CONTRIBUTION DE ROMAIN CUJIVES À L'ENQUÊTE PUBLIQUE TOULOUSE EUROSUDOUEST

Un périmètre d'enquête trop restreint

Le projet Toulouse EuroSudOuest se déploie sur 135 ha, incluant des fonciers ferroviaires, des fonciers dont la mutation est programmée au travers d'un plan guide urbain, ainsi qu'un périmètre dit d'influence intégrant des quartiers constitués, sur lequel la collectivité et son aménageur porteront des travaux complémentaires et viendront encadrer la mutation.

Le choix fait par Toulouse Métropole et Europolia de limiter le périmètre de déclaration d'utilité publique à 9ha pose une double question :

- Les travaux non inclus dans ce périmètre de 9ha, portant malgré tout une restructuration majeure du quartier, ne sont pas inclus à l'enquête publique proprement dite. C'est en particulier le cas de la partie Nord de la voie Raynal, dont la fréquentation va fortement augmenter comparativement aux actuelles rues Cazeneuve et chemin du Raisin qu'elle viendra remplacer. La modification structurelle de la hiérarchisation du réseau routier qui en découle aurait mérité d'être soumise au processus d'enquête publique, d'autant plus qu'une partie des travaux impacteront des fonciers SNCF aujourd'hui non maîtrisés par la collectivité. La même question se pose par ailleurs pour les voiries et espaces publics qui viendront compléter le réseau de voiries existant dans le secteur Raynal – à proximité immédiate d'ensembles immobiliers existants.

Je souhaite attirer l'attention de la commission d'enquête sur ce point, considérant que le niveau d'information et de sollicitation du public est ainsi mis à mal par le choix du porteur de projet de restreindre le périmètre de déclaration d'utilité publique à 9ha. Je souhaite que la commission puisse s'exprimer en faveur d'une enquête complémentaire sur les objets aujourd'hui non intégrés aux 9ha, dont le porteur de projet demanderait l'ouverture lorsque l'avancée de ses études le lui permettrait.

- La limitation du périmètre de DUP à 9ha emporte également une mise en compatibilité des documents d'urbanisme réglementaire. Le projet Toulouse EuroSudOuest présente un plan guide urbain relativement abouti – et contesté dans certaines de ses dimensions par les acteurs de la démocratie locale – mais la traduction règlementaire de cette ambition n'est pas incluse dans l'enquête publique au-delà des 9ha. Après la procédure « sur mesure » qui a permis la modification du PLU en vue d'autoriser la construction d'un immeuble de grande hauteur sur le site du tri postal, une telle limitation du périmètre de mise en compatibilité des documents d'urbanisme interroge, et participe d'une suspicion des associations de quartier vis-à-vis du porteur de projet.

Je souhaite là encore attirer l'attention de la commission d'enquête, afin que la mise en compatibilité globale des documents d'urbanisme sur les 135 ha de Toulouse EuroSudOuest ne constitue pas l'un des volets d'une prochaine révision du PLUiH. Une telle procédure aboutirait invariablement à diluer un débat pourtant essentiel. Au regard du risque lié à l'acceptabilité du projet par les riverains, et de son utilité publique dans sa forme actuelle, il me semble là encore nécessaire qu'une enquête publique complémentaire soit organisée en temps voulu. Cette décision serait de nature à apaiser les tensions dans le quartier, c'est pourquoi je souhaite que la commission puisse en proposer l'organisation dans son rapport.

Une accessibilité non maîtrisée

La philosophie d'action ayant présidé à la mise en œuvre du projet Toulouse EuroSudOuest s'inscrit bien dans une démarche de croissance durable de Toulouse et sa métropole. Organiser la mutation de fonciers industriels, résorber des poches d'habitat peu qualitatif, et moderniser le pôle gare pour préparer la croissance des besoins de mobilité constituent des objectifs qu'il ne s'agit pas pour moi de remettre en cause.

