



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la demande de cadrage préalable du projet urbain de Toulouse EuroSudOuest et du projet de pôle d'échange multimodal de Toulouse Matabiau (31)

n°Ae : 2017-65

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 11 octobre 2017, à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, la demande de cadrage préalable sur le projet urbain de Toulouse EuroSudOuest et le projet de Pôle d'Echange Multimodal de Toulouse Matabiau (31).

Étaient présents et ont délibéré : Fabienne Allag-Dhuisme, Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, François Duval, Philippe Ledenvic, François Letourneux, Serge Muller, Thérèse Perrin, Gabriel Ullmann, Eric Vindimian, Michel Vuillot.

En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Marie-Hélène Aubert, Sophie Fonquernie, Thierry Galibert

N'a pas participé à la délibération, en application de l'article 9 du règlement intérieur de l'Ae : François-Régis Orizet

* *

Conformément aux dispositions de l'article R. 122-4 du code de l'environnement, l'Ae a été saisie pour avis sur une demande de cadrage préalable par le préfet de la Haute-Garonne, le dossier ayant été reçu complet le 2 août 2017.

Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception.

L'Ae a consulté par courriers en date du 7 août 2017 :

- *le préfet de la Haute-Garonne, et a pris en compte sa réponse en date du 4 octobre 2017,*
- *le directeur général de l'Agence régionale de santé d'Occitanie.*

En outre, sur proposition des rapporteurs, l'Ae a consulté par courrier en date du 7 août 2017 :

- *le directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement d'Occitanie, et a pris en compte sa réponse en date du 27 septembre 2017.*

Sur le rapport de Georges Desclaux et François Duval, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis ne porte pas sur son opportunité mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (cf. article L. 122-1-1 du code de l'environnement).

Si le maître d'ouvrage le requiert avant de présenter une demande d'autorisation, l'autorité préfectorale compétente rend un avis sur le champ et le degré de précision des informations à fournir dans l'étude d'impact (cf. article L. 122-1-2 du code de l'environnement) ; cette dernière autorité consulte l'autorité environnementale. Le présent document expose l'avis de l'Ae sur les réponses à apporter à cette demande.

¹ Désignée ci-après par Ae.

Avis délibéré

Le cadrage préalable à la réalisation des études d'impact des projets est prévu par l'article R. 122-4 du code de l'environnement et la circulaire du 3 septembre 2009 relative à la préparation de l'avis de l'autorité environnementale.

La demande de cadrage du projet urbain de Toulouse EuroSudOuest et du projet de pôle d'échange multimodal de Toulouse Matabiau, a été déposée par la société publique locale d'aménagement Europolia, créée en décembre 2010 par la métropole de Toulouse et la région Occitanie², pour assurer notamment la maîtrise d'ouvrage de l'opération d'aménagement Toulouse EuroSudOuest de la métropole.

Adressée par courrier du 28 juillet 2017 au préfet du département de la Haute-Garonne, elle présente l'objet de la saisine, une première analyse des enjeux environnementaux, une approche des impacts pressentis, et le cadrage des études à mener.

Les opérations prévues portent sur le secteur de la gare de Toulouse Matabiau. La demande formule un ensemble de questions sur les enjeux environnementaux liés aux projets, la structure de l'évaluation environnementale, le statut des composantes du projet urbain et du pôle d'échange multimodal (PEM) et leur éligibilité à un examen au cas par cas ou à évaluation environnementale, la prise en compte des interfaces entre différents projets connexes et le niveau de précision de l'évaluation environnementale.

Le présent avis rappelle le projet et son contexte, expose les réponses de l'Ae aux questions posées, et ajoute d'autres précisions qui lui sont apparues utiles. Ceci n'exonère pas le maître d'ouvrage de présenter une évaluation environnementale complète, proportionnée aux enjeux identifiés et aux impacts pressentis, respectant l'ensemble des prescriptions qui s'appliquent en la matière, en application de l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

Cet avis résulte de l'examen par l'Ae du projet tel qu'il lui a été présenté et a été établi en l'état actuel de la réglementation.

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 *Le contexte*

La perspective de l'arrivée de la ligne à grande vitesse (LGV) à Toulouse³, dans un premier temps avec la mise en service de la de la ligne à grande vitesse Paris-Bordeaux, puis dans un second temps, avec la prolongation envisagée de la LGV à Toulouse et la création d'une troisième ligne de métro en interconnexion avec la ligne A à Marengo - gare SNCF, constituent une opportunité pour étendre le centre-ville de Toulouse jusqu'à ce secteur et consolider le système de transport en commun au cœur de la métropole. Ce projet global, intitulé TESO (ToulouseEuroSudOuest), nourrit également l'ambition d'élever Toulouse-Métropole au rang des métropoles européennes, en conférant notamment à son centre-ville la dimension spatiale et fonctionnelle nécessaire.

² Il s'agissait alors de la communauté urbaine de Toulouse Métropole et de la région Midi-Pyrénées.

³ Cette prolongation de LGV fait l'objet d'un développement au paragraphe 1.5 du présent avis.

L'État, la SNCF, la Région, le Département de la Haute-Garonne, le syndicat mixte de transports collectifs Tisséo et Toulouse Métropole, se sont engagés dès 2007 dans une démarche d'études, pour accompagner ce projet de transformation du centre-ville, qui s'est formalisée au travers de trois documents de référence :

- un projet urbain pour le centre-ville qui définit et structure le contenu d'une opération d'aménagement destinée à le mettre en œuvre,
- un schéma directeur du pôle d'échange multimodal de Toulouse Matabiau qui organise spatialement et fonctionnellement les différents modes de transport en vue d'en accroître la performance,
- un schéma directeur de modernisation du nœud ferroviaire de Toulouse Matabiau dont l'objet est d'optimiser le pôle industriel ferroviaire existant pour accueillir dans de bonnes conditions les augmentations de trafic en gare de Toulouse qu'il s'agisse de l'offre TGV, TER ou TET⁴.

Compte tenu de l'importance des enjeux du projet TESO, ses partenaires ont validé le principe de l'inscrire dans le cadre d'un projet d'intérêt majeur⁵ (PIM), contractualisation à vocation opérationnelle introduite par la loi du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové⁶, permettant une coopération "public-public" (État, communes, EPCI, conseil départemental, conseil régional) pour la réalisation de projets structurants.

Dans la perspective d'une signature du contrat de projet d'intérêt majeur fin 2018, après une enquête publique qui se tiendrait au printemps 2018, un protocole d'accord, définissant les objectifs du projet d'intérêt majeur dans une logique la plus intégratrice possible a été signé en juin 2017 entre les différentes parties prenantes au projet⁷.

Afin d'accompagner la mise en service de la ligne à grande vitesse Tours - Bordeaux le protocole définit le contenu et la programmation, à l'horizon 2020, d'une phase transitoire hors projet d'intérêt majeur, comprenant un certain nombre d'opérations distinctes. Il s'agit d'aménagements destinés à améliorer la fonctionnalité de la gare de Toulouse (accès métro - mise en accessibilité de souterrains), à requalifier des espaces publics (parvis canal devant le bâtiment historique de la gare) et à aménager des premiers terrains ferroviaires (tri postal et Sernam).

Ce protocole prévoit aussi de recentrer le projet d'intérêt majeur sur le projet urbain (et son opération d'aménagement associée), et le projet de pôle d'échange multimodal. Les opérations ferroviaires regroupées dans le projet de modernisation du nœud ferroviaire de Toulouse Matabiau, seront ainsi portées par SNCF Réseau, indépendamment du contrat de projet d'intérêt majeur.

