

# NON A LA TOUR OCCITANIE

*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*

## Contenu

1.	Propos liminaires.....	3
1.1.	Le premier projet de gratte-ciel au centre-ville de Toulouse.....	3
1.2.	Un précédent à Saint-Malo .....	4
1.3.	Demande d'échanges avec le public, de compléments de dossier et de prolongation de l'enquête publique TESO.....	4
2.	Viabilité économique et financière du projet de la Tour Occitanie .....	4
2.1.	Nécessité de présenter et discuter les éléments relatifs à la viabilité économique et financière du projet de la Tour Occitanie.....	4
2.2.	Viabilité non établie au niveau du projet de la Tour Occitanie.....	5
2.3.	Viabilité non établie au niveau de la partie du projet TESO concernant l'aménagement urbain propre au projet de la Tour Occitanie.....	5
2.4.	Pas de description de la situation en cas de succès des recours juridiques .....	6
2.5.	Pas de description de la situation en cas d'échec commercial à terme.....	6
2.6.	Des doutes sur les capacités techniques et financières de la Compagnie de Phalsbourg ? ...	7
3.	Intérêt de la communauté urbaine pour le projet de la Tour Occitanie.....	8
3.1.	Impact négatif sur le cadre de vie des Toulousains .....	8
3.2.	Impact négatif sur le patrimoine .....	8
3.3.	Image et symbolisme d'une autre époque imposé à la métropole .....	9
3.4.	La Tour Occitanie n'apporte rien (ou si peu) aux Toulousains .....	12
4.	Nuisances apportées par la Tour Occitanie.....	12
4.1.	Un chantier titanesque.....	12

4.2.	Sursaturation automobile garantie .....	13
4.3.	Gentrification.....	14
4.4.	Ombres portées.....	15
4.5.	Réverbération et éblouissement solaire .....	16
4.6.	Risque industriel et dangerosité du gratte-ciel .....	17
4.7.	Au final, perte de qualité de vie pour les Toulousains .....	20
5.	Empreinte écologique de la Tour Occitanie .....	20
5.1.	Projet de gratte-ciel et réalité environnementale .....	20
5.2.	Incohérence globale vis-à-vis de la politique écologique.....	24
6.	Variantes au projet de la Tour Occitanie.....	25
6.1.	Aucune proposition de variante dans le dossier d'enquête .....	25
6.2.	Une multitude de possibilités à débattre.....	25
7.	Un échec au niveau de la concertation .....	27
7.1.	Historique de la concertation.....	27
7.2.	Un simulacre de concertation dénoncé par les associations .....	29
7.3.	Focus sur le projet d'IGH de la Tour d'Occitanie.....	30
8.	Un bilan globalement négatif pour le projet de Tour Occitanie .....	31
Annexes : éléments associés .....		33
Annexe 1 : sur le simulacre de concertation .....		33
Annexe 2 : sur l'enquête publique similaire de Saint-Malo .....		33
Annexe 3 : demande d'échanges avec le public, de compléments de dossier et de prolongation de l'enquête publique TESO .....		33

## 1. Propos liminaires

### 1.1. Le premier projet de gratte-ciel au centre-ville de Toulouse

La Tour Occitanie est le nom du projet de gratte-ciel que la Compagnie de Phalsbourg, lauréat d'un concours organisé par la SNCF, souhaite construire au voisinage immédiat de la gare Matabiau et de son futur Pôle d'Echange Multimodal (PEM), nœud des transports ferrés de la cité, positionné au contact direct de la ville et de sa population.

Situé à la frontière entre le centre historique et les nouveaux aménagements urbains portant sur les 135 hectares du quartier de la gare Matabiau, lui-même occupant une très large partie d'une petite parcelle de surface un peu inférieure à 3.000 m<sup>2</sup> (2872 pour être précis), ce gratte-ciel se distingue de son environnement par une hauteur de 150 mètres (officiellement, mais plus en réalité) et une esthétique originale associant surfaces vitrées et plantation d'arbustes adaptés aux conditions engendrées par leur situation originale et délicate à maîtriser.

Une description de ce bâtiment très particulier est donnée dans le dossier dit « permis de construire » (PC) joint au dossier d'enquête publique Toulouse EuroSudOuest (TESO). Bien que le PC ait été déposé en juillet 2018, peu d'éléments constitutifs du bâtiment avaient été mis à disposition du public avant la dépose du dossier d'enquête, hormis des informations de type commercial distillées dans les médias ou dans des réunions publiques effectuées par les promoteurs du projet.

Non dénoncée par les autorités de la région ou du département, cette attitude reflète bien l'absence de prise en compte réelle de l'opinion publique sur ce thème du premier projet d'IGH proposé pour Toulouse. A tel point que le CODEV n'hésitait pas à titrer son débat contradictoire « le débat public dans l'ombre de la Tour Occitanie » ! En ce mois de septembre 2017, tout était dit ! (<https://codev-toulouse.org/documents/680311/681451/Synthese+Debat+Tour+Occitanie/5b038161-d94e-4755-82fb-1e5ef58d6e5b>)

Avant toute considération plus technique sur le dossier d'enquête, il semble important de rappeler ici qu'une large proportion de la population est globalement opposée à ce bâtiment, avec nombre de pétitionnaires déclarés contre le gratte-ciel proche de 5000, et que cette mobilisation n'aura jamais été entendue par les décideurs qui auront ainsi manqué un rendez-vous démocratique où auraient pu être évoqués et discutés les éléments que nous allons développer dans ce document, à savoir :

- 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 ;
- Un échec au niveau de la concertation.

Nous n'avons pas eu droit à ce légitime débat, hormis le simulacre de la concertation dite « ZAC / PEM » de février / mars 2018, mais nous restons déterminés à mettre en évidence dans la suite les manquements majeurs de ce projet.

Ils nous semblent réhivitoires à sa poursuite.

## 1.2. Un précédent à Saint-Malo

(Voir le document de référence en Annexe 2)

Nous souhaitons rappeler ici, avant d'entrer dans les éléments du dossier, qu'un précédent courageux s'est déroulé à Saint-Malo, où la réalisation du bâtiment « Le Sémaphore », repère au cœur de la ville et du quartier de la gare :

- A été soumise à une Enquête Publique voulue par la municipalité ;
- Et a été abandonnée suite à l'avis défavorable du Commissaire Enquêteur.

Déroulée entre le 24 septembre et le 24 octobre 2018, cette enquête a permis d'analyser les différents aspects d'un projet très proche de ce qui est proposé avec la Tour Occitanie. Pour nous, cette proximité n'est pas inductive de conclusions à reproduire à Toulouse. Mais elle montre qu'un dossier de la nature d'un gratte-ciel que l'on veut emblématique ne répond pas forcément aux critères de bienfaits à apporter à la population.

Retenons enfin qu'en l'occasion le Commissaire Enquêteur aura, parmi d'autres arguments plus techniques, mis clairement en évidence :

- *D'une part, que le choix par la ville de **ne pas faire de concertation**, ni même d'information sur le projet avant le choix du lauréat de son appel à projet, montrait une **vision obsolète**, ou tout au moins ancienne, de la conception d'un projet d'urbanisme ;*
- *Et d'autre part, que le maître d'œuvre, pour défendre son projet, **affirmait plus qu'il ne démontrait**.*

Dans les pages qui suivent, vous retrouverez une certaine proximité des arguments dont nous pensons qu'ils peuvent conduire à une conclusion similaire.

## 1.3. Demande d'échanges avec le public, de compléments de dossier et de prolongation de l'enquête publique TESO

Voir le mail du 17/04/2019 en Annexe 3

## 2. Viabilité économique et financière du projet de la Tour Occitanie

### 2.1. Nécessité de présenter et discuter les éléments relatifs à la viabilité économique et financière du projet de la Tour Occitanie

L'aire urbaine de Toulouse occupe aujourd'hui la quatrième – voire la troisième – place en France, avec une métropole de près de 800.000 habitants pour un cœur de ville de 475.000 habitants représentant un quart de sa surface. Ainsi, la densité de la totalité de l'aire d'influence de la ville est quatre fois plus faible en moyenne (entre 10 et 40 hab/ha), que celle de son centre-ville (voire cinq fois plus faible que celle du secteur Matabiau (de l'ordre de 196 hab/ha).

Le projet d'urbanisme Toulouse EuroSudOuest (TESO) consiste en l'aménagement des 135 hectares des quartiers de la gare de Toulouse Matabiau autour d'un pôle d'échange multimodal. La maîtrise d'ouvrage est multiple et coordonnée par Europolia, société publique locale d'aménagement (SPLA) de Toulouse Métropole. On parle donc d'une aire de l'ordre du centième de la ville en surface, et d'un peu plus en terme de population, avec près de 10.000 personnes directement concernées.

On conçoit donc aisément l'impact de ce projet sur la ville, dans une de ses parties les plus centrales (le secteur de la gare), et donc la nécessité de couvrir l'ensemble des problématiques propres à ce type de projet, et tout particulièrement les aspects financiers.

## 2.2. Viabilité non établie au niveau du projet de la Tour Occitanie

Nous n'avons pas trouvé dans la documentation de « plan d'affaire » (« business plan » pour les anglo-saxons) propre au projet de la Tour Occitanie. Ce type de document étant essentiel aux entrepreneurs pour établir leur feuille de route et ainsi obtenir le soutien financier des banques, il paraît dangereux d'approuver un projet d'une telle ampleur sans y référer.

[https://fr.wikipedia.org/wiki/Plan\\_d%27affaires](https://fr.wikipedia.org/wiki/Plan_d%27affaires) Le **business plan**, ou **plan d'affaires**, aussi appelé **plan de développement** ou encore **stratégie d'affaires**, formalise par écrit les projections d'évolution d'une entreprise.

*Il découle du modèle d'entreprise. Un plan d'affaires est un document officiel contenant les objectifs d'affaires, les méthodes, la façon et les délais dont ces objectifs peuvent et doivent être atteints. Il décrit également la nature des affaires, comprend des informations de base sur l'organisation de l'entreprise, ses projections financières et les stratégies qu'elle entend mettre en œuvre pour atteindre les objectifs fixés. Dans son ensemble, ce document sert de feuille de route qui assure la réalisation des orientations de ce plan d'affaires.*

*Un plan d'affaires est souvent nécessaire afin d'obtenir un prêt bancaire ou tout autre type de financement.*

*Les estimations de coût et de revenus sont au cœur de tout plan d'affaires pour décider de la viabilité du projet d'entreprise. Mais les coûts sont souvent sous-estimés et les recettes surestimées donnant lieu à des dépassements de coûts plus tard, des pertes de recettes, et peut-être même la non-viabilité du projet*

Aucune balance financière propre au projet de la tour Occitanie n'étant disponible, il n'est pas possible d'en apprécier la viabilité d'un point de vue financier. Bien que comprenant parfaitement l'aspect confidentiel de certaines données financières, nous pensons néanmoins opportun, au titre de ce dossier d'enquête :

- D'en confirmer l'existence et l'accord des différents maîtres d'ouvrage (ville, métropole et SPLA Europolia) : cet accord signé manque au dossier ;
- Et d'en confirmer sa validité actuelle avec les conditions aux limites retenues et agréées entre les parties : les conditions de l'accord, hors PUP, manquent au dossier ;

En particulier, l'absence de définition et de quantification du poste lié aux risques liés à l'opération immobilière elle-même révèle pour le lecteur un manquement à une règle de prudence élémentaire pour un projet d'une telle ampleur.