Il est toutefois essentiel de bien mesurer deux aspects du projet Toulouse EuroSudOuest :

- Le déploiement du projet urbain aboutira à l'augmentation du nombre d'habitants, du nombre d'emplois, et du nombre de visiteurs qui chercheront à accéder au secteur.
- Dans le même temps, la transformation du quartier s'accompagnera d'une mutation plus diffuse dans les quartiers constitués. Cette mutation, si elle est encadrée par les documents

d'urbanisme, reste par essence non maîtrisée par la collectivité. Elle aboutit elle aussi à une augmentation du nombre d'habitants, et donc des besoins de mobilité associés.

À ce stade, la stratégie de mobilité de Toulouse EuroSudOuest s'appuie à la fois sur l'augmentation de l'offre de transports, sur un complément du maillage de voirie support des différents modes, et sur la hiérarchisation du réseau existant. Trois questions se posent :

- La mise en service de la 3e ligne de métro, annoncée en 2025 et plus vraisemblablement opérationnelle en 2027 – 2028, ne précèdera pas les premières opérations urbaines. Comment dès lors garantir la part modale d'accès à Toulouse EuroSudOuest en transports en communs d'ici à 2027-2028, sans l'offre de transport associée ? Le planning du projet ne semble pas intégrer cette dimension, ce qui questionne les ambitions affichées. Ce déphasage pourrait impliquer une forte congestion automobile dans un secteur déjà difficile et qui sera encore davantage contraint par les travaux de la 3e ligne de métro. Il en va de même pour la fréquentation des transports publics desservant le site (ligne A du métro, lignes de bus Linéo, TER... etc.), et dont je comprends qu'il n'est pas prévu d'augmenter l'offre transitoirement.

Je souhaite que la commission d'enquête puisse rappeler la nécessité d'un phasage opérationnel garantissant une accessibilité raisonnable aux premiers programmes immobiliers.

- L'accessibilité routière au secteur de projet s'appuie, selon les documents présentés dans le dossier, sur la mise en service d'une nouvelle voirie structurante, la rue Raynal. Or, la réalisation de cette dernière est envisagée en plusieurs phases opérationnelles, pour une mise en service complète qui interviendra après les premières livraisons de programmes immobiliers. Comment se fera l'accessibilité à ces programmes neufs, à priori principalement tertiaires, jusqu'à la mise en service de la rue Raynal ? La collectivité ne maîtrisant pas l'intégralité du foncier nécessaire à sa mise en œuvre (gare SNCF de Raynal), et ceux-ci étant aujourd'hui occupés par des activités industrielles, quelles garanties peuvent être produites quant à la crédibilité du calendrier annoncé aujourd'hui ?

Quels éléments le porteur de projet peut-il fournir en complément du dossier soumis à enquête publique, venant crédibiliser le calendrier de mise en service annoncé de la rue Raynal ? Quels leviers est-il susceptible d'actionner pour garantir une mise en service de l'ensemble de cet axe en une phase unique ?

- Concernant la hiérarchisation du réseau, la stratégie affichée sur les documents intégrés au dossier d'enquête dépasse largement le périmètre de Toulouse EuroSudOuest. Il s'agit dès lors de déployer une stratégie à l'échelle de la ville, voire de la métropole, afin d'identifier quels axes seront support de transit, de mouvements interquartiers, ou encore de déplacements de proximité. L'augmentation des besoins de mobilité générée par Toulouse EuroSudOuest fait craindre une saturation des axes structurants actuels, et le report sur des rues de quartiers susceptibles de proposer des itinéraires de délestage. Cette question n'est pas nouvelle, puisque les quartiers des Minimes ou de Périole connaissent déjà ce type de comportements, régulièrement dénoncés par les associations de quartiers. La question des sens de circulation, des travaux nécessaires à la hiérarchisation du réseau, et du calendrier de mise en place de ces actions d'accompagnement se pose donc dès à présent. Il n'est évidemment pas envisageable que le projet Toulouse EuroSudOuest se traduise par une détérioration de la qualité de vie dans les quartiers environnants (qualité de l'air, bruit, sécurité routière... etc.).

Je souhaite que la commission d'enquête puisse rappeler l'impératif d'anticipation de la hiérarchisation du réseau routier, au-delà du périmètre de projet, pour en garantir l'accessibilité dès les premières phases opérationnelles.

