



**Contribution du groupe des élu-e-s écologistes de Toulouse,  
Toulouse Vert Demain,  
et du Groupe local EELV Toulouse  
à l'enquête publique unique sur le projet TESO et la Tour Occitanie**

### **1- Une augmentation du trafic automobile aux abords du projet TESO**

Le projet soumis à enquête publique prévoit une forte augmentation du trafic automobile au niveau du périmètre du projet TESO. La figure 121 contenue dans l'étude d'impact (p.131) démontre que l'impact urbain et sanitaire du projet urbain à ce stade est fortement négatif.

Le réseau de voirie tel qu'il est prévu dans le plan-guide nous semble particulièrement préoccupant. La création de la voie Raynal risque de créer des itinéraires de transit automobile important. Ces éléments ont été relevés à de multiples reprises par les participants aux réunions de concertation. Il est fortement déplorable que les élus en responsabilité n'aient pas accepté à ce stade de revoir le projet de telle façon que la circulation automobile ne soit fortement découragée.

**Nous constatons que la desserte automobile et le stationnement du projet TESO sont considérés comme prioritaires. Nous appelons les décideurs à revoir cet élément du projet et à donner une plus forte ambition à la desserte en modes actifs et en transports en commun.**

**Selon nous, la situation exceptionnelle du site TESO nécessite un projet urbain exemplaire en matière de transition écologique sur le volet des mobilités.** Nous pensons qu'une articulation entre les voiries de desserte, et la maîtrise des opérations immobilières de logements, de commerces et de bureaux seraient de nature à apporter des résultats impressionnants en matière de démotorisation.

Sur ce sujet, l'approche du stationnement dans le projet nous semble déterminante. Le PLUIH qui entre en vigueur augmente considérablement les obligations de création de stationnement automobile sur la zone du projet et constitue ainsi un encouragement à la mobilité par l'automobile.

A cela viennent s'ajouter les projets de création de 2400 places de stationnement (en comptant les 400 places nouvelles créées en 2019 au Parking Ramblas).

En tant qu'écologistes nous tenons à dénoncer cette logique de mobilité qui **dénature les ambitions du projet TESO et a des conséquences très néfastes sur le cadre de vie, l'ambition de lutte contre le changement climatique, la création d'îlots de chaleur et la pollution atmosphérique.**

Nous appelons à une refonte totale de la logique de desserte du projet TESO.

## 2- Une logique urbaine inquiétante

Si l'étude d'impact assume cette dégradation de la situation actuelle, elle cherche à le relativiser en tentant d'évaluer l'évolution des mobilités à l'échelle de la Métropole. Ainsi le projet prétend entraîner une forte baisse de la circulation sur d'autres axes et notamment sur le périphérique. Ces spéculations sont établies sur le principe que la création de logements et de bureaux au sein du projet TESO permettraient de concentrer le développement économique et démographique au cœur de la ville-centre.

Extrait de l'étude d'impact page 128

Le projet urbain Toulouse EuroSudOuest permettra à une partie de la forte demande de populations et d'emplois supplémentaires de se localiser en cœur d'agglomération, limitant le fort phénomène toulousain de périurbanisation. **Sans Toulouse EuroSudOuest, Toulouse devrait accueillir ces populations et emplois de manière beaucoup plus diffuse à l'échelle du territoire du Schéma de cohérence territoriale.** Le projet urbain permettra de « recentrer » ces populations et emplois au cœur de l'agglomération toulousaine.

Ainsi nous constatons que **la logique de l'amélioration de la capacité ferroviaire de la gare Matabiau semble être inversée.**

Selon nous, **il est fondamental d'augmenter la capacité de la gare afin d'utiliser à son plein potentiel l'étoile ferroviaire de Toulouse.**

Ainsi, la Métropole toulousaine serait en capacité de mettre un frein au phénomène d'aspiration de l'activité économique par les villes-centres.

