

Les Amis de la Terre de Midi-Pyrénées
73 chemin de Mange-Pommes
31520 Ramonville-Saint-Agne
Courriel : midipyrenees@amisdelaterre.org

PLUIH de Toulouse Métropole

**Contribution à l'enquête Publique
du 30 Mars au 17 Mai**

Avis défavorable des Amis de la Terre

Les Amis de la Terre approuvent qu'une vision collective et commune de l'urbanisme sur toutes les communes de Toulouse Métropole soit mise en place avec ce nouvel outil qu'est le Le PLUi-H (Plan Local d'Urbanisme et d'Habitat intercommunal).

Cela aurait du être l'occasion de développer sur toute l'agglomération un projet d'urbanisme à taille humaine et architecturalement intégré à l'existant qui permettent d'accueillir les nouveaux besoins de logements en améliorant le cadre de vie existant. Cela aurait du être l'occasion d'une prise en compte des défis écologiques et urbains du XXI siècle :

- protection des espaces verts remarquables,
- protection de espaces bâtis remarquables,
- restauration de la bio-diversité,
- végétalisation de la ville,
- préservation de terres agricoles pour le maraîchage pour l'approvisionnement des habitants...

Dans son ensemble **le PLUIH de Toulouse Métropole ne marque pas une inflexion face aux enjeux environnementaux majeurs**. C'est la 1ère raison majeure pour laquelle les Amis de la Terre donnent un avis défavorable au projet proposé.

Les Amis de la Terre n'ont pas approuvé le Projet Mobilités (Plan de Déplacement Urbain) qui concentre les investissements sur une troisième ligne de métro. **Et pourtant, les Amis de la Terre constatent que le PLUIH ne propose pas un projet urbain en cohérence avec le projet de la 3 ligne de métro TAE soutenu par Toulouse Métropole**. Il laisse s'urbaniser les secteurs non desservis pas le futur projet de métro, alors qu'il y a urgence à baisser fortement l'usage de la voiture individuelle au vu du constat largement partagé de son impact environnemental et de santé publique. C'est la 2ème raison majeure pour laquelle les Amis de la Terre donnent un avis défavorable au projet proposé.

1) Une urbanisation loin des transports en commun

Le PLUIH de Toulouse Métropole répond à un besoin de création de 7000 logements par an mais avec seulement 3 500 sur la commune de Toulouse. La nécessité de rompre avec l'étalement urbain déraisonnable des dernières décennies est évident. Cependant, avec le nouveau PLUiH, la Ville de Toulouse baisserait à 50 % son effort de construction sur le total de la Métropole, au lieu de 60 % par le passé. L'objectif de 3500 logements par an répartis sur toute la commune de Toulouse ne correspond pas au Projet Mobilités du SMTC qui concentre les infrastructures de transport sur la troisième ligne de métro, essentiellement sur la commune de Toulouse. Cette ligne se justifierait par la concentration de la construction de logements autour des nouvelles stations de métro. Le débat public sur la troisième ligne de

méto chiffrait de 150 000 les habitants supplémentaires nécessaires le long des 28 m de tracé pour en justifier l'intérêt public. Cela nécessitait que Toulouse Métropole mette en place des outils d'aménagement le long du corridor capables d'y imposer une forte densité et d'endiguer la spéculation et de garantir la mixité sociale. Il est nécessaire que le PLUiH soit en cohérence avec le projet de la 3 ligne de métro TAE.

En conclusion, la construction de la troisième ligne de métro et l'adoption de ce PLUiH se traduira par une spéculation foncière forte autour des stations de métro et un accroissement de logements en zone mal desservie par les transports en commun.

Cela conforte les Amis de la Terre dans leur projet d'un Plan de déplacement favorisant les transports en communs de surface sur toute l'agglomération et non une seule ligne de métro. Ils proposent une urbanisation répartie de l'urbanisation tout le long de ce maillage en transport en commun de façon à permettre un usage massif des transports en commun et du vélo.

2) Un volet vert très faible

Le PLUiH ne propose pas un plan précis des espaces végétalisés de la Métropole qui possèdent de nombreux petits espaces verts remarquables au sein de tous les quartiers.

De nombreux espaces naturels avec de forts coefficients de biotope ne sont pas protégés par des OAP (Orientation d'aménagement et de programmation). Sans parler de la faible priorité donnée à l'importance des continuités écologiques.