## 2.3. Viabilité non établie au niveau de la partie du projet TESO concernant l'aménagement urbain propre au projet de la Tour Occitanie

Un constat identique s'applique au niveau du projet global TESO, et tout particulièrement dans sa partie propre au projet de la Tour Occitanie, c'est-à-dire dans les éléments d'aménagement de la ville (réseaux, voirie, sûreté...) qui permettent au gratte-ciel de se greffer dans la ville.

Nous ne voyons pas, dans les documents fournis (en particulier la Pièce E de la DUP, seul élément de documentation portant les éléments financiers des différents projets) de partie propre au projet de la Tour. Le document PUP (19\_TOC\_CDP\_PC\_31\_2\_extrait\_convention\_PUP) n'évoque explicitement que le réseau d'eaux usées et l'élargissement du pont Pompidou en occultant des éléments essentiels comme :

- Les travaux de renforcement des tunnels du métro (nous avons compris que des études étaient en cours, mais nous n'avons pu trouver trace des résultats) ;
- La voirie (autre que le pont) et en particulier l'aménagement du dépose-minute ;

- L'aménagement des espaces publics au pied de la tour (suivant ainsi la réserve stipulée dans ce sens par la Commission Nationale du Patrimoine et de l'Architecture (CNPA) ;
- Les éléments matériels et humains propres à la sûreté, que ce soit pour la sécurité incendie ou pour la sécurité civile des personnes.

Le lecteur ne peut donc pas remonter aux frais liés aux opérations d'aménagement urbain à supporter par Europolia au bénéfice du seul projet de la Tour Occitanie.

Par voie de conséquence, le lecteur n'a pas non plus d'information lui permettant de remonter aux contributions respectives des différentes parties prenantes au projet de la Tour Occitanie. Il n'a pas d'information non plus sur le processus d'autorisation d'engagement de ces dépenses par les parties en question.

Seule, une liste de dépenses adresse celles relatives au périmètre de la DUP et au périmètre TESO dans son ensemble. En l'absence d'une partie propre à la Tour, il est remarqué que cette situation est préjudiciable à la bonne compréhension des parties quant au financement et à son agenda, qui doit être en ligne avec le besoin à achèvement des travaux.

De façon similaire à ce que nous avons noté pour la Tour elle-même, l'absence de définition et de quantification du poste lié aux risques liés à l'opération présente pour le lecteur un manquement à une règle de prudence sur un projet d'une telle ampleur.

Cette règle est ici à mesurer à l'aune de la complexité de l'organisation de la SPLA Europolia (cette dernière n'étant pas évoquée dans le dossier d'enquête).

## **2.4. Pas de description de la situation en cas de succès des recours juridiques**

Un certain nombre de recours ont été ou peuvent être engagés à l'encontre du projet de la Tour Occitanie, ou plus généralement du projet TESO (à l'échelle du périmètre DUP et/ou de l'opération globale TESO).

Par exemple, nous n'avons aucune indication sur les procédures qui seront suivies au cas où un recours conduirait à une annulation ou un report de l'autorisation du permis de construire de la Tour Occitanie. Il serait en effet intéressant d'évaluer la situation contractuelle et/ou financière d'une telle occurrence.

## **2.5. Pas de description de la situation en cas d'échec commercial à terme**

Des expériences toulousaines passées avec le secteur Compans-Caffarelli, la place Occitane et sa galerie marchande, ou d'autres plus récentes (centre commercial « L'Hippodrome »...) montrent qu'une approche proactive d'aménagement ou de construction ne conduit pas à coup sûr au succès.

Il y a également l'exemple récent du besoin de rénovation de la Tour Montparnasse (premier gratte-ciel Parisien) construite dans les années 1970 et qui 50 ans plus tard nécessite une rénovation de grande ampleur de plus de 300 millions d'euros.

Dans le cas précis du gratte-ciel, les charges à payer par propriétaires ou locataires seraient très (voire trop) élevées, car liées à des conditions générales drastiques telles qu'imposées :

- Nettoyage des façades, climatisation, ascenseurs, etc ;
- Entretien des locaux et des plantations (arrosages, entretien très spécialisé...);
- Conditions de sécurité et de sûreté
  - Présence de pompiers et agents de sécurité, matériels correspondant ;

- Accès interdits aux jardins privatifs et à leurs plantations.

Elles ne sont pas forcément compatibles d'une occupation sur le temps long, et donc conduiraient potentiellement à une exploitation en locatif, le promoteur restant propriétaire des murs.

Quel schéma est-il alors envisagé si le promoteur, privé, fait faillite ?

En l'absence d'analyse de cette situation, dramatique bien sûr d'un point de vue commercial, il n'apparaît pas légitime d'autoriser un tel projet sans avoir très sérieusement évalué sa probabilité d'échec et les conséquences induites sur la ville.

Il est donc légitime de se poser la question, en particulier pour le projet de la Tour Occitanie pour laquelle la déconstruction n'a jamais été évoquée.

## **2.6. Des doutes sur les capacités techniques et financières de la Compagnie de Phalsbourg ?**

Il suffit de visiter le site de la Compagnie de Phalsbourg pour dénombrer un nombre affolant de projets très importants en cours ou à lancer prochainement.

En effet, la compagnie de Phalsbourg est lauréate de neuf projets dans le cadre des concours « Réinventer Paris » et « Inventons la Métropole du Grand Paris », en particulier :

- Le gigantesque projet Mille Arbres au-dessus du périphérique, porte Maillot à Paris ;
- Le village vertical à Rosny, en Seine-Saint-Denis ;
- Ecotone à Arcueil dans le Val-de-Marne ;
- La bulle d'air à Nanterre dans les Hauts-de-Seine.

Comme elle le dit, l'entreprise entend prendre sa part à la réalisation du Grand Paris à l'horizon 2024 (Jeux Olympiques, enjeu national), mais :

- Quid des financements, car la Compagnie affiche sa volonté de rester propriétaire principal de ses constructions ?
- Quid de la charge additionnelle apportée par le chantier éventuel de Toulouse ?
- Quid de l'organisation et la réalisation de ce chantier de gratte-ciel, type de projet vraiment très spécifique et jamais entrepris par la Compagnie ?

Poussant un peu plus loin l'analyse, une revue de l'information disponible sur le site « infogreffe » (<https://www.infogreffe.fr/entreprise-societe/349545103-compagnie-de-phalsbourg-750103B213990000.html>) montre que les comptes annuels de la Société n'auraient pas été déposés en 2015, 2016 et 2017 (et l'on attend ce qui concerne 2018). En tant que Toulousains, nous voulons connaître cette vérité des chiffres, ainsi que l'analyse qui en est faite par nos décideurs.

Dans ce domaine, et peut-être plus que dans tout autre, nous souhaitons vivement une description de la situation industrielle de la Compagnie de Phalsbourg – sans / avec le projet de Toulouse – par une démonstration détaillée, et non par de simples affirmations.

### 3. Intérêt de la communauté urbaine pour le projet de la Tour Occitanie

#### 3.1. Impact négatif sur le cadre de vie des Toulousains

Comment peut-on imaginer que le cadre de vie des populations habitant le quartier, Toulouse ou sa région puisse être amélioré par la présence de la Tour Occitanie ?

Avec une circulation et des demandes de stationnement augmentées (avec plus de 3000 personnes attendues dans la Tour), un ombrage et des réflexions solaires très pénalisantes pour certains quartiers et non maîtrisables, avec un flot supplémentaire de piétons et moyens de transport alternatifs dans l'environnement proche, nous comprenons très bien que la vie des citoyens ne sera pas améliorée. On peut même dire qu'elle sera grandement affectée par la simple présence du gratte-ciel, avec le sentiment associé de perte de leur qualité de vie.

L'impact sur le cadre de vie est donc largement négatif, sans que l'on puisse d'ailleurs réellement le maîtriser. En effet, cet impact dépend directement de l'existence du bâtiment, et de ses dimensions dépassant largement les capacités d'intégration et d'accueil dans la ville.

#### 3.2. Impact négatif sur le patrimoine

##### Rupture consommée avec l'urbanisme horizontal

Avec cette protrusion digne d'une autre époque (en se référant à la hauteur des constructions, citons pour mémoire les années 1920 ou 1930 aux Etats-Unis), la ville de Toulouse subit avec ce bâtiment une rupture avec l'architecture horizontale qui fait le succès de la ville auprès des visiteurs, qu'ils soient touristes ou acteurs économiques.



*Le parvis gare comme initialement imaginé par J. Busquets*



*Une rupture architecturale largement décriée*

Avec la proximité des bâtiments historiques de la gare et l'initiative de recouvrement du Canal du Midi par un parvis démontable, l'apaisement urbain souhaité pour ce quartier se trouve heurté par la présence d'un bâtiment dont la prégnance et l'absence de dialogue avec le cadre bâti environnant est incontestable.

Avec ce projet, nous assistons donc à une flagrante atteinte au patrimoine toulousain, bousculé par un bâtiment gigantesque écrasant l'architecture si délicate de la gare (classée), dont le parvis et les éléments adjacents sont en cours de rénovation avec goût et délicatesse. Le parti architectural de la Tour ne suit pas cette approche urbaine patrimoniale et prend seulement en compte dans l'étude d'impact le canal du midi comme s'il était le seul marqueur majeur du quartier et de la ville.

Et nous n'oublions pas les perturbations en règle vis-à-vis des perspectives du Canal du Midi.

##### Qualité des matériaux, réalisation de prototypes et espaces publics

En ce qui nous concerne, et malgré un avis favorable de la Commission Nationale du Patrimoine et de l'Architecture (sous réserve de la qualité des matériaux, la réalisation de prototypes et un soin particulier quant à l'aménagement des espaces publics au pied de la tour), nous nous retrouvons face à une attaque en règle de notre patrimoine régional, doublée d'une incohérence totale vis-à-vis des dossiers de reconnaissance soumis (ou à soumettre) à l'UNESCO.

C'est pourquoi nous souhaitons, ce que nous n'avons pas pu trouver dans le dossier d'enquête :

- Dans un premier temps, que le promoteur n'oublie pas de répondre sérieusement aux réserves précédentes de la commission ;
- Et qu'ensuite, celui-ci suive scrupuleusement l'avis de l'Autorité environnementale (document du 5 décembre 2018) en analysant les incidences du projet sur la candidature de la ville de Toulouse à l'inscription au patrimoine mondial de l'UNESCO, ainsi que son inscription dans le « Plan Canal ».

Nous estimons ces éléments comme essentiels à la complétude du dossier de permis de construire du gratte-ciel.