Une programmation non stabilisée

Si les grands fondamentaux du projet Toulouse EuroSudOuest ont été présentés au public lors de la concertation préalable à la création de la ZAC et du pôle d'échanges multimodal qui s'est tenue du 30 janvier au 29 Mars 2018, il n'en demeure pas moins qu'un certain nombre d'incertitudes demeurent.

Le volet mobilité du projet n'est absolument pas intégré aux objets d'enquête, créant une légitime inquiétude sur la nature même des objets qui seront portés *in fine* par la SNCF, Tisséo ou encore la région Occitanie.

- La gare Marengo, conçue pour absorber la croissance du trafic ferroviaire, semble d'ores et déjà indispensable au regard de la saturation de la gare Matabiau, singulièrement le vendredi et les jours de grands départs. Sa construction conjointe à la 3e ligne de métro, qui desservira le secteur Marengo, semble à ce titre constituer un objectif calendaire raisonnable. Or, cet objet majeur n'est aujourd'hui intégré à aucune procédure d'enquête

publique, pas davantage celle de la 3e ligne de métro que celle de Toulouse EuroSudOuest.

J'émets donc le souhait que la commission d'enquête puisse solliciter auprès du porteur de projets les réponses aux nombreuses questions soulevées de longue date par les associations impliquées dans les dispositifs de démocratie locale, parmi lesquelles :

Quel bâtiment gare sera construit à Marengo ?

À quel coût, et selon quels modes de financement ?

Sur la base de quelle offre de service aux voyageurs et aux riverains du quartier ?

Comment ce bâtiment contribuera-t-il à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite jusqu'aux quais de la gare SNCF ?

L'article L123-1 du code de l'environnement dispose « L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public [...] Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision. ». En l'espèce, si l'étude d'impact intègre bien la future gare Marengo, aucun projet étudié avec précision n'est présenté ni intégré au périmètre de déclaration d'utilité publique. Je souhaite que la commission d'enquête puisse rappeler au porteur de projet la nécessité d'organiser une enquête publique dédiée à ce projet de gare Marengo, lorsque l'avancée des études le permettra.

- La gare routière Pierre Sépard constitue l'une des incertitudes fortes du projet Toulouse EuroSudOuest. La question de son déplacement n'est pas sans conséquence sur l'organisation du pôle d'échanges multimodal d'une part, et sur le projet urbain d'autre part. Il s'agit d'un sujet central, qui peut impacter l'offre de transports, l'équilibre de la programmation immobilière à l'échelle de l'opération urbaine, et mettre à mal la stratégie d'accessibilité au pôle d'échanges organisée autour de parvis répartis aux 4 points cardinaux du projet. Or, l'opportunité même du déplacement de la gare routière n'est pas tranchée, comme l'illustrent les positions très prudentes des différents acteurs institutionnels. La fragilité du projet urbain interpelle donc, particulièrement dans ce secteur très exposé en bordure du centre-ville et de la gare historique.

Je sollicite auprès de la commission d'enquête l'émission d'une réserve à ce sujet : la déclaration de cessibilité des parcelles situées côté pair de l'avenue de Lyon ne fait sens, dans le cadre du projet urbain actuel, qu'à la condition d'un déplacement de la gare routière Pierre Sépard. En effet, la pièce C du dossier d'enquête préalable à la

déclaration d'utilité publique (plan général des travaux) confirme bien que le développement immobilier envisagé côté pair de l'Avenue de Lyon nécessite une emprise foncière incluant une partie de l'actuelle gare routière. Ce déplacement étant incertain, il semble prématuré de procéder à une telle déclaration de cessibilité.

- La programmation immobilière n'est pas davantage stabilisée, en particulier sur le volet commercial. D'un projet proposant 50 000 m² de commerces en 2017, nous sommes désormais face... à l'inconnu. Si des réserves ont été émises, oralement, par le maire-président face à l'idée d'un grand centre commercial à Matabiau, le plan guide urbain intégré dans le dossier soumis à enquête publique ne traduit pas un bouleversement des hypothèses urbanistiques visant à tenir compte de cette évolution. Or, le périmètre de 9ha n'intégrant pas le secteur de cet hypothétique centre commercial, l'incertitude reste entière. Rappelons qu'un centre-commercial, fut-il de centre-ville, génère tout à la fois d'importants flux routiers (clients, livraisons), et une concurrence très forte pour le commerce de proximité. L'opportunité d'une telle programmation aurait mérité un débat avec les Toulousains au travers de l'enquête publique.

