

TESO

Enquête Publique Complexe

*Ce document est le fruit d'un travail collectif réalisé par les associations de quartier
Cheminots-Saint Laurent, Lapujade, Michel-Ange, Chalets-Roquelaine, Etoile de
Belfort, Marengo-Bonnefoy, AQMJC, Bien Vivre à St-Aubin, Non au Gratte-Ciel de
Toulouse – Collectif pour un urbanisme citoyen*

1 – Que nous propose t'on?	2
1.2 - Volet Programmatique du Projet TESO	2
1.2 - Un Modèle Economique Calqué sur un Modèle International	3
1.3 – L'intérêt Général du Projet	4
2 – Le Retour de la Voiture au détriment de la santé des habitants	5
2.1 - Saturation Automobile	5
2.2 - Pollution de l'Air et Bruit, nous les subissons déjà!	8
2.3 – Pollution lumineuse	11
2.4 – Ventilation Naturelle et Ilot de Chaleur	11
3 – Impact des Bâtiments de Grande Hauteur	11
4 – Que voulons nous?	12
4.1 – Un Autre Projet pour Garder l'Identité de nos Quartiers.....	12
4.2 – Une Refonte de nos Visions d'Aménagement	14
5 - Concertation Chaotique	15
5.1 – Une Concertation Déclinante	15
5.1.1 - Séquence 1: Ateliers 2013 – Plan Guide Urbain 2016	15
5.1.2 - Séquence 2: Consultation Publique Projet de ZAC 2018	16
5.1.3 - Séquence 3: Ateliers de Concertation versus 2019	16
5.2 - Focus sur l'IGH de la Tour d'Occitanie.....	17
5.4 - Conséquence: Nous demandons le Report du Projet Urbain TESO	18
6 – L'Avis	19
Annexe - Qualité du dossier d'EP	21

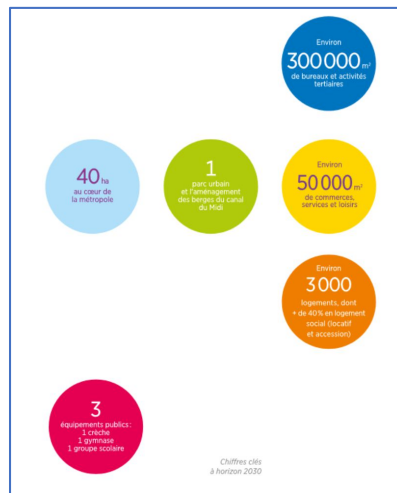
1 – Que nous propose t'on?

1.2 - Volet Programmatique du Projet TESO

D'une part, sur les 40ha de surface totale de la ZAC, le projet comportera, d'ici 2030, d'importantes surfaces de bureaux et de logements.

Sur ce périmètre, et indirectement sur le périmètre, bien supérieur, du projet urbain, la population augmentera en proportion du nombre d'employés, de riverains et des nouveaux échanges commerciaux nécessaires à la vie de ces quartiers. Les ambitions du partenariat TESO affichent:

- 300 000 m² de bureaux,
- 3 000 logements,
- 50 000 m² de commerces.



N'ayant pas trouvé de données prospectives chiffrées sur les prévisions du nombre d'emplois que le projet TESO devrait créer. Nous avons donc extrapolé les prévisions ci après.

Ce qui correspondrait à des prévisions de:

- 20 000 employés de bureau (15 m²/employés),
- 6 600 habitants (2,2 hab. / logement),
- 12 500 employés de commerce (4m² / employés),

Environ 40 à 45 000 personnes supplémentaires vont habiter ou travailler, à terme, dans le nouveau quartier de la gare. Ils seront, sans doute, dix ou vingt fois plus nombreux à le fréquenter chaque jour, ou plus occasionnellement, compte tenu de son attractivité, de la volonté politique d'en faire une "extension du centre ville".

D'autre part, TESO nous proposera un nouveau Pôle d'Echange Multimodal majeur en réorganisant la gare et ses accès.

Les voyageurs et navetteurs auront alors la possibilité d'accéder à ce Pôle d'Echange Multimodal par quatre parvis situés autour de l'emprise ferroviaire de Matabiau, le parvis Canal, accès historique de la gare; le parvis Marengo, où se situera la partie centrale du PEM avec les échanges entre trains métro, bus; le parvis Lyon, situé sur l'avenue de Lyon; le dernier parvis étant situé rue de Périole.

L'implantation d'un Pôle d'Echange Multimodal majeur implique une augmentation du nombre de déplacements pour accéder à celui-ci.

Il participe à l'augmentation du nombre de personnes fréquentant les nouveaux quartiers du projet urbain autour de la gare.

1.2 - Un Modèle Economique Calqué sur un Modèle International

Le modèle économique du partenariat TESO en général et de la tour Occitanie en particulier, repose sur la construction de peu d'immeubles, mais très grands et très hauts, à la capacité d'accueil élevée. Il est adapté au savoir-faire des multinationales du BTP, de la promotion immobilière et de la finance qui reproduisent des schémas développés ailleurs.

La tour Occitanie et les autres bâtiments, qu'ils soient de bureaux, de logements où à vocation commerciale, sont conçus comme des produits financiers complexes. Ce type de modèle ne favorise pas le développement économique local, et une grande partie de la plus-value se fait en dehors de la région.