Nous pensons qu'**un développement régional mieux réparti entre les différentes villes de l'Aire Urbaine permettrait d'améliorer la qualité de vie et l'environnement**, à condition d'être accompagné d'un développement et d'un cadencement du réseau de trains régionaux.

Malheureusement, nous devons constater que la logique mise en avant par le projet TESO est inversée, et qu'il s'agirait de concentrer le développement dans un quartier extrêmement dense pour diminuer les déplacements et les besoins de mobilité. Nous ne pensons pas que ce modèle soit adapté aux enjeux de notre territoire.

### 3- Un abandon des possibilités de prolongement du tramway

Lors de sa réalisation la section de tramway comprise entre la station des Arènes et le Palais de Justice n'était qu'une première tranche. Le Plan de Déplacements Urbains voté en 2012 prévoyait le prolongement de ce réseau afin de desservir le quartier TESO, puis le quartier Ponts-Jumeaux.

Lors de la révision du Plan Mobilités, la nouvelle équipe municipale a décidé de supprimer tout projet de prolongement du tramway. Pour autant, une fiche action prévoit de lancer une étude pour étudier le prolongement de la ligne de tramway afin de faire la jonction avec la ligne TAE.

Cette jonction semble manifestement judicieuse, car on imagine mal demander aux voyageurs du tramway de prendre le métro au Palais de Justice pour venir jusque François Verdier emprunter le passage souterrain qui reliera les lignes B et TAE. **Cette rupture de charge trop importante risque d'endommager l'attractivité du réseau.**

**C'est pourquoi il nous semble important que le projet TESO préserve l'avenir et puisse prévoir que les futurs décideurs puissent remettre en projet la jonction Palais de Justice/Marengo en tramway.**

A ce stade, le projet TESO ne semble pas prévoir d'**aménagement réversible pour cela**, et **nous demandons une modification des aménagements de voirie afin de prévoir cette éventualité.** Nous considérons que la desserte de la gare par le tramway pourrait être de nature à améliorer grandement la qualité environnementale du site et apporterait une réponse à l'augmentation du trafic automobile programmé dans ce projet.

#### 4- Une augmentation importante du nombre de personnes impactées par la pollution atmosphérique

L'étude d'impact démontre que le nombre de personnes exposées à la pollution atmosphérique augmente de manière significative.

+ 32 % d'augmentation de l'indice Pollution Population (IPP) pour le dioxyde d'azote.

+ 22 % d'augmentation de l'IPP pour le Benzène.

**Nous considérons qu'une telle augmentation de la population exposée à la pollution atmosphérique est inacceptable.**

Nous demandons une nouvelle fois que le projet soit amendé de manière à diminuer fortement le trafic automobile.

Si cela est considéré impossible, nous considérons qu'il est de la responsabilité des décideurs publics de diminuer la constructibilité.

**Cet élément porté à notre connaissance pour la première fois par l'enquête publique, nous semble de nature à remettre en cause l'intégralité du projet si le trafic automobile n'est pas diminué de manière drastique dans le projet.**

**TABLEAU 17 : RÉSULTATS OBTENUS POUR LE CALCUL DES INDICES POLLUTION-POPULATION**

	ÉTAT INITIAL	ÉTAT DE RÉFÉRENCE	ÉTAT PROJETÉ
<b>NO<sub>2</sub></b>			
IPP brut NO <sub>2</sub>	2 680 112	3 126 976	3 635 247
IPP NO <sub>2</sub> base 100	100	116,7	132,9
Évolution IPP NO <sub>2</sub> (%)	+ 16,7 %		+ 16,2 %
<b>BENZÈNE</b>			
IPP brut benzène	64 779	70 366	79 527
IPP benzène base 100	100	108,6 %	121,6
Évolution IPP benzène (%)	+ 8,6 %		+ 13 %

Indépendamment du projet, on observe une augmentation de l'IPP pour le NO<sub>2</sub> et le benzène entre 2016 et 2030, ce qui peut s'expliquer par l'augmentation de la population au sein des bandes d'étude, alors que les concentrations en benzène doivent diminuer en moyenne sur l'ensemble des bandes d'étude, et les concentrations en NO<sub>2</sub> augmenter de manière légère et peu significative. On note une hausse sensible entre l'état projeté et l'état de référence, qui s'explique également par une hausse des populations exposées, liée à l'augmentation de la population résidentielle et des zones d'emploi.