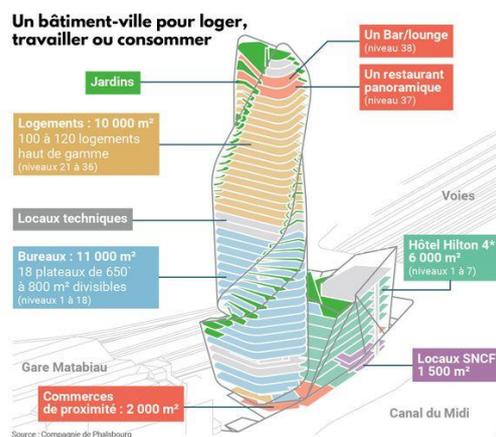
### 3.3. Image et symbolisme d'une autre époque imposé à la métropole

#### Un gratte-ciel à vocation de signal

Un gratte-ciel... Bien sûr, un gratte-ciel, cela se voit. Et cela se voit de partout ! A divers titres, cela peut être considéré comme un symbole, en particulier d'ailleurs pour ceux qui en cherchent un. Ainsi, la Tour Occitanie serait un symbole de notre ville, de notre métropole, de notre région, dans notre région...

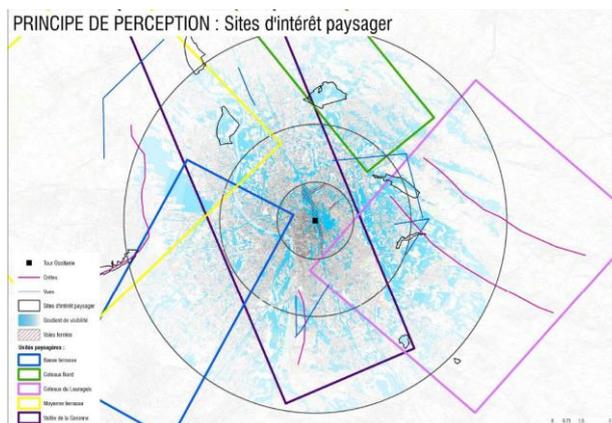


*La tour Occitanie écrasant son environnement*



*Les trois fonctions du « bâtiment ville »*

Ses dimensions propres bousculent les proportions de notre ville. Cette tour, on ne voit qu'elle, et cette situation est bien illustrée dans les pièces photographiques jointes au dossier.



Le gratte-ciel vu de la zone « unité Garonne »...

et depuis la plupart des points d'intérêt de l'ensemble du bassin de la Métropole toulousaine

D'ailleurs, on peut se demander pourquoi les affiches de l'enquête publique ne sont mises à disposition que dans l'aire TESO, et non dans l'ensemble de la Métropole-?

A cet égard, les habitants distants du bâtiment, les Maires et habitants de la métropole, seraient-ils moins concernés à ce sujet que les habitants se trouvant à proximité ?

Les centres anciens des communes de la Métropole possèdent également un patrimoine riche et des monuments historiques. La tour Occitanie de par sa hauteur entrera en co-visibilité avec certaines communes Métropolitaines. Quid des avis négatifs ou prescriptions qui seraient rendus sur des autorisations à construire s'appuyant sur l'incompatibilité de l'objet de la demande avec le contexte patrimonial de la commune, alors que la tour marquera sans retenue le paysage métropolitain ?

#### **Un signal de prédominance ville / métropole, Toulouse / Montpellier / Bordeaux, ou rail / avion ?**

Reprenons, pour peut-être mieux les comprendre les mots utilisés par le maître d'œuvre pour justifier l'existence de la Tour Occitanie section 4.4 du document « descriptif du projet ».

- *La tour a le potentiel exceptionnel de devenir la structure emblématique qui aidera à définir l'identité future de la capitale de l'Occitanie > faudrait-il au préalable définir cette identité future... elle n'est pas décrite dans la documentation. De notre côté, nous souhaitons fortement une identité qui confirme son premier rôle à la population (démocratie participative, réduction des nuisances), dans un souci d'amélioration et d'intégration des constructions dans les paysages particuliers – et à préserver – de la ville historique ;*
- *Elle confirmera son rayonnement national et international et deviendra un des points névralgiques de la région toulousaine > le rayonnement national et international de Toulouse n'est plus à démontrer, mais faut-il en rajouter avec un élément qui se dresse en opposition à son concept de ville horizontale ?*
- *Avec ses jardins suspendus qui changeront de couleur au fil des saisons, sa teinte légèrement argentée, son vitrage qui reflétera légèrement les tons roses de Toulouse et la brillance de ses matériaux qui feront changer sa perception selon la lumière, la tour devient un objet unique au milieu d'un vaste espace public urbain auquel elle apportera une identité forte et reconnaissable > l'unicité du bâtiment est bien relevée (on ne voit que lui), mais les effets d'éblouissement du soleil dans les yeux des piétons et automobilistes ne feront pas oublier le*

phénomène d'ombrage qui affectera les quartiers de proximité géographiquement mal orientés ;

- *La tour sera le symbole d'un territoire au développement actif, aux portes du nouveau quartier de la gare. Son architecture est forte, symbolique et résolument moderne et sait tirer parti de l'image dynamique engendrée par les pôles tertiaires et industriels de l'aéronautique*  
> notre métropole n'a pas besoin d'un symbole urbain de cette nature pour signer un développement économique que beaucoup d'autres nous envient ; le phénomène d'image prégnante qui nous est proposé comme seul et unique justificatif vient se heurter à une réalité de prédominance qui peut choquer nos voisins, proches ou en périphérie, de la métropole urbaine à la seconde capitale de l'Occitanie (oubliée, la périphérie toulousaine ? oubliée, la seconde capitale Montpellier ?) ; enfin, cette image met en évidence par sa présence, près de la gare, un moyen de transport historique, le rail, et oublie de fait les moteurs reconnus du bassin économique, l'aéronautique et le spatial.

Comment est-il possible qu'une ville de notre république se permette d'assoier son pouvoir en soutenant la promotion du projet spéculatif d'un promoteur immobilier privé, en l'intégrant prématurément dans une stratégie de communication locale, nationale et européenne ?

La persistance des autorités d'élever ce projet au rang de symbole et d'emblème de la ville et de la Région, sans autre réalité que quelques images de synthèse insincères, est une fausse route qui continue d'ignorer que cet immeuble de grande hauteur est déjà largement décrié par une grande partie de la population.



*Le Home Insurance Building à Chicago construit en 1885*



*Le One World Trade Center à New York culmine à 541 mètres*



*La tour arborée Agora Garden verdissant réellement Taïpeh*

Par exemple, la tour Agora Garden (ou « Tao Zhu Yin Yuan » ou « sustainable tower ») sera plantée de 23.000 arbres (et non d'arbustes) sur ses multiples terrasses accessibles aux résidents, contrairement à ce qui est proposé pour le projet de Tour Occitanie. Ils permettent la fixation de 130 tonnes de CO2 en plein cœur de la capitale taiwanaise. Dans une notice, l'architecte explique : "*La tour présente un concept d'écoconstruction résidentielle durable qui vise à limiter l'empreinte écologique de ses habitants en recherchant une symbiose juste entre l'être humain et la nature*".

L'immeuble a donc été pensé comme un arbre habité au milieu d'une forêt urbaine, fragment vertical d'un verdoyant paysage.

Nous ne voulons pas dire que cette tour est la solution architecturale à privilégier, mais nous voulons simplement exprimer le souci de cohérence qui doit prévaloir dans les choix de la cité. Ce qui nous paraît manquer avec la solution proposée pour Toulouse.

### **La Tour Occitanie érigée comme signal architectural fort anti patrimoine, antisocial, anti-écologique, et anti art de vivre**

Nous ne voulons pas que notre ville rose souffre d'un signal architectural fort anti patrimoine, antisocial, anti-écologique, et anti art de vivre, et qui soit finalement érigé en totale incohérence avec les choix majeurs énoncés par les différentes instances, et en complète contradiction avec les souhaits d'une large majorité de concitoyens.

Si ce projet donne aujourd'hui un signal, nous pensons que c'est bien celui de ce qu'il faut éviter de faire au vingt-et-unième siècle : privilégier l'économie de rendement court terme à celle de demain, dont tout le monde s'entend pour dire qu'elle est à recentrer vers le bénéfice durable de l'ensemble de la population.

Et les près de 5000 signataires de notre pétition ne s'y sont pas trompés.

### **3.4. La Tour Occitanie n'apporte rien (ou si peu) aux Toulousains**

La question relative à ce qu'apporte réellement la Tour Occitanie au cadre de vie des Toulousains mérite d'être posée (ce que nous n'avons pas trouvé dans le dossier d'enquête), car cet aspect est primordial en termes d'acceptabilité.

En effet, cet élément architectural ne passe pas inaperçu, mais il vient amplifier le problème de congestion automobile de la zone de la gare. La création d'un hôtel de luxe et de surfaces propices à l'implantation de bureaux représente certes un plus, mais :

- d'une part l'hôtel peut se satisfaire en soi d'un nombre d'étages moins important (conduisant à une quarantaine de mètres d'après les plans), comme ce qui est aujourd'hui réalisé sur les allées Jean Jaurès ;
- et d'autre part les bureaux pourraient être implantés dans des étages abrités dans une dizaine ou une trentaine de mètres supplémentaires.

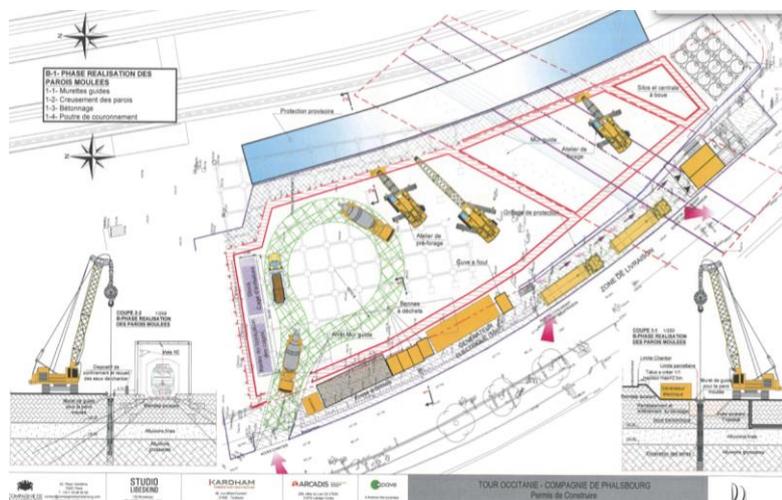
La partie supérieure du bâtiment (conduisant aux 80 mètres supplémentaires) est entièrement dédiée aux logements de luxe (la notice architecturale en dénombre 126), et donc bénéficiera aux habitants privilégiés dont le nombre est évalué à quelques 250 personnes.

## **4. Nuisances apportées par la Tour Occitanie**

### **4.1. Un chantier titanesque**

Une durée de chantier de l'ordre de 2 ans est stipulée, sera-t-elle respectée ?

Son emprise empiète largement sur l'espace public coté canal, qui sera donc réduit de la largeur constituée par le trottoir et d'une voie de circulation. Quel impact sur le trafic et les embouteillages aura cette réduction en entonnoir au débouché du pont Matabiau ?



Les acheminements vers ce chantier et les évacuations des déchets et rebuts de matériaux par des engins de travaux publics de grande capacité (18 T) en plus d'être mêlés au trafic urbain effectueront leurs trajets aller-retour sur les voies fraîchement réhabilitées de la gare.

Cette esplanade rutilante étant mise à rude épreuve, s'est-on bien assuré que ce sera le promoteur qui prendra en charge les dégradations induites par le chantier de la tour Occitanie ?

