne la plantation d'espaces publics jardinés de pleine terre dont il est prévu moins de 0,4 ha dans un secteur initialement non bâti. Elle considère que ces espaces sont essentiels pour le confort des citoyens et pour lutter contre les îlots de chaleur urbains et souhaite une extension des superficies prévues dès la première phase de ce projet.

*La Commission émettra donc à ce sujet une réserve.*

## **4.1.8 Conclusions sur les aspects économie et emploi**

La création d'un ensemble de bureaux proches du PEM et du centre-ville où ils font défaut soutiendra l'essor économique de la métropole toulousaine.

Europolia estime que dans la zone DUP :

- les travaux permettront de mobiliser plus de 2 000 emplois dans le BTP pendant la période de construction ;
- en phase 1, TESO permettra de créer ou de relocaliser plus de 6 000 emplois proches du centre-ville et du PEM en mixité avec une zone de logements ; à terme le secteur accueillera plus de 20 000 emplois tertiaires.

*La Commission estime que le programme est favorable au développement de l'emploi aussi bien en phase de construction qu'à son terme. Elle considère qu'il s'agit là d'un aspect majeur pour attester de son intérêt général.*

#### 4.1.9 Bilan avantages / inconvénients

La Commission rappelle que cette zone est dans un état d'abandon soit urbain soit industriel. Son emplacement stratégique au cœur de la ville exclut que la métropole puisse l'abandonner. Elle considère que compte tenu de l'état du bâti une opération de réhabilitation de l'existant ne semble ni souhaitable ni réalisable. Elle approuve donc en conséquence l'opération de profond renouvellement urbain envisagée.

Elle rappelle que la demande de DUP de la phase 1 s'inscrit dans un ensemble plus vaste dont la réalisation s'étendra sur une quinzaine d'années.

Cette opération est-elle d'utilité publique ?

Nous avons détaillé dans le tableau suivant le contenu des différents thèmes analysés ci-avant. Il montre à l'évidence que le projet de la première phase de TESO, outre sa contribution à l'ensemble de l'aménagement du pôle multimodal de la gare Matabiau, présente à lui seul plus d'avantages que d'inconvénients.

#### Récapitulatif des atouts et inconvénients de la déclaration d'utilité publique sollicitée

	Thème	Inconvénients	Atouts
Compatibilité	Articulation avec les documents supra communaux		Le projet de première phase de TESO est compatible avec le SCOT, avec le PDU 2025-2030 et avec le PLH de Toulouse Métropole
	Compatibilité avec le PADD		Le projet TESO est cité parmi les orientations du PADD.
	Compatibilité avec le plan guide urbain (PGU)	Le PGU de TESO adopté en 2016 a évolué sans nouvelle concertation et porte des orientations en fixant des hauteurs accrues. L'absence temporaire de dialogue avec le public a conduit à des incompréhensions.	Compatibilité formelle.
Nature du projet	Urbanisme	Parti architectural retenu impliquant des hauteurs maximales de 35 à 60 mètres selon les zones, incomprises du public et nécessitant une MECDU.	Possibilité de densifier le quartier et de prévoir de la place pour les espaces verts privés.
	Mixité		Introduction d'une mixité fonctionnelle (logements, bureaux, commerces, hôtel) et sociale inexistante dans le quartier actuel.
	Logement		Programmation de 50 000 m2 de logements soit environ 800 appartements familiaux de taille intermédiaire, répondant à la carence du centre-ville,
	Type de logement		Grande mixité sociale (35 % de logements sociaux locatifs, 10% d'accession sociale à la propriété, 10 % d'accession à des prix maîtrisés et 5 % de logement locatif intermédiaire,
	Bureaux	Nombreux bureaux vides à la périphérie de la ville.	Création de 95 000 m2 de bureaux dont 10 000 m2 nécessaires au relogement de la SNCF qui libérera ainsi le site d'aménagement du nouveau parvis de Périole.
	Commerces	Perte de la convivialité des petits commerces de proximité.	Réservation de 2 000 m <sup>2</sup> pour promouvoir l'implantation ou le transfert de commerces de proximité, de préférence en circuit court.
	Densification		Augmentation de la densité urbaine par renouvellement de quartiers anciens et urbanisation d'espaces industriels ou commerciaux inoccupés. Lutte contre l'étalement urbain.

**Récapitulatif des atouts et inconvénients de la déclaration d'utilité publique sollicitée (suite)**

	Thème	Inconvénients	Atouts
<b>Développement durable</b>	Vie sociale	Nécessité d'exproprier une partie des propriétaires des lots situés dans le périmètre d'action foncière : ils ne pourront probablement pas racheter un bien équivalent ailleurs sur Toulouse en raison d'un prix de rachat relativement faible des appartements. Expulsions des habitants qui devront être relogés ailleurs.	Meilleure mixité sociale : même si certains avis craignent une gentrification du quartier, le programme TESO est axée sur la mixité logements (dont 45 % de logements sociaux) / commerces / bureaux.
	Performance énergétique		Réalisation d'un urbanisme aux normes modernes, visant le critère E+/C-.
	Nuisances	Nuisance des chantiers : bruit, poussière, encombrement routier, etc.	Les bureaux constitueront un écran acoustique par rapport aux bruits ferroviaires. Les nouveaux logements seront mieux isolés contre le bruit.
	Equipements collectifs	Absence de programmation d'équipements collectifs culturels, récréatifs ou sportifs.	
	Environnement	Manque d'ambition dans le verdissement du projet. Trop faible proportion d'espaces publics urbains jardinés.	Aucun espace naturel impacté par le projet. Pas besoin de consommer des terres agricoles ou naturelles. Proximité du canal qui constitue un « poumon vert » pour les futurs occupants.
	Qualité de vie	Perte du caractère typiquement toulousain du quartier et de la convivialité du voisinage établie.	Logements neufs aux normes énergétiques, environnementales et sanitaires. Plus d'espaces verts, des voies dédiées aux déplacements actifs.
	Etat sanitaire		
	Sécurité	Augmentation de la population exposée au risque « transport de matières dangereuses » par voie ferrée.	Risque limité car il n'y a pas d'opérations de transvasement dans la gare, uniquement du transit.
<b>Mobilité</b>	Mobilité		Desserte exceptionnelle du secteur TESO par tous les transports publics.
	Réseau viaire		Amorce d'un réseau viaire priorisant les transports en commun et les modes actifs (voies de bus réservées, pistes cyclables dédiées, trottoirs élargis)
	Trafic automobile	Trafic automobile contraint mais qui risque d'augmenter à cause de l'arrivée d'environ 8 000 employés ou habitants nouveaux en fin de première phase.	La proximité du PEM permettra de réduire de manière significative le recours à la voiture individuelle.

**4.1.10 Caractère nécessaire de l'expropriation**

La Commission considère que la modernisation nécessaire du quartier ne peut être réalisée que par la collectivité. Une solution alternative de rénovation s'avère non réalisable car il est impossible :

- d'atteindre la densité urbaine recherchée, justifiée autour du PEM ;
- d'obliger les propriétaires à rénover leurs bâtiments afin de réhabiliter le quartier actuellement délabré ;
- d'aménager la voirie selon les besoins du PEM.

Une variante initiale prévoyait un périmètre d'action foncière plus étendu, celui-ci a été réduit suite aux résultats du diagnostic patrimonial<sup>4</sup> réalisé en 2013.

Pour réaliser le programme, il est nécessaire d'acquérir l'intégralité des lots sur un périmètre de 2,15 ha, mais il semble à l'heure actuelle impossible d'y parvenir par la voie amiable, ce qui justifie le recours à la déclaration d'utilité publique préalable à l'expropriation.