Les partenaires de Toulouse EuroSudOuest ont néanmoins souhaité maintenir en phase opérationnelle une cohérence d'ensemble entre projet urbain, projet de pôle d'échange multimodal et projet ferroviaire. La concertation inter-administrative du 30 janvier 2017, mise en place pour le projet d'intérêt majeur de Toulouse EuroSudOuest, tout en validant le découplage procédural attaché au projet global TESO en deux sous-ensembles de projets pilotés séparément,

⁴ TGV - train à grande vitesse / TER - transport express régional / TET - train d'équilibre du territoire, qui assure un service de grandes lignes rapide entre les principales villes françaises non reliées par la grande vitesse.

⁵ Le Projet d'intérêt majeur (articles L. 350 -1 à 7 du Code de l'urbanisme) est un dispositif contractuel à vocation opérationnelle, permettant une coopération "public-public" (État, communes, EPCI, Conseil général, Conseil régional...) en vue de la réalisation de projets structurants.

⁶ Dite "loi ALUR"

⁷ L'État, la SNCF (dans ses composantes : Réseau - Mobilité - Gare et connexion - Immobilier), le conseil régional Occitanie, le conseil départemental de la Haute-Garonne, le syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération toulousaine, la métropole de Toulouse, la SPLA Europolia.

a demandé à disposer d'une approche globale pour l'organisation et la gestion des procédures environnementales.

De ce fait, les partenaires ont travaillé à une architecture d'évaluation environnementale, portant sur le projet urbain et l'opération d'aménagement qui lui est associée, et le pôle d'échange multimodal, qu'ils ont souhaité soumettre à l'Ae en formulant une demande de cadrage préalable. Celle-ci est présentée par Europolia qui assure le pilotage technique de l'ensemble du projet TESO, mais n'en sera pas le seul maître d'ouvrage. En phase opérationnelle, les projets inclus dans l'évaluation environnementale, s'inscrivant dans un territoire de 135 hectares situé dans le prolongement du centre-ville de Toulouse et traversés par le canal du Midi, se déclineront en un ensemble d'opérations et de maîtrises d'ouvrages.

Autour de la gare historique implantée au 19^{ème} siècle en limite du centre-ville, l'aire d'étude comprend une succession de quartiers assez hétérogènes.

L'enjeu du projet urbain est de donner de la cohérence à ce territoire et de renforcer les liens entre les faubourgs, la gare et le centre-ville. Le maintien des équilibres sociaux, au sein de ce centre-ville fait partie des priorités du projet.

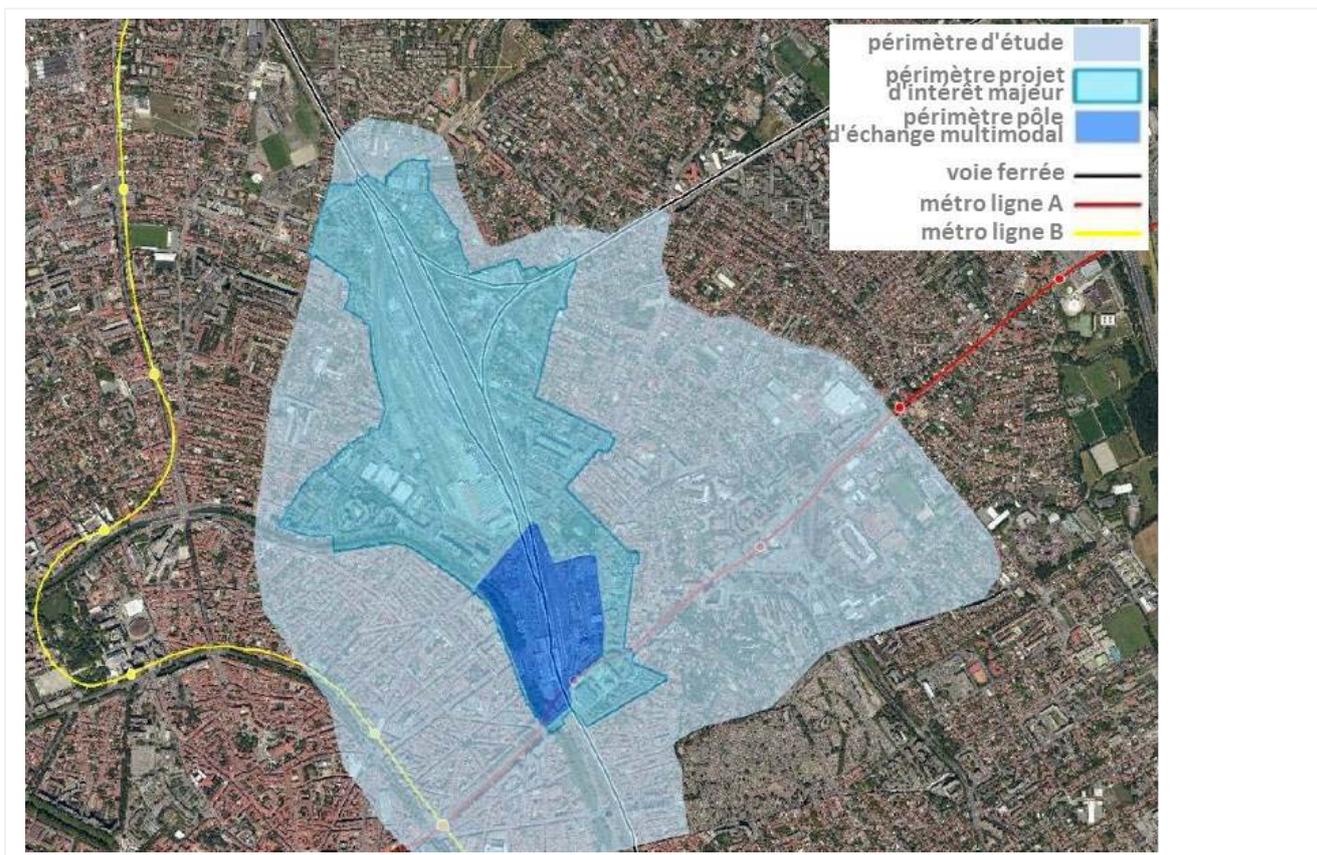


Figure 1 - plan de situation et périmètres de projets - Source : dossier de demande de cadrage

1.2 Le projet urbain

Le projet urbain, qui s'inscrit aux abords immédiats d'un site historique et patrimonial⁸, a pour objectif d'ouvrir la gare sur la ville, de lui permettre de se prolonger au-delà des boulevards et du canal du Midi et de prendre ainsi une nouvelle dimension lui donnant ainsi une capacité

⁸ Le canal du Midi et ses abords font l'objet d'un classement au titre des sites ; il a été également inscrit sur la liste du patrimoine mondial par l'UNESCO en décembre 1996.

renouvelée d'accueil de grandes fonctions urbaines (équipements, services, commerces), d'entreprises et de logements. Avec un programme de 300 000 m² dédiés aux bureaux, 50 000 m² de commerces et de services⁹, 2 500 logements¹⁰, il s'agit de constituer un nouvel élément phare du centre-ville, dont une tour de 150 m de hauteur, baptisée "tour Occitanie" est une figure architecturale emblématique. Grâce à ce nouveau quartier, l'accessibilité du centre-ville sera renforcée à l'échelle nationale, régionale et urbaine enfin, avec la connexion de la gare au réseau ferroviaire projeté (LGV, TER, TET), à la troisième ligne de métro et aux nouvelles lignes de bus.

La création de ce pôle économique, dont la dimension tertiaire sera majeure, vise également à rééquilibrer le développement des activités économiques entre la périphérie et le centre et à compléter le circuit marchand du centre-ville.