#### Conclusion

Le projet est de nature à augmenter l'exposition des populations, étant donné l'augmentation de la population résidentielle et du nombre d'emplois par rapport aux états initial et de référence. Cependant, les incertitudes demeurent sur les niveaux de pollution de fond en 2030, ainsi il est probable que les améliorations technologiques concernant les véhicules et l'industrie permettront de limiter la hausse de l'Indice pollution-population entre l'état initial et l'état projeté.

## **5- La non prise en compte de l'avis des riverains dans le projet**

Nous sommes contraints de constater que les étapes de concertation qui ont précédé l'enquête publique ont été décevantes pour tous les participants. Des citoyens se sont impliqués pendant des heures pour intégrer les enjeux du projet, contribuer à la définition des orientations, tenter de faire en sorte que l'intérêt général triomphe et dépasse la somme des intérêts particuliers.

Malheureusement, le plan guide urbain qui avait été évoqué et qui semblait faire consensus a été largement modifié et ne correspond plus aux attentes des participants.

La Mairie de Toulouse a notamment souhaité encourager la réalisation d'un Immeuble de Grande Hauteur sur le site du tri postal. La proposition de doubler la hauteur maximale autorisée a été faite dans le cadre de la première modification du PLU de Toulouse. A l'issue de l'enquête publique sous le prétexte d'avoir enregistré des demandes au cours de la procédure, la municipalité a décidé d'autoriser une hauteur maximale de construction de 150 mètres de hauteur.

**Ainsi, les échanges avec les participants à la concertation ont été balayés en quelques semaines et ont causé un préjudice irrémédiable à la qualité du débat citoyen sur ce projet.**

## 6- Un financement du programme de logement social qui interroge

Si le projet évoque la nécessité de produire 35 % de logements sociaux à l'échelle du projet, nous restons interrogatifs sur les leviers financiers qui seront employés pour permettre aux opérations qui sont à l'extérieur de la ZAC de participer à la péréquation financière.

Concernant l'exemption d'obligation de réalisation de logements sociaux pour la Tour Occitanie, le dossier n'explique pas comment ce projet immobilier spécifique participe à l'équilibre financier général de la ZAC sur la vente du foncier.

En effet, cette opération immobilière n'étant pas intégrée dans le périmètre de la ZAC elle ne générera pas de recettes spécifiques qui pourraient compenser le prix de cession inférieur du foncier pour les opérations de logement social. La participation financière de l'opération Tour Occitanie ne concerne qu'un aménagement urbain : l'élargissement du Pont Pompidou.

On peut s'étonner de cette différence de traitement avec les autres opérations immobilières du projet TESO, d'autant plus que les logements livrés seront de grand standing et les surfaces tertiaires et commerciales se vendront à des prix très élevés.

**Nous demandons l'intégration de la Tour Occitanie dans le périmètre de la ZAC afin d'assurer les mécanismes de péréquation financière pour le financement des logements sociaux, des équipements publics et des aménagements urbains selon le même principe que celui qui sera appliqué à l'ensemble des opérations immobilières dans le périmètre concédé.**

Par ailleurs, aucun logement social ne sera construit sur les 11 258 m<sup>2</sup> de logement de la Tour Occitanie.