*La Commission reconnaît que pour réaliser le projet TESO, il n'existe pas de solution alternative à l'expropriation.*

<sup>4</sup> Cf. chapitre 4.3.1 plus loin

**4.1.11 Opportunité du projet**

Argument	Pertinence	
	Défavorable	Favorable
Motivation initiale TESO : arrivée LGV	Une arrivée de la LGV n'est plus envisagée dans un futur proche.	
Possibilité de libérer des emprises SNCF		Le secteur SERNAM va se libérer, c'est une occasion unique pour récupérer des surfaces constructibles proche du centre-ville et du PEM.
Valorisation d'un lieu « porte d'entrée » de la métropole		Occasion de poursuivre la mise en valeur de la gare par l'aménagement d'un quartier environnant accueillant et moderne.
PDU prévoit PEM		La modernisation de la gare en un Pôle d'échanges Multimodal est prévue par le Plan Mobilités et nous la considérons comme présentant un intérêt majeur en raison de la saturation chronique de la circulation.
Consensus général sur la nécessité de rénover le quartier aujourd'hui délabré	Certains avis considèrent que les dégradations du quartier se sont accentuées dès l'annonce du projet de renouvellement du quartier et l'exercice du droit de préemption urbain.	Compte tenu de l'état dégradé d'une majorité d'immeubles compris dans le périmètre d'action foncière, un projet de réhabilitation avec densification semble économiquement et techniquement irréalisable, ce n'est que via une action publique forte que la zone pourra acquérir le statut prévu par les documents d'urbanisme.
Agrandir le centre-ville et relier les faubourgs	Les voies ferrées continueront à former une barrière.	Les parvis Marengo et Périole à l'est des voies attireront plus d'usagers de « l'autre côté » de la gare, ce qui est favorable à l'extension du centre-ville.
Besoins de bureaux	Surfaces de bureaux inutilisées en périphérie.	Les études de l'OTIE démontrent un réel manque de surfaces de bureaux en centre-ville et proches des transports en commun.
Besoins de logements		Pénurie de logements, surtout de logements sociaux, au centre-ville et proche des transports en commun.

*La Commission constate que l'opportunité de transformer et de densifier le quartier autour de la gare Matabiau est réelle, même en absence d'arrivée immédiate de la LGV.*

#### 4.1.12 Avis motivé

Constatant que la présente enquête a trouvé un grand écho auprès de la population et a suscité de nombreuses contributions ;

Constatant la conformité de la procédure administrative relative à l'enquête publique ;

Considérant que le projet TESO a fait l'objet d'une longue démarche de concertation entre la collectivité et les habitants et associations de quartier mais qui est restée inachevées sur certains aspects ;

Considérant qu'en particulier le manque d'espaces verts publics et la hauteur des futurs immeubles le long de l'avenue de Lyon s'éloignent significativement du consensus qui avait été obtenu en 2016 ;

Considérant que les espaces verts publics représentent moins de 5 % de la surface DUP alors que le projet va se réaliser en partie sur des friches ferroviaires disponibles ;

Constatant que le maître d'ouvrage indique à l'issue de l'enquête qu'une réflexion sera engagée pour augmenter la place de la nature dans l'opération ;

Considérant que l'augmentation de la densité urbaine ne contribuera pas à l'amélioration de la qualité de l'air, malgré la présence des transports en commun et d'un réseau piétons/cyclistes ;

Considérant que les chantiers de démolition vont générer un trafic considérable pour évacuer les gravats vers des installations non encore identifiés et que 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 ;

Considérant qu'il existe des surfaces de bureaux inutilisées en périphérie pour lesquelles une nouvelle finalité devrait être recherchée afin de les valoriser ;

Considérant, à l'issue de l'enquête et après avoir entendu et pesé les arguments pour et contre, que le projet est utile à la collectivité car il permettra de :

- répondre au besoin de logement neuf, principalement social, qui fait défaut au centre de Toulouse,
- combler l'offre déficiente de bureaux en centre-ville.
- implanter ou relocaliser des activités tertiaires en contiguïté d'un pôle de convergence de tous les transports en commun,
- combattre ainsi l'étalement urbain,
- limiter l'usage de l'automobile et la pollution qu'elle engendre,
- accompagner le développement économique de la Métropole régionale,

Considérant que le projet s'appuie sur de réelles opportunités ;

Considérant que ces atouts justifient :

- les expropriations prévues sur une partie de la zone ainsi que les expulsions auxquelles la collectivité devra procéder,
- les nuisances occasionnées par les chantiers à venir,

Considérant que les avantages sont supérieurs aux inconvénients,

Après avoir pris en considération les mesures prévues par le maître d'ouvrage pour éviter, réduire ou compenser les effets du projet,

la Commission d'enquête émet, à l'unanimité de ses membres, un

## **Avis favorable à la déclaration d'utilité publique de la phase 1 du projet TESO**

Cet avis est assorti de 2 réserves et de 6 recommandations suivantes :

## RESERVES

### **Réserve n° 1 :**

La hauteur maximale autorisée pour les immeubles respectera celle indiquée dans la réserve n° 1 relative à l'avis de la MECDU.

### **Réserve n° 2 :**

Les espaces verts publics de pleine terre devront être portés à au moins 10 % de la surface de la DUP, soit environ 9000 m<sup>2</sup>.

## RECOMMANDATIONS

### **Recommandation n° 1**

La Commission recommande au Maître d'ouvrage de poursuivre la concertation avec le public et les associations locales, particulièrement au sujet de la définition du cahier des charges de la ZAC.

### **Recommandation n° 2**

La Commission recommande 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.

### **Recommandation n° 3**

La Commission recommande d'étudier avant chaque chantier de démolition toutes les possibilités de réutilisation des gravats sur place et de prendre attache avec les exploitants des centres de stockage de classe III pour élaborer un schéma de gestion des gravats restants pour l'ensemble de la phase 1 TESO.

### **Recommandation n° 4**

La Commission 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.

### **Recommandation n° 5**

Pour les phases suivantes de Toulouse EuroSudOuest, la Commission recommande d'implanter les établissements accueillant des populations sensibles à l'écart des boulevards à fort trafic.

### **Recommandation n° 6**

Pour concrétiser la proposition d'Europolia de conduire une étude pour préciser les différentes réponses au Plan Climat Air Énergie territorial de Toulouse Métropole, la Commission lui recommande d'engager cette étude sans délai et d'en publier les résultats dans un délai de 12 mois sur son site internet.

## 4.2 Conclusions et avis sur la MECDU

### 4.2.1 Conclusion sur la conformité de la procédure

#### Examen conjoint

La phase 1 du projet TESO présente des incompatibilités avec les documents d'urbanisme opposables et prévoit de créer une nouvelle OAP<sup>5</sup> pour le secteur concerné par la DUP. Ceux-ci doivent donc obligatoirement être mis en compatibilité au cours de l'enquête publique conjointe DUP / MECDU, conformément aux stipulations des articles L153-54 et suivants du Code de l'urbanisme.

Conformément à la réglementation :

- Une réunion d'examen conjoint préalable à la mise en compatibilité a été organisée à la Préfecture de Haute-Garonne le 17 décembre 2018.
- La Commission d'enquête a participé à cette réunion en qualité d'auditrice.
- Le procès-verbal de cette réunion a été joint au dossier d'enquête.

Une situation tout à fait particulière a été prise en compte dans le dossier d'enquête sur la MECDU. En effet, au moment de l'ordonnance de la présente enquête :

- le PLU de Toulouse Métropole était en vigueur,
- mais le PLUiH, arrêté le 3 octobre 2017, avait déjà été soumis à sa propre enquête publique avant une approbation qui était prévue pour la fin du mois de juin 2019.

Par conséquent, le dossier d'enquête porte à la fois sur la mise en compatibilité du PLU et du PLUiH de Toulouse Métropole, ce qui a constitué un gros travail d'analyse pour les rédacteurs du rapport.

Le PLUiH de Toulouse Métropole a été approuvé le 14 avril et est devenu exécutoire le 18 mai 2019. Conformément aux indications du dossier d'enquête, celui-ci ayant été approuvé avant la remise du présent rapport (donc avant l'éventuel arrêté préfectoral déclarant l'utilité publique de la phase 1 de l'aménagement de TESO), **c'est bien le PLUiH qui doit être mis en compatibilité.**

*La Commission constate que d'un point de vue « procédure », le dossier soumis à enquête est conforme et complet. La situation particulière d'une période de transition entre deux documents d'urbanisme a été correctement prise en compte dans le dossier MECDU, même si la lisibilité du document aurait pu être meilleure.*

### 4.2.2 Conclusion sur la compatibilité du projet TESO avec les 2 documents d'urbanisme

Après avoir constaté que le projet était compatible avec le SCOT, avec le PDU, avec les objectifs du PLH, la Commission d'enquête s'est attachée à examiner la mise en compatibilité les deux documents (PLU et PLUiH).

Nous présentons ici l'analyse afférente à chacun des deux documents afin d'étayer notre avis. En effet, même si le PLUiH est aujourd'hui entrée en vigueur, il nous a semblé nécessaire de suivre l'argumentaire exposé dans le dossier MECDU par Europolia, dans l'éventualité d'une annulation ultérieure du PLUiH.