## 4.2. Sursaturation automobile garantie

### Circulation augmentée et parking automobile insuffisant

Nous anticipons sans peine la sursaturation locale des moyens de transport (en flux et stationnement) ; car, avec une jauge de l'ordre de 3.000 personnes (3045 pour être exact), il faudra bien accueillir l'ensemble des utilisateurs (travailleurs, visiteurs ou habitants) les 30.000m<sup>2</sup> de ce « bâtiment ville » comme le dit si justement la notice architecturale du promoteur.

Dans ce contexte, sachant que la tour ne prévoit pas de stationnement automobile spécifique, on peut également directement questionner les capacités de stationnement des nouveaux parkings de Jean-Jaurès (sous les « ramblas ») qui ont été dimensionnés avant même l'occurrence du projet et qui ne comptent que 400 places s'ajoutant aux capacités surchargées des anciens.

On parle de centaines de places... alors que les occupants seront au nombre de 3000 !

Et d'ailleurs, quid de la nécessité (devant figurer dans le PLU) de construire des places de parking en relation avec le nombre de résidents ? Il n'en n'est pas question dans la documentation produite.

### Un métro non disponible avant 2027, mais un gratte-ciel sans parking à construire avant 2022 !

Nous nous contenterons ici de citer un article d'un journal toulousain...

*Au départ, la mise en service de la ligne était annoncée pour 2024. Après l'issue infructueuse du marché de maîtrise d'œuvre, le maître d'ouvrage (Tisséo) a décalé récemment - mais officiellement - la mise en service à 2025. Les juges financiers sont plus pessimistes : «Les retards accumulés sur les phases amont compromettent sa réalisation dans le calendrier initialement prévu, écrivent-ils. La mise en service ne se fera au mieux qu'en 2027».*

*Sur ce point le maître d'ouvrage préfère le tacite à la réponse technique : l'entité « regrette que la Chambre fasse sienne l'analyse défendue par les élus d'opposition, sans aucune démonstration probante »...*

A ce titre, le désalignement dans le temps entre la supposée mise à disposition de la tour (2022) et celle de la troisième ligne de métro (entre 2027 et 2030) semble être acté par les maîtres d'ouvrage aux dépens du souhait de la population en transit ou résidente, qui aura déjà souffert des incidences sur leur qualité de vie de l'énorme chantier annoncé d'ores et déjà comme l'un des plus importants de notre pays.

#### **Dans le même temps, on constate un réseau insuffisant pour les modes doux**

La prédominance automobile au voisinage de la tour, fruit des inconsistances dans la gestion des modes doux, est nourrie de façon générale par :

- Une mise en place de pistes cyclables dangereuses, plus ou moins séparées du flot automobile, souvent à contre-sens des voitures et trop souvent interrompues ;
- L'absence d'un réseau spécifique proposé pour les piétons : absence de signalisation, traversées des boulevards trop brèves (10 secondes est souvent la durée des feux verts) ou insuffisamment protégées.

Par exemple, il manque de passerelle « sans voiture » sur le canal en face du Raisin pour en faciliter l'accès, et ainsi ouvrir les quartiers aux utilisateurs de modes doux.

### **4.3. Gentrification**

Du fait des restrictions de résidence dans les étages supérieurs de la tour, réservés aux plus aisés (ou plus riches), la population variée du secteur pourrait alors matérialiser le terme « gentrification » applicable dès lors à notre centre-ville qui avait su garder jusqu'à ces dernières années un certain équilibre social.

<https://fr.wikipedia.org/wiki/Gentrification> : La **gentrification** (du mot anglais gentry pour « petite noblesse »), ou **embourgeoisement** en français ou **boboïsation** (du terme bobo) dans la presse, est un phénomène urbain par lequel des personnes plus aisées s'approprient un espace initialement occupé par des habitants ou usagers moins favorisés, transformant ainsi le profil économique et social du quartier au profit exclusif d'une couche sociale supérieure.

Le projet de Tour Occitanie est un objet de gentrification manifeste pour le quartier de la gare Matabiau. Le développement de son programme hors norme est né de l'attractivité de l'arrivée de la LGV et de la 3ème ligne de métro TAE, qui sont 2 pièces maîtresses du pôle d'échange multimodal. Or ces 2 projets majeurs du PEM sont aujourd'hui quelque peu hypothétiques. Le projet de la tour Occitanie se maintient donc désormais seul, et comme le montrait un rapport de l'ONU ce type de projet très coûteux a inévitablement des répercussions sur le prix du foncier et des loyers. Nous pouvons nous demander à quel type de population sera destinée l'opportunité d'habiter dans cette tour et ces quartiers ?

Dans un contexte social qui se tend, le projet est susceptible de cristalliser le ressentiment de certains toulousains. Les quartiers directement aux abords de la Tour sont – ou étaient encore il y a peu de temps – des quartiers populaires de la ville, où l'on s'inquiète des risques de gentrification. Comment la coexistence entre, d'une part, les cadres, touristes et résidents fortunés de la Tour et, d'autre part, les autres habitants du quartier et les usagers du pôle multimodal de la gare a-t-elle été pensée ? Si le pied ou les abords de la Tour deviennent un lieu de tensions, ne risque-t-on pas d'y voir fleurir portiques de sécurité, vigiles et mobilier urbain anti-SDF ? Autant de questions qui manifestent chez les participants au débat le souci de l'insertion de la Tour dans son environnement social.

Ainsi, à proximité des logements à construire ou rénover, ce projet de gratte-ciel introduirait un marqueur (quasi-provocateur) des déséquilibres sociaux que nous ne souhaitons certainement pas imposer à notre capitale régionale.

#### 4.4. Ombres portées

Dans les différentes annonces et publicités de circonstance, le ruban de verre de l'IGH Tour Occitanie enroulé autour d'une coulée verte propulsée à 150 mètres de hauteur apparaît toujours sous un soleil radieux au-dessus de notre ville.

Mais une tour de 150 mètres de hauteur génère une ombre portée, sur un grand secteur nord, dont la réalité semble pour le moment échapper à la Compagnie de Phalsbourg, le promoteur et futur propriétaire de la tour. Par voie de conséquence, le bâtiment génère aussi, dans le demi-espace opposé, vers le sud, des réflexions qui affecteront autant les riverains.

#### 10.000 personnes dans l'ombre plus d'une heure par jour

Pour tenter d'y voir plus clair, le numéro de juin 2018 de La gazette des Chalets, le journal de l'association Chalets-Roquelaine, a publié une projection de l'impact de cette ombre qui concernera près de 10.000 habitants.

Pour réaliser cette étude, la gazette a utilisé le logiciel The Photographer's Ephemeris qui indique la position du soleil et de la lune en un point donné pour les années à venir quels que soient l'heure et le jour. Puis par un calcul de tangente, il a obtenu l'ombre portée de la tour au fil de la journée du 15 janvier 2020.



Résultat de simulation (association Chalets-Roquelaine) / Projection le 15 janvier 2020, du lever au coucher du soleil.

Pour les mois d'hiver, les résultats sont alarmants. Hormis une portion triangulaire comprise entre le marché Victor Hugo, la tour, le boulevard Pierre Sénard et l'entrée du cimetière Terre Cabade qui ne sera pas concernée par l'ombre du gratte-ciel, tout l'espace situé dans l'ombre portée de la tour verra son ensoleillement quotidien réduit par la présence prégnante de l'édifice :

- Situé dans l'environnement immédiat de la tour, le carrefour entre la rue Bertrand de Born et le boulevard Bonrepos qui longe le canal perdrait ainsi 90 minutes d'ensoleillement chaque jour et presque tous les mois d'une année (un peu moins en juin) ;
- la place Roquelaine perdrait, de novembre à février, de l'ordre de 26 à 45 minutes d'ensoleillement par jour ;
- Et le carrefour entre les rues Bayard, Lafon et Agathoise accuserait un déficit de 60 à 90 minutes d'ensoleillement quotidien d'octobre à mars (225h annuellement).

Calculé pour les habitants du quartier Chalets-Roquelaine, cet impact serait évidemment plus lourd sur le territoire situé dans l'environnement nord de la tour. Ce qui n'a d'ailleurs pas échappé au service énergies renouvelables de la métropole qui reconnaît d'ores et déjà que le rendement de la future centrale photo voltaïque qu'il prévoit d'implanter sur la médiathèque José Cabanis devra être revu à la baisse si la tour Occitanie sort de terre.

#### 4.5. Réverbération et éblouissement solaire

##### **Danger de flash lié aux réflexions solaires pour la conduite automobile**

De façon tout à fait analogue, on peut prédire l'existence de réverbération solaire (effets de flash) dans les moments où l'émergence de la tour, soleil en pleine face, éblouira de façon inconfortable voire invalidante les individus se trouvant dans le périmètre.

Ces effets viendront inmanquablement perturber de façon dangereuse la circulation automobile aux abords du gratte-ciel.



*Exemple de verre extra-clair à contrôle solaire avec reflets du ciel et des alentours*

Nous notons que l'introduction de cette tour verticale en verre réfléchissant dans le paysage adopte ce critère esthétique pour répondre à des obligations de résultats des calculs thermiques. Il est dit que le contrôle solaire se fera par le biais d'un verre isolant avec couche réfléchissante aux couleurs métalliques.

Ces reflets donneront aux vitrages suivant la modulation de l'ensoleillement une apparence différente suivant les conditions climatiques. Il est également indiqué, que par précaution, la brillance du verre sera choisie pour qu'il ne soit pas éblouissant. Cependant le taux de performance à appliquer à ces vitrages pour échapper à l'effet éblouissant n'est pas précisé.

La réverbération du rayonnement ultraviolet (UV) du verre réfléchissant provoque dans certains cas d'éblouissement la perte de visibilité et des pertes d'acuité visuelle pour les gens qui se trouvent

impactés. Nous pouvons citer 2 exemples :

- la canopée des halles<sup>(1)</sup> à Paris qui à peine inaugurée aveuglait les Parisiens par la puissante réverbération du toit aux 18.000 écailles de verre,
- ou encore lu dans un article dans Libération<sup>(2)</sup> que la façade incurvée d'un gratte-ciel Londonien réverbérant les rayons du soleil vers la chaussée, éblouissait les passants et faisait monter le mercure aux alentours.

<sup>(1)</sup><http://www.lefigaro.fr/culture/2016/04/27/03004-20160427ARTFIG00273--peine-inauguree-la-canopee-des-halles-aveugle-les-parisiens.php>

<sup>(2)</sup>[https://www.liberation.fr/planete/2013/09/03/a-londres-un-gratte-ciel-accuse-de-faire-fondre-les-voitures\\_929068](https://www.liberation.fr/planete/2013/09/03/a-londres-un-gratte-ciel-accuse-de-faire-fondre-les-voitures_929068)

### Danger de réverbérations brûlantes

Le gratte-ciel qui s'élève à 160 mètres de hauteur - situé au 20 Fenchurch Street, aux portes de la City - dénommé Talkie-Walkie semble avoir tous les défauts du monde, à tel point qu'à Londres, il a déjà plusieurs surnoms comme «Talkie-scorchie» et «Fryscrapper».



