



## Les Amis de la Terre de Midi-Pyrénées

73 chemin de Mange-Pommes 31520 Ramonville-Saint-Agne  
Courriel : [midipyrenees@amisdelaterre.org](mailto:midipyrenees@amisdelaterre.org)

### Contribution à l'Enquête publique sur le projet urbain Toulouse EuroSudOuest Du jeudi 14 mars au mardi 30 avril 2019

## Avis défavorable

*A l'heure où le réchauffement climatique et les enjeux environnementaux sont à l'agenda des États, les Amis de la Terre de Midi-Pyrénées ne peuvent que donner un avis défavorable au projet urbain Toulouse EuroSudOuest proposé par Europolia car il ne porte pas un projet environnemental à la hauteur de la lutte contre la pollution des transports et contre le réchauffement climatique.*

*Les Amis de la Terre de Midi-Pyrénées demandent qu'un débat public soit organisé en proposant une alternative plus respectueuse de l'environnement et du cadre de vie que celui de la destruction systématique du bâti existant et d'une forte densification verticale de tours et de barres d'immeubles dont la Tour Occitanie qui en est le symbole avec ses 150 m de hauteur.*

*Les Amis de la Terre de Midi-Pyrénées constatent l'absence d'un réseau de bus, tramway et RER maillant l'agglomération depuis le futur Pôle d'Échanges Multimodal (PEM), hormis une possible 3 ligne de métro non encore soumis à enquête publique.*

*Dans ces conditions, le projet proposé va associer à la fois un usage supplémentaire de la voiture individuelle et une déstructuration du modèle urbain de cœur de l'agglomération.*

### **Objet**

Ce document est la contribution des Amis de la Terre de Midi-Pyrénées à l'enquête publique unique sur le projet urbain Toulouse EuroSudOuest à la charge d'Europolia, Société Publique Locale d'Aménagement de Toulouse Métropole.

### **I. Une concertation remise en cause**

Un très large consensus avait émergé entre la population et les porteurs du projet Toulouse EuroSudOuest (TESO) sur les diagnostics et enjeux :

- dynamiser le transport ferroviaire,
- urbaniser le secteur de la gare et la ville déjà bâtie en général,
- promouvoir la diversité d'usage : commerce, habitation, entreprise, activités, éducation, culture...

Les Amis de la Terre de Midi-Pyrénées s'associent aux associations des quartiers : Cheminots-Saint Laurent, Lapujade, Michel-Ange, Chalets-Roquelaine, Étoile de Belfort, Marengo Bonnefoy, Bien Vivre à St-Aubin, Marengo Jolimont Colonne, Minimes -Barrière de Paris qui dénoncent la non prise en compte de la concertation et soulèvent de fortes inquiétudes face à un projet urbain de très forte densification verticale.

Extrait du communiqué des associations du 15 mars 2019

*Nos élus politiques locaux respectent les textes qui demandent un minimum de concertation, cela est fait avec les concertations publiques. Mais ils ne respectent plus, depuis le Plan Guide Urbain 2016, la philosophie des Ateliers qui avaient été mis en place...*

*A chaque étape du projet les (hauteurs des) bâtiments prennent un peu plus de hauteur, des modifications sont apportées sans que nous ayons notre mot à dire.*

*Derrière le message de notre opposition à tant de hauteur, c'est aussi le manque de respect des élus politiques locaux vis-à-vis des habitants que nous reprochons.*

## **II. Un parti pris architectural incompatible avec la typologie de Toulouse**

Le modèle urbain et architectural TESO proposé par Europolia est celui d'une forte densification verticale s'appuyant sur la convergence des moyens de transport très onéreux et dont la réalisation n'est pas acquise :

- le projet de la future 3ème ligne de métro TAE non encore soumis à l'enquête publique.
- le projet de ligne LGV remise à plus tard.