Les dispositifs évoqués dans le dossier d'enquête publique n'explicitent pas **dans quels projets immobiliers seront réalisés les logements sociaux prévus dans l'opération.**

Ainsi, on ne peut garantir que les 56 000 m<sup>2</sup> de logements sociaux cités dans le dossier seront réalisés dans **un calendrier satisfaisant.**

## 7- Une concentration des surfaces commerciales et tertiaires

Le dossier nous semble très peu argumenté sur l'impact de la création de 300 000 m<sup>2</sup> de bureaux et de 30 000 m<sup>2</sup> de commerces sur les autres zones d'activité de la Métropole.

L'augmentation significative du programme nous semble démesurée à l'égard des besoins du territoire et risque de déstabiliser d'autres quartiers de la ville ou bien des zones d'activité du territoire métropolitain.

**Le phasage de l'ensemble des opérations d'aménagement du territoire mériterait d'être revu au regard du calendrier TESO et il nous semble nécessaire d'avoir une vue d'ensemble des calendriers prévisionnels de mise en chantier à l'échelle de l'Aire Urbaine.**

## 8- Des incertitudes sur l'impact de l'impôt LGV

Les collectivités locales plaident auprès du gouvernement pour qu'un mécanisme spécifique de financement du chantier de la LGV soit autorisé sur notre territoire, de la même façon qu'est prévu le montage financier du Grand Paris.

**Nous sommes surpris de constater que le dossier d'enquête publique ne contienne pas l'étude commandée par les collectivités locales et présentée au gouvernement pour justifier cette évolution législative.** Récemment, dans les débats du Sénat sur la loi LOM un amendement a été adopté pour rendre possible ce dispositif de sociétés de financement dédiée, appelées aussi sociétés de projet.

Interrogé sur ce sujet par les élu-e-s écologistes le Président de la Métropole a confirmé cette information et a annoncé qu'il souhaitait sa mise en œuvre le plus rapidement possible.

**La mise en place de cet « impôt LGV » aurait un impact considérable sur le projet TESO.**

Car les opérateurs se verraient imputer une fiscalité spécifique dans l'objectif de participer au financement du tronçon Bordeaux-Toulouse de la LGV.

L'absence de clarification sur ce point nous étonne et nous inquiète, car la délivrance de permis de construire est prévue dans le courant de l'année 2019.

**Il nous semblerait tout à fait scandaleux que le projet de Tour Occitanie et le projet SERNAM puissent se voir attribuer la délivrance de permis de construire avant la mise en place de cette fiscalité additionnelle et que les autres opérations du projet TESO en soient affectées.**

**Dans un souci d'égalité fiscale nous demandons à ce que la délivrance du permis de construire de la Tour Occitanie ne puisse être obtenue avant la publication des décrets d'application et la mise en œuvre de cette fiscalité.** Quel autre projet que celui-ci bénéficierait autant de la création de cette ligne ? Parmi tous les fonciers potentiellement impactés par cet impôt, celui de ce projet architectural nous semble le plus fortement concerné.

## 9- Les insuffisances du projet de végétalisation

**Le projet nous semble très peu ambitieux sur le plan de la végétalisation.** Le site TESO dispose d'un potentiel tout à fait sous-évalué.

Nous pensons qu'une redéfinition des espaces à végétaliser est possible, les parvis peuvent être moins fortement minéralisés et les constructions nouvelles mériteraient des laisser des espaces publics végétalisés beaucoup plus importants.

Nous notons la mention de la volonté de revaloriser les « pépites » que constituent la Place Béteille, les anciens magasins généraux du Maroc et la Place Arago, mais le projet est bien succinct sur la description des aménagements à réaliser.

Les aménagements sur les rues Bayard, Faubourg-Bonnefoy et Avenue de Lyon nous semblent assez cosmétiques.

Enfin, si le dossier souligne la qualité des espaces privés végétalisés, il ne décrit pas de quelle façon ces espaces seraient améliorés par le projet urbain.