*En plus d'avoir une apparence douteuse, cette tour a également brûlé des voitures et des devantures - à cause des reflets du soleil ! - et elle provoque des rafales de vent dans les rues.  
Attention ! une des faces de la Tour Occitanie présente une géométrie proche !*

Avant même son ouverture, en 2013, les riverains avaient constaté que son imposante façade vitrée orientée plein sud absorbait les rayons du soleil et renvoyait un faisceau de chaleur capable de faire fondre la carrosserie d'une voiture, de brûler des devantures de magasins (y compris les tapis floqués d'un «bienvenue») à l'entrée.

En ce qui concerne la Tour Occitanie, celle-ci comporte une partie concave (opposée au boulevard Pierre Senard, en direction des voies SNCF) qui n'est pas abritée des rayons solaires.

A-t-on vérifié cette situation, par exemple en hiver, lorsque le soleil est bas sur l'horizon ?

### 4.6. Risque industriel et dangerosité du gratte-ciel

Le risque industriel nous semble occulté (ou minimisé). Malgré tout, celui-ci est bien présent du fait

- d'une part des dangers inhérents à la grande hauteur (feu, malversations...),

- d'autre part de la difficulté de stabilisation du sous-sol (avec la présence incontournable des lignes de métro souterraines),
- et enfin de la présence d'une forte densité de population à proximité des voies de chemin de fer permettant le transit de matières dangereuses.

Mais, au total, peu d'informations sont incluses dans le dossier de la Tour Occitanie concernant le danger lié à la grande proximité entre la tour et le faisceau de voies ferrées.

L'étude d'impact (pièce B5) de la Tour mentionne page 46 et 47 les risques liés aux matières dangereuses, mais liées au chantier seulement semble-t-il. Le maître d'ouvrage semble oublier le danger pour la tour de ces transports de matières dangereuses :

- Accident (ou malveillance) et explosion/incendie d'un wagon de produits inflammables au pied de la tour ;
- Accident avec fuite de produits dangereux (chlore, ammoniac, gaz toxique...) et nécessité de confinement de la tour, ou au contraire d'évacuation en urgence.

### **Rappel sur les transports dangereux**

Un millier de trains chargés de produits chimiques, d'hydrocarbures, de barres d'uranium ou de déchets nucléaires passent chaque année sur les principaux axes du Grand Sud. Plus de 6.000 camions transportent des produits industriels de cette nature, tous les jours, sur les routes et les autoroutes de la région. Hormis les livraisons de proximité, ils sont bannis de toute agglomération, selon le code de la route.

Ces convois sont aussi dangereux que les usines chimiques, les sites Seveso, parce que soumis aux aléas du transport: accidents, déraillements, erreurs humaines, malveillances...

Les accidents viennent année après année prouver la dangerosité des convois... Il suffit de consulter la base ARIA du BARPI pour être édifiés...

- L'accident n° 3468 de la base ARIA du BARPI, survenu le 16/03/1992 en gare d'Aix les Bains est particulièrement intéressant. (déraillement en pleine gare, arrachements de câbles sous tension et incendie). 1992, c'est hier pour des accidents aussi sévères ; il n'y a rien dans le dossier d'enquête sur la tenue de la Tour au feu extérieur ;
- En gare de Vierzon, en 2017 encore, une motrice prend feu et, à Rennes en 2018, en gare de Lunel en 2015, et en gare de Figeac en 2018 ... la liste n'est pas exhaustive ; si tout s'est à peu près bien terminé jusqu'à présent, le risque persisterait, à quelques mètres de la Tour : elle n'est pas construite dans une zone ordinaire, urbaine. Elle est construite dans une zone industrielle et devrait par conséquent dépendre de cette réglementation particulière.

Depuis l'explosion d'un train en gare de La Voulté (Ardèche), le 13 janvier 1993, les cahiers des charges ont été revus au niveau européen. Chaque wagon est construit et adapté en fonction d'un seul contenant. Les wagons sont soumis à des simulations de chocs. Chaque année, des centaines de wagons sont ainsi envoyés au rancart.

On compte à Toulouse trois trains d'hydrocarbures, chaque nuit, un train de produits chimiques ou nucléaires, une nuit sur deux, qui passent par la gare Matabiau. La préfecture de région a d'ailleurs fait réserver un sillon pour une voie de 16 km qui rejoindrait la gare de Saint-Jory d'un côté, celle de Carcassonne, de l'autre. Sa réalisation a été effectuée lors du dernier contrat de plan (2007-2013).

Un train de 25 wagons-citernes, c'est l'équivalent de 220 camions. Mais, bien que le transport ferroviaire présente plus de garantie que le transport routier, on a déploré trois accidents de trains

(La Voulte, Saint-Galmier sur Loire, Narbonne) contre 172 accidents de camions citernes entre les années 1992 et 2001

## Risque d'accident au pied de la Tour Occitanie

D'après Europolia « *Trois trains d'hydrocarbures, chaque nuit, un train de produits chimiques ou nucléaires, une nuit sur deux, passent par la gare Matabiau* »; pour être plus précis, on dénombre trois types de convois dangereux:

- Les hydrocarbures: depuis les raffineries de la Méditerranée, 2400 tonnes sont acheminées dans les dépôts de l'agglomération toulousaine (Total Fenouillet, Esso-Lalande); à cela s'ajoutent les transports de gaz, notamment vers Fenouillet.
- La chimie: méthanol, acide nitrique, chlore, phosgène, ammoniac... Mais les principaux clients de la SNCF, AZF et SNPE ne sont plus là.
- Le nucléaire: Uranium, déchets nucléaires circulent entre la centrale de Golfech vers Narbonne ou Limoges.

Mais le maître d'ouvrage analyse simplement que les transports de matières dangereuses sont très réglementés, et que la SNCF applique scrupuleusement cette réglementation, donc qu'il n'y a pas de risque... ce n'est pas notre avis !

S'il passe des convois nucléaires sur la ligne, en provenance par exemple de la centrale de Golfech vers l'usine Ornano Malvési près de Narbonne, ou de cette usine à destination du port du Havre ou plus rarement de la Hague ne faudrait-il pas demander l'avis de l'ASN ?

Rien, non plus, sur les risques liés au terrorisme. Les scénarios possibles sont multiples, mais le plus simple est la location d'un studio coté voies par un terroriste, qui a tout loisir le jour où passe un convoi de produits nucléaires, de lancer de la tour des explosifs sur le convoi (même si les fenêtres ne s'ouvrent pas !).

## Dangerosité inhérente aux gratte-ciel

Commençons par citer des exemples connus :

- 14 février 2005 – Madrid : Un incendie spectaculaire a ravagé toute la nuit une tour d'une trentaine d'étages et de 106 mètres de hauteur dans le centre de Madrid
- 5 avril 2012 – Moscou : un incendie s'est déclaré lundi soir dans une des tours en construction du centre d'affaires international « Moskva-City » au niveau du 65<sup>ème</sup> étage ;
- 3 avril 2013 - Tchétchénie : incendie d'un gratte-ciel à Grozny ;
- Février 2015 – Emirats : le gratte-ciel « La Torche », inauguré en 2011, a été touché par un important incendie ; c'est plusieurs centaines de personnes du quartier où se situe la tour qui ont été évacuées ;
- 31 décembre 2015 - Dubaï : un incendie a touché l'hôtel de luxe « Address » situé dans un gratte-ciel
- 14 juin 2017 - Londres : un incendie est survenu dans la tour Grenfell, un immeuble de logements sociaux de 24 étages, situé dans le district de North Kensington à Londres au Royaume-Uni ; il a fait 79 morts (dont 8 disparus) et 74 blessés ;
- 4 août 2017 – Emirats : nouvel incendie dans l'un des plus célèbres gratte-ciel des Émirats arabes ... qui fut un moment le plus haut immeuble d'habitation du monde ;

- 1 décembre 2017 - Chine : selon l'agence de presse chinoise officielle, Xinhua, l'incendie a éclaté pour des raisons inconnues au 37<sup>e</sup> étage d'un gratte-ciel ;
- 27 septembre 2018 - Koweït : « Banque Nationale du Koweït », un gratte-ciel de 240 mètres, a manqué d'être complètement ravagé par un important incendie ;
- 7 janvier 2019 - Emirats : à Dubaï, troisième incendie dans une grande tour, le fameux gratte-ciel baptisé « La Torche ».

Et l'on nous dit qu'il y a urgence à ériger un tel bâtiment « signal » !

S'il y a urgence, c'est bien dans la nécessité absolue de démontrer sans ambiguïté l'absence de risque pour ce projet de bâtiment souhaité emblématique, comme le fut l'ONIA dans le passé.

A-t-on fait l'analyse des incendies dramatiques précédents ? Le respect des normes est d'une évidence rare, mais ne faut-il pas aller au-delà, par exemple sur la base des trop nombreux exemples déjà cités ? En particulier au niveau des dérogations non instruites dans la note de sécurité, qui sont bien entendu décrites comme « mineures » car la répercussion économique de leur résolution sur le produit Tour Occitanie est sans doute « majeure ».

Ce type de bâtiment est porteur d'une dangerosité intrinsèque qui, à notre avis, n'est pas non plus couverte au bon niveau, car le risque incendie – tout juste abordé avec des dérogations non instruites par l'autorité compétente – n'est certainement pas le seul à prendre en compte.

Peut-on éliminer, en l'oubliant, le risque de malversations ?

### 4.7. Au final, perte de qualité de vie pour les Toulousains

La saturation des boulevards et du Canal, résultat attendu des projets TESO - et en particulier celui de la Tour Occitanie - va inciter les automobilistes, découragés par l'absence de moyens dédiés aux modes doux, à emprunter les petites rues traversant les quartiers voisins, développant ainsi une importante circulation de transit incompatible avec une vie de quartier.

Dès aujourd'hui, ces milliers de voitures se pressent aux heures de pointe dans un habitat où la ventilation naturelle est bien moindre que sur les grands axes. Ce processus a pour conséquence une accumulation des polluants insupportable pour les habitants. Ceci est particulièrement sensible pour ceux qui ne peuvent aérer leur logement qu'en ouvrant côté rue quand ils ne bénéficient pas d'un logement ayant des ouvertures côté jardin.

A ce premier impact plutôt indirect, s'ajouteront les impacts directs liés :

- à la mise dans l'ombre des parcelles voisines (particulièrement alarmante l'hiver) ;
- et au rejet des classes défavorisées qui se développera à partir de la Tour, pouvant être considérée comme noyau urbain de la gentrification du centre-ville.

Cette pression très négative qu'imposerait une Tour Occitanie non sûre aux populations, et tout particulièrement aux habitants des quartiers de la gare, devrait suffire à en rejeter le projet.