C'est sur ces prémisses qu'un projet dense de tours et de barres d'immeubles est proposé sur la base de la destruction systématique du bâti existant. Avec une hauteur de plus de 150 m, la Tour Occitanie attenante à la gare serait le premier gratte-ciel de Toulouse, en initiant une rupture historique avec la hauteur modérée de l'agglomération toulousaine. Ce projet est en totale contradiction avec la concertation préalable qui a montré qu'il existe une forte volonté pour continuer de bâtir une ville à visage humain, conviviale, avec une identité urbaine et architecturale propre à notre cité historique, selon un modèle urbain intégrant les dimensions écologiques et sociales de ce siècle.

Les Amis de la Terre de Midi-Pyrénées demandent que le projet urbain TESO soit totalement repensé en s'appuyant sur les transports en commun qui sont adaptés à l'agglomération toulousaine :

- un train d'agglomération de type RER qui permettrait une densification modérée autour des dizaines de gare de l'étoile ferroviaire toulousaine,
- un réseau maillé de Bus, tramway et métro qui permettrait une densification douce du bâti existant autour des centaines d'arrêt du réseau.

Dans ce contexte, la très forte densification verticale proposé par EUROPOLIA n'a plus de sens

Les Amis de la Terre de Midi-Pyrénées demandent qu'un projet urbain différent soit aussi soumis au débat public. Ce projet de densification plus faible prolongerait la forme urbaine de la ville actuelle dans un esprit moderne et écologique, et non être en rupture totale comme cela se faisait dans les projets urbains poussés par l'urgence de l'après-guerre. Le nouveau quartier devrait s'inspirer de la structure paysagère des faubourgs toulousains, composée d'une multitude de petites terrasses et cours végétalisées, et non s'orienter vers de grands espaces ouverts, mais vides, entre des barres d'immeubles de grande hauteur. Dans ce projet, la modernisation de l'avenue de Lyon et de la rue des Cheminots respecterait la plupart des immeubles existants en les intégrant au nouveau projet sans destruction systématique de l'existant. C'est un modèle qui favorise la convivialité urbaine, la diversité architecturale et la cohabitation sociale.

Ce modèle est bien plus adapté à l'anticipation du phénomène d'îlot de chaleur, pourvu que l'on végétalise les rues, cours et terrasses et que l'on diminue le flot automobile. D'autant plus qu'un cadre agréable de rues et placettes pourvus d'arbres et de bancs valorise la marche à pied et le vélo, donc l'usage des transports en commun.

C'est le modèle le plus apte à accueillir le plus fort consensus pour répondre au défi de la densification de la ville et de la croissance des déplacements. Il se résout tout naturellement en reconstruisant la ville sur elle même en s'inspirant du modèle urbain des quartiers du centre ville et des premiers faubourgs qui sont parmi les quartiers les plus peuplés de l'agglomération. Un projet d'immeubles de hauteurs variées, entre 3 à 6 étages avec une ou deux dizaines de locaux d'habitations ou d'activités, et associé à une circulation apaisée correspondrait parfaitement à ce modèle.

## **III Un plan de déplacement non adapté au déploiement des transports en commun**

Pour les Amis de la Terre de Midi-Pyrénées, d'autres éléments que les projets de la future 3ème ligne de métro TAE de LGV sont en prendre en compte. L'aire urbaine de Toulouse s'apprête à accueillir 1 million de déplacements par jour de plus dans les quinze prochaines années. A titre d'exemple, ceux vers Paris par la LGV seraient de l'ordre du dizaine de milliers de voyageurs et la ligne TAE d'une centaine de milliers.

Or aujourd'hui, l'agglomération toulousaine est l'une de France où l'usage de la voiture individuelle est le plus massif. Dans le cadre des engagements de l'État, de la Région et du SMTC de favoriser les transports en commun, le train d'agglomération sur l'étoile ferroviaire offre la possibilité de transporter des centaines de milliers de voyageurs aujourd'hui prisonniers de leur voiture. Cela nécessite que la future gare Matabiau permette des nombreuses correspondances bus, tramway et métro.

Les Amis de la Terre de Midi-Pyrénées demandent que le Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) du cœur

d'agglomération soit un moteur de la transformation des modes de déplacement sur l'agglomération. Il doit être un signal fort associé à une diminution de l'usage de la voiture individuelle.