**Nous demandons à ce que l'ensemble du projet TESO soit retravaillé afin de donner toute sa dimension à la végétalisation. Il s'agit-là d'un corridor écologique important qu'il faut restaurer et de la possibilité de créer des îlots de fraîcheur et des parcours fraîcheur qui prennent une importance sanitaire pendant les épisodes de canicule.**

## 10- Énergie, gaz à effet de serre

**Le projet décrit des objectifs en retrait avec l'objectif de la production pluriannuelle de l'énergie 2018-2023** qui est de 32 % de la production liée aux énergies renouvelables.

**Mais surtout, le dossier n'explique pas à ce stade comment le projet TESO atteindrait les 30 % annoncés dans le dossier.** Si la possibilité de créer un projet de production thermique et un réseau de chaleur et de froid est bien évoquée dans le dossier, **rien ne vient concrétiser** cette option et le dispositif n'est qu'en phase d'étude.

Il est illusoire d'imaginer que les premiers projets qui seront livrés (Tour Occitanie, Projet SERNAM) bénéficieront de cet éventuel réseau.

Considérant qu'il s'agit là d'un projet qui se prétend exemplaire, nous considérons qu'il se doit d'aller au-delà des obligations légales.

Pour prendre l'exemple de **la Tour Occitanie, il nous semble fondamental qu'elle anticipe les évolutions législatives** et qu'elle puisse atteindre, à minima l'objectif de la RT2012 -40%.

## 11- Les risques liés au transport de matières dangereuses

Le dossier est très peu documenté sur l'évaluation de ce risque; Pourtant le projet TESO et la Tour Occitanie augmentent significativement le nombre de personnes impactées par ce risque. **Nous demandons que des expertises complémentaires puissent être menées.** Nous rappelons que des réserves foncières existent pour un contournement ferroviaire de Toulouse, **la mise en service de cette "rocade ferroviaire" mériterait d'être étudiée** afin de sécuriser les populations présentes au sein du projet TESO et le long de l'itinéraire en milieu urbain.

## 12- Une opposition au projet de Tour Occitanie

Nous ne nous opposons pas au principe des constructions en hauteur et nous pouvons comprendre l'intérêt de la construction d'un signal urbain.

Pour autant, **nous nous interrogeons sur le choix du site, le calendrier de réalisation, la concertation menée et l'insertion urbaine.**

Le site retenu pour un Immeuble de 150 mètres de hauteur nous semble étonnant. Pourquoi choisir de construire un tel édifice sur un terrain qui :

- **est situé dans une zone d'exposition au risque lié au transport de matières dangereuses.**
- **surplombe une ligne de métro existante en mettant ouvrant le risque de sa fragilisation.**
- **impacte le projet de construction de la troisième de métro alors que l'insertion urbaine est particulièrement complexe.**

**Le calendrier de réalisation nous semble tout à fait précipité** de telle façon que le permis de construire soit délivré avant les élections municipales de 2020. Pour répondre à cet objectif la municipalité et les porteurs de projet, ont accéléré toutes les procédures et se sont résolus à ne pas positionner la Tour Occitanie au sein du périmètre ZAC. De plus, cette accélération du calendrier ne permet d'**assurer l'égalité fiscale des porteurs de projet** (cf Impôt LGV)

**La concertation sur ce projet nous semble menée de manière hâtive**, les conditions de modification du PLU de Toulouse ont été négociées dans l'objectif de faciliter la délivrance du permis de construire de la Tour Occitanie.

Une modification simplifiée du PLU a même été lancée uniquement pour ce projet afin d'anticiper des évolutions qui auraient été mises en œuvre dans le PLUIH.

Enfin, nous sommes perplexes en ce qui concerne l'insertion urbaine de la Tour Occitanie et le modèle économique qui découle de la construction d'un Immeuble de Grande Hauteur.

**Nous sommes contraints de nous demander si ce projet n'est pas mené à marche forcée au mépris de l'intérêt public et pour la plus grand bénéfice des opérateurs immobiliers et du propriétaire foncier.**