## 5. Empreinte écologique de la Tour Occitanie

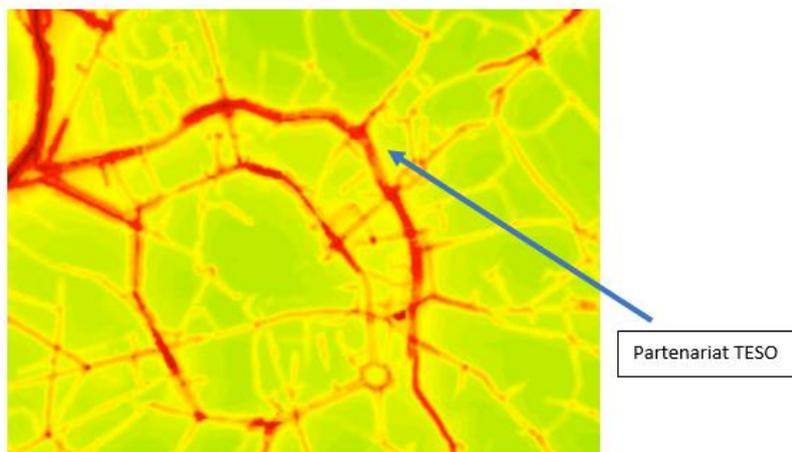
### 5.1. Projet de gratte-ciel et réalité environnementale

#### Sur-densification locale et excès de pollution

Ne nous voilons pas la face, ce projet de gratte-ciel, entre deux et trois fois plus haut que n'importe quelle construction actuelle de la Métropole toulousaine, devrait également créer un réel

microcosme urbain de sur-densification locale. Celui-ci ne pourra que conduire à une augmentation de la circulation et de la demande en stationnement, sachant que son irrigation par la 3ème ligne de métro ne devrait être disponible au mieux qu'en 2027.

Alors que le projet TESO prévoit, pour faire respirer cette gare traditionnellement engorgée, 4 parvis répartis à la proximité des voies au lieu d'un seul, cette sur-densification locale va à l'encontre du désenclavement recherché.



*La qualité de l'air présente des concentrations dans les composés cibles (NO2 et benzène) élevées à proximité des axes routiers. Le NO2 dépasse la valeur limite et l'objectif de qualité.*

### Dépenses énergétiques et bilan carbone d'un autre temps

Dès sa construction, les dépenses énergétiques relatives au gratte-ciel sont considérables, avec un bilan carbone catastrophique associé à la fabrication du béton, du verre et au transport des matériaux. En considérant que l'impact CO2 du béton seul (avec son transport) est généralement évalué de l'ordre de 200 à 300 kg CO2 / tonne de béton, le coût total pour la tour dans son ensemble sera de 400 à 600 tonnes de CO2, environ dix fois plus que pour un bâtiment classique.

Pourquoi aucune approche quantifiée n'est-elle précisée ?

En fonctionnement, on verra une consommation excessive d'énergie pour le chauffage, la climatisation, la construction de la tour répondant aux normes RT 2012 vieille de 7 ans, oubliant les normes RT2020 qui doivent entrer en vigueur dès l'an prochain et obligent à une autosuffisance énergétique (ce qu'on ne sait pas encore faire pour des bâtiments hauts de plus de 50m).

Vous comprendrez que les mots exprimés sans démonstration « RT2012 -20% » ne peuvent qu'alerter sur ce sujet si sensible. Pourquoi ne pas produire les études ? Quelles sont les hypothèses (en particulier au niveau des verres qui vieilliront de façon indubitable) ? Quelles sont les marges réelles associées aux calculs ?

Dans ce contexte, on ne peut que saluer l'initiative de New-York de réduire significativement l'empreinte écologique de ses nombreux gratte-ciel d'un facteur 40% d'ici 2030.

[https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&url=https://www.lesechos.fr/monde/ameriques/new-york-sattaque-a-sa-principale-source-demissions-carbone-ses-gratte-ciel-1013017&ved=2ahUKEwjt0vTq8-PhAhVMYyYUKHemHDdsQFJARegQIARAB&usg=AOvVaw31x\\_fmW7-jL2uHI9C\\_Uov9&cshid=1555943319260](https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&url=https://www.lesechos.fr/monde/ameriques/new-york-sattaque-a-sa-principale-source-demissions-carbone-ses-gratte-ciel-1013017&ved=2ahUKEwjt0vTq8-PhAhVMYyYUKHemHDdsQFJARegQIARAB&usg=AOvVaw31x_fmW7-jL2uHI9C_Uov9&cshid=1555943319260)

### Impact sur la météorologie locale

Cette zone de surexposition aux polluants (particules et NO<sub>2</sub>) devrait également subir l'effet de la création d'îlot de chaleur généré par le bâti. Ceux-ci ont trois origines incontournables :

- la dispersion des calories nécessaires au chauffage et à la climatisation ;
- la réflexion des rayons solaires qui réchauffent les matériaux alentour qui restituent ensuite les calories accumulées, ceci d'autant plus que les bâtiments élevés freinent le vent ;
- et le refroidissement nocturne qui en résulte.

Ceci étant maintenant reconnu par l'ensemble des acteurs, on s'accorde sur une augmentation locale des températures de quelques degrés dans les villes à forte densité urbaine (de l'ordre de 5° à Paris), ainsi que sur une génération de vents locaux très soudains et intenses. Et les effets seront d'autant plus forts :

- que la température initiale de l'air est élevée, comme à Toulouse en été ;
- et qu'il y aura création de couloirs liés à la hauteur et la proximité respective des bâtiments.

Ainsi, les exigences de confort du gratte-ciel (surtout l'été) nécessiteront la mise en œuvre de verres réfléchissants qui ne feront qu'accroître localement ces phénomènes sur l'environnement proche.

Mais aucune simulation n'est produite.

### Vent tempétueux

Dans le dossier d'accompagnement de l'enquête publique, les rédacteurs se montrent optimistes et annoncent que « certains [vents] peuvent provoquer des bourrasques jusqu'à 110 km/h [auxquelles] il faut ajouter des effets de vortex... ».

Mais, dans l'évaluation environnementale dont les sources proviennent de la Météo nationale, on lit que « le nombre de jours moyens où des rafales de vent d'une vitesse supérieure à 16 m/s sont observées est de 51. Il s'agit généralement du vent d'autan ... » ; rappelons ici que c'est aussi la vitesse du vent à partir de laquelle la plupart des jardins publics sont fermés à Toulouse. Selon le site de l'Office Fédéral de l'Energie Helvétique ([wind-data.ch](http://wind-data.ch)) à une bourrasque de 16m/s au sol (57km/h) correspond, à 150m, un ouragan de 113 km/h ; les marins diraient force 12...

Si on se montre moins optimiste (c'est-à-dire plus réalistes), on peut reprendre les relevés effectués au cours de l'orage du 7 août 1989 : 144 km/h à Blagnac (40m/s), ce qui promettrait 282,6 km/h au sommet de la tour, en admettant que le sommet culmine encore à 150m après un tel cyclone.

En prenant une référence un peu plus proche, rappelons que la tempête Lothar a dévasté, dans la journée du 26 décembre 1999, les forêts de France, de Suisse, d'Allemagne et du Danemark, causant des dommages sans précédent avec des vents au sol jusqu'à 259 km/h. Que se passerait-il avec le double au sommet d'une tour de 150 m ?

Aucune quantification n'est présentée.

### Mise dans l'ombre des secteurs urbains situés à proximité

Mais la présence de ce bâtiment interpelle également quant à ses conséquences plus directes sur l'ombrage des quartiers adjacents, en particulier ceux positionnés dans un large secteur au nord de la construction.





La Tour Occitanie de nuit

*En France, c'est le Ministère de l'environnement qui pilote la politique publique des corridors de la biodiversité.*

*Lors de la récente définition de son cadrage national (ONTVB), les relations entre la pollution lumineuse et les réseaux écologiques ont été relevés comme constituant une problématique émergente.*

*Aujourd'hui, la connaissance scientifique ayant nettement progressé, un « **effet barrière** » de la lumière artificielle nocturne a été démontré, celle-ci occasionnant des ruptures du noir qui peuvent être infranchissables pour certains animaux.*

Cadrage du Ministère de l'environnement

## 5.2. Incohérence globale vis-à-vis de la politique écologique

### Première analyse

Nous notons dans le projet du gratte-ciel un oubli des contraintes écologiques de demain :

- A la fois pour la mise en place du projet et l'utilisation programmée de matériaux de construction « classiques » comme le béton et le verre, fort pourvoyeur en équivalent carbone ;
- Comme pour son fonctionnement (IGH énergivore en soi / excès de pollution lié à la surconcentration locale de la circulation automobile / atteinte au corridor de biodiversité du Canal du Midi / danger de percussioin de l'avifaune sur les façades).

La précipitation à démarrer les travaux incite à penser que le bâtiment est prévu pour n'être pas conforme aux prochaines normes à venir (RT 2020 à comparer à RT 2012). En opposition avec les discours de nos édiles, le gratte-ciel se retrouverait en opposition frontale vis-à-vis des politiques volontaristes issues de la COP 21.

L'absence de mise à disposition par le promoteur des calculs pour valider les chiffres correspondants, et pouvoir ainsi les comparer aux normes nous incite à penser que les prédictions actuelles ne pourront être tenues. Nous notons que la notice architecturale (PC\_04) cite bien les normes BREEM, WELL (bureau et commerces) ou HQE (logements), en précisant bien qu'elles sont « visées », ce qui signifie que la démonstration de leur tenue est encore aujourd'hui à confirmer.

### Incohérence écologique

Nous ne voulons pas oublier non plus les contradictions apportées par ce gratte-ciel aux promesses métropolitaines, départementales et régionales de lutter contre les pollutions urbaines. Nous pensons que s'il y a un signe à donner au travers de l'urbanisme toulousain, c'est bien celui d'une écologie retrouvée, une écologie qui prend le pas sur l'économie de court terme

En janvier dernier, lors d'une concertation, Toulouse Métropole nous offrait la possibilité de nous prononcer sur le Projet Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET). Tel que présenté, ce plan climat avait pour objet la planification de la stratégie locale en termes d'aménagement, de logement, de qualité de l'air, d'énergies, de ressources et d'espaces naturels.

Dans son axe 6, le plan consiste en « *innover pour l'exemplarité et généraliser les pratiques d'excellence / ambition : une collectivité à énergie positive en 2030* »<sup>1</sup>. Ce programme théorique est très intéressant, cependant les intentions de développement immobilier du projet TESO et de la tour Occitanie se révèlent être en totale contradiction avec lui. En effet, un quartier entier va être rasé pour construire de manière compacte des immeubles jusqu'à 60 m de haut, créant des îlots de chaleur, et avec de surcroît la construction d'un IGH de 150m à la gare Matabiau.

Cette tour Occitanie, érigée de plus en « signal de nouveauté et d'attractivité » est de fait la promesse d'un bâtiment particulièrement énergivore et créateur d'îlot de chaleur, en opposition complète à un axe majeur du « plan climat ». Nous la rejetons vivement.

## 6. Variantes au projet de la Tour Occitanie

### 6.1. Aucune proposition de variante dans le dossier d'enquête

Dans le dossier d'enquête, aucune variante n'est proposée au « signe architectural » proposé dans le projet de la tour Occitanie bien que, comme on l'a vu, aussi bien la ZAC que le programme TESO dont son ensemble ont vu des évolutions depuis 2016.

Afin de conforter le choix réalisé, et au vu des impacts prévisibles sur la population et l'environnement, la description des évolutions du projet auraient pu permettre de mieux comprendre la (ou les) justification(s) du choix d'architecture, tout particulièrement au niveau de la hauteur du bâtiment.