Au contraire, des immeubles nombreux et qui intègrent pour certains le bâti existant nécessitent un travail de proximité qui peut s'appuyer sur le savoir-faire local. Il impose un grand nombre d'architectes et d'investisseurs qui assurent ainsi une grande diversité architecturale. Le grand nombre d'acteurs permet d'intégrer plus facilement de l'innovation architecturale ou économique comme les diverses formes de logement coopératif et social. Ce modèle favorise le développement économique local et une grande partie de la plus-value se fait en région

Et au-delà de cette plus-value, on comprend bien que le contrôle de l'agenda et de l'avancement des travaux se fait alors plus naturellement, sans le recours à la création de friches attendant le bon vouloir de gros investisseurs non locaux (comme on l'a vu très récemment avec le nouveau quartier de Montaudran). D'où l'introduction d'une réelle souplesse de définition / réalisation au processus de création du nouveau bâti.

1.3 – L'intérêt Général du Projet

La Tour Occitanie, traitée dans une contribution spécifique car elle n'existait tout simplement pas dans le Plan Guide, est un projet dans le projet qui en dénature totalement l'esprit.

Il s'agit d'un projet spéculatif pour valoriser le foncier de la SNCF, valorisant seulement "l'ego du chef", totalement inutile et particulièrement mal venu dans le contexte actuel de révolte contre les inégalités sociales, contre la verticalité du pouvoir.

Elle n'a aucune utilité publique! Ce projet envoie un très mauvais signal de ce qu'ambitionne, aujourd'hui, le Maire de Toulouse pour sa ville et la métropole. Comme le dit très bien le collectif contre la tour: **"Ce projet de tour introduisant un marqueur (quasi provocateur) des déséquilibres sociaux que nous ne souhaitons certainement pas à notre capitale régionale"**.

Mais le projet urbain est-il lui aussi d'intérêt général?

Au commencement du projet, la LGV devait booster les performances, déjà excellentes, économiques de Toulouse.

Déjà, nous nous posons la question de la grandeur du projet par rapport à l'arrivée de la LGV, du fait de la concurrence de projet similaire aux abords du territoire de la métropole.

Aujourd'hui la LGV est repoussée aux calendes grecques. Les ambitions du projet urbain sont restées les mêmes, sans être réétudiées en fonction de ce changement important.

Il s'agit donc bien d'un projet purement spéculatif, permettant de satisfaire l'appétit des promoteurs avides de spéculation au détriment du résultat.

Nous nous posons donc la question: Quelle étude quantitative réaliste a permis de démontrer l'opportunité de ce quartier d'affaires pour développer l'emploi en plein centre ville?

2 – Le Retour de la Voiture au détriment de la santé des habitants

2.1 - Saturation Automobile



L'équipe en charge du projet mise sur la présence du Pôle d'Echange Multimodal performant, où se connecterons, le train, le métro, le bus et les modes actifs pour espérer réduire la présence de la voiture dans le quartier.

Cette théorie, permettant d'espérer absorber une grande partie des déplacements par les modes alternatifs à la voiture, n'est crédible que si le projet urbain met tout en œuvre, utilise tous les leviers pour dissuader l'usage de l'automobile (Un des fondamentaux du plan guide urbain).

Or, ce n'est absolument pas le cas, bien au contraire!

Tout semble être conçu pour faciliter l'usage de la voiture avec un minimum de contrainte et un maximum de nuisances et d'effets négatifs pour la santé de la planète et celle des habitants actuels et futurs du quartier.

De plus, entre la réalisation des opérations immobilières, objet de la présente enquête publique, et la fin du projet urbain, aucun moyen de transport collectif nouveau, hormis l'éventuelle 3^e ligne de métro, ne viendra offrir une alternative à la voiture.

D'où le déploiement de nouveaux axes structurants pour absorber l'augmentation du trafic routier et des déplacements pendulaires.

Sinon, pourquoi serait-il nécessaire de créer un nouvel axe de circulation automobile qui viendra compliquer la situation existante?

La réduction à deux voies, devant la gare, des deux bords du Canal changera peu la situation actuelle.

La circulation est déjà, sur le Bd Pierre Sémard, devant la gare routière et Bd Bonrepos entre la rue Bayard et la rue Henri IV, à deux voies!

L'impossibilité de traverser le Canal devant la gare diminuera, à "la marge", la circulation au niveau du parvis Canal (ou historique). La circulation se reportant dans les quartiers pour pouvoir accéder à la gare, dans son ensemble, ou aux équipements situés aux abords du bâtiment Matabiau.