Le PLUiH n'a pas de volet agricole fort de développement du maraîchage de proximité et des jardins ouvriers qui constituent un outil essentiel à la lutte contre le réchauffement climatique, contre l'étalement urbain et pour la qualité de vie en agglomération, pour la biodiversité, l'accès de tous à une nourriture de qualité et une forte opportunité d'emploi.

3) Un volet énergétique sans ambition

Contrairement à de nombreuses agglomérations européennes et même françaises, il n'est pas fait usage des outils réglementaires qui favorisent les bâtiments à performance énergétique supérieurs aux obligations légales.

4) Un urbanisme favorisant l'automobile individuelle

Le PLUiH ne renforce pas la politique de baisse des obligations en matière de stationnement automobile qui devrait être associé à un développement fort des transports en communs, du vélo, du covoiturage et de la voiture partagée.

Bien au contraire, le PLUiH augmente les places de parkings obligatoires dans Toulouse, y compris dans les zones desservies en transport en commun, sans diminuer le stationnement automobile sur les espaces publics.

D'autre part, l'obligation de construire des places de stationnement pour les logements sociaux augmentera le prix du logement social alors que les parkings déjà construits dans les logements sociaux existants ne sont généralement pas loués.

5) Une croissance urbaine en périphérie

La feuille de route communale de la Ville de Toulouse entérine une diminution à 50 % du total des logements à construire chaque année, à comparer au 60 % atteint précédemment . 50 % des nouveaux logements vont se faire dans des communes périphériques qui n'ont pas de projet de tramway, bus en site propre ou train métropolitain prévus dans le Projet Mobilité.

Cela explique que hors Toulouse, les feuilles de route ne distinguent pas le type l'offre de transport : métro, tramway ou un simple Linéo... permettant ainsi que des nouveaux logements soient autorisés dans des zones peu desservies par les transports en commun.

6) Avec la Tour Occitanie, un préalable à un urbanisme de tours

La validation par le PLUiH de l'autorisation de la construction d'une tour de 150 mètres de hauteur dans l'enceinte actuelle de la gare Matabiau, dite Tour Occitanie, marquerait une inflexion dans l'urbanisme plutôt horizontal de l'agglomération toulousaine, qui se caractérise par des immeubles entre 3 et 5 étages, des zones pavillonnaires, avec quelques émergences de moins de 50 m disséminées sur le territoire de la ville de Toulouse. La construction d'une telle tour est un préalable qui ouvrirait la voie à un urbanisme d'Immeubles de Grande Hauteur de plus de 100m dans l'agglomération toulousaine.

Les Amis de la Terre demandent que le projet TESO, (Toulouse Euro Sud Ouest) dans son ensemble n'intègre pas de hauteur supérieure à 15 niveaux ou 45 m qui correspond à la hauteur moyenne des immeubles des allées Jean Jaurès, hauteur qui ne rentre pas dans la catégorie des Immeubles de Grande Hauteur (IGH).

La Tour Occitanie serait exonérée de logements sociaux pour accueillir des logements de luxe à 7 000 € le m2, un hôtel Hilton (4 étoiles), des bureaux de prestige...Les Amis de la Terre demandent que le PLUiH revienne sur l'exonération de construction des logements sociaux de la Tour Occitanie, et confirme qu'il faut imposer la mixité sociale dans toutes les nouvelles constructions.

Les Amis de la Terre demandent que l'avenir du site actuel du projet de la tour Occitanie soit étudié dans le cadre d'une nouvelle concertation sur le projet TESO, (Toulouse Euro Sud Ouest). Son avenir doit intégrer les besoins de la gare Matabiau pour accueillir le flot prévisible des futurs usagers du RER Toulousain. Vu la petitesse du lieu, une extension d'un parvis arboré de la gare entre le canal et les allées Jean Jaurès doit être étudiée. Tout bâtiment créé doit être en harmonie avec la hauteur actuelle de la gare Matabiau.

7) TESO, une concertation à rétablir

Les Amis de la Terre s'associent au sentiment général que la concertation préalable a été bafouée. Après plusieurs années de participation active aux Ateliers du partenariat TESO, une grande partie des associations des quartiers voisins – treize (13) au total – ont publié une lettre ouverte indiquant : « nous arrivons, de manière unanime, au constat amer du mépris et du rejet des nombreuses contributions, écrites ou orales, proposées par les Associations signataires ».