J'émets le souhait que la commission d'enquête s'assure bien auprès du porteur de projet qu'une enquête publique complémentaire, tenue dans les meilleurs délais, permettra de questionner l'utilité publique d'un centre commercial à Matabiau, et plus largement de l'ensemble du projet urbain non intégré aux 9ha du dossier actuel.

- Sur le périmètre de 9ha, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme propose un cadre dans lequel devront s'inscrire les projets architecturaux portés par les promoteurs. Comme le font remarquer les associations impliquées dans la démocratie locale, le potentiel constructif dégagé par cette mise en compatibilité des documents d'urbanisme est bien supérieur aux esquisses d'intention du plan guide urbain.

Dans ces conditions, les documents d'urbanisme réglementaires n'encadrant pas le projet urbain à hauteur des propositions urbaines portées par la collectivité, la précision des documents soumis à enquête publique n'est dès lors pas satisfaisante. Je crois ici utile de solliciter auprès de la commission d'enquête la production de documents complémentaires par le porteur de projet, venant encadrer les formes urbaines prévues dans les secteurs de l'avenue de Lyon d'une part, et de la rue des Cheminots d'autre part.

- Le projet urbain intègre la construction de quelques équipements publics : groupe scolaire, crèche et gymnase, tous localisés à Raynal. Deux interrogations méritent d'être portées à ce stade : ces équipements répondent-ils aux besoins générés par le strict projet urbain, ou intègrent-ils une analyse prospective des mutations que Toulouse EuroSudOuest ne manquera pas de générer dans les quartiers environnants ? Le secteur du raisin intègre aujourd'hui une maison des associations, dont la reconstitution ne semble pas prévue au sein du projet. Où cet équipement sera-t-il relocalisé, et dans quel calendrier ?

Je souhaite que la commission d'enquête puisse obtenir du maître d'ouvrage des éléments de réponse concernant la programmation en équipements publics.

- Toulouse EuroSudOuest est un projet urbain pensé dans un monde qui change : il doit dès lors tenir compte des impératifs environnementaux dans sa conception. La présence de la nature en ville et de la lutte contre les ilots de chaleur fait partie de ces impératifs, tout comme la question de l'énergie. Or, si le dossier évoque des pistes intéressantes, aucun engagement ne semble pris par le porteur de projet.

Je souhaite que la commission d'enquête puisse s'assurer de l'engagement à faire du porteur de projet, au-delà des intentions affichées. L'article L123-1 du code de l'environnement définit l'objet de l'enquête publique comme devant « assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement mentionnées à l'article L. 123-2 ». Afin de garantir la bonne prise en compte des enjeux environnementaux, les propositions formulées dans le dossier (végétalisation des espaces publics, réseau de chaleur, infiltration des eaux de pluie... etc.) doivent à mon sens être crédibilisées techniquement, et la planification de leur mise en œuvre doit constituer un préalable à la déclaration d'utilité publique.

Un phasage opérationnel pensé au détriment des relogements

Toulouse EuroSudOuest étant une opération de renouvellement urbain, il est logique qu'elle implique une phase de démolitions préalable à la construction d'un nouveau quartier. Il est plus étonnant que la collectivité, qui dispose de fonciers importants dans le secteur de projet autour des ateliers municipaux du Raisin, organise prioritairement l'expropriation des riverains avenue de Lyon et rue des Cheminots. Il eut été de bon ton de montrer l'exemple en reconstituant, puis en

libérant les fonciers du Raisin préalablement à toute opération de démolition du bâti habité. Un tel phasage aurait d'ailleurs permis de porter une première tranche de constructions neuves, susceptibles d'accueillir une partie des riverains concernés par les démolitions. La stratégie retenue par la collectivité est toute autre, celle d'un affrontement bloc contre bloc entre pro et anti projet, sans réelle prise en compte dès l'amont de la situation des habitants du quartier. Si le phasage opérationnel semble désormais incompatible avec un relogement au sein du projet des habitants de l'avenue de Lyon, il est encore possible d'organiser le relogement des habitants du secteur Cheminots. Il s'agirait là d'un signal fort adressé aux habitants des faubourgs de notre ville.