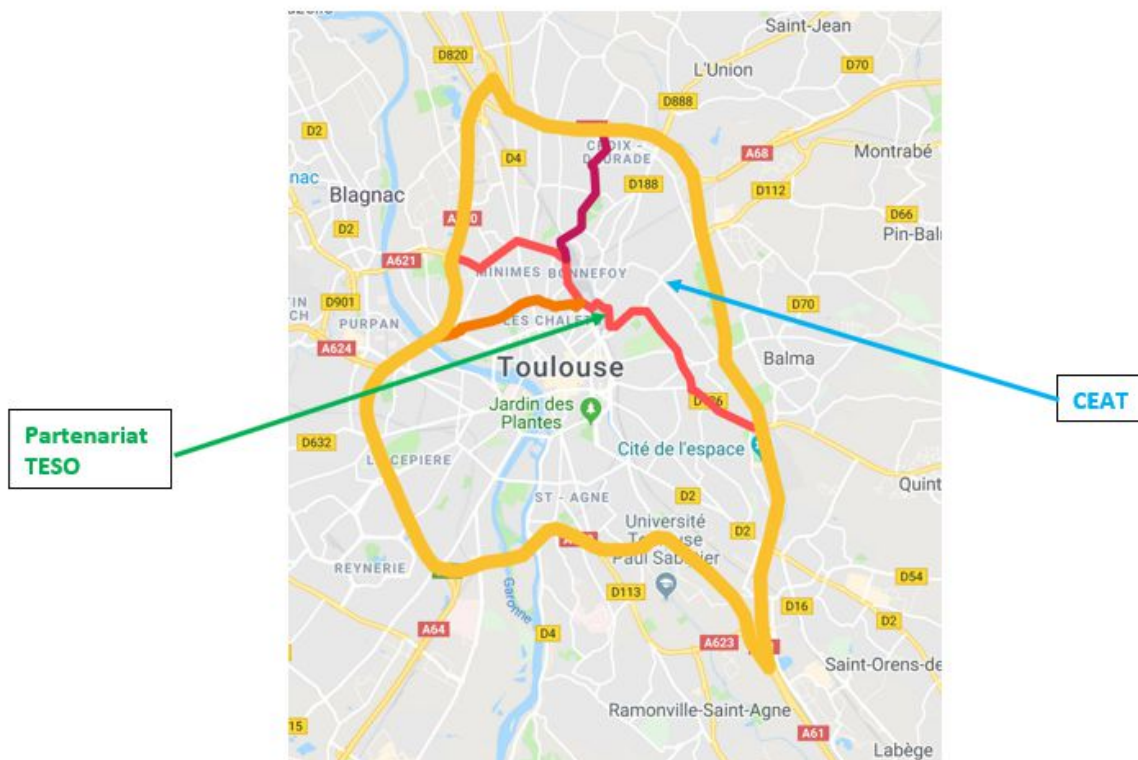
Les quartiers subissent une séparation de fait par l'emprise du Canal et l'emprise des voies ferrées, rendant la circulation difficile.

Le projet rajoute une troisième barrière, un axe reliant l'échangeur des Minimes et l'échangeur de Borderouge à Marengo, l'ex CEAT (Jolimont), le bd des Crêtes et plus loin vers l'av de Castres.

C'est en résumé,

- Un axe venant absorber le surplus de circulation induite par l'augmentation de personnes fréquentant le quartier et ne pouvant circuler sur les bords du Canal du fait de sa saturation.
- Un axe venant, au niveau du pont SNCF de Raynal, saturer encore plus la circulation sur le Faubourg Bonnefoy.
L'effet "entonnoir" du pont SNCF de Raynal et du pont Matabiau ne pourra que contribuer à amplifier l'effet de "thrombose circulatoire" de la Métropole.
- Un axe déchargeant la rocade en cas de saturation! Un "Shunt Périphérique", un nouveau périphérique en plein centre-ville de Toulouse, en pleine ville centre de la Métropole!
Pire que le projet de pénétrante Nord Est, monstre allié fidèle des automobiles, qui avait fait l'actualité il y a quelques décennies.
- Un axe qui ne fera qu'amplifier la saturation automobile, donc la pollution, dans les quartiers avoisinant ce projet urbain.

Quel sera le véritablement changement si aucune disposition n'est prise en amont du secteur pour diminuer la circulation et donc la pollution?



A l'heure où nous devons combattre le changement climatique, la création de nouveaux axes de circulation est elle la bonne arme pour ce combat?

A l'heure où nous devons faire diminuer la pollution, quelle qu'elle soit, est ce un bon moyen que de permettre aux automobiles de pénétrer encore un peu plus dans la ville?

A l'heure où la Métropole lance sa réflexion sur le Plan Climat et sur les moyens de réduire la circulation automobile en ville centre, est ce nécessaire de créer de nouveaux axes de circulation pour la "voiture solo"?

A l'heure où de nombreuses métropoles européennes bannissent la voiture de leur centre-ville, la création de parkings ne pérennise t elle pas celle-ci ?

A l'heure où la municipalité écrit son Plan Guide "Toulouse Ville Rose, Toulouse Ville Verte", le plan de circulation du projet urbain, n'est il pas l'inverse du souhait de l'équipe municipale?

A l'heure où le nombre de jeunes, conscient de l'impact de la circulation automobile sur l'avenir de la planète, ne souhaitant pas passer leur permis augmente, n'est il pas venu le temps de voir surgir de terre un projet urbain en phase avec le souhait des citoyens du futur, de voir surgir de terre un projet pour les 30 prochaines années et non pas des 30 années passées.

L'organisation de la voirie du projet urbain du partenariat TESO ne répond pas à l'attente des citoyens, encore moins à celle des habitants des quartiers.

La pratique est à la totale opposée de la théorie énoncée par nos responsables politiques locaux!

Nous le dénonçons déjà à l'étape du Schéma Directeur!

Nous le dénonçons encore à l'étape du Plan Guide!

Nous le dénonçons ensuite à l'étape de la concertation sur le projet de ZAC!

Nous le dénonçons encore une fois pour cette enquête publique

La demande des citoyens, pour utiliser les transports en commun et les modes actifs est de plus en plus forte. L'exemple de la Linéo 9, en remplacement des lignes 38 & 39 est là pour le prouver, mais elle ne pourra pas tout absorber et ce n'est pas la solution permettant à la voiture de venir dans ce nouveau centre ville qui contentera les citoyens!

Ayons les bonnes réponses envers les citoyens!

Quand la contrainte est présente, (principalement due aux chantiers) les automobilistes savent parfaitement adapter leur comportement.

Du fait de l'intégration d'un important PEM dans le Projet Urbain et une bonne information, nous ne doutons pas que les automobilistes s'adapteront encore une fois et n'hésiteront pas à basculer vers une autre façon de se déplacer.

Il n'y a aucun besoin d'un axe supplémentaire dans nos quartiers qui n'aura pour but que d'augmenter la circulation et la pollution dans nos quartiers! Sauf si cet axe est entièrement dévolu aux transports en commun autonome et aux modes actifs.

2.2 - Pollution de l'Air et Bruit, nous les subissons déjà!