La mise en œuvre du projet est prévue dans le cadre d'une opération d'aménagement créée par Toulouse Métropole et concédée à Europolia portant sur les principaux espaces dont la vocation foncière est appelée à évoluer et sur les espaces publics identifiés dans le plan guide urbain. Conçue à l'échelle des 135 hectares du projet d'intérêt majeur, cette opération sera phasée et fera appel à plusieurs dispositifs opérationnels (ZAC, projet urbain partenarial ...).



Figure 2 - Toulouse EuroSudOuest à l'horizon 2030 - Source : dossier de demande de cadrage ¹¹

1.3 Le projet de pôle d'échange multimodal

Les grands projets ferroviaires du sud-ouest positionnent la métropole de Toulouse au centre d'un dispositif de desserte incluant la grande vitesse. La gare de Toulouse Matabiau, aujourd'hui au sixième rang en termes de fréquentation au plan national hors gares parisiennes, devrait, dans ce contexte, voir sa fréquentation doubler pour passer de 9 à 18 millions de voyageurs par an, à

⁹ Le programme d'équipements publics porte sur la création d'écoles, d'une crèche, d'un gymnase et d'espaces verts.

¹⁰ Dont 1/3 de logement social (locatif et accession), 1/3 de logement intermédiaire, 1/3 de logement libre.

¹¹ Sur cette image ne figure pas la tour de bureau "Occitanie" sous maîtrise d'ouvrage de la Compagnie de Phalsbourg, de 150 mètres de hauteur, dont la conception a été confiée à l'architecte Daniel Libeskind.

l'horizon 2030. À la pointe hebdomadaire (le vendredi de 16 à 19 heures), la fréquentation du pôle d'échange multimodal passerait à ce même horizon de 25 000 à 66 000 usagers¹².

Le parti d'aménagement prévoit la création d'un espace d'échange continu structuré autour de deux bâtiments voyageurs, l'un côté canal du Midi (bâtiment historique) tourné vers le centre-ville de Toulouse et l'autre côté Marengo, ouvert sur les quartiers nord, assurant les principaux échanges entre les modes de transport. La couverture partielle des voies ferrées (parvis Marengo) permettra de relier les deux faces du pôle d'échange.

La relation avec la ville s'organise autour du parvis historique du canal du Midi, qui fait l'objet d'un réaménagement pour faciliter la relation entre la gare et le centre, et de trois nouveaux parvis destinés à améliorer l'ancrage du pôle d'échange sur les quartiers environnants et à donner plus d'aisance et de confort aux espaces publics.

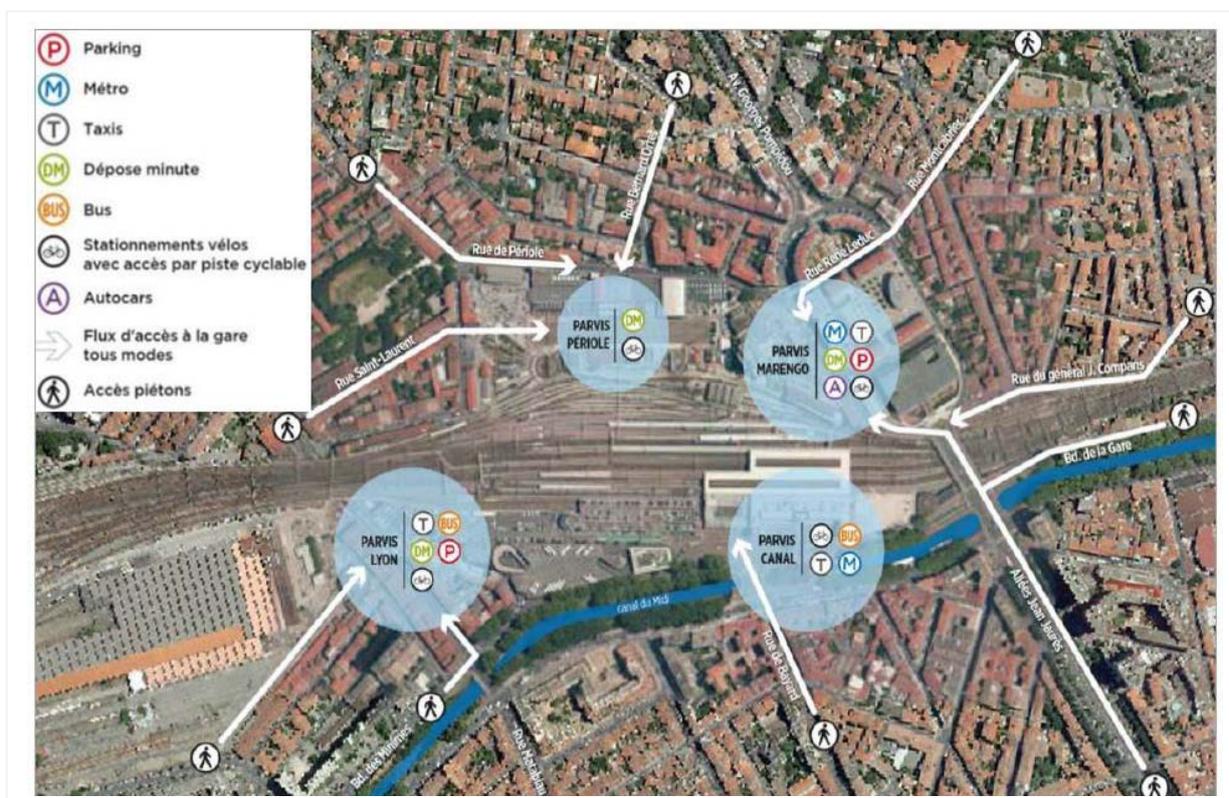


Figure 3 - Organisation du pôle d'échange - Source : dossier de demande de cadrage

L'accessibilité de ce pôle d'échange en transport collectif sera assurée par la présence, sur un même lieu d'une offre de transports en commun performante, en termes de destination, de fréquence et de capacité. Les enquêtes de déplacement menées de 2007 à 2015 ont montré le caractère essentiel des transports collectifs urbains pour l'accès à la gare. Ils captent en effet 90 % des déplacements. L'accessibilité par les modes actifs (piétons, deux roues) sera confortée par le programme de réaménagement des espaces publics qui prendront place sur les deux faces de la gare.

En matière routière, le principe arrêté vise à assurer un accès routier (et une offre de stationnement associée) pour les trois principaux secteurs de l'agglomération : l'est (parvis Marengo), le nord

¹² A l'horizon 2030, le trafic ferroviaire devrait représenter 43 % du trafic total des usagers empruntant le PEM (contre 62 % en 2013) moyennant une répartition 2/3-1/3 respectivement entre le trafic lié au TER et celui lié aux trafics "grandes lignes + TGV".

(parvis Périole), l'ouest (parvis Lyon et parvis Canal). Ce dispositif implique la création d'une nouvelle pénétrante depuis le nord de la rocade.

S'agissant de l'offre de stationnement, les parcs existants, présents sur le site ou à proximité de celui-ci sont suffisants pour la mise en service en juillet 2017, de la ligne à grande vitesse Tours – Bordeaux. La refonte de l'offre de stationnement est prévue lors de l'extension du pôle d'échanges multimodal à Marengo avec la création d'un nouveau parc de stationnement accessible depuis le parvis Marengo et les espaces d'échanges.

Une mutualisation des ouvrages de stationnement entre les usagers du pôle d'échange et les programmes immobiliers (bureaux, logements, commerces) est prévue.