---

<sup>5</sup> Orientation d'Aménagement et de Programmation



## Synthèse des incidences du projet TESO sur le PLU de Toulouse Métropole

Le projet TESO est :

- compatible avec le PADD du PLU,
- incompatible avec certaines dispositions liées aux cinq zones du PLU dans le secteur de la DUP,
- nécessite l'intégration d'une nouvelle OAP.

### Documents graphiques :

La DUP couvre cinq zones différentes UC2c, UF1c, UI1c, UI7 et UI11c. La MECDU prévoit de les remplacer par 2 zones urbaines de projet :

- UP9 pour le secteur Lyon / Sernam, hauteur max. des bâtiments 60 m,
- UP10 pour le secteur Cheminots – Saint Laurent, hauteur max. des bâtiments 35 m.



PLU avant (à gauche) et après MECDU (à droite)

L'annexe graphique du PLU doit être modifiée pour inclure la totalité du périmètre de la phase 1 de TESO dans le périmètre relatif à la diversité sociale.

### Règlement écrit :

Certaines dispositions des cinq zones UC2c, UF1c, UI1c, UI7 et UI11c sont incompatibles avec le projet, en ce qui concerne les **coefficients d'emprise au sol, les hauteurs maximales des immeubles autorisées ou les retraits par rapport aux limites séparatives ou à la voirie**. Les modifications suivantes du règlement sont nécessaires :

- A l'article 7 : la réduction à 0.1 mètres du retrait des constructions par rapport aux voies et emprises publiques et privées pour les zones UP9 et UP10.
- A l'article 10 : la fixation d'une hauteur maximale de 35 mètres en zone UP10 au lieu de 14.50 et de 60 mètres en zone UP9 au lieu de 14.50 mètres, de 17 mètres ou de 30 mètres selon les anciennes zones.
- A l'article 12 : soumission des aires de stationnement des zones UP9 et UP10 aux règles de la zone UP6.

### OAP

Une nouvelle OAP pour le secteur TESO doit être ajoutée dans le PLU.

## Synthèse des incidences du projet TESO sur le PLUiH de Toulouse Métropole.

Le PLUiH a introduit d'importants changements par rapport au PLU :

- sur la forme, en retranscrivant certaines informations sous forme d'étiquettes dans le règlement graphique pour plus de lisibilité,
- et sur le fond en simplifiant ou en supprimant certains paramètres et en introduisant de nouveaux.

Pour le PLUi-H, l'emprise de la DUP TESO concerne 2 zones et 5 sous-secteurs :

- la zone urbaine à vocation mixte UM3 (h= 9 m) ;
- la zone urbaine à vocation mixte UM4 (h = 15/19/30 ou 50 m).

La Commission constate que la transformation du PLU en PLUiH ne s'est pas faite à droit constant au niveau de la zone DUP mais qu'elle s'est accompagnée d'une redistribution du zonage et de la modification de certains paramètres, ainsi qu'en attestent les deux schémas suivants issus du dossier d'enquête.



Zonages du PLU (à gauche) et du PLUiH (à droite) avant MECDU

C'est ainsi, par exemple, que les zones UI7 et UI1c où les hauteurs maximales prévues étaient de 14,5 m et 30 m au PLU ont été partiellement regroupées dans une zone UM4(C) où les hauteurs maximales peuvent atteindre 50 mètres au PLUiH.

*La Commission retient qu'avec l'approbation du PLUiH, les hauteurs maximales autorisées dans le secteur Sernam sont de 50 m, mais elles restent limitées à 15 m le long de l'avenue de Lyon et à 9 m sur le secteur Cheminots – Saint-Laurent.*

### Règlement écrit :

Deux zones du nouveau PLUiH (UM3 et UM4) sont incompatibles avec le projet, en ce qui concerne **les usages du sol, les implantations par rapport aux voies, aux limites séparatives ou par rapport aux constructions sur une même unité foncière. Les hauteurs et la volumétrie ainsi que les règles de stationnement des véhicules motorisés et des vélos sont également incompatibles avec le projet de DUP.**

Par conséquent, la pièce 3A du règlement écrit doit être modifiée pour la mettre en compatibilité avec les caractéristiques d'affectation des sols, de volumétrie et d'implantation des constructions et de stationnement de la phase TESO 1.

**Documents graphiques :**

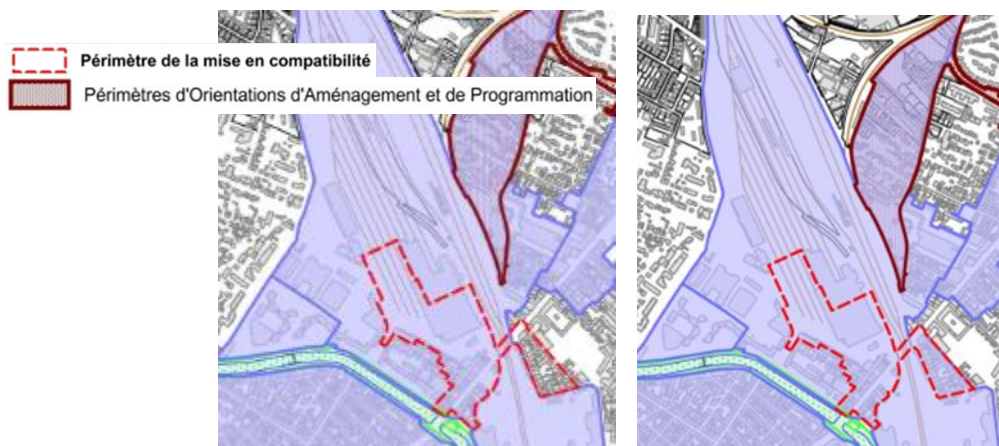
La mise en compatibilité du PLUiH nécessite la création de 2 nouvelles zones urbaines de projet UP2 :

- UP2-9 (Lyon Raynal) : hauteur max 60 m
- UP2-10 (Cheminots-St. Laurent) : hauteur max. 35 m



PLUiH avant (à gauche) et après MECDU (à droite)

Par ailleurs, dans la pièce 3C2, le secteur Cheminots – St. Laurent doit être rajouté dans les « zones préférentielles d'accueil des commerces et des activités de services ».



Document graphique 3C2 du PLUiH avant (à gauche) et après MECDU (à droite)

**OAP**

Comme déjà vu pour le PLU, une nouvelle OAP pour le secteur TESO doit être ajoutée dans le PLUiH.

*La Commission constate à ce sujet que le périmètre de la future OAP n'apparaît pas sur le plan ci-dessus à gauche, il s'agit probablement d'un oubli.*

**4.2.3 Conclusion sur la prise en compte des contributions du public**

Au cours de l'enquête, de nombreuses personnes ont fait savoir à la Commission d'enquête que la MECDU ne prend pas complètement en compte le consensus qui avait été trouvé lors de la concertation en 2016. La Commission est en accord partiel avec ce constat, notamment en ce qui concerne la hauteur maximale des immeubles et les espaces verts, ce qui motive ses réserves sur ces points.

#### 4.2.4 Avis motivé

Considérant que la Commission approuve les principes de qualité architecturale contenus dans l'OAP, qui visent à construire les bâtiments à l'alignement des voiries, tout en ménageant des discontinuités, des espaces de « respiration », des vides et des pleins, en recherchant une diversification des formes et des volumes architecturaux ;

Considérant qu'elle ne partage pas l'avis du maître d'ouvrage qui estime nécessaire de prévoir des hauteurs maximales de 60 mètres pour créer des émergences ;

Considérant qu'elle estime possible de mener à bien le programme de construction de la phase 1, en réalisant une architecture diversifiée, sans dépasser une hauteur de 35 mètres de part et d'autre de l'avenue de Lyon ;

Considérant que cette limitation de la hauteur maximale des bâtiments permet de préserver une continuité avec les quartiers voisins, d'éviter une rupture trop brutale avec les caractéristiques actuelles du quartier, des ombrages trop importants sur les riverains ainsi qu'un impact visuel de type « barre d'immeuble » ;

Considérant que le PLUiH autorise cependant déjà des immeubles de 50 m de haut dans le secteur SERNAM ;

Considérant que la Commission approuve la valorisation des « pépites », dont celle des anciens magasins généraux par l'aménagement d'un espace public de type « place jardinée » ;