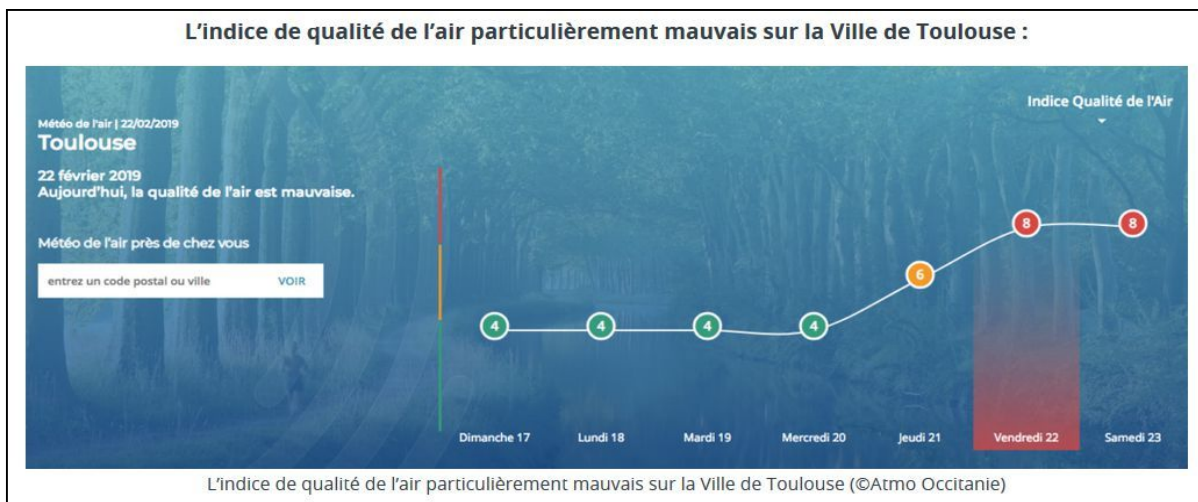


200 décès /an (officiellement) liés à la pollution dans l'agglomération toulousaine.

L'augmentation de population et du nombre de travailleurs sur ce nouveau territoire et à raison d'un aller-retour travail par jour pour 50% d'entre eux, mettra plus de 40000 personnes par jours sur les bords du Canal.

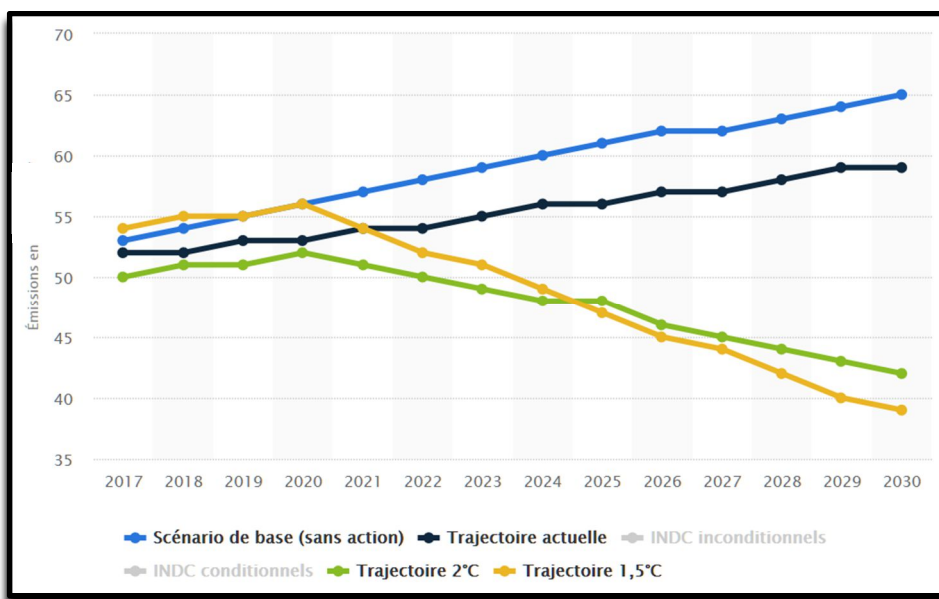
Ce qui correspond au doublement de la fréquentation actuelle.

Fréquentation actuelle qui entraîne dès 2018 des excès de NO2 et de particules fines comme en cette journée du 22 février 2019:



Tel que conçu, le plan de circulation du projet urbain entrainera un surplus de flux automobile, lui-même entraînant une augmentation des excès de dioxyde d'azote NO2 et de particules fines, toxiques pour le système respiratoire et cardiovasculaire, déjà largement hors normes à l'heure actuelle.

1/3 des GES dus aux



Emission en Gteq CO² suivant les scénarios possibles pour s'opposer au réchauffement climatique

Dans le Projet Mobilités 2025-2030, le scénario envisagé prévoit une augmentation de +9% en ce qui concerne les émissions de GES.

Faisons tout pour réduire ce scénario!

Le partenariat TESO doit être à l'avant-garde dans la lutte contre le réchauffement climatique.

Le franchissement des barrières que sont les voies ferrées et le Canal, entraîne, dans les quartiers autour de ces points de franchissements un surplus de circulation, qui entraîne de fait un fort taux de pollutions atmosphérique et sonore.

Cette faiblesse de franchissement incite les automobilistes à traverser les quartiers dont les équipements routiers ne peuvent faire face à la demande.

Il en découle une importante circulation de transit incompatible avec une vie de quartier.

Déjà aujourd'hui la pollution atmosphérique et la pollution sonore sont importantes, avec cet afflux prévisible de véhicules, elles deviendront insupportables.