Or le projet urbain TESO n'est pas à la hauteur des enjeux des déplacements. En complément du métro, une armature bien plus conséquente de bus LINEO ou de tramway doit permettre un usage majoritaire des transports en commun, et donc diminuer fortement l'usage contraint de la voiture. La gare Matabiau doit offrir une capacité de transports en commun urbain capable de recevoir l'afflux très important des voyageurs du futur RER d'agglomération, seul capable de vraiment réduire l'usage de la voiture individuelle hors du centre de l'agglomération. Le plan de circulation du projet Toulouse EuroSudOuest doit être repensé à l'exemple de la requalification des autres gares centrales d'agglomérations européennes pour s'inscrire dans un maillage fort de transports en commun.

En complément du métro, un développement fort du bus et des LINEO doit être étudié pour tous les axes desservant la gare avec une évolution à terme en tramway qui seul répond aux besoins d'une agglomération de la taille de Toulouse et à la requalification des espaces publics. Les Amis de la Terre de Midi-Pyrénées demandent qu'un plan de circulation des transports en commun desservant la gare soit étudié et intégré au Plan de Déplacement Urbain. En sus des deux axes desservis par la ligne A et le futur métro, cela concerne :

- la transformation en tramway du LINEO 9 aujourd'hui totalement saturé de Jeanne d'Arc, Bonnefoy, route d'Albi jusqu'à Saint Jean,
- le lancement immédiat de la boucle en tramway sur le canal du midi qui avait été prévu sur le PDU antérieur
- un bus à haut niveau de service sur le nouveau boulevard urbain vers Borderouge
- un bus à haut niveau de service sur le nouveau boulevard urbain vers les Minimes.

Ces aménagements doivent se faire sous forme de boulevard urbains conviviaux avec des alignements d'arbres, des plantations, des bancs ou sièges, des trottoirs larges pour les piétons avec des terrasses de commerces. Cela demande d'y restreindre et d'apaiser la circulation automobile pour sécuriser les enfants, les piétons et les personnes à mobilité réduite. Les infrastructures dédiées à l'usage du vélo doivent être plus nombreuses avec une offre de stationnement sécurisée avec des espaces publics de qualité. Des places de voiture partagée sont à prévoir pour permettre un fort développement de l'auto partage qui réduise l'usage de la voiture individuelle.

C'est la condition pour que la nouvelle gare permette une ville où la voiture serait plus discrète.

#### **IV Une OAP TESO - secteur Lyon / St Laurent destructrice**

L' OAP (Orientations d'aménagement et de programmation) TESO - secteur Lyon / St Laurent concerne le quartier à l'arrière de la gare Matabiau. Elle prévoit la destruction de tout le bâti toulousain des 2 cotés de l'avenue de Lyon et entre les rues Saint Laurent et Cheminots et une nouvelle avenue vers le Raisin. Un ensemble de tours et barres de plus de 50 mètres s'y élèverait.

Il faut noter la grande taille du bâti envisagé :

- 3 uniques barres de grands immeubles de part et d'autres de l'avenue de Lyon,
- 5 tours disjointes seulement le long de la nouvelle voie vers le raisin d'un côté, et 5 barres de l'autre côté.
- Un ensemble de barres et tours à la place des rues d'immeubles des rues Saint Laurent et Cheminots

Les Amis de la Terre de Midi-Pyrénées demandent que toutes les destructions prévues soient abandonnées tant qu'un projet urbain différent respectant le bâti existant n'est pas soumis au débat public.

#### **V Une tour Occitanie incongrue**

Avec plus de 150 m de hauteur, la Tour Occitanie serait le premier gratte-ciel de Toulouse. Elle initie une rupture historique avec la hauteur modérée de l'agglomération toulousaine. Par sa complexité technique, et donc son coût, elle serait réservée aux très riches. Le bilan carbone d'un tel bâtiment est très important alors que dès 2020 l'énergie positive, absente de ce projet, sera obligatoire pour les constructions neuves. Elle ne peut répondre aux nouvelles normes énergétiques et écologiques applicables en 2020.