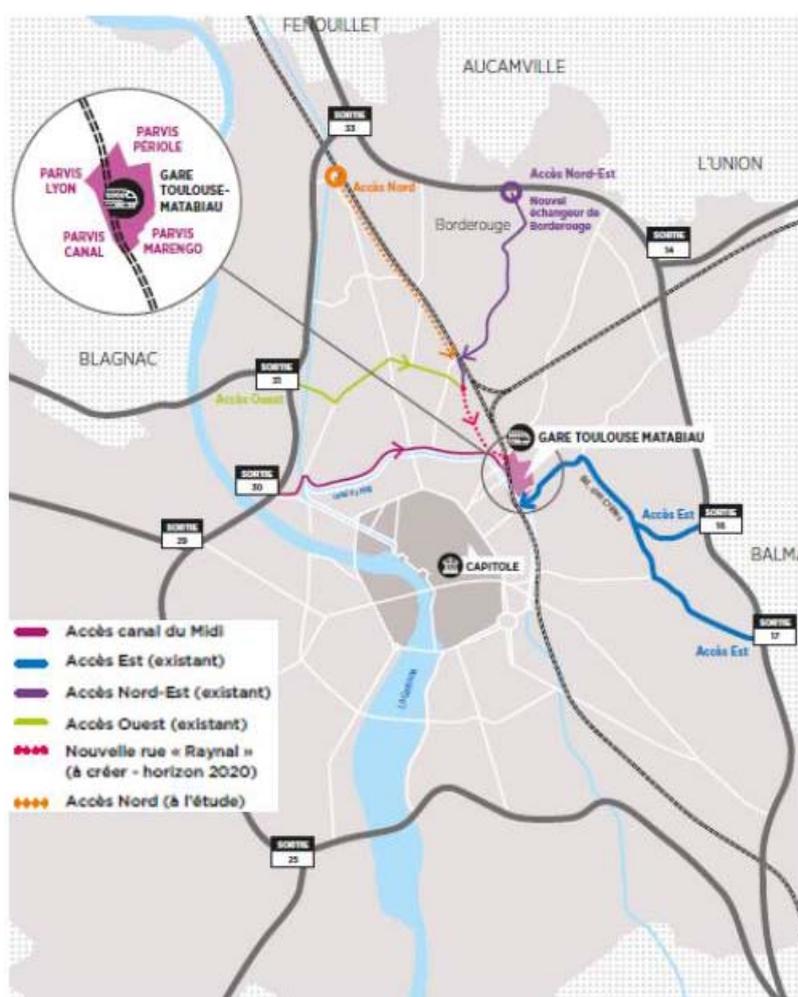


Figure 4 – Accessibilité routière du pôle d'échange multimodal. Source : dossier de demande de cadrage

Dans un contexte urbain très contraint, le projet prévoit d'optimiser, par une gestion adaptée, l'offre de stationnement évaluée à 2 000 places à l'horizon cible (contre 800 places actuellement).

La desserte en transports collectifs urbains de la gare va considérablement se renforcer avec la réalisation de la troisième ligne de métro. Le parti d'aménagement visant à apaiser les circulations au sud de la gare devrait sans doute permettre de qualifier et simplifier les rabattements piétons et deux roues. Les conditions paraissent donc favorables pour que les usagers accédant à la gare privilégient les modes alternatifs à la voiture particulière.

L'Ae observe toutefois que la bonne fonctionnalité des accès routiers à la gare¹³ demeure une question essentielle à l'échelle d'une agglomération de la taille de Toulouse. À ce titre, elle relève que ce sujet est peu développé dans le dossier de demande de cadrage, comme dans l'analyse de l'état initial.

1.4 Le projet d'optimisation du nœud ferroviaire

L'augmentation de la capacité d'accueil de la gare de Toulouse suppose un ensemble coordonné d'opérations. Il s'agit de la création de deux nouvelles voies de circulation, d'un quai supplémentaire, de nouveaux faisceaux de maintenance et de remisage des trains, de l'optimisation des activités d'entretien des infrastructures ferroviaires et enfin de la reprise et de l'élargissement de quais et de souterrains existants.

Ce programme d'optimisation est essentiel à la réussite des projets d'aménagement et de pôle d'échange. Il permet en effet de libérer des emprises ferroviaires sur lesquelles vont notamment se développer les projets immobiliers.

L'Ae observe que, bien que l'imbrication étroite, programmatique, spatiale et fonctionnelle des trois composantes "projet urbain – pôle d'échange multimodal – optimisation du nœud ferroviaire" aurait pu conduire à les rassembler dans un seul et même projet, leurs maîtres d'ouvrages respectifs ont pris le parti, à ce stade, de distinguer deux ensembles avec un traitement spécifique du nœud ferroviaire.

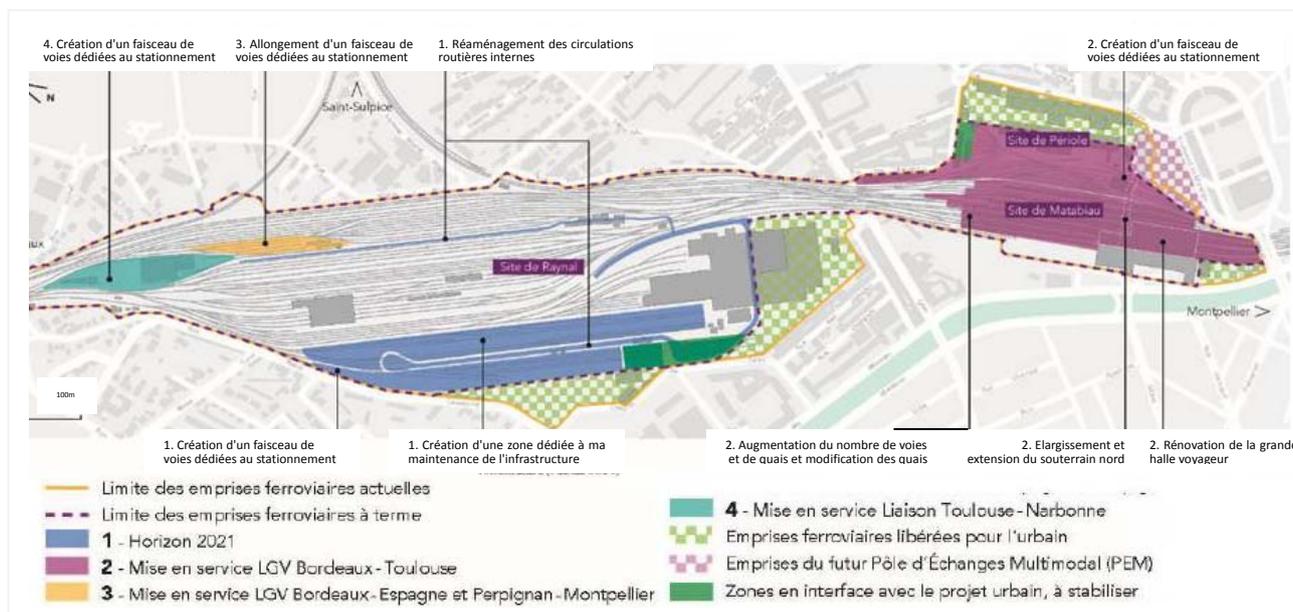


Figure 5 - Etapes de la modernisation ferroviaire – source dossier de demande de cadrage

1.5 Les procédures relatives au projet TESO

L'opportunité du projet de LGV Bordeaux – Toulouse fait l'objet aujourd'hui d'un questionnement politique.

Sans préjuger des décisions qui seront prises dans ce contexte, il convient toutefois de noter, qu'avec la réalisation de la troisième ligne de métro, une large part du programme défini dans le

¹³ Ceux-ci concernant aussi les bus et les cars interurbains.

projet TESO n'est pas strictement dépendante de la mise en œuvre du projet de LGV Bordeaux – Toulouse, sans sous-estimer, bien sûr, son rôle d'accélérateur du développement.