La circulation doit être pensée dans son ensemble et non pas petits bouts par petits bouts ce qui amènerait irrémédiablement colère, rancœurs, violences, pollution, problème de santé, etc, etc.



Carte extraite du PLUiH 2017 - (3C5 Risques et nuisances). Les zones mauves indiquent les excès de NO2, les traits roses définissent l'exposition aux bruits, il manque les particules fines, surtout PM2,5 pas ou peu mesurées.

Piece B - Etude d'impact - P39:

"Les travaux prévus au niveau du PEM Matabiau vont engendrer des modifications de circulation qui perturberont inévitablement le quotidien des usagers. L'effet est négatif, direct, temporaire, fort, court à long terme selon le phasage des travaux".

Sur un espace très contraint de la ville, des pollutions liées aux chantiers de démolition des îlots avenue de Lyon, cheminots/st Laurent, et ensuite liées aux

chantiers d'aménagements d'infrastructures et de constructions des nouveaux bâtiments vont être générées et venir aggraver les pollutions que les habitants subissent déjà.

"L'ensemble du projet est concerné. Le risque sur la santé ainsi que le risque d'augmentation des GES est principalement liés au trafic supplémentaire de camions durant la phase de chantier. L'effet est négatif, direct, temporaire, faible, court à long terme selon le phasage des travaux."

Des études des impacts de ces pollutions sur la santé des habitants ont-elles été menées?

2.3 – Pollution lumineuse

L'émergence d'immeubles de grande hauteur au dessus du Canal du midi et de l'avenue de Lyon, pouvant s'aligner à une hauteur de 60 m, relèvera le niveau de l'obscurité nocturne et créera une pollution lumineuse perturbant les espèces animales et végétales diurnes ayant besoin des cycles de repos nocturne. Cette pollution lumineuse impactera également le corridor écologique que le canal du midi offre comme trame noire.

2.4 – Ventilation Naturelle et Ilot de Chaleur

Déjà aujourd'hui, l'absence de ventilation naturelle a pour conséquence une accumulation des polluants insupportable pour les habitants qui ne peuvent aérer sans risques leur logement qu'en ouvrant côté jardin, quand ils le peuvent.

La création de nouveaux immeubles de grande hauteur, en barrière de la voie ferrée va bloquer cette circulation d'air naturelle créer par le vide du couloir ferroviaire, et risque d'aggraver la situation.

Gardons les possibilités offertes par le couloir ferroviaire pour laisser les vents courir à leurs guises, ainsi nous éviterons d'aggraver les effets de canicule dus à la présence d'îlot de chaleur, inévitable si on empêche ceux-ci de passer en construisant des espaces fermés dont les murailles seraient les bâtiments de grande hauteur.

3 – Impact des Bâtiments de Grande Hauteur

Nous pouvons nous poser la question du nombre impressionnant de m² de bureaux projetés!

L'arrivée de la LGV étant retardée d'année en année, est-il opportun de construire autant de m² dès le démarrage du projet?

La concurrence de zones d'emplois tels que Labège ou Blagnac ne sera-t-elle pas

un frein à la commercialisation des surfaces dédiées à l'emploi?

La vérité économique n'incitera t'elle pas les chefs d'entreprises à investir en proche périphérie où les loyers seront moins élevés?

Ne doit on pas attendre l'arrivée effective de la LGV pour vérifier la validité de ce raisonnement pour potentiellement augmenter la surface de bureaux.

Ne doit on pas attendre l'arrivée effective de la LGV pour reporter le nombre de m² prévu sur des friches ferroviaires non libérées par la SNCF, sur le reste de la surface du projet urbain?

Que faire alors si la demande n'est pas au rendez vous? Le mal sera pire que l'échec des centres commerciaux de La Cépière, Compans et Saint Georges.

Le projet prévoit la démolition de plusieurs immeubles dont, pour certain, la valeur patrimoniale est reconnue et qui participent de l'identité Toulousaine. Toulouse, candidate au titre du Patrimoine Mondial de l'UNESCO.

Les conditions de ces démolitions et des occupations temporaires doivent faire l'objet d'une réflexion préalable associant les habitants des quartiers concernés.

Pour l'ilot Lyon/Raynal, la hauteur maximum de 60 m (20 étages) est supérieure aux plus grands immeubles du quartier, eux-mêmes en rupture totale avec les formes urbaines du quartier.

Pour l'ilot Cheminots/Saint Laurent, la hauteur de 35 m (11 étages) est d'évidence hors d'échelle par rapport au quartier.

Quelles sont les justifications pour passer de 11 à 20 étages pour des immeubles d'habitation?

L'ombre portée et le vis-à-vis plongeant dans les cœurs d'ilot vont dévaloriser de façon inévitable la qualité de vie des habitants riverains et fortement dévaloriser leur patrimoine immobilier.

Compte tenu des effets de "sur-circulation", de pollution, d'ilot de chaleur, de résultat économique non prévisible, est il nécessaire de construire si haut?

4 – Que voulons nous?

4.1 – Un Autre Projet pour Garder l'Identité de nos Quartiers

La circulation étant un point noir de ce projet urbain, profitons en pour la réinventer de part et d'autre du Faubourg Bonnefoy, de l'av de Lyon, et du Canal, en adoptant un plan de circulation révolutionnaire respectant la particularité des quartiers du Faubourg.

Les quartiers aux abords de la gare et de la Tour Occitanie en projet sont des quartiers populaires. L'arrivée de logements luxueux et l'absence de logements sociaux dans la Tour vont à l'encontre d'une mixité sociale apaisée alors que les prix des logements dans les quartiers vont augmenter .