La Tour Occitanie soulève d'autres nombreuses questions :

- l'absence de mixité sociale suite à la première modification simplifiée du PLU,
- la quasi inexistence d'équipements publics d'envergure vu sa taille,
- l'incertitude flagrante sur le devenir des commerces de proximité existants
- l'incertitude sur le taux de remplissage des surfaces de bureaux qui seront en concurrence frontale avec les zones situées à Labège, Saint Martin, Blagnac....
- le maintien et aggravation de la prépondérance automobile engendrée par la création de parkings.
- La création d'un nouveau goulot d'étranglement automobile

Les Amis de la Terre de Midi-Pyrénées demandent que le projet de la Tour Occitanie soit abandonné.

## **VI Des espaces publics bien pensés mais non connectés à la ville**

Les projet des 4 parvis du futur Pôle d'Échanges Multimodal : Parvis Marengo, Parvis Canal, Parvis Avenue de Lyon et Parvis Périole permettent un ouverture de la gare à 360° sur la ville. C'est essentiel pour faciliter les déplacements piéton, vélo et les interconnexions avec tous les types de transports en commun. La grande galerie centrale de la gare est dans l'axe de la rue Bayard et les aménagements des espaces publics de la gare devraient conforter un accès piétonnier au centre ville.

Cependant, leur interconnexion avec le centre ville manque d'ambition. La non piétonisation de la rue Bayard ne permet pas de prolonger la galerie commerciale de la gare vers le grand axe piétonnier du centre ville qu'est devenu la rue Alsace Lorraine. Pour accueillir le flux considérable de piétons que devrait engendrer le Pôle d'Échanges Multimodal, la requalification des allées Jean Jaurès et surtout sa prolongation vers Marengo laissent trop de place à la voiture.

## **VII Un nouveau boulevard urbain porteur de flux automobile**

Un nouveau boulevard urbain parallèle aux voies ferrées de la gare Raynal permettra de se rendre à la gare Matabiau depuis les Minimes et Borderouge sans être obligé de longer le canal du Midi. Ce nouvel axe de circulation permettra aux automobilistes de venir directement depuis la rocade via l'échangeur de Borderouge ou via l'échangeur des Minimes par la Barrière de Paris. Il rejoint l'avenue de Lyon, passe sous le pont SNCF Raynal, pour ensuite desservir, via la nouvelle rue Saint Laurent et la rue Périole, les quartiers Marengo et Jolimont.

L'axe aura un gabarit de 22 mètres de largeur. Il comprendra trois voies de circulation pour les véhicules et les bus, d'une largeur de trois mètres chacune : une double voie en direction du centre-ville et une voie en direction du nord. Une bande cyclable unidirectionnelle sera créée dans chaque sens de circulation, de part et d'autre de la chaussée centrale.

En l'absence d'un plan global de régulation de la circulation automobile individuelle autour de la gare, ce nouvel axe viendra augmenter la circulation sur l'axe avenue de Lyon-Faubourg Bonnefoy et butera sous le pont Raynal (SNCF) ou le pont Matabiau (canal du midi), augmentant les embouteillages et la pollution sur ce secteur. Après le pont Raynal, le prolongement du nouveau boulevard urbain vers la Médiathèque par la rue de Périole encouragera d'autant plus la circulation automobile.

Pour les Amis de la Terre de Midi-Pyrénées, ce nouveau boulevard urbain va accroître la circulation automobile au détriment des transports en commun existants, tels la LINEO 9 ou les bus de la gare routière.

Les Amis de la Terre de Midi-Pyrénées demandent que ce nouveau boulevard urbain soit réservé aux transports en commun, aux modes doux dont le vélo, et en limitant l'accès automobile aux taxis, livraison et riverains. Il devrait être au cœur d'un réseau de transport en commun desservant la gare, en complément du métro.