Considérant que le secteur de la phase 1 du projet Toulouse EuroSudOuest est actuellement dépourvu d'espaces verts et qu'il nous semble trop minéral, malgré un doublement du nombre d'arbres d'alignement, ne permettant ni de lutter contre le phénomène des îlots de chaleurs urbain, ni de répondre aux attentes des habitants en ce qui concerne la « nature en ville », ni de répondre aux ambitions affichées dans l'opération « Engagements pour une ville plus verte » lancée par la mairie en avril 2019 ;

Considérant qu'une réserve visant à doubler la superficie des espaces verts publics de pleine terre en phase 1 a été émise dans le rapport d'enquête et l'avis sur la demande de DUP ;

Considérant que les conséquences du remplacement des coefficients d'emprise au sol (CES) et d'espace de pleine terre (EPT) par les nouvelles dispositions introduites par le PLUiH (notamment le nouveau coefficient de surface éco-aménageable), n'aient pas été expliquées dans le dossier MECDU ; que cette absence est de nature à ajouter à l'inquiétude des habitants quant à la sincérité des objectifs environnementaux du projet TESO ;

la Commission d'enquête émet, à l'unanimité de ses membres, un

## Avis favorable à la mise en compatibilité du document d'urbanisme opposable

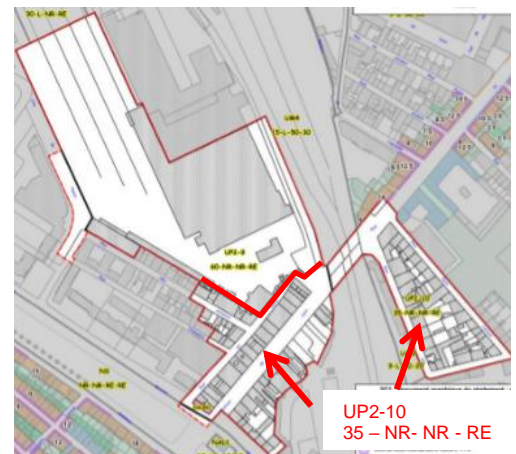
Cet avis est assorti de 1 réserve et de 1 recommandation

### RESERVE

#### Réserve n° 1 :

L'emprise des zones UP2-9 et UP2-10 sera modifiée de manière intégrer les immeubles de part et d'autre de l'avenue de Lyon dans la zone UP2-10 comme indiqué dans le schéma ci-contre où la hauteur maximale des bâtiments sera de 35 m (et non pas de 60 m).

Le schéma opposable de l'OAP sera rectifié en conséquence.



### RECOMMANDATION

#### Recommandation n° 1

La Commission recommande au maître d'ouvrage de mieux expliquer au cours des prochaines étapes de concertation pour la ZAC TESO comment les nouvelles dispositions du PLUiH permettront de garantir un certain verdissement de toutes les opérations immobilières.

## 4.3 Conclusions et avis sur l'enquête parcellaire

### 4.3.1 Conclusions sur l'emprise de la zone à exproprier

Au sein de la zone de la DUP de 9 ha, la zone d'action foncière visée par la présente enquête parcellaire concerne seulement 2,15 hectares.

Les parcelles susceptibles de faire l'objet de cette opération se situent :

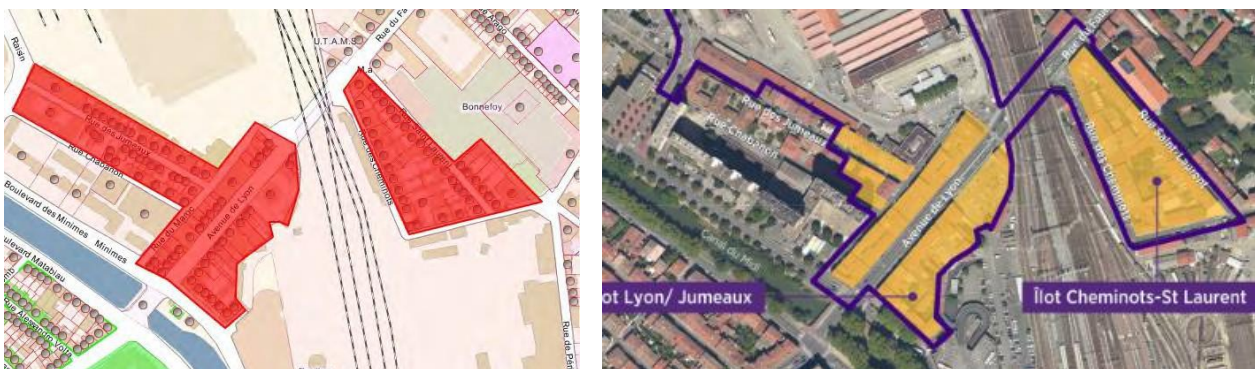
- Secteur Lyon / Jumeaux :
  - o des 2 côtés de l'avenue de Lyon entre la voie ferrée et le canal du Midi
  - o le long du boulevard Pierre Sémard entre l'avenue de Lyon et la gare Matabiau ;
  - o du côté Est de la rue du Maroc (seulement 5 parcelles ne sont pas mitoyennes avec l'avenue de Lyon) ;
  - o au début des rues des Jumeaux et Chabanon.
- Secteur Cheminots / Saint-Laurent :
  - o Parcelles incluses dans le polygone formé par les rues Saint-Laurent, Jumeaux et du faubourg Bonnefoy.

Dans le cadre des opérations urbaines structurantes prévues entre 2019 et 2022, l'acquisition de ces parcelles est nécessaire pour :

- permettre le développement de programmes immobiliers prévus par le projet Toulouse EuroSudOuest,
- favoriser les accès au futur pôle d'échanges multimodal, en réalisant les opérations de voirie suivantes :
  - o élargissement de l'avenue de Lyon ;
  - o création de la rue Raynal ;
  - o élargissement de la rue Saint-Laurent.

Le dossier soumis à enquête ne présente pas la démarche qui a permis de délimiter le périmètre à exproprier. Dans son mémoire de réponse à l'issue de l'enquête (chapitre 5.2.3), Europolia nous a cependant précisé que le périmètre étudié à l'origine était plus vaste, de l'ordre de 3,3 ha. En plus des parcelles citées ci-dessus, il portait :

- pour le secteur Lyon / Jumeaux : sur la totalité de la rue des Jumeaux et toutes les parcelles situées à l'Est de la rue Chabanon ;
- pour le secteur Saint-Laurent / Cheminots : sur les parcelles côté impair de la rue Saint-Laurent entre la rue des Cheminots et le parc Bonnefoy.



*Emprise étudiée pour l'expropriation (à gauche) et emprise retenue (à droite)*

Sur la base d'un diagnostic réalisé en 2013 et en raison de l'intérêt patrimonial ou historique présenté par certains bâtiments, le périmètre a ensuite été ajusté pour :

- d'une part, exclure et valoriser les anciens ateliers Saint-Eloi ;
- d'autre part, exclure l'alignement de maisons du côté impair de la rue Saint-Laurent et d'une partie des rues des Jumeaux et Chabanon.

Toutes les parcelles ainsi conservées sont directement et en totalité impactées par le projet.

*Nous estimons que le maître d'ouvrage a réalisé les études nécessaires pour limiter autant que possible l'emprise de la zone à exproprier.*

### **4.3.2 Conclusion sur la population concernée**

L'ensemble des parcelles visées représente 91 ensembles immobiliers dont 70 propriétés et 21 copropriétés composées de 355 lots.

Pour l'instant, 50 propriétés et 211 lots sont maîtrisés soit par l'Etablissement Public Foncier Local (EPFL) du Grand Toulouse, qui possède la majorité des biens, soit par Toulouse Métropole ou enfin par la commune de Toulouse.

Sur notre demande, sur la base des informations transmises par les propriétaires lors de la procédure d'information préalable à cette enquête parcellaire, Europolia estime que :

- 276 logements sont encore occupés (121 dans des logements dont l'EPFL possède la maîtrise et 276 logements appartenant à d'autres propriétaires) ;
- le nombre d'habitants présent à l'intérieur du périmètre d'action foncière prioritaire est de l'ordre de 460 personnes.

*La Commission d'enquête regrette que ces dernières informations ne fussent pas disponibles dans le dossier soumis à enquête.*

### **4.3.3 Conclusion sur conformité de la procédure**

Conformément aux dispositions du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, Europolia a adressé 199 courriers aux propriétaires ou copropriétaires des 95 parcelles à exproprier. S'agissant de 4 copropriétés, les syndicats ont également été destinataires d'un courrier. Pour les commerces, un double-envoi a été effectué à 2 adresses (domicile du gérant et siège).