La gare étant classée monument historique, tous les travaux sur un bâtiment dans un périmètre de 500m est soumis aux prescriptions de l'ABF et face aux coûts élevés de ces travaux, les propriétaires les plus modestes seront obligés de vendre et d'autres les répercuteront sur les loyers sonnant la fin de l'identité populaire de ces quartiers.

Les espaces publics, la prise en compte de la lutte contre le réchauffement climatique, la sauvegarde de la biodiversité et de la qualité de vie des Toulousains, devront s'appuyer plus particulièrement sur les chapitres **CONVIVALITE** (Soigner l'Espace public) et **ENVIRONNEMENT** (Développer la Nature en Ville) du plan guide. La préservation des commerces, services et activités existants, l'implantation de nouvelles activités économiques, de nouveaux bureaux, devront s'appuyer sur les mêmes chapitres et le chapitre spécifique **ACTIVITE** (Accompagner l'Economie). Nous insistons sur la préservation et le confortement de l'offre de commerces et services de proximité, répondant aux attentes d'une population aux revenus modestes.

Des études détaillées, une concertation sincère et honnête doivent être engagées avant de démolir l'existant, d'exproprier des habitants aux revenus modestes, fragiles, précaires.

Les hauteurs des nouveaux immeubles, la forme urbaine et la qualité architecturale doivent s'inscrire en harmonie avec le quartier, en respectant son identité, et les grands principes affichés dans le **MANIFESTE** (Mars 2018) et le **PLAN GUIDE** (Mars 2019) du Projet Urbain Toulousain pour 2040 – Toulouse Ville Rose/Ville Verte – et plus particulièrement dans le chapitre **FORMES URBAINES** (Valoriser Toulouse)

Ne peut on profiter de ce projet urbain pour être en véritable harmonie avec les discours d'aujourd'hui, l'attente des habitants en s'appuyant sur les documents cités ci-dessus; en contraignant les hauteurs, la circulation automobile, et en densifiant modérément tout en gardant l'identité des quartiers?

Ne peut on transformer l'OAP sur l'av de Lyon en une OAP Patrimoniale, portant sur la conservation ou la requalification d'éléments repérés pour des motifs culturels, historique, architectural ou écologique., qui nous assure:

- Un renforcement de la prise en compte de la qualité des espaces dans lesquels le secteur s'inscrit.

- La possibilité de ne pas recourir au règlement, sous réserve de justifications et de répondre au minimum à 6 objectifs listés.

4.2 – Une Refonte de nos Visions d'Aménagement

N'est il pas le moment de penser globalement ce projet en prenant en compte les projets urbains émergeant autour du partenariat TESO?

Plusieurs projets sont en cours autour du partenariat TESO, en particulier vers Jolimont et Bonnefoy. La concertation devrait porter sur l'ensemble des projets qui touchent les quartiers limitrophes de la ZAC TESO à savoir le projet Latécoère, My Jolimont, Guillaumet, Lapujade, plutôt que de procéder de façon parcellaire ne permettant pas d'avoir une visibilité sur la cohérence de l'ensemble de ces différents projets en ce qui concerne les équipements collectifs sociaux scolaires, sportifs, la circulation, les espaces verts.

N'est il pas le moment, et l'endroit, de repenser la stratégie du développement urbain de la Métropole en s'appuyant sur:

- La présence d'un PEM dont la principale vocation est la gare ferroviaire.
- Deux lignes de métro.
- Deux lignes de Linéo et peut être plus.
- Quatre lignes de bus.
- Les bus de la région et du département.
- L'opportunité de l'Etoile Ferroviaire permettant le déploiement d'un RER métropolitain cadencé.



Ce RER métropolitain permettant aux usagers d'aller rechercher un peu de fraîcheur en rentrant chez eux afin de permettre à leur organisme de récupérer pour être plus performant.

Ce RER métropolitain permettant une réorganisation du territoire sur le périmètre des bassins de vie afin de diminuer les échanges automobiles entre ville centre et centre village, une diminution des échanges automobiles entraînant une diminution

de la pollution, donnant la possibilité de moins densifier dans des zones potentiellement très chaudes, c'est-à-dire celle en centre ville, ne permettant pas au corps humain de se reposer.

En ayant une vue plus globale sur l'ensemble du territoire de la métropole, nous pouvons aller vers un projet urbain autour de la gare qui soit l'aboutissement d'une véritable concertation, permettant aux habitants de prospérer dans un lieu idyllique, mêlant mixité sociale, et prise en compte des problèmes climatiques.

5 - Concertation Chaotique

5.1 – Une Concertation Déclinante

On peut décrire la concertation du public sur le projet TESO et la tour Occitanie en trois séquences successives et bien distinctes en termes d'organisation et de conclusions:

Ces épisodes malheureux voient leur aboutissement se cristalliser sur deux sujets particulièrement sensibles aux associations de quartiers :

- L'IGH de la Tour Occitanie :
- Et les interactions non maîtrisées entre les différents projets d'urbanisme.

5.1.1 - Séquence 1: Ateliers 2013 – Plan Guide Urbain 2016

Depuis l'ouverture des Ateliers en 2013, appelés "co-construction" du Projet TESO, par Europolia, et jusqu'à l'étape du Plan Guide Urbain 2016, les participants (les habitants, les acteurs de la vie locale, le CODEV TM, l'APUMP, etc...) nombreux et assidus ont apporté leur expertise d'usage, leur connaissance de la vie locale, leurs attentes, leurs espoirs.

Le Plan Guide Urbain 2016 traduisait une forme de consensus partiel entre l'équipe en charge du projet, EUROPOLIA, et les participants.

Entre l'étape du Plan Guide Urbain et la concertation publique du projet de ZAC, une seule réunion entre Europolia et les habitants a eu lieu. Son contenu portait sur les travaux en cours et à venir des aménagements du dépose minute de l'av de Lyon et du Parvis Canal.