Le projet immobilier de 300 000 m² de bureau est à mettre en regard de l'offre tertiaire nouvelle placée chaque année qui est, sur la métropole toulousaine, de 75 000 m² et du marché immobilier de bureau qui dispose d'un stock très faible. Aux conditions d'aujourd'hui, sur la base d'une commercialisation sur 15 ans, le projet TESO représenterait 27 % de l'offre annuelle actuelle de surfaces nouvelles de bureaux. Les programmes de logements et de commerces paraissent aussi à la mesure des besoins en logements et en commerces en centre-ville.

En matière ferroviaire, l'amélioration de l'offre de trains du quotidien, qui fait partie des priorités politiques, supposerait la réalisation de voies et de quais supplémentaires dans des proportions assez proches de celles du programme défini aujourd'hui.

La concertation publique

La concertation au titre du L300-2 du code de l'urbanisme sur le plan guide urbain s'est tenue au printemps 2016. Bien que le projet de tour Occitanie ne fût alors pas connu, des oppositions manifestes au parti d'aménagement, ouvrant la possibilité de construction d'immeubles de grande hauteur, se sont alors exprimées. Le risque que ce nouveau quartier renforce la différenciation sociale, en créant un îlot de prospérité au côté de quartiers en difficulté, a également fait l'objet d'une attention forte de la part du public.

Sur le volet ferroviaire, SNCF Réseau a élaboré un schéma directeur du nœud ferroviaire de Toulouse qui a fait l'objet d'une concertation préalable en avril-mai 2017.

La déclaration d'utilité publique et le mode de réalisation du projet

L'évaluation environnementale est conduite dans la perspective d'une enquête publique fin 2018 qui portera sur le projet d'intérêt majeur, la demande de déclaration d'utilité publique du projet, la mise en compatibilité du PLU de Toulouse et l'enquête parcellaire préalable à l'expropriation.

1.6 Les principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

L'Ae considère essentielle, la cohérence globale des différentes composantes du projet et, à ce titre, le traitement dans une démarche unique, d'évaluation environnementale notamment, de ses trois composantes que sont le projet urbain, le pôle d'échange multimodal et l'optimisation du nœud ferroviaire, cette approche globale étant le gage d'une évaluation environnementale de qualité.

Dans l'état actuel des informations qui lui ont été communiquées, les principaux enjeux environnementaux du dossier relevés par l'Ae portent sur :

- l'amélioration du cadre de vie (réduction de la congestion routière, des nuisances sonores et des émissions de gaz polluants et de particules fines, lutte contre les îlots de chaleur, intégration paysagère, qualité de l'ambiance lumineuse, sécurisation des lieux...) et la maîtrise des risques (en particulier celui lié à la traversée du secteur de projet par des convois ferroviaires de matières dangereuses),
- le report modal sur les transports collectifs urbains intégrant notamment le dimensionnement et la maîtrise dans le temps de l'offre de stationnement,

- la contribution à la lutte contre le réchauffement climatique par le biais notamment de la maîtrise des déplacements automobile et du traitement de l'énergie des bâtiments,
- l'inscription du projet, destiné à prolonger le centre-ville, dans un site historique et patrimonial,
- la préservation de la qualité de vie en phase chantier (propreté des chantiers, sécurisation des cheminements piétons, gestion maîtrisée des approvisionnements en matériaux de ce chantier de grande importance).

Ces enjeux ne sont pas exclusifs d'autres enjeux, jugés de portée secondaire et qui nécessiteront d'être pris en compte par la prochaine étude environnementale. Parmi ceux-là, on peut citer : le maintien de la trame verte et bleue, la collecte et le traitement des eaux pluviales, la protection des nappes phréatiques, la maîtrise des vibrations principalement d'origine ferroviaires, le traitement des sols pollués et l'impact du projet sur les réseaux de services urbains.

Le projet présente en outre une dimension sociale importante. A ce titre, la recherche d'un équilibre entre le projet et les quartiers situés dans le périmètre de projet ou à sa proximité immédiate présentant des signes de fragilité sociale constitue un autre enjeu du projet. Cela inclut également l'accompagnement et le relogement des populations des îlots concernés directement par les acquisitions foncières liées au projet.

2 Éléments du cadrage préalable demandé

Le maître d'ouvrage a posé à l'Ae une série de questions qui font l'objet de réponses et de commentaires dans les paragraphes ci-après. Afin de rendre son avis plus compréhensible, l'Ae a traité ces questions dans un ordre différent de celui proposé par le maître d'ouvrage.

2.1 *Le principe d'une évaluation environnementale unique*

Question posée : le projet urbain et le projet de pôle d'échanges multimodal et leurs conditions de mise en œuvre dans le cadre du projet d'intérêt majeur de Toulouse EuroSudOuest, peuvent-ils faire l'objet d'une évaluation environnementale unique ?

Dans sa demande de cadrage, le maître d'ouvrage soumet à l'Ae le fait que "*l'évaluation environnementale porte à la fois sur le contenu du projet urbain Toulouse EuroSudOuest, son opération d'aménagement associée, et le projet de pôle d'échange multimodal de Toulouse Matabiau, et sur leurs conditions de mise en œuvre dans le cadre du PIM de Toulouse EuroSudOuest*".

Le maître d'ouvrage utilise aussi, pour définir le champ sur lequel doit porter l'évaluation environnementale, le terme "*d'évaluation environnementale unique*". Cette dénomination pourrait laisser penser que cette évaluation vise les trois composantes initiales du projet TESO, à savoir le projet urbain, le pôle d'échange multimodal et le nœud ferroviaire. Or le projet d'optimisation du nœud ferroviaire, distinct du projet d'intérêt majeur, comme cela a été rappelé plus haut, ne fait pas partie de l'évaluation environnementale dite "unique" et devra, au regard de l'importance de ce programme, probablement faire l'objet d'une évaluation environnementale¹⁴.

¹⁴ Au titre de la catégorie de projet n°5 de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement - construction de voies pour le trafic ferroviaire à grande distance.

Compte-tenu de leur articulation étroite, l'Ae considère que le champ de l'évaluation environnementale devrait être étendu à ces trois composantes. Cette évaluation globale, sans remettre en cause le découpage retenu au niveau des procédures attachées aux deux sous-ensembles de projets et consigné dans le protocole d'accord relatif au PIM TESO, aurait en effet le mérite :

- de qualifier et fiabiliser l'évaluation environnementale en traitant de manière intégrée les effets de toutes les composantes du projet TESO sur l'environnement,
- de faciliter la compréhension du public dès lors que l'optimisation du nœud ferroviaire constitue la condition première à la réalisation du projet urbain et de son opération d'aménagement associée et du pôle d'échange multimodal,
- de valoriser le travail collectif mené depuis maintenant dix ans par les partenaires du projet dont une évaluation environnementale globale et "unique" pourrait être l'expression,
- de contribuer à la solidité juridique des trois composantes du projet, en les inscrivant dans le cadre d'un projet tel que le définit le code de l'environnement¹⁵, cette notion de projet ayant fait l'objet d'une jurisprudence de la cour de justice de l'Union européenne.

Sur cette dernière question, l'Ae considère qu'Europolia aurait tout particulièrement intérêt, pour sécuriser l'ensemble des maîtres d'ouvrages, à demander une expertise juridique indépendante.