Ces courriers ont été envoyés le 26 et 27 février 2019 sauf pour la mairie de Toulouse (le 1<sup>er</sup> mars 2019) et l'établissement public foncier local (le 04 mars 2019).

A la suite de ces courriers, au 25 avril 2019 :

- 13 courriers sont revenus avec la mention « Pli non réclamé » ;
- 11 courriers sont revenus avec la mention « n'habite pas à l'adresse indiquée »
- 3 ont été affichées en mairie (héritiers inconnus)
- 3 étaient confiés à un huissier pour des recherches d'héritiers,
- tous les autres pris ont été récupérés par les destinataires.

*La Commission considère que les démarches liées à l'enquête parcellaire et imposées par le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ont été régulièrement effectuées par Europolia et cela en temps utile.*

#### 4.3.4 Avis motivé

Considérant que l'enquête publique portant sur la déclaration d'utilité publique dont dépend la présente enquête parcellaire a démontré que :

- le projet TESO porté par Europolia présente bien le caractère d'utilité publique ;
- qu'aucune solution de substitution ne permettrait de remplir dans les mêmes conditions les objectifs fixés par la première phase du projet Toulouse EuroSudOuest ;

Considérant que le périmètre de l'action foncière a fait l'objet d'un diagnostic patrimonial et historique ;

Considérant que ce périmètre ainsi ajusté est au plus près des besoins nécessaires pour réaliser les objectifs du programme ;

Considérant que la défaillance d'une parcelle est de nature à compromettre la réalisation et la cohésion du projet d'aménagement à proximité de la gare ;

Considérant que l'un des objectifs du programme est d'étendre le centre-ville vers les faubourgs au-delà de la voie ferrée ainsi que de créer des nouveaux accès vers les 4 futurs parvis de la gare et qu'en toute logique, le secteur Cheminots – St. Laurent doit être inclus dans l'opération ;

Considérant qu'à ce stade, la collectivité maîtrise déjà 211 lots sur les 355 lots de la zone visée, que de nombreux immeubles ont déjà été murés et sont en mauvais état de conservation ;

Considérant sur cette base que la transformation du secteur semble aujourd'hui irréversible ;

Considérant que le maître d'ouvrage a régulièrement contacté la totalité des propriétaires et copropriétaires de la zone d'action foncière ;

Constatant avec consternation que le diagnostic sociodémographique ne prend pas en compte la population la plus concernée qui est probablement aussi la plus fragile, et que le dossier d'expropriation indique qu'une MOUS<sup>6</sup> existe déjà, alors que ce n'est pas le cas ;

Considérant néanmoins que le maître d'ouvrage s'est engagé à mettre en place une MOUS dans les meilleurs délais afin de proposer aux habitants à déloger des logements décentes ;

la Commission d'enquête émet, à l'unanimité de ses membres, un

## **Avis favorable à l'enquête parcellaire**

**sur la totalité de la zone des 2,15 ha**

Cet avis est assorti de deux recommandations

#### **Recommandation n° 1 :**

Mettre en place la MOUS dans les meilleurs délais et aller à la rencontre des habitants à reloger, pour une meilleure prise en compte de l'aspect humain.

#### **Recommandation n° 2 :**

Intégrer les coûts liés au relogement des habitants à expulser dans l'estimation sommaire des dépenses du dossier de la DUP (pièce E), pour une meilleure transparence.

---

<sup>6</sup> Maîtrise d'œuvre urbaine et sociale

## 4.4 Conclusions et avis sur l'enquête de classement et déclassement de voirie

### 4.4.1 Conclusions sur les voies concernées

La phase 1 du projet Toulouse EuroSudOuest, outre la restructuration des abords de la gare Matabiau et souhaitant profiter de la relative proximité des gares SNCF et routière, d'une station de la ligne A du métro et de la future ligne TAE actuellement à l'enquête publique et de plusieurs lignes de bus, prévoit la création d'un pôle d'échanges multimodal (PEM) moderne permettant une interconnexion pratique et rapide afin de favoriser l'utilisation des différents moyens de transport en commun.

Afin de faciliter les accès à ce PEM, le projet prévoit la création de 4 parvis permettant de « fluidifier » le trafic notamment automobile en fonction des itinéraires d'arrivée ou de départ.

Dans le cadre de ce projet, il est prévu de :

- créer une voie supplémentaire : future rue Raynal ;
- déclasser une partie d'une rue existante : rue des Cheminots.

#### Voie créée : rue Raynal

- Longue d'environ 330 m et constituant le premier maillon d'un nouvel axe urbain destiné à faciliter l'accessibilité au PEM depuis le Nord de l'agglomération via le parvis Lyon.
- Participant au désenclavement du quartier du Raisin, elle doit se faire en majorité sur des emprises libérées par la SNCF et aura aussi pour vocation la desserte de l'opération immobilière SERNAM comportant entre autres les futurs bureaux de la direction régionale de la SNCF dont l'emprise actuelle est indispensable pour la réalisation du PEM.
- D'une largeur totale de 22 m, elle accueillera des voies routières (dont une voie pour les bus) avec une bande de stationnement plantée d'arbres et, de chaque côté, une piste cyclable et un large trottoir.

En dehors d'une personne qui a demandé à ce que la rue Raynal soit réservée aux véhicules de transport en commun et aux déplacements mode doux, la création de ce premier tronçon de la rue Raynal n'a pas fait l'objet de beaucoup de commentaires, les craintes formulées par le public se focalisant plus sur l'itinéraire et le lieu de raccordement sur la rocade des futures prolongations de cette voie.

*La Commission estime que la voie à créer réserve une bonne largeur aux modes actifs et que les plantations d'arbres qui l'accompagneront correspondent aux attentes exprimées lors de l'enquête. Elle considère que la création de cette voie est indispensable non seulement pour desservir les futurs immeubles du secteur SERNAM, mais également par fluidifier l'accès au parvis Lyon. Par conséquent, elle n'a pas de raisons de s'opposer au classement de cette voie en tant que nouvelle voie communale.*

#### Voie supprimée : une partie de la rue des Cheminots

- Cette partie de voirie (environ 240 m) longe l'emprise SNCF. Sa suppression est la conséquence de la restructuration du secteur Saint-Laurent / Cheminots avec un élargissement de la rue Saint-Laurent qui doit faciliter l'accessibilité au PEM vers le futur parvis Périole.
- La rue des Cheminots est une rue à sens unique, assez étroite, avec des stationnements et des trottoirs étroits et dangereux de chaque côté.

*En lien avec son avis favorable à la déclaration d'utilité publique de la phase 1 du projet Toulouse EuroSudOuest, la Commission considère que la restructuration du secteur Saint-Laurent / Cheminots est justifiée afin de pouvoir réaliser la mise en accessibilité des quatre parvis du PEM prévue pour le programme. Ceci aura pour conséquence de faire disparaître la rue des Cheminots.*

*La Commission n'a pas de raisons de s'opposer au déclassement de cette voie communale.*



#### 4.4.2 Conclusions sur la conformité de la procédure

Le code de la voirie routière stipule que le classement et le déclassement des voies communales sont prononcés par le conseil municipal.

Les délibérations concernant le classement ou le déclassement sont dispensées d'enquête publique préalable sauf lorsque l'opération envisagée a pour conséquence de porter atteinte aux fonctions de desserte ou de circulation assurées par la voie, ce qui est le cas pour les deux voies visées ici.

L'enquête d'utilité publique tient lieu de l'enquête prévue par le code de la voirie routière.

*La Commission considère qu'il était tout à fait cohérent et indispensable d'intégrer la procédure de classement / déclassement dans la présente enquête unique et que le dossier associé présente les éléments exigés par la réglementation.*

#### 4.4.3 Avis motivé

Considérant que la procédure réglementaire a été respectée ;

Considérant que la durée de l'enquête publique a largement dépassée la durée légale minimale qui est de 15 jours pour la voirie ;

Considérant que les avis exprimés au sujet du classement / déclassement des voies sont peu nombreux et plutôt liés aux effets indirects induits, à savoir une augmentation de la circulation dans le secteur ;

Considérant que le projet de la rue Raynal prévoit une place suffisante pour les piétons, les vélos et les bus ;

Considérant que les explications techniques complémentaires du maître d'ouvrage dans son mémoire de réponse à l'enquête ont convaincu la Commission de l'impossibilité d'utiliser la rue des Cheminots comme accès au futur parvis Périole ;

Considérant qu'en compensation de la suppression de la rue des Cheminots, la rue St. Laurent sera élargie et également rendu compatible avec les modes de déplacements moins polluants que la voiture ;

Considérant qu'il est indéniable que la restructuration du secteur Raynal / Raisin associée à l'amélioration de l'accessibilité au PEM nécessite la création d'une voie structurante adaptée et que cet axe est également indispensable dans la mesure où le projet Toulouse EuroSudOuest se donne aussi pour mission de réhabiliter les berges du canal du Midi pour lui redonner son lustre d'antan et, dans cet optique, limiter la circulation automobile sur les deux boulevards qui le longent.