## **VIII Une avenue de Lyon détruite**

Un traitement radical est prévu pour l'avenue de Lyon qui est pourtant représentative du bâti historique et qualitatif architecturalement du patrimoine urbain de la fin du XIX siècle. Elle est détruite et élargie. Le projet prévoit sa restructuration après acquisition et démolition des ensembles immobiliers situés de part et d'autre. C'est le type de projet qui alimentera très fortement le transport des gravats qui constitue une grande

part en poids du trafic camion de la ville de Toulouse. C'est un principe qui va à l'encontre de la politique de valorisation des matériaux prônée par les nouvelles mesures écologiques. Son gabarit passera de 18 mètres à 25 mètres alors qu'aujourd'hui l'avenue est assez large pour héberger une voie de bus et de voiture dans chaque sens. Son élargissement ne présente pas d'avantage en terme de transport car elle continuera à buter d'un côté sur le pont Matabiau (Canal) et de l'autre sur le pont Raynal (SNCF).

Au contraire, le projet d'EUROPOLIA par sa transformation le style urbain de la fin du siècle passé avec des bâtiments atteignant, pour certains, 50m à 60m de haut ne devrait pas inciter à sa fréquentation par les habitants des quartiers avoisinants, comme on le constate sur des projets similaires du type de la gare de Lyon Part Dieu. Un aménagement qualitatif tel que convenu lors de la concertation préalable est possible en valorisant les façades des bâtiments existants, quitte à y ajouter un à trois niveaux, et un rideau de bâtiments en deuxième niveau, afin de permettre une continuité architecturale entre Matabiau et Bonnefoy.

## **IX L'urgence d'un grand débat public pour repenser le projet urbain TESO**

***Pour les Amis de la Terre de Midi-Pyrénées, au vu des enjeux urbains pour Toulouse et son agglomération, le projet urbain RESO proposé par EUROPOLIA doit être totalement repensé et le projet de Tour Occitanie abandonné.***

Tout comme l'ensemble du projet urbain TESO, l'OAP TESO - secteur Lyon / St Laurent doit faire l'objet d'une co-construction active avec les habitants du quartier et de l'agglomération. Il faut débattre ensemble des nombreuses perspectives possibles :

- la densification des friches industrielles doit-elle prolongée la forme urbaine actuelle dans un esprit moderne et écologique ou être en rupture totale dans l'esprit des projets des années 1960 comme proposé ?
- l'intégration de l'avenue de Lyon et de la rue des Cheminots doit-elle respecter la plupart des immeubles existants ou doit-elle se faire en les rasant et en augmentant les flux de camions de gravats comme proposé ?
- les immeubles doivent-ils être compatibles avec l'urbanisme dominant de Toulouse sur la base d'un quinzaine de locaux d'habitations ou de service ou d'activité d'au plus 6 étages par immeuble ou sur la base d'un quartier de tours et barres d'immeuble de très grande hauteur comme proposé ?
- les immeubles doivent-ils être conçus comme de petites copropriétés, en mixité locatif, propriétaires ou des produits financiers complexes comme proposé ?
- Les immeubles doivent-ils être sobres et simples à gérer énergétiquement lors de leur construction et entretien ou basé sur une machinerie informatisée complexe des Immeubles de Grande Hauteur comme proposé ?
- Le nouveau quartier doit-il respecter la structure d'une multitude de petites terrasses et cours végétalisées du bâti toulousain actuel ou s'orienter vers des espaces ouverts entre les barres d'immeubles comme proposé ?
- L'anticipation du phénomène d'îlot de chaleur doit-elle passer par une végétalisation accrue de rues abritées par le bâti ou par de larges espaces ouverts entre tours comme proposé ?
- L'adaptation aux défis énergétiques passe-t-elle par plus d'arbres, bancs, placettes, vélo, marche à pied, transports en commun ou par de larges voiries pouvant absorber un trafic automobile important comme proposé ?

***En l'absence d'un grand débat engageant fortement la population, au fur et à mesure que le projet urbain proposé par EUROPOLIA se concrétisera, il ne pourra être qu'une source de conflit entre les habitants des quartiers alentour et de l'agglomération en général du fait de son impact extrêmement négatif sur la vie des habitants et des usagers de la gare. Par son absence d'ambition écologique, il risque de participer à la décrédibilisation des concertations mises en place par les décideurs politiques alors que l'on attend de partager des décisions courageuses pour anticiper le réchauffement climatique.***