Je souhaite que cette piste de réflexion puisse être évaluée par le porteur de projet, et que sa mise en œuvre vienne assoir l'utilité publique de l'opération.

Un patrimoine bâti mis à mal

Il suffit de se promener autour de la gare Matabiau pour constater la très forte hétérogénéité du bâti intégré aux parcelles dites cessibles. Si certains petits immeubles sont sans nul doute insalubres, d'autres font la démonstration d'une certaine qualité architecturale, témoignage de l'identité des faubourgs toulousains. Or, le projet Toulouse EuroSudOuest semble faire peu de cas de cette réalité : il est proposé, au travers de cette enquête publique, d'organiser la démolition indistincte de l'ensemble des immeubles des secteurs de l'avenue de Lyon et de la rue des Cheminots, pour bâtir un quartier totalement neuf. Il n'est désormais plus un projet urbain qui ne mette en valeur l'histoire, et l'identité des quartiers au travers de la préservation de bâtiments sélectionnés, et réhabilités aux côtés de développements immobiliers neuf. Toulouse EuroSudOuest ne s'inscrit pas dans cette logique, préférant l'effacement du passé de faubourg du quartier de la gare Matabiau.

Je souhaite que la commission d'enquête questionne le porteur de projet sur l'opportunité de préserver, à minima, quelques immeubles historiques comme témoignage de l'histoire du quartier. Ces immeubles pourraient être rénovés, rehaussés, et ainsi s'intégrer au projet d'ensemble au bénéfice de tous.

La tour Occitanie

Le projet de la tour Occitanie viendra bouleverser définitivement le paysage toulousain, dans un environnement urbain aujourd'hui très éloigné d'un quartier d'affaires. Il ne s'agit pas ici de

contester l'opportunité d'un geste architectural à Matabiau, mais bien de souligner que les conditions dans lesquelles le projet a pu émerger n'ont pas garanti l'expression de l'avis de tous les Toulousains, qu'ils soient favorables ou défavorables à la construction d'une tour d'ailleurs.

Je souhaite rappeler à la commission d'enquête que la concertation volontaire, lancée dès 2012, n'a jamais évoqué la possibilité de construire un immeuble de grande hauteur dans le périmètre de Toulouse EuroSudOuest. Les expressions publiques des élus n'ont pas davantage fait état de cette possibilité, ni durant les campagnes électorales ni depuis. Ce n'est qu'à l'issue d'une procédure visant à modifier le PLU, à l'échelle de la commune, que les Toulousains ont découvert le sujet. Les contributions ayant incité la commission d'enquête mobilisée sur le PLU à relever le plafond de hauteur constructible à 150m sont très largement le fait de professionnels de la construction, démontrant que cette opération a été organisée dans l'entre-soi de l'aménagement et de la promotion immobilière. Le sujet aurait mérité un grand débat, associant les riverains du secteur, et plus largement l'ensemble des habitants Toulouse.

Si la procédure de modification du PLU de 2017 semble respectueuse des règles, son esprit est largement contourné par les porteurs de projet. Dans ces conditions, et au-delà de toute discussion quant à la qualité architecturale ou environnementale de la tour Occitanie, je ne peux que me prononcer contre ce projet. Je considère d'ailleurs que l'enquête publique actuellement en cours sur le projet Toulouse EuroSudOuest est aujourd'hui prisonnière de l'absence de débat citoyen au sujet de la tour Occitanie, ce qui nuit à la sérénité de sa tenue. L'absence de réunion publique, une première à Toulouse pour un projet de cette ampleur, illustre cet état de fait. J'émet le souhait qu'une concertation sincère soit organisée sur ce projet à l'initiative de la collectivité, afin de véritablement tenir compte de l'avis des Toulousains. Si cette concertation n'est pas en capacité de faire émerger un consensus, je souhaite qu'un référendum local soit organisé pour statuer sur l'opportunité d'autoriser la construction de la tour Occitanie.