2.2 Le statut des composantes du projet urbain et du pôle d'échange multimodal

Questions posées :

Les composantes de l'opération d'aménagement y compris la ou les ZAC qui seront créées à l'intérieur de son périmètre nécessiteront-elles une évaluation environnementale dédiée dès lors que le contenu du projet urbain Toulouse EuroSudOuest, et sa mise en œuvre dans le cadre d'un PIM auront fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Les composantes du pôle d'échange multimodal de Toulouse Matabiau nécessiteront-elles un examen au cas par cas dès lors que le projet de pôle d'échange multimodal, pris dans son ensemble, aura fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Sur cette question le maître d'ouvrage considère que "*Dans la logique du décret n°2017-626 du 25 avril 2017, le principe de réaliser une approche environnementale "projet" permet aux différentes composantes (opérations "subséquentes") du projet urbain et du projet de PEM de Toulouse Matabiau d'être dispensées d'évaluation environnementale ou d'un examen au cas par cas. Ainsi, chaque maître d'ouvrage se réfèrera à l'évaluation environnementale "projet" lorsque son opération rentrera dans le champ de l'article L. 122-1 du Code de l'Environnement*".

Les dispositions de la rubrique n° 39 du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement à laquelle le maître d'ouvrage semble faire référence expose que "*les composantes d'un projet donnant lieu à un permis d'aménager, un permis de construire, ou à une*

¹⁵ Article L. 122-1 du code de l'environnement. La Cour a également précisé (28 février 2008, Abraham e.a., C-2/07, point 27) que "*L'objectif de la réglementation ne saurait en effet être détourné par un fractionnement des projets et [...] l'absence de prise en considération de leur effet cumulatif ne doit pas avoir pour résultat pratique de les soustraire dans leur totalité à l'obligation d'évaluation alors que, pris ensemble, ils sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement au sens de l'article 2, paragraphe 1, de la directive 85/337 (voir, en ce sens, l'arrêt du 21 septembre 1999, Commission/Irlande, C-392/96, Rec. p. I-5901, point 76)*".

procédure de zone d'aménagement concerté ne sont pas concernées par la présente rubrique¹⁶ si le projet dont elles font partie fait l'objet d'une étude d'impact ou en a été dispensé à l'issue d'un examen au cas par cas".

L'article L. 122-1-1 du code de l'environnement, de nature législative, précise que "*les incidences sur l'environnement d'un projet dont la réalisation est subordonnée à la délivrance de plusieurs autorisations sont appréciées lors de la délivrance de la première autorisation. Lorsque les incidences du projet sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de cette autorisation, le maître d'ouvrage actualise l'étude d'impact en procédant à une évaluation de ces incidences, dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet".*

Par voie de conséquence, les ZAC, ou tout autre aménagement, qui seront créés à l'intérieur du périmètre du projet urbain et les composantes du pôle d'échange multimodal sont soumis à évaluation environnementale. Il appartiendra à leurs maîtres d'ouvrage d'exposer les effets de ces opérations sur l'environnement et de faire la démonstration qu'ils ont été pleinement pris en compte dans l'évaluation environnementale du projet global dont l'opération fait partie. A défaut, le maître d'ouvrage devrait actualiser l'étude d'impact en procédant à une évaluation des incidences de son opération, dans le périmètre pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet.

Dans sa note de demande de cadrage, le maître d'ouvrage appelle l'attention de l'Ae sur la première phase d'aménagement et sur les deux premières opérations immobilières qui y seraient incluses. Il s'agit :

- d'une zone d'aménagement concerté d'environ 40 hectares incluant l'ensemble des fonciers ferroviaires dont la destination peut être modifiée,
- de la tour Occitanie et de la première phase du programme immobilier de la SERNAM.

La zone d'aménagement concerté (ZAC), dont la réalisation sera assurée, par voie de concession par Europolia, située en grande partie sur du foncier ferroviaire, est, selon les termes de la nomenclature des projets figurant en annexe de l'article R. 122-2, soumise à évaluation environnementale, au titre des opérations d'aménagement de plus de 10 hectares.

Dans l'hypothèse où la tour Occitanie serait présentée comme un projet isolé et compte tenu de la surface de plancher estimée à 36 000 m², elle relèverait, selon les termes de la nomenclature des projets figurant en annexe de l'article R. 122-2 du code de l'environnement, d'un examen au cas par cas¹⁷. Toutefois, le pétitionnaire et le service instructeur devraient considérer que ce projet immobilier est indissociable du projet d'aménagement d'ensemble et à ce titre réaliser une évaluation environnementale globale qui conduirait à une enquête publique. Pour la bonne compréhension du public, il n'y aurait que des avantages à ce que celle-ci fasse l'objet d'une même enquête publique, relative à l'ensemble du projet.

¹⁶ Nomenclature des projets soumis à évaluation environnementale ou examen au cas par cas.

¹⁷ Dispositions s'appliquant aux constructions d'une superficie comprise entre 10 000m² et 40 000 m² de surface de plancher.

2.3 Les interfaces avec le nœud ferroviaire et le projet de 3^{ème} ligne de métro

Question posée : quelles sont les interfaces à traiter entre le projet urbain, le pôle d'échange multimodal et le projet de modernisation du nœud ferroviaire de Toulouse Matabiau et le projet de 3^{ème} ligne de métro ?

Le projet de troisième ligne de métro, à l'inverse du projet de modernisation du nœud ferroviaire, n'est pas inclus en totalité dans l'emprise du projet d'intérêt majeur. Il s'agit d'une infrastructure souterraine d'une longueur de 28 kilomètres¹⁸ qui s'inscrit dans une stratégie de déplacement définie à l'échelle de la grande agglomération toulousaine. Il ne peut donc être intégré au périmètre du projet TESO et il convient donc de traiter, comme le maître d'ouvrage le propose, les interfaces entre ce projet de nouvelle ligne de métro et le projet urbain et le pôle multimodal, mais aussi leurs impacts cumulés. Ces interfaces, identifiées par le maître d'ouvrage, concernent les aspects fonctionnels (dimensionnement, localisation et organisation de la salle d'échanges du métro à l'intérieur du pôle multimodal) et programmatiques (contribution du réseau métro à l'accessibilité de la gare et du pôle d'échange) et paraissent pertinentes.

Concernant le projet de modernisation du nœud ferroviaire, sans revenir sur le propos précédent sur son intégration dans une évaluation environnementale unique, et dans l'hypothèse où le maître d'ouvrage choisirait à ne pas l'y intégrer, il conviendrait de traiter en particulier de l'impact de l'exploitation ferroviaire sur les sites mitoyens occupés par les logements, les bureaux, les commerces et services, en termes de bruit, de qualité de l'air, de pollution des sols et de risque industriel.

2.4 Les enjeux environnementaux

Question posée : quels sont les enjeux environnementaux identifiés par l'Ae ? Quel doit être le traitement des principales problématiques : trafic et déplacement, pollution, bruit, air, patrimoine architectural et naturel ?

L'Ae renvoie pour cette question au paragraphe 1.6 de son avis de cadrage et aux développements apportés sur quelques enjeux particuliers présentés au chapitre 3.

2.5 Les projets existants et connexes

Question posée : quel doit être le traitement des projets existants et connexes ?

Dans sa demande de cadrage le maître d'ouvrage repère un certain nombre d'opérations "connexes". Le traitement qu'il convient de leur réserver vise essentiellement à les prendre en compte dans l'analyse de leurs impacts cumulés avec le projet TESO.

L'Ae retient plus particulièrement dans les projets cités dans le dossier de demande de cadrage :

- les deux projets d'aménagement dans le quartier de la Roseraie, situé à un kilomètre au nord-est du secteur Matabiau, qu'il est prévu de développer à très court terme sur une vingtaine

¹⁸ Cette ligne desservira 20 ou 21 stations dont 4 d'entre elles seront interconnectées avec le réseau ferroviaire.

d'hectares sur le site occupé jusqu'en 2000 par le centre d'essais aéronautiques de Toulouse (CEAT) et sur le site de Latécoère et comprenant un programme global d'environ 1 500 logements, de 35 000 m² de bureaux et 3 300 m² de commerces ; ces projets au regard de leur importance constitueront un important générateur de déplacements dont il conviendra de prendre en compte l'impact en termes de trafic automobile sur un réseau viaire qui devrait assurer une fonction de contournement du quartier Matabiau,

- le projet d'inscription du centre-ville de Toulouse sur la liste du patrimoine mondial par l'UNESCO et le projet de requalification des abords du canal du Midi, sur lequel l'Ae revient au paragraphe 3.2 de son présent avis,
- le programme de dix lignes de bus à haut niveau de service, LINEO, entre Toulouse et la périphérie, dont la réalisation est prévue à l'horizon 2020.