Trois autres Ateliers ont eu lieu avec la SNCF sur le Pole d'Echange Multimodal de Marengo et une visite des installations ferroviaires.

Aucun Atelier d'échanges sur l'évolution du Projet Urbain n'a été organisé. La

Concertation, même épicée d'un peu de co-construction, s'est arrêtée à l'élaboration du Plan Guide Urbain 2016.

5.1.2 - Séquence 2: Consultation Publique Projet de ZAC 2018

La découverte du Projet Urbain lors de la consultation publique sur le projet de ZAC de 2018 a soulevé un mouvement d'indignation de la part des associations, représentant les habitants. Nous n'y retrouvons plus les intentions, la philosophie, les grands principes d'aménagement du Plan Guide.

Ce que nous dénonçons depuis le début des Ateliers, "**Le beau devant, le moche derrière**" prenait à cette étape tout son sens.

Le Projet de ZAC trahissait le Plan Guide Urbain 2016. Ce projet avait pris la route vers le passé, il représentait les années 1960.

Les associations de quartier s'en sont ouvertes auprès du Président de la métropole.

Après la réunion "bronca" du 13 mars 2018 à l'Espace Vanel, où les associations ont lu publiquement le courrier adressé au Président de la métropole, celui-ci a proposé une nouvelle forme de consultation sous la direction de son premier adjoint, Jean Michel LATTES, pour retrouver l'esprit et les fondamentaux du Plan Guide dans le projet urbain.

Il a été convenu avec le Président de la métropole que le Plan Guide Urbain 2016, défini grâce à la première concertation de 2013 à 2016, constitue la base des discussions en 2019.

5.1.3 - Séquence 3: Ateliers de Concertation versus 2019

Concertation relancée, mais prise de décisions unilatérales sur les hauteurs.

Après une relance tardive de la "concertation", au cours de la première réunion (9 novembre 2018), nous apprenons l'existence d'une future enquête publique portant sur les 9 premiers hectares de la ZAC.

Ce premier atelier (le 5 mars 2019) a permis de découvrir de nouveaux éléments, en rupture avec les orientations du Plan Guide:

- Les hauteurs prévues pour les immeubles de Raynal (24m dans le Plan-Guide Urbain de 2016, 60m à l'enquête publique 2019) et Cheminots - Saint-Laurent (12m dans le Plan-Guide Urbain de 2016, 35m à l'enquête publique 2019).
- La Tour Occitanie (35m en 2015, 50m en 2016, 150m l'enquête publique 2019).

- Une emprise de constructibilité portée à 100% de la surface au sol.
- Une nouvelle voirie, en contradiction avec les enjeux de lutte contre la pollution, contre le réchauffement climatique.

Avec cette pseudo relance de la concertation, le Président de la Métropole a ouvert une porte mais les associations se retrouvent devant le mur du dossier de l'enquête publique dont le contenu n'a fait l'objet d'aucune concertation, ni même d'information.

Un collectif réunissant 11 associations de quartiers, proteste donc, pacifiquement mais fermement, contre l'imposition de telles dispositions qui vont à l'encontre des accords précédents.

Le collectif refuse ces hauteurs sur les îlots de l'av de Lyon et Cheminots-Saint Laurent et réclame simplement un retour aux hauteurs du Plan Guide Urbain de 2016, comme base de discussions.

5.2 - Focus sur l'IGH de la Tour d'Occitanie

L'Immeuble de Grande Hauteur (IGH), qui ne fait qu'apparaître brièvement dans le document de présentation du projet de la ZAC TESO, où il est classé comme "opération annexe", n'a jamais fait l'objet d'une concertation véritable auprès de la population toulousaine, et seules des informations très partielles ont été distillées ultérieurement quant à ses dimensions et son aménagement, faisant rapidement l'objet de nombreuses critiques.

Ces critiques sont augmentées du sentiment de déni total de démocratie locale dans cette affaire. En effet, ni les riverains ni la population de Toulouse et de l'agglomération n'ont été consultés, ni même informés, avant la prise de décision unilatérale (MIPIM de Cannes / mars 2017) de construire un énorme gratte-ciel d'une hauteur de 150 mètres à la gare de Toulouse, entre rails et Canal du Midi, dans un centre-ville déjà bien congestionné, mais visant officiellement "Un urbanisme apaisé".

Pourtant, le projet souffre de manquements qui nous paraissent rédhibitoires à sa poursuite:

- L'absence de données sur la viabilité économique du projet.
- L'absence de retombée positive pour les Toulousains.
- Une augmentation des nuisances.
- Une empreinte écologique incompatible des objectifs de la COP 21.
- L'absence de proposition de variantes.

Nous n'avons pas eu droit à ce légitime débat, hormis le simulacre de la concertation ZAC / PEM de février / mars 2018, mais nous mettons en évidence dans notre exposé technique les manquements majeurs de ce projet.

5.4 - Conséquence: Nous demandons le Report du Projet Urbain TESO

Pour pouvoir co-construire un urbanisme citoyen à l'horizon des trente années qui viennent,

Il est nécessaire que:

- **La destruction des quartiers prévus dans l'OAP TESO - Secteurs Lyon & St Laurent soit stoppée.**
- **Le projet de la Tour Occitanie soit abandonné.**
- **La création ou la modification des axes de circulations projetés soient stoppées.**

Il est impératif que:

- **Un grand débat public fasse émerger un consensus urbain et architectural.**

Il est également primordial que toutes garanties soient données quant au respect des options retenues à l'issue de ce débat, possiblement par l'enrichissement du PLUi-H sur ces matières essentielles au développement urbain.