### 6.2. Une multitude de possibilités à débattre

#### Atterrir et retrouver l'architecture horizontale

Depuis une bonne dizaine d'années, un certain nombre de propositions ont été faites pour remplacer l'ancien bâtiment du tri postal qui ne figurait pas dans la liste des plus jolies réalisations toulousaines. Plusieurs idées intéressantes ont pris naissance comme :

- une maison municipale sous forme de toile tombant du ciel abritant élégamment le lieu, clin d'œil vers l'aéronautique (Concorde) et le spatial dans une relation ville / ciel revisitée ;
- un bâtiment miroir à destination variée (tourisme vert, carrefour de start-up's ...), mais d'une hauteur compatible de sa relation visuelle avec la médiathèque, et ainsi joliment intégré dans son environnement urbain ;
- des espaces verts prolongeant un parvis végétalisé accessible au tramway, signant la relation particulière que la ville veut nouer avec la nature ;

- un premier hub national (européen ou mondial sans doute ?) pour les taxis volants ;
- et peut-être d'autres à susciter.

Mais, ni cet appel à projet (comme conduit quasiment partout ailleurs dans la ville), ni cette réelle justification dans le choix résolu de la hauteur (à part être vu de partout, ce qui est quand même assez pauvre) n'ont trouvé grâce auprès de nos édiles. Nous le regrettons



*Un certain nombre de propositions ont été faites pour remplacer l'ancien bâtiment du tri postal*

Vous l'avez compris, il ne s'agit pas ici de reproduire le passé, mais de participer de façon harmonieuse au développement de notre ville.

S'il vous plaît, dispensez-nous de la querelle trop rebattue des anciens et des modernes !

### **La tour Occitanie ? Coupez-lui la tête !**

Dans la justification de la hauteur, nous pouvons également citer la mention du promoteur et des premières agences immobilières qui anticipent déjà l'accord sur le permis de construire : «logements d'exception ». Une simple reconsidération des objectifs, ici tournés vers la satisfaction de clients particulièrement aisés (on parle de 10.000€ le mètre carré), permettrait de significativement réduire (de 17) le nombre d'étages,

Et une petite vingtaine d'étages supplémentaires pourrait être également gagnés en rapatriant les bureaux de la SNCF dans leurs nouveaux développements du Raisin.

On retrouverait ainsi facilement des proportions plus compatibles de celles de la parcelle et de la hauteur des bâtiments voisins, en particulier la médiathèque.

### **Localisation**

Si vraiment gratte-ciel il faut, pour des raisons de prestige recentrées sur l'économie, Labège ou Montaudran nous paraissent des emplacements à privilégier (ou du moins à considérer), du fait de leur proximité de zones industrielles ou universitaires déjà largement reconnus.

Ces zones sont (ou seront) bien pourvues des moyens de transport, et les visiteurs auront facilement accès au centre-ville historique sans être contraints par les impératifs de circulation automobile.

## 7. Un échec au niveau de la concertation

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

1. Etape 1 : élaboration du Plan Guide Urbain 2016 suite aux ateliers 2013 / 2015, et évolution non contrôlée dans la période 2016 / 2018
2. Etape 2 : consultation publique houleuse sur projet de ZAC / PEM en 2018
3. Etape 3 : échec de la « nouvelle concertation » en 2019

Ces épisodes malheureux, que nous allons aborder successivement dans la suite, voient leur aboutissement se cristalliser sur le sujet particulièrement sensible de l'IGH de la Tour Occitanie.

### 7.1. Historique de la concertation

#### Elaboration du Plan Guide Urbain 2016

Depuis l'ouverture des Ateliers en 2013 jusqu'à l'étape du Plan Guide Urbain 2016, la concertation effectuée entre maîtrise d'ouvrage et représentants des habitants s'est déroulée de façon constructive, avec le désir de bâtir ensemble un projet co-construit ménageant les objectifs bien compris des uns et des autres.

A cet égard, on peut citer ici le passage suivant de la conclusion du bilan :

*« Les contributions des Ateliers au projet Toulouse EuroSudOuest ont été riches et de qualité.*

*Malgré la diversité des enjeux liés au projet, de grandes orientations communes se dégagent avec le souhait de construire un projet durable et évolutif, tout en améliorant au plus tôt le cadre de vie et le fonctionnement de la gare. »*

Le résultat, matérialisé par le Plan Guide Urbain 2016, a bien traduit le consensus existant à cette époque entre l'équipe en charge du projet, Europolia, et les représentants des riverains (11 associations au total).

#### Entre l'étape du Plan Guide Urbain et la concertation publique du projet de ZAC de 2018

Dans la période 2016 / 2018, c'est-à-dire dans la période située entre l'élaboration 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 a porté sur les travaux en cours et à venir pour les aménagements du dépose minute de l'avenue de Lyon et du Parvis Canal.

Aucun atelier d'échanges sur l'évolution du Projet Urbain (volet ZAC) n'a été organisé dans la période.

Par contre, trois autres Ateliers aient eu lieu avec la SNCF sur le Pôle d'Echange Multimodal de Marengo, avec une visite des installations ferroviaires (volet PEM).



*Maquette de travail sur le projet urbain 2016 (synthèse des ateliers)*



*Vue du nouveau paysage urbain proposé lors de la concertation ZAC de février / mars 2018*

*La Tour Occitanie sera construite à partir de 2019 par la Compagnie de Phalsbourg sur le terrain de l'ancien Tri Postal. Ce «bâtiment-ville» végétalisé de 150 mètres, conçu par Daniel Libeskind et Kardham Cardete Huet Architecture, abritera des logements, des bureaux, des commerces et un hôtel. Son dernier étage accueillera un restaurant-bar panoramique. Le socle de la tour accueillera un belvédère, situé à 40 mètres de hauteur.*



*Les seuls éléments d'information fournis lors de la concertation ZAC de février / mars 2018*

*Vue de la Tour Occitanie depuis les allées Jean Jaurès*

### **Concertation ZAC / PEM de février / mars 2018**

A l'occasion de la remise de la documentation pour la consultation publique sur les projets de ZAC et de PEM début 2018, la découverte du Projet Urbain a soulevé un mouvement d'indignation de la part des associations concernées : le Projet Urbain n'avait plus rien à voir avec le Plan Guide Urbain 2016. Alors que des bâtiments de hauteurs acceptables prenaient place sur la parcelle de l'ancien tri postal, un gigantesque gratte-ciel de 150 m voyait le jour. Ce projet apparaissait alors comme un retour en arrière vers les tristes années 60 avec leurs hauteurs enlaidissant les bords du canal (Port Saint Sauveur, immeuble de la Sécurité Sociale...).

L'introduction de ces importantes modifications, sans information ni vraie prise d'avis de la population, explique bien pourquoi la qualité de la concertation du projet TESO a été fortement contestée par le public et par les associations, solidaires, lors de la seule grande réunion publique organisée par Europolia le 13 mars 2018 (à l'espace Vanel).

De façon coordonnée, la plupart des représentants de quartier avaient déjà écrit un premier courrier au président de Toulouse Métropole, dès le 6 mars 2018, pour demander à ce que la concertation soit reprise à partir du plan guide urbain co-construit avec elles en 2016. Ce courrier indiquait qu'après plusieurs années de participation aux ateliers du partenariat TESO les associations

arrivaient, de manière unanime, au « *constat amer du mépris et du rejet des nombreuses contributions, écrites ou orales, proposées par les associations signataires* ».

Ce courrier, lu publiquement lors de la grande réunion publique du 13 mars 2018, organisée par Europolia, a conduit le président de Toulouse Métropole à faire une réponse publique qui a déclenché un deuxième courrier des associations, envoyé le 21 mars 2018, confirmant qu'il leur était possible de reprendre la concertation, mais seulement sur la base des conclusions précédentes, et non pas des récentes évolutions imposées à la population.

Le président de Toulouse Métropole s'était alors engagé publiquement, en juillet et au Capitole, à reprendre la concertation sur des bases qui seraient acceptables aux associations. Il était alors convenu que le Plan Guide Urbain 2016, défini grâce à la première concertation de 2013 à 2016, constituerait la base de nouvelles discussions en 2019.

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

Après une relance tardive de la "concertation" :

- Une première réunion (9 novembre 2018) de cette "nouvelle concertation" nous apprend l'existence d'une future enquête publique portant sur 9ha de la ZAC ;
- Un premier atelier (le 5 mars) nous permet de découvrir de nouveaux éléments n'ayant jamais fait l'objet de discussion préalable, que ce soit pour les hauteurs prévues ou les équipements publics :
  - pour les immeubles de Raynal passent de 24m (dans le Plan-Guide Urbain de 2016) à 60m (dans l'enquête publique 2019) ;
  - idem pour les immeubles Cheminots / Saint-Laurent, qui passent de 12m à 35 m ;
  - sur la parcelle de l'ancien tri postal, le bâtiment projeté passe de 35m en 2015 (limite Médiathèque) à 50m en 2016, puis devient la « Tour Occitanie » de 150m lors de l'enquête publique 2019 ; avec une emprise de constructibilité portée à 100% de la surface de la parcelle ;
  - et rien de sérieux sur les équipements publics (crèches, écoles, collèges).

Nous sommes maintenant devant un collectif réunissant 11 associations qui protestent, 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. Et il souhaite un travail sérieux sur les équipements publics.

## **7.2. Un simulacre de concertation dénoncé par les associations**

*(voir les documents associés en Annexe 1)*

L'introduction de modifications importantes au projet, sans information ni vraie prise d'avis de la population, explique bien pourquoi la qualité de la concertation du projet TESO a été fortement contestée par le public et les associations lors de la seule grande réunion publique organisée par Europolia le 13 mars 2018.

De façon coordonnée, la plupart des représentants de quartier ayant participé à la concertation préalable du projet TESO avaient déjà écrit un premier courrier au président de Toulouse Métropole le 6 mars 2018 pour demander à ce que la concertation soit reprise à partir du plan guide urbain co-construit avec elles en 2016. Ce courrier indiquait qu'après plusieurs années de participation aux ateliers du partenariat TESO les associations arrivaient, de manière unanime, au « *constat amer du mépris et du rejet des nombreuses contributions, écrites ou orales, proposées par les associations signataires* ».

Ce courrier, lu publiquement lors de la grande réunion publique organisée par Europolia le 13 mars 2018 (espace Vanel) a conduit le président de Toulouse Métropole à faire une réponse publique qui a déclenché un deuxième courrier des associations, envoyé le 21 mars 2018, indiquant qu'il leur était possible de reprendre la concertation, mais sur la base des conclusions précédentes, et non pas des récentes évolutions imposées.

Le président de Toulouse Métropole s'était alors engagé publiquement à reprendre la concertation sur des bases qui seraient acceptables aux associations.

Mais, fin 2018, après un redémarrage marqué par une plus grande lourdeur procédurale, ces mêmes associations constatent que tel n'est pas le cas. Elles envoient alors un mail dans ce sens au médiateur de la concertation le mercredi 27 février 2019 à 11:58 pour dénoncer la situation...

Dans cette affaire, toutes les critiques confirment le sentiment de déni de démocratie locale :

- 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 de Toulouse déjà bien congestionné ;
- Des modifications du PLU sont ordonnées début 2018 (dont la modification simplifiée n°1 dédiée à l'abandon du concept de mixité pour le bâtiment, ainsi qu'à la réduction de l'emprise des parcs de stationnement des deux roues, rejetée par une très vaste majorité de contributeurs) pour en autoriser la construction selon un schéma optimisant les gains financiers du promoteur ;
- Enfin, après constat d'absence de concertation depuis 2016 (lors de l'agrément du plan guide urbain), reprise de « nouveaux ateliers » dénoncés de nouveau récemment par les 11 associations de quartier (quartiers proches du projet TESO / Tour), solidaires.