2.6 Le niveau de précision de l'évaluation environnementale

Question posée : quel doit être le niveau de précision de l'évaluation environnementale en fonction du phasage opérationnel, en particulier pour les phases les plus lointaines

S'agissant d'un projet dont l'horizon de réalisation est fixé à 15-20 ans, tout laisse à penser qu'il fera l'objet d'ajustement et/ou d'évolutions dans le temps et donc qu'il est vraisemblable que toutes les composantes du programme ne peuvent être précisément appréciées au stade de la création de l'opération.

Dans ces conditions, et au regard de la réglementation en vigueur, la plupart des opérations liées à ce projet feront l'objet de nouvelles autorisations à l'occasion desquelles il conviendra, en fonction de l'évolution du projet et de ses impacts sur l'environnement, de mettre à jour l'évaluation environnementale globale.

2.7 La complétude de l'état initial de l'environnement,

Question posée : l'état initial de l'environnement est-il jugé complet par l'Ae ?

L'état initial de l'environnement fourni à l'appui de la demande de cadrage préalable constitue une base solide de cette pièce importante de l'évaluation environnementale à venir.

Un certain nombre de compléments mériteront d'y être apportés, en réponse notamment aux éléments sur lesquels l'Ae appelle l'attention du maître d'ouvrage au chapitre 3 du présent avis. Les éléments complémentaires attendus y sont indiqués.

Indépendamment de ces éléments, l'Ae souligne certains points qui mériteraient d'être précisés dans cet état initial. Il s'agit en particulier :

- de la répartition modale des déplacements liés aux accès à la gare, pour lesquelles sont donnés des taux qui ne sont pas toujours cohérents au fil du dossier,
- de l'inventaire des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), sur lequel les informations fournies sont parfois contradictoires, sans doute en raison d'une formulation n'intégrant pas toujours de manière continue les différentes natures d'établissements (enregistrés ou autorisés).

3 Éléments de cadrage proposés par l'Ae

Au-delà des questions posées par le maître d'ouvrage dans son dossier de demande de cadrage, l'Ae souhaite appeler son attention sur un certain nombre d'éléments qu'il conviendrait de prendre en compte dans le cadre de la démarche d'évaluation environnementale :

- les accès routiers et l'offre de stationnement dont la capacité sera déterminante sur la demande de déplacement et sa répartition modale ainsi que les solutions de dérivation des flux routiers traversant actuellement le secteur,
- l'inscription du projet dans un site patrimonial remarquable,
- la gestion des approvisionnements en matériaux de ce chantier de grande ampleur et les solutions alternatives au transport routier qu'offre le transport ferroviaire ainsi que la présence d'une voie d'eau arrivant au cœur du projet,
- les interfaces entre les impacts sociaux et environnementaux, notamment dans les quartiers mitoyens de la gare,
- la maîtrise du risque lié à la traversée du secteur de projet par des convois ferroviaires de matières dangereuses.

3.1 L'accessibilité routière au secteur de projet

Le traitement de l'accessibilité routière du secteur s'impose comme un élément de réflexion central du projet en référence à différents enjeux :

- la qualité de l'accès au pôle d'échange multimodal qui, malgré l'attractivité notablement renforcée de l'offre de transports en commun desservant le pôle d'échange multimodal (future gare interconnectée avec la 3^{ème} ligne de métro elle-même interfacée au réseau TER courte distance ainsi qu'au nouveau réseau métropolitain de bus Linéo à haute capacité), suppose de disposer d'une composante routière capable de traiter de façon satisfaisante la part résiduelle des passagers qui demeureront astreints à l'utilisation du véhicule individuel (représentant à ce jour 10 % du trafic passager de la gare et estimée à 5 % en 2030) ainsi que les autres usages connexes (taxis, livraisons ...) ;
- la nécessaire restriction des flux de circulation sur les voiries longeant le canal du Midi qui aujourd'hui supportent à la fois l'essentiel du trafic routier à destination de la gare et un trafic de transit très important donnant lieu à des périodes de congestion routière très fréquentes à proximité de la gare. Cet objectif d'apaisement de la circulation le long du canal répond plus largement à un enjeu de désengorgement du centre-ville conjugué à ceux de la valorisation de la dimension patrimoniale du canal du Midi et de la restauration de la continuité urbaine entre le centre-ville et la gare ;
- les besoins de déplacements générés par l'arrivée de nouveaux habitants sur le secteur voué à une progressive densification urbaine résultant à la fois du potentiel de 2 500 logements du projet urbain de TESO et des projets d'aménagement connexes prenant place dans la zone (opérations ex CEAT et Latécoère).

L'Ae note que ces enjeux sont pris en compte par la maîtrise d'ouvrage et que des solutions pertinentes sont déjà avancées dans le cadre du dossier de demande de cadrage préalable.

Il est notamment fait référence :

- à l'affirmation de quatre nouvelles radiales d'accès connectées à la rocade toulousaine et venant desservir les quatre nouveaux parvis déployés autour du PEM. Ces radiales empruntent des voiries existantes (dont une partie de l'emprise pourrait être réservée aux transports collectifs) à l'exception de celle dévolue à l'accès nord donnant lieu à la construction d'une voie nouvelle dans le quartier Raynal permettant un découplage des flux de desserte de la gare avec ceux empruntant les bords du canal du midi ;
- à la réduction du nombre de voies le long du canal du Midi et notamment en façade de la gare ;
- à la définition d'un itinéraire de contournement urbain du secteur Matabiau, au nord des voies ferrées, empruntant exclusivement des voies existantes ; cet itinéraire dessert aussi des opérations d'aménagement CEAT, et Latécoère programmées à court terme,
- à la construction raisonnée d'ouvrages de stationnement supplémentaires et relevant d'une approche mutualisée entre les différents maîtres d'ouvrage.

L'Ae considère que le système d'accès routier au pôle d'échange multimodal, exposé précédemment fait partie du projet et que l'évaluation environnementale devra, à ce titre, traiter des impacts du trafic que ces accès vont générer sur les quartiers traversés, qu'il s'agisse de niveau de trafic, de nuisances sonores ou d'émissions de polluants et de particules. Le nouvel itinéraire de contournement urbain devrait également rentrer dans le champ de l'évaluation environnementale. Il conviendrait donc, d'intégrer à l'état initial de l'environnement, des données sur le bruit et la qualité de l'air dans les quartiers traversés par les radiales d'accès et cet itinéraire de contournement du quartier de la gare.

Par ailleurs, l'Ae recommande à la maîtrise d'ouvrage d'apprécier la sensibilité du choix modal de déplacement au regard de l'offre de stationnement dans un objectif affirmé de valorisation des transports collectifs urbains. Cette question se pose tout particulièrement pour les futurs occupants des bâtiments de bureaux inscrits dans le projet urbain et parfaitement desservis par les transports en commun (stations de métro à proximité immédiate).

L'Ae souligne enfin que la réflexion menée sur l'accessibilité routière du secteur devra comprendre un volet spécifiquement dédié à l'organisation des déplacements routiers en cours de phase "chantier" dans un objectif de maîtrise et de réduction des contraintes imposées à la population toulousaine et notamment riveraine.