6 – L'Avis

Malgré les discours Métropolitains actuels, les objets du programme TESO présentés dans l'enquête d'utilité publique donnent des signaux indicateurs sur le défaut d'engagement de la Métropole Toulousaine qui traîne des pieds en matière de lutte contre la pollution et le réchauffement climatique. L'objectif de la Métropole étant de mettre la priorité sur le développement économique aux dépens des objectifs de réduction des émissions.

En décembre 2018, il a été reconnu par l'Etat, que le pays est mal engagé pour respecter les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour 2030 déterminés dans le cadre de l'Accord de Paris. Le pays, ce n'est pas un territoire abstrait, c'est concrètement chaque région et chaque métropole qui doivent prendre en main les questions de transition écologique et imposer des projets respectueux de l'environnement et des habitants.

Dans les faits, est ce sur ce chemin de contentieux climatiques que Toulouse Métropole souhaite s'engager?

Les conséquences de ce projet TESO qui indique de nombreux facteurs aggravants, et que nous subissons du fait du dérèglement climatique est ici un motif de refus du projet de bétonisation que présente TESO à travers la mise en compatibilité du PLU, la DUP de l'enquête parcellaire et acquisition du foncier en vue d'une démolition globale.

Nonobstant, les positions sur les hauteurs, la circulation, les pollutions et la santé publique, il va de soi que le projet entrainera une forte augmentation de la population dans les quartiers avoisinant ceux de la gare.

Or, qui dit augmentation de la population dit forcément, aussi, augmentation d'une population de jeunes parents, d'adolescents.

Pour ceux-ci le manque d'équipements collectifs d'enseignements, de garde d'enfants, et d'espaces ludiques fermés ou ouverts fait cruellement défaut dans le projet.

Les équipements actuels, déjà saturés, ne pourront absorber le surplus de population, qu'elle soit sédentaire ou nomade.

La multiplication d'espaces verts sécurisés et calmes, à l'instar du jardin Michelet, doit être revue à la hausse et ce n'est pas les placettes jardinées, situées au milieu de la circulation automobile qui vont jouer ce rôle.

Nous voulons un projet qui prenne en compte les enjeux climatiques, le Projet Urbain

autour de la gare, comprenant la Tour Occitanie, n'en prend pas le chemin.

Nous redisons, avec force, que nous ne voulons pas d'un projet, digne des années 1960, tout voiture, où les espaces verts sont situés en bordure des axes de circulation, où la hauteur des constructions, où la densité ne permettront pas la lutte contre les îlots de chaleur et ne fera qu'accentuer le niveau de pollution déjà existant sur Toulouse entraînant un plus grand problème sanitaire.

Nous souhaitons co-construire avec Europolia, un projet qui prenne en compte ces enjeux et qui réponde aux attentes des habitants, attentes que les micros-trottoirs réalisés par Néo Rama, au démarrage de cette nouvelle concertation, ont révélés. Ils portent sur la circulation et les mobilités, la mixité sociale, l'intégration architecturale dans le Toulouse d'aujourd'hui, l'environnement.

Nous refusons ce projet, ainsi que celui de la Tour Occitanie, tant que la concertation ne permet pas de déboucher sur un projet conforme à l'avenir de la planète et aux attentes des habitants.

Nous émettons un avis défavorable sur l'ensemble des cinq objets, et leurs sous-objets, de cette enquête publique.

Annexe - Qualité du dossier d'EP

L'enquête publique telle qu'elle est présentée avec un nombre trop important de documents, dont certains inutiles car en double, ne permettant pas la mise en œuvre d'un véritable outil de démocratie locale. Le nombre de documents du dossier ne rend pas une compréhension simple du projet pour le citoyen impliqué mais non spécialiste des questions d'urbanisme.

- Le fait de mettre deux documents A4 sur une même feuille A4 rend la lecture des documents extrêmement difficile et peut être source de non compréhension ou d'erreur d'interprétation.
- Le fait de mettre 1 document à cheval sur 2 feuilles A4, rend illisible la vision d'ensemble.

Exemple: 2 - Les Principales Caractéristiques du projet - Pages 68 et 69.

- De par la reprise quasi à l'identique de volets entiers dans plusieurs des parties du dossier, la lecture de l'ensemble en devient exténuante et sème la confusion lorsque de temps à autre de nouvelles données y sont adjointes. Au lieu de lire en diagonale cela demande de ré examiner chaque document à nouveau avec attention faisant perdre du temps et de l'énergie.
- De par la faible résolution numérique, de nombreuses illustrations sont illisibles.

Exemples: 07 – Dossier MEC du PLU, Page 41, légende carte illisible, même en agrandissant, PC_05_01, PC_05_2_5_3, PC_05_4,

- Des images de synthèses, certes non contractuelles, ne rendent pas possible la vision que l'on pourrait se faire des hauteurs projetées.

Exemple: 07 – Dossier MEC du PLU, Page 20,

- D'autres erreurs comme les photos montrant que la tour est invisible qui ne correspondent pas au point de visée.

Exemples: Pièces 14_TOC_CDP_PC_06_10_Perspectives_10, 17_TOC_CDP_PC_06_13_perspective 13, PC_06,

- Un document portant sur la maintenance de la tour occitane est totalement en Anglais.

Ayant signalé cette anomalie au commissaire enquêteur rencontré le 27 mars 2019 à Bonnefoy, celui-ci nous a indiqué que cela était illégal et que le document allait être traduit.

Le 5 avril le document n'est toujours pas traduit, ce qui signifie que les Toulousains se sont exprimés sur un dossier qui présente des irrégularités.

Exemple: 05_PC_04_Annexe5_MA,