Considérant que la nouvelle rue Raynal supportera donc une partie de la circulation automobile publique de Toulouse Métropole et qu'il est logique qu'elle soit intégrée dans le domaine public de la collectivité.

Convaincu que la restructuration du secteur Saint-Laurent / Cheminots est nécessaire pour pouvoir réaliser la mise en accessibilité des 4 parvis du PEM et que ceci aura pour conséquence de faire disparaître la rue des Cheminots

la Commission d'enquête émet, à l'unanimité de ses membres, un

## **Avis favorable au classement de la rue Raynal et au déclassement de la rue des Cheminots**

---

# 5 CONCLUSIONS ET AVIS SUR LA DEMANDE DE PERMIS DE CONSTRUIRE DE LA TOUR OCCITANIE

---

## 5.1 Conclusion thématiques

L'enquête publique concernant le permis de construire de la Tour Occitanie a fortement mobilisé les Toulousains autour de la question « *quel image de ma ville pour demain ?* » et il y a avait globalement autant d'avis favorables que défavorables.

Ce projet de premier immeuble de grande hauteur à Toulouse :

- s'inscrit dans un contexte physique particulièrement contraint, juste à côté des voies de la gare Matabiau sur une parcelle présentant des sols pollués ;
- jouxte un monument historique inscrit et un site classé et reconnu par l'UNESCO ;
- sa partie « socle » sera construite au-dessus d'un tunnel du métro existant et il est prévu de créer un second tunnel prochainement pour la 3<sup>e</sup> ligne TAE ;
- est entouré d'infrastructures ferroviaires, se trouve au bout des allées Jean Jaurès en cours de transformation en « Ramblas » ;
- sera visible depuis de nombreux endroits en raison de la hauteur de sa flèche de 153,5 m ;
- prévoit des espaces végétalisés en terrasse et en jardinières équivalents à la surface occupée par le bâtiment au sol, soit environ 2205 m<sup>2</sup>.

La Commission a construit son avis à propos du permis de construire la Tour Occitanie en examinant l'opportunité de la délivrance de celui-ci, selon les critères étudiés dans les paragraphes ci-dessous.

### 5.1.1 Conclusion sur la conformité de la procédure réglementaire

Le projet de Tour Occitanie est un projet privé, conforme aux caractéristiques définies par le PLU de Toulouse Métropole, modifié une première fois après concertation facultative et enquête publique le 10 novembre 2016, puis ayant donné lieu à une modification simplifiée le 12 avril 2018. Ces caractéristiques ont été confirmées après enquête publique par le PLUiH approuvé le 11 avril 2019 et devenu exécutoire le 19 mai 2019.

Même si aucune obligation de concertation préalable n'était requise, le projet de construction de la Tour Occitanie, arrêté par la SNCF et la Compagnie de Phalsbourg, a été annexé à la concertation publique sur la future ZAC de TESO, intervenue en février et mars 2018.

La délivrance du permis de construire de cet immeuble de grande hauteur devait cependant être soumise à une enquête publique préalable. Sur recommandation de l'Autorité environnementale, ce projet a été intégré à l'enquête publique unique préalable aux opérations de restructuration et d'aménagement du secteur TESO.

Le projet de permis de construire, déposé et rendu public est extrêmement détaillé. Il a été largement consulté par les associations et le public pendant la durée de l'enquête. Ceux-ci ont posé de nombreuses questions qui ont été rapportées dans le rapport de synthèse de la Commission et auxquelles Europolia et la Compagnie de Phalsbourg ont apporté des réponses concrètes.

En raison d'un contexte paysager sensible, la Compagnie de Phalsbourg a présenté son projet à la Commission nationale du patrimoine et de l'architecture qui a émis un avis favorable, sous condition de respecter un certain nombre de prescriptions.

### 5.1.2 Conclusions sur l'intégration paysagère

Comme les Toulousains, les membres de la Commission ont des avis partagés sur les qualités architecturales de cette Tour et son intégration paysagère.

Ils reconnaissent cependant tous que :

- Cette Tour, située à l'écart du centre historique de la ville, en contiguïté avec les installations ferroviaires, dans l'environnement urbain récent et sans grande qualité patrimoniale du haut de l'avenue Jean Jaurès et de la colline de Jolimont et qu'elle est susceptible d'initier une transition dans l'urbanisme toulousain. Une fois réalisé, ce projet constituera une référence pour l'architecture nationale ou toulousaine et en particulier pour le secteur TESO.

- Les aspects végétalisés de cette Tour constituent une originalité et probablement une première mondiale. Si l'affirmation que ces plantations hors sol « rappelleront la végétation du Canal du Midi » n'est pas forcément partagée, cette végétation qui tourne en double-spirale autour de la flèche a cependant été validée par la CNPA qui en a admis la compatibilité avec le classement au patrimoine de l'UNESCO.
- Son intégration dans le cœur de la ville, en contiguïté du site classé de la gare, a également reçu un avis favorable de l'Architecte des Bâtiments de France.
- Les membres de la Commission s'accordent sur la cohérence entre ce projet innovant et d'autres projets innovants qui ont marqué la ville depuis Riquet et la création du Canal du Midi.

### **5.1.3 Conclusion sur le développement économique**

L'emplacement choisi, à proximité du futur pôle d'échanges multimodal, point névralgique par lequel convergeront toutes les mobilités, constituera le premier signal vertical à l'échelle de la ville et visible de loin sans être gênant, accueillant le visiteur au centre même de la capitale d'Occitanie et traduisant l'ambition et le dynamisme économique d'une métropole européenne en pleine expansion.

Ce projet contribue à freiner l'étalement urbain. Il ouvrira la voie de la densification de la ville de Toulouse qui doit faire face à une des plus fortes croissances démographiques de l'hexagone.

Il offrira à de grandes entreprises nationales et internationales une implantation tertiaire prestigieuse, leur permettant d'être représentées dans la capitale occitane, susceptible d'encourager l'implantation de nouveaux arrivants.

L'édification de la Tour Occitanie pourrait créer plus de 1 000 emplois dans le BTP durant la phase de construction, près de 230 emplois directs en phase d'exploitation et plus de 1 000 personnes viendront quotidiennement travailler dans cette Tour.

### **5.1.4 Conclusion sur les impacts vis-à-vis du voisinage**

Après avoir remarqué que le diamètre réduit de la flèche engendrerait une ombre portée assez étroite et fugace, qui s'étendra en outre en grande partie sur des espaces non habités ou déjà ombragés par des immeubles préexistants et après avoir considéré les inconvénients éventuels liés à la réflexion solaire ou à la perturbation des masses d'air, la Commission a pris acte du résultat des études menées à ce sujet par la Compagnie de Phalsbourg. Sans en nier les effets, elle estime ces inconvénients comme contextuels de la vie en ville.

Elle considère que par sa position au centre du Pôle d'échanges multimodal, par la nature des activités qu'il hébergera et malgré la densité urbaine qu'il représente, cet immeuble aura une incidence négligeable sur le trafic automobile car elle engendrera un trafic estimé à moins de 500 véhicules/jour (hors période de chantier) et qu'aucune place de parking n'est prévue au sein de l'immeuble.

Des garanties ont été données par le promoteur concernant l'organisation du chantier, son approvisionnement, l'évacuation des gravats et déchets de construction qui visent à minimiser la gêne pour le voisinage et le trafic de la gare.

### **5.1.5 Conclusion sur les aspects environnementaux**

L'étude d'impact a montré le souci des concepteurs de respecter l'environnement, tant en phase "travaux" qu'en phase "exploitation". Des améliorations pour assurer une consommation énergétique réduite par rapport aux normes actuelles, sont en cours d'étude tandis que des engagements visant à obtenir les meilleurs labels environnementaux ont été pris.