Les nombreuses pages (230) du dossier d'enquête publique adressant les différents éléments de concertation ne pourront pas masquer cette réalité de non-concertation, ou plutôt de déni, dans la mesure où la population a le sentiment du tissage d'une trame juridico-administrative imposant par paliers successifs une décision à laquelle elle n'a pas été conviée.

### 7.3. Focus sur le projet d'IGH de la Tour d'Occitanie

Le projet d'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.

## 8. Un bilan globalement négatif pour le projet de Tour Occitanie

Selon les définitions actuelles, le projet de la Tour Occitanie s'inscrit dans le projet TESO (Toulouse Euro Sud-Ouest) d'aménagement de la gare Matabiau et des quartiers voisins, l'ensemble concernant une surface significative du centre de Toulouse.

Après plusieurs années de participation active aux Ateliers du partenariat TESO, une grande partie des associations des quartiers voisins – onze au total – ont publié une lettre ouverte précisant nos regrets quant à la concertation sur TESO et le projet de la Tour Occitanie : **« nous arrivons, de manière unanime, au constat amer du mépris et du rejet des nombreuses contributions, écrites ou orales, proposées par les Associations signataires ».**

De fait, et après une reprise ratée des discussions, il n'est pas étonnant de voir ce projet de gratte-ciel cristalliser l'opposition forte et déterminée d'une partie importante de la population toulousaine. En consonance avec les divers avis exprimés, l'association « Non au Gratte-Ciel de Toulouse – Collectif pour un Urbanisme Citoyen » confirme son profond refus du projet.

L'agglomération ne cesse de se développer économiquement sans compter sur l'existence du gratte-ciel, de celle de son hôtel de luxe, de ses bureaux prestigieux et des appartements réservés des étages supérieurs. Nous savons tous que les cycles de l'économie s'inscrivent dans le temps long, tout particulièrement ceux de nos industries dominantes, à savoir l'aéronautique, le spatial et l'agro-alimentaire pour ne citer que les plus prégnantes.

**Tout argument présentant l'urgence à démarrer les travaux au plus vite (cette année), en liant gratte-ciel et avenir économique de la ville, est largement démenti par une réalité que nous connaissons tous fort bien.**

Avec constance et fermeté depuis la connaissance de celui-ci au printemps 2017, et en ligne avec les légitimes revendications des près de 5000 signataires de notre pétition à vocation pluraliste « Tour Occitanie, non merci ! », **nous demandons l'abandon du projet en état et sa reconnaissance comme objet à soumettre au vote populaire.** Ce pourrait être en l'incluant dans les sujets à développer lors des prochaines élections municipales de début 2020 ; ou bien, en profitant des récentes avancées du « grand débat », en œuvrant à l'organisation démocratique d'une participation collective à cette décision de grande ampleur locale.

S'il y a urgence, c'est bien à trouver le consensus !

[https://fr.wikipedia.org/wiki/Primum\\_non\\_nocere](https://fr.wikipedia.org/wiki/Primum_non_nocere) **Primum non nocere** est une locution latine qui signifie : « en premier ne pas nuire », « d'abord, ne pas faire de mal ». C'est le principal dogme abstentionniste appris aux étudiants en médecine et en pharmacie (...). L'intention reste active : c'est faire le bien et être utile qui est « primum », le « non nocere » étant le minimum garanti pour gagner et garder la confiance ou la force du malade (...). Dans un cadre plus général, non limité à la médecine, le « principe de non malfaisance = primum non nocere » peut s'exprimer d'une autre façon : face à un problème particulier, il peut être préférable de ne pas faire quelque chose ou même de ne rien faire du tout que de risquer de faire plus de mal que de bien.

En effet, est-on sûr que le gratte-ciel proposé – **quasiment non dé-constructible** – répond à une réelle urgence en 2019 ? Bien sûr que non : la Tour Occitanie représente un investissement global qu'il convient de maîtriser, avec ses risques, largement occultés dans le dossier d'enquête.

Par contre, il y a nécessité de s'assurer que la population est prête à en payer le prix au jour le jour, qu'il soit économique, environnemental, sociétal ou même sécuritaire ; et ce prix n'est certainement pas réduit aux impacts lénifiants proposés dans l'étude d'impact ou l'allocation sommaire des dépenses proposées au lecteur du dossier d'enquête.

Non au gratte-ciel de Toulouse !

***Primum non nocere !***

## Annexes : éléments associés

### Annexe 1 : sur le simulacre de concertation

*Documentations transmises au CE les 26 et 27/03/2019 :*

- (1) pétition\_non\_au\_gratte\_ciel (texte de la pétition)
- (2) PLU\_MS1\_requête\_intro\_instance (recours juridique / en cours)
- (3) EP\_TESO\_lettre\_ce\_s (lettre au Commissaire Enquêteur)  
*Lettre avec AR / AR non renvoyé*
- (4) TESO et Tour - Lettre Commune 1 des Associations (lettre au maire)
- (5) TESO et Tour - Lettre Commune 2 des Associations (lettre au maire)
- (6) EP\_TESO\_fiche\_report\_prefet (demande de report au préfet)
- (7) EP\_TESO\_nouv\_x\_ateliers\_non\_concertation (constat de défaut des nouveaux ateliers)
- (8) EP\_TESO\_lettre\_CNDP (demande de confirmation / médiation pour l'EP TESO)

### Annexe 2 : sur l'enquête publique similaire de Saint-Malo

- (9) conclusions sur l'enquête publique portant sur le projet de tour « Sémaphore » à Saint-Malo

### Annexe 3 : demande d'échanges avec le public, de compléments de dossier et de prolongation de l'enquête publique TESO

*Le 14 avril 2019*

Objet : De par les prérogatives que nous attribue la loi, nous sollicitons de votre Commission d'enquête la prolongation de cette enquête publique Teso, l'organisation d'une réunion publique d'information et d'échanges avec le public, la visite des lieux et les demandes de communication de documents et d'auditions de personnes des diverses institutions concernées

Contribution :

Madame la Présidente,

Messieurs les Commissaires,

Concernant l'enquête publique actuelle sur le projet Toulouse EuroSudOuest (TESO), je vous saurais gré de bien vouloir dans le cadre de vos prérogatives :

- effectuer pour évaluer les conséquences du chantier de 3 ans , puis l'impact de la tour Occitanie au titre de la sous-section 13 ( Article R123-15 ) la visite des lieux suivants : Intérieur et extérieurs de la gare ainsi que les quartiers environnants Bayard, Belfort, Jean Jaurès, Marengo, Jolimont, 10 avril et jardin de la Colonne;

*Nous pouvons, sur votre demande, vous guider*

- demander au titre de la sous-section 12 (Article R123-14) la communication de documents suivants :
  - Document en anglais. Comme cela vous a déjà été signalé oralement, un document du dossier de l'enquête publique est écrit en anglais. Une traduction est indispensable avant de le mettre à nouveau à disposition du public.
  - Rapports des sociétés choisies sur la tenue des tunnels suite aux 2 appels d'offre lancés par Tisseo en été 2018 sur le chantier de la tour Occitanie sur le tunnel de la ligne A existante et sur celui du creusement de la future 3ème ligne de métro sous la tour Occitanie qui serait alors bâtie
  - Rapports sur la tenue dans le temps des traitements sur les verres de façade (sur échantillons)
  - Rapport sur l'ombre portée par la tour
  - Rapport sur la visibilité de la tour vue du centre-ville
  - Rapport (technique) sur la tenue des exigences thermiques (RT 2012 – 20%)
  - Rapport du cabinet Arcadis sur le chantier de la Tour d'Occitanie 61 pages (hiver 2017-2018)
  - Réponse de l'Unesco suite à sa consultation concernant l'intégration de la Tour dans le site remarquable du canal du Midi
  - Document attestant de la prise en compte dans le projet de la Tour Occitanie des trois recommandations faites dans son avis par la Commission du Patrimoine et de l'Architecture.
  - Document précisant les sociétés financières engagées auprès de la Société la Compagnie de Phalsbourg concernant la Tour
  - Étude d'un organisme professionnel indépendant indiquant le besoin qui serait non satisfait d'un hôtel 4/5 étoiles
  - Business plan de la société La Compagnie de Phalsbourg et notamment, le taux actuel de commercialisation des appartements et des commerces.
  - Document précisant le fonctionnement de la SPLA Europolia

*Ces documents sont indispensables à la compréhension des problèmes et des enjeux par le public.*

- demander au titre de la sous-section 14 (Article R123-16) l'audition des personnes suivantes :
  - D'un responsable de la SNCF concernant la dangerosité que représente le transport et le passage des matières dangereuses sur les voies de chemin de fer à proximité du projet de Tour Occitanie et des solutions envisagées.
  - Des différents responsables de TISSEO concernés par le rapport de la société Arcadis, par le lancement des 2 appels d'offre lancés par TISSEO à l'été 2018 sur l'impact du chantier du complexe de la tour Occitanie sur le tunnel de la ligne A existante et sur celui du creusement de la future 3ème ligne de métro sous la tour Occitanie qui serait alors bâtie vers 2022.
  - D'un responsable de TISSEO de l'analyse des sous-sols concernés par le chantier du complexe de la tour Occitanie et du futur chantier de la 3ème ligne de métro

- D'un responsable de la société La Compagnie de Phalsbourg sur les conclusions tirées par la (ou les) société(s) choisie(s) suite à ces 2 appels d'offres

*Ces auditions sont indispensables à la compréhension des problèmes et des enjeux par le public*

En raison de l'ampleur du champ de l'enquête publique qui concerne des projets extrêmement structurants pour Toulouse, je vous saurais gré de bien vouloir organiser au titre de la sous-section 15 ( Article R123-17 ) une réunion d'information et d'échanges avec le public où serait présenté une maquette jusque-là absente qui permettrait au public de visualiser les aménagements et constructions très importantes prévus dans la zone de l'enquête publique.

Pour toutes ces raisons, je vous demande de prolonger dans le cadre de l'article L123-9 l'enquête publique de 15 jours.

### Réponse

*Le 15 avril 2019*

Monsieur le Président.

La commission d'enquête a bien pris note de vos différentes demandes d'hier soir. Nous répondrons à l'association rapidement dans la limite de nos compétences et transmettons vos questions à Europolia.

Nous avons prévu d'effectuer une nouvelle visite du quartier autour de la gare cette semaine mercredi, après notre permanence à la gare qui se terminera à 17 h et nous avons bien pris note de votre proposition de nous accompagner. Nous acceptons cette proposition, sous condition de limiter le nombre de participants de votre association à 2 ou 3 personnes. Si cette proposition vous convient, je vous invite de nous rejoindre vers la fin de notre permanence, ce qui nous donnera également l'occasion d'évoquer ensemble vos différentes questions écrites.

Bien cordialement

Sabine Nascinguerra

*Aucune autre réponse reçue à la date et à l'heure de la parution de ce document*