Un réel débat doit s'engager sur l'avenir de cette ZAC (et le PLUi-H correspondant) située au cœur d'une zone d'habitat particulièrement dense de l'agglomération. Pour garantir une large et constructive participation du public, la loi de 2016 permet de recourir à la procédure de concertation avec le support de la Commission Nationale du Débat Public.

En préalable de toute décision d'ensemble et au vu de son impact, les Amis de la Terre s'associent aux associations des quartiers qui demandent qu'un processus de concertation soit organisé avec un garant désigné par la Commission Nationale du Débat Public afin de dégager les priorités quant à ces nouveaux quartiers.

Le contenu de la ZAC n'est pas clairement défini sur de nombreux points, tant sur son périmètre qu'en dehors. Des réponses doivent être apportées pour correspondre aux attentes maintes fois formulées par les associations. Dans l'attente de l'organisation de nouveaux ateliers de concertation et de leurs résultats, les Amis de la Terre demandent aussi le gel des permis de construire en cours sur le périmètre d'ensemble de la ZAC et en particulier celui concernant la tour Occitanie.

Pour les Amis de la Terre, le nouveau quartier de gare doit s'inscrire dans le tissu urbain existant dense, à la jonction des 2 quartiers, Bayard et Marengo, particulièrement réussis en terme d'architecture et d'urbanisme, avec un bâti de brique et de tuile qui fait la marque du pays toulousain. L'architecture des nouveaux bâtiments nécessaires à cette future centralité de l'agglomération toulousaine doit être à la fois renouvelée et intégrée.

Pour les Amis de la Terre, il est inadmissible que les immeubles existants de l'avenue de Lyon, du canal et de la rue Saint Laurent soient détruits. Ils demandent qu'ils soient intégrés au projet urbain. Il en va de la réussite de la qualité de vie future de ces quartiers.

8) L'habitat participatif boudé

L'habitat participatif devient un acteur majeur pour résoudre la crise du prix du logement urbain dans de nombreux pays d'Europe en lien avec des procédures innovantes d'initiative citoyenne autour du logement et de l'urbanisme. Il y est un outil majeur du logement social. Cependant, le PLUiH de Toulouse Métropole n'apporte aucune avancée dans ce domaine.

Les Amis de la Terre demandent un soutien fort à l'habitat participatif, de type social ou non. En ce qui concerne le logement social, il doit être orienté majoritairement vers la participation des habitants pour en finir avec une partie du problème de ghetto urbain.

9) Une programmation économique, commerciale et artisanale archaïque

Il y a plus de 200 000 m² de bureaux vides dans l'agglomération toulousaine alors qu'il est prévu une forte construction de nouveaux bureaux. Le PLUiH ne favorise l'installation et la pérennisation des commerces et des services de proximité dans les quartiers résidentiels ou les zones d'activité au détriment des zones commerciales.

Les Amis de la Terre demandent que le PLUiH intègre un projet urbain spécifique pour les bureaux, activités d'enseignement, de formation, culturelles. Ils doivent se situer près des nœuds de Transports en Commun en favorisant les accès cyclables et piétons. Concernant la programmation économique, commerciale et artisanale, il ne s'agit plus de faire des plateaux de bureau mais bien d'insérer l'activité dans un tissu urbain complexe de manière à participer à des quartiers vivants, perméables et ouverts sur la ville.

La collectivité publique doit organiser une logistique adaptée à la ville, apte à concurrencer les centrales d'achat et de livraison des hypercentres commerciaux périphériques. La mise en place sur Matabiau d'une plate-forme logistique de distribution urbaine des marchandises doit être prévu en vue de redynamiser les services dans les quartiers de Toulouse.

Pour les activités fortement liées aux transports de marchandises (ex : entrepôts), elles doivent se situer en périphérie, à proximité des axes ferrés et routiers ; le transport ferroviaire doit être favorisé.

Le stationnement automobile doit être maîtrisé en imposant progressivement une restriction du stationnement en entreprise (nombre de place de stationnement bien inférieur au nombre d'employés) en s'inspirant des exemples de Zurich ou ABC en Hollande.