Le projet entend favoriser au maximum les déplacements sans voiture, rendus possibles par sa proximité avec le PEM, par le choix assumé de l'absence de parkings automobiles et la présence de garages à vélos. La Commission approuve entièrement cette démarche.

Le promoteur indique que la Tour Occitanie dépassera d'au moins 20 % les exigences actuelles de la réglementation RT 2012 et, grâce à l'efficacité de la construction, devrait être conforme aux exigences supposées de la prochaine norme RE 2020 en cours de préparation. La consommation énergétique simulée a été évaluée à moins de la moitié de la consommation surfacique moyenne en France, aussi bien pour les bureaux que pour les logements.

### **5.1.6 Conclusions sur les aspects sociaux et l'acceptabilité**

La mixité fonctionnelle (appartements, bureaux, commerces, hôtel et lieu de rencontre) est un des atouts de ce projet qui garantit une animation tout au long de la journée. Certes, le niveau de prestations en réservera l'usage à des activités ou à des résidents à forte capacité financière. Les logements sociaux dont a été exonérée cette Tour (une quarantaine) seront reportés en augmentation sur le reste de la zone Toulouse EuroSudOuest.

*La Commission estime toutefois que l'acceptabilité sociale du projet se trouverait renforcée par une mesure de compensation.*

Les jardins et terrasses du niveau 9 et ceux des bars et restaurants des niveaux supérieurs seront accessibles à leurs clients et devraient constituer un centre d'intérêt, tant pour les Toulousains que pour les touristes.

La Commission rappelle que la Tour Occitanie concernera certes le quartier de la Gare Matabiau mais rayonnera bien au-delà de Toulouse et de l'Occitanie. Elle souligne qu'aux oppositions compréhensibles de certaines associations locales, l'abondance de contributions favorables recueillies au cours de l'enquête, inhabituelle dans ce genre de consultation, témoigne d'une bonne acceptabilité de cet immeuble par la population. Elle souligne, en outre, que les avis quasi unanimes recueillis auprès des organismes socio-économiques et des personnes publiques associées ajoutent à cette adhésion.

### **5.1.7 Conclusions sur l'aspect de la sécurité**

La plupart des dangers potentiels mentionnés par le public nous semble maîtrisés.

L'audition des ingénieurs de Tisséo et la signature de conventions de gestion des interfaces entre la Tour et les lignes de métro ont permis à la Commissions de comprendre que :

- les études de sécurité ne s'opposent pas au projet de la Tour,
- la construction d'un immeuble au-dessus d'un faisceau de métro n'est pas un cas particulier en zone urbaine.

Les risques d'incendie ou de malveillance ont été sérieusement étudiés par les services compétents qui ont validé les mesures prévues pour les minimiser.

*D'une manière générale, la Commission a pu s'assurer qu'aucune «dérogation de complaisance» ne sera accordée dans le cadre du permis de construire.*

*Malgré les nombreuses précautions prévues au sujet de l'installation de la végétation sur les balcons et sur les plateaux en hauteur, une crainte persiste cependant pour certains membres de la Commissions quant à l'aspect sécurité des espaces verts de la Tour puisque l'étude de résistance au vent des arbres sur la Tour n'a pas encore été réalisée.*

### **5.1.8 Conclusion sur les aspects financiers**

La construction de la Tour Occitanie est un projet privé qui ne coûtera rien à la collectivité. Les aménagements spécifiques à l'immeuble (réseaux, accès ou voirie) seront pris en charge par la Compagnie de Phalsbourg (à hauteur de 3,5 M€) dans le cadre d'une convention public/privé. Les risques financiers d'appel en garantie de Toulouse Métropole en cas de défaillance du promoteur n'existent pas puisque celui-ci a souscrit une Garantie Financière d'Achèvement (GFA) sur la totalité de l'opération.

En outre, cette construction apportera des ressources fiscales nouvelles à la ville de Toulouse, à Toulouse Métropole et au département de Haute-Garonne, au niveau de la taxe d'aménagement mais surtout en ce qui concerne la fiscalité annuelle (taxe foncière, taxe d'habitation, etc...) estimée, quant à elle, à plus de 1 M€. Cet immeuble ne saurait donc générer aucune charge pour le contributeur toulousain.

L'édification de cet IGH n'entraînera aucun surcoût pour Tisséo, qui va construire la troisième ligne de métro sous le podium de la Tour, puisque toutes les études et tous les travaux de renforcement nécessaires auront été supportés par le promoteur.

*Par conséquent, la Commission considère que ce projet aura un impact financier positif pour la métropole.*

## 5.2 Bilan avantages / inconvénients

Pour chacun des différents thèmes évoqués au sujet de la Tour, nous avons détaillé dans le tableau suivant s'il s'agit à nos yeux et sur la base de tout ce qui précède d'un aspect plutôt positif, neutre ou négatif.

Cet exercice montre que **le projet présente plus d'avantages que d'inconvénients** :

	Thème	Arguments		
		Positifs	Neutres	Négatifs
REGLEMENTATION	Conformité aux documents d'urbanisme	Le dossier de permis de construire est conforme aux règles d'urbanisme en vigueur depuis 2016 et récemment confirmées par le PLUiH.		
	Information du public	Une fois le projet officialisé, le promoteur a fourni spontanément beaucoup de détails au public.	La procédure de concours d'architecture privé était incompatible avec une concertation préalable. Le public a été tenu informé de l'organisation de ce concours et de son résultat.	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. L'annonce du résultat au MIP1 de Cannes avant information des Toulousains est maladroite,
	Dossier d'enquête publique	Le dossier de permis de construire soumis à l'Enquête publique (amplement consulté par le public) était très détaillé. Il a été amplement complété par la Compagnie de Phalsbourg en réponse aux questions posées pendant l'Enquête.		
	Compatibilité avec les classements UNESCO	Cette Tour a reçu un avis favorable de l'ABF et de la CNPA qui gère à l'échelon national la protection des sites inscrits au patrimoine mondial de l'UNESCO.		
	Respect des conditions imposées		Le respect des conditions imposées par la CNPA sera assuré par le contrôle de l'ABF et de la CDPA.	
POSITIONNEMENT	Rayonnement	Cet immeuble original par sa taille, son profil, sa végétalisation et son emplacement à l'une des entrées principales de la ville, symbolisera le dynamisme de la capitale occitane.		Nombreux contributeurs pensent que l'accroissement de l'attractivité de la ville ne passe pas par la construction d'une tour à "taille démesurée".
	Emploi	La construction de cet IGH, générera un millier d'emplois pendant les deux ou trois ans de sa construction. Il pourra ensuite rassembler plus d'un millier d'employés de bureau, de commerce ou d'hôtellerie sur un site très accessible.		
	Accueil d'entreprises leaders	Par l'hébergement qui pourra être proposé à de grandes entreprises ou à des marques prestigieuses, la Tour renforcera l'attractivité toulousaine en témoignant de son dynamisme déjà porté par les activités aéronautiques et spatiales.		
FINANCES	Coût pour la collectivité		La Tour Occitanie est un projet privé, correctement assuré qui ne coûtera rien à la collectivité. Les aménagements de l'environnement seront pris en charge par le Promoteur dans le cadre d'un contrat PUP.	
	Fiscalité	Le projet qui présente une forte densité plurifonctionnelle générera d'importantes ressources fiscales locales.		

	Thème	Arguments		
		Positifs	Neutres	Négatifs
URBANISME	Architecture	De nombreux contributeurs se sont exprimés favorablement au projet, ce qui est inhabituel dans une Enquête publique où ce sont généralement les opposants qui se manifestent en nombre.	Le parti architectural est l'œuvre de l'un des plus grands architectes mondiaux. L'appréciation esthétique dépend cependant très largement des goûts individuels de chacun.	Les associations locales restent opposées, ainsi qu'une partie des toulousains.
	Positionnement	Cette Tour se situe au seul endroit autorisé par les documents d'urbanisme. Son emplacement central la prédispose à devenir le symbole de la ville de Toulouse. Elle a été étudiée par l'architecte pour s'intégrer au bord du canal.		Proximité de deux sites patrimoniaux sensibles. Pas d'espace de respiration au pied de la tour.
	Intégration dans le paysage	Les simulations rapprochées et lointaines de la Tour dans l'environnement urbain ont permis d'obtenir un avis favorable de la part de la CNPA.		La hauteur de l'immeuble et son aspect vitré sont critiqués par les opposants qui trouvent que la tour défigure la ville.
	Intégration dans le patrimoine	Le site d'implantation de la Tour est éloigné du centre historique et se situe dans un environnement majoritairement récent auquel il s'accordera. Ses incrustations végétalisées participeront à son intégration.		
	Intégration sociale		Cette tour sera installée sur un site inhabité et disponible.	Par son niveau de standing, cet immeuble accueillera surtout des entreprises et des résidents aisés, pas de mixité sociale.
	Densification	Cet immeuble concentrera sur une unité foncière réduite une très forte densité de logements et d'activités tertiaires et commerciales. C'est un signal contre l'étalement urbain de la Ville rose.		
	Accueil par le public	L'accueil réservé au projet au cours de l'Enquête, par le public comme par les socio-économiques est majoritairement favorable.	Bien que n'ayant pas été spécifiquement soumise à une concertation avec le public, la Tour Occitanie a été incluse dans la concertation sur la ZAC de TESO au début de l'année 2018.	Les associations regrettent que la priorité de l'annonce n'ait pas été réservée aux Toulousains.
DEVELOPPEMENT DURABLE	Nuisances			Des nuisances de voisinage, concernant l'ombre portée, les perturbations aérologiques, les réflexions solaires, pourront affecter une partie des populations voisines.
	Mobilité	L'implantation de la Tour au cœur du pôle multimodal où se rencontreront toutes les mobilités publiques permettra à ses milliers d'occupants de bénéficier de transports urbains efficaces. La présence d'habitations, de bureaux et de commerces dans la Tour pourra limiter les déplacements.	L'augmentation du trafic automobile lié à la tour sera quasiment négligeable au regard du trafic ordinaire de l'avenue Pierre Semart ou du Pont Pompidou.	Les résidents véhiculés devront trouver une place de parking dans les environs.
	Sécurité		Les services compétents (SDIS, Police, SNCF, Tisséo) se sont assurés de la mise en œuvre des mesures de sécurité afférentes à l'IGH.	

Gestion du chantier		Des précisions sérieuses ont été données par le promoteur attestant d'une réflexion approfondie garantissant une bonne organisation du chantier.	Le chantier aura un impact sur le voisinage (bruit, trafic, poussières).
Végétalisation	La Tour sera l'un des tout premiers IGH végétalisés de France.	Une attention particulière sera apportée à l'ancrage des végétaux et à leur maintenance.	Consommation annuelle de 2300 m <sup>3</sup> d'eau potable.
Lutte contre la pollution	L'implantation de la Tour au cœur du pôle multimodal où se rencontreront toutes les mobilités publiques, permettra à ses milliers d'occupants de bénéficier des transports urbains et de renoncer au transport automobile polluant.		
Bilan énergétique	Le promoteur s'est engagé à améliorer d'au moins 20 % les normes énergétiques en vigueur.		En raison de sa structure, il ne sera pas possible de prévoir l'utilisation d'énergies renouvelables. Les tours restent des immeubles énergivores.

### 5.3 Opportunité du projet

En complément du bilan précédent, nous nous sommes également interrogés sur l'opportunité de réaliser un IGH sur le site du Tri Postal.

Cet exercice montre qu'il existe de nombreux indices en faveur d'une réelle opportunité.

Argument	Pertinence	
	Défavorable	Favorable
Libération d'une emprise		La SNCF souhaitait vendre le site libéré du Tri Postal dont la situation stratégique se prête à l'implantation d'un immeuble emblématique.
PLU/ PLUiH		Les documents d'urbanismes permettent la construction d'un IGH.
Densification et transports en commun		La construction de 36 000 m <sup>2</sup> de plancher sur une unité foncière plus de dix fois moindre donnera un signal souhaitable de densification.  La construction d'une Tour n'est envisageable qu'à proximité des transports en commun car elle engendre de nombreux déplacements.
Souhait de la collectivité		Toulouse Métropole est très favorable à l'édification à cet emplacement d'un immeuble de grande hauteur marquant le dynamisme de l'agglomération
Financement		Un projet urbain partenarial ou PUP a été instauré. Le projet privé n'engendrera pas de coûts pour la collectivité et lui apportera des recettes fiscales nouvelles.
Faisabilité		Les conditions économiques sont actuellement favorables à la commercialisation d'un immeuble de standing.
Besoins de bureaux		Offre de bureaux de standing en centre-ville. Une demande existe de la part des entreprises et des locataires potentiels se sont déjà fait connaître.
Acceptabilité sociale	Critiqué par une partie du public et par les associations locales	Approuvé par une partie de la population et par les acteurs économiques
Attractivité de la Métropole	La Métropole attire les compétences sans avoir besoin d'un signal supplémentaire.	Le développement d'une métropole demande un soutien permanent grâce à la proposition de projets innovants.



## 5.4 Avis motivé

La Tour Occitanie est un projet emblématique souhaité par la Métropole pour créer un symbole de dynamisme de la capitale régionale.

Constatant une acceptabilité sociale très contrastée de la part de la population parmi lesquels certains ne voient que les avantages potentiels d'un projet original et moderne, tandis que d'autres insistent sur les aspects négatifs d'un concept considéré comme dépassé ;

Constatant la conformité de la procédure administrative relative à l'enquête publique ;

Considérant que le projet s'implante sur une parcelle libérée par la SNCF et de plus à proximité immédiate du PEM

Constatant un avis favorable de la CNPA, de l'ABF et l'absence d'obligation de consulter directement l'UNESCO

Après avoir souligné que bien qu'une concertation n'était pas obligatoire, celle-ci aurait permis à la population de mieux « s'approprier » ce projet phare de la Métropole ;

Constatant 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 ;

Estimant que ce projet architectural particulier est conforme à la réglementation mais qu'il a nécessité récemment plusieurs adaptations opportunes du document d'urbanisme ;

Considérant qu'un projet architectural aussi particulier se devait de rechercher un équilibre financier qui aurait été fragilisé par l'application stricte du taux de logements sociaux du PLUiH ; mais que l'absence totale de logements sociaux dans la Tour nous semble nuire à son acceptabilité. Nous estimons en conséquence qu'une mesure compensatoire doit être envisagée ;

Considérant que les études sur la sécurité par rapport au métro ne s'opposent pas à la construction de cet IGH et que des conventions de gestion des interfaces ont été mises en place avec Tisséo aussi bien pour la ligne de métro existante que pour la future ligne TAE ;

Considérant que la maintenance de la végétalisation originale associée à cet immeuble et sa tenue aux vents peuvent encore interroger ;

Constatant que les matériaux utilisés pour la construction de la Tour sont à très fort contenu énergétique (métal, béton, verre) et que l'utilisation de matériaux recyclés ou biosourcés pourrait améliorer le bilan carbone ;

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 terreux certifiés avec l'Ecolabel européen, sans tourbe.

la Commission d'enquête émet, à la majorité de ses membres, un

## Avis favorable au projet de la Tour Occitanie

Cet avis est assorti de 2 réserves et de 3 recommandations suivantes :

### RESERVES

#### Réserve n° 1 :

Afin de compenser l'absence de logement social dans la Tour, le promoteur devra financer un programme de logements locatifs sociaux d'environ 3950 m<sup>2</sup> au cours de la première phase TESO, correspondant à 35 % des surfaces de logements prévues dans la Tour (11 277 m<sup>2</sup>).

#### Réserve n° 2 :

Signature d'un contrat de suivi scientifique de la végétation et des effets positifs ou négatifs induits à 3, 6 et 9 ans après l'achèvement des plantations, avec un organisme indépendant. Les résultats seront rendus publics par la Compagnie de Phalsbourg via son site internet ou équivalent.

## RECOMMANDATIONS

### **Recommandation n° 1**

La Commission recommande de recourir pour les plantations à des terreaux certifiés écolabel européen ou équivalent de manière à maîtriser l'impact environnemental lié à la provenance du terreau.

### **Recommandation n° 2**

La Commission recommande de recourir de façon massive aux matériaux bas carbone, biosourcés et aux filières locales.

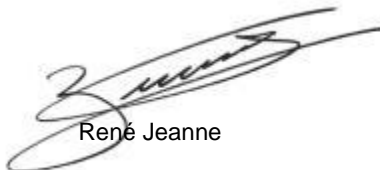
### **Recommandation n° 3**

La Commission recommande de faire réaliser les études de résistance au vent des arbres sur la Tour par le CSTB, conformément aux réponses apportées par le maître d'ouvrage.

*Fait à Toulouse, le 4 juillet 2019*



Sabine Nascinguerra



René Jeanne



Bernard Poulligny