3.2 L'inscription du projet dans un site patrimonial

Le projet TESO s'inscrit dans un site d'une qualité patrimoniale remarquable. La gare de Matabiau, élément central de ce projet, classée à l'inventaire des monuments historiques, fait face au canal du Midi, inscrit, lui-même, sur la liste du patrimoine mondial par l'UNESCO¹⁹. Le canal a fait, en avril 1997, l'objet d'un classement au titre des sites. Afin de répondre aux exigences de la convention du patrimoine mondial²⁰ qui fait obligation d'établir une zone tampon autour du bien

¹⁹ Le comité du patrimoine mondial, considérant que le site est de valeur universelle exceptionnelle en tant qu'une des réalisations d'ingénierie civile les plus extraordinaires de l'ère moderne, décide, en décembre 1996, l'inscription du site sur la liste du patrimoine mondial. Toulouse fait ainsi partie, avec Venise et Saint Petersburg, des trois grandes villes européennes disposant d'un canal inscrit sur la liste du patrimoine mondial par l'UNESCO à la sortie immédiate de leurs gares.

²⁰ Les Etats, parties prenantes au classement, sont invités à soumettre, tous les six ans, un rapport périodique qui doit permettre à l'UNESCO de s'assurer du bon état de conservation et du maintien de la valeur patrimoniale des biens inscrits sur la liste du patrimoine mondial.

pour en assurer la protection, un décret du 25 septembre 2017 vient de procéder au classement, au titre des dispositions sur les sites et monuments naturels, des paysages du canal du Midi. Le périmètre du site englobe trois départements (Aude, Haute-Garonne, Hérault) et soixante-quatorze communes et comprend désormais la zone visible depuis le canal ou zone d'influence avec des perspectives plus éloignées. Ce classement²¹ intervient dans un contexte où les abords du canal font l'objet de pressions qui tendent à dégrader l'état de conservation du canal du Midi. Il faut toutefois noter que les zones urbaines ont été, selon les recommandations constantes du Conseil d'État, exclues de ce classement qui laisse aux PLU le soin de gérer les espaces à proximité du site classé.



Figure 6 – la rue Bayard récemment réaménagée source Europolia

Le projet d'aménagement prévu aux abords de la gare Matabiau offre indéniablement une opportunité de requalification des abords du canal du Midi en constituant un front bâti, que l'on peut espérer de qualité, venant se substituer aux bâtiments actuels (parkings – gare routière) de très faible facture architecturale, qui seront vraisemblablement démolis et dont les fonctions seront repositionnées. Le parti pris en matière de déplacement, qui vise à réduire la capacité automobile des boulevards situés sur les deux rives du canal, devrait également contribuer à significativement pacifier les abords du canal et à améliorer la liaison entre le centre-ville et le quartier de la gare.

Enfin, le projet de retraitement de l'espace public proposé par l'équipe de maîtrise d'œuvre urbaine, mandatée par Toulouse Métropole et Europolia, pour les secteurs relevant de leurs attributions respectives, va en rehausser la qualité. La valeur ajoutée paysagère et urbaine de ces aménagements peut, du reste, être appréciée sur les espaces récemment requalifiés dont fait partie la rue Bayard qui constitue l'un des accès à la gare depuis le centre-ville.

Deux éléments prévus dans le projet d'aménagement questionnent plus particulièrement la dimension patrimoniale du canal :

- la construction de la tour Occitane, en limite immédiate du site classé du canal,
- le retraitement du parvis de la gare incluant le franchissement du canal.

L'avis sur la qualité environnementale du projet ne relevant pas d'un cadrage préalable, l'Ae s'en tiendra à des considérations méthodologiques.

²¹ Un projet initial de classement plus ambitieux a fait l'objet de fortes contestation de la part des élus locaux et des agriculteurs, considérant que ce projet constituait un frein au développement, ce qui a conduit la commission d'enquête à rendre un avis défavorable et à prescrire une enquête complémentaire, qui n'a pas eu lieu.

Le parvis de la gare et le canal du Midi



Figure 7 : le parvis de la gare - état actuel

Concernant le parvis et le traitement du canal, l'Ae considère qu'il conviendra de faire la part entre la question de l'authenticité de l'ouvrage et de la fonctionnalité du parvis. La recherche d'authenticité, à cet endroit, conduit aujourd'hui à envisager des hypothèses de rétablissement des trois écluses initiales destinées à rehausser la ligne d'eau face à la gare. Le coût de cette solution est estimée entre 40 et 60 millions d'€²².



Figure 8 : le parvis de la gare - projet

La fonctionnalité du parvis, qui devra assumer de nombreux flux piétons et deux roues, pourrait justifier l'élargissement du franchissement actuel du canal qui permettrait de dégager les abords de la gare, de recentrer son accès sur le parvis et de renforcer la continuité de l'espace public depuis le centre-ville.

La solution de franchissement, proposée par l'équipe de maîtrise d'œuvre urbaine, prévoit la réalisation d'un platelage sur l'écluse réalisée dans les années soixante-dix, permettant d'en réduire totalement l'impact visuel.

Pour faciliter les réflexions à venir sur ce sujet sensible, il conviendrait de compléter l'état initial de l'environnement par des données précises sur la fréquentation piétons-deux roues du parvis et de porter une attention forte aux flux attendus à la mise en service du projet.

²² Son financement paraît problématique, la Métropole de Toulouse considérant qu'elle n'a pas à financer un pareil investissement destiné à réparer des dommages patrimoniaux consécutif à une décision d'État.



Figure 9 : le parvis de la gare - le canal - l'écluse état actuel - Source : Europolia



Figure 10 : projet de couverture de l'écluse (Joan Busquets) - Source : Europolia

La tour Occitane

Cette tour marque la volonté de constituer, dans le paysage urbain, un signal architectural fort pour affirmer cette nouvelle forme de centralité que constitue le projet TESO. Le sens, en termes urbain, de cet édifice mérite d'être clairement explicité pour éviter qu'il ne soit considéré comme un simple objet, quelle que soit son esthétique propre.

En outre, compte tenu de sa hauteur, il s'agira d'un bâtiment visible depuis une large part des quartiers de la ville et des communes environnantes. À ce titre, il paraît important de repérer, dans l'état initial de l'environnement, les points de vue les plus sensibles où l'appréciation de la confrontation visuelle entre la tour et son environnement urbain mériterait d'être appréciée. Cela suppose donc de conduire cette analyse à une échelle dépassant largement le périmètre actuel de l'étude du projet TESO.



Figure 11 - vue du projet de la tour Occitanie - source Europolia

Au regard de la situation globale du canal exposée plus haut et de la nécessité de rendre compte périodiquement à l'Unesco des dispositions prises pour assurer le maintien de la valeur patrimoniale du bien, l'Ae considère essentiel que l'État, la Métropole de Toulouse et la société Europolia prennent l'initiative d'un dispositif de concertation avec l'UNESCO permettant de poser globalement la question de la prise en compte de la dimension universelle du bien dans le projet d'aménagement. Cette concertation s'impose d'autant plus que la ville de Toulouse porte un projet d'inscription, par l'UNESCO, de l'ensemble de son centre-ville sur la liste du patrimoine mondial.

3.3 La gestion des approvisionnements du chantier

La réalisation de près de 550 000 m² de surface de plancher dans un contexte urbain très contraint, en termes de circulation notamment, et très sensible au regard du nombre d'habitants et des fonctions qui s'y concentre impose la recherche de solutions innovantes en matière de gestion des approvisionnements et évacuations des matériaux associés aux chantiers constitutifs du projet. Les travaux envisagés d'ici 2020 (démolition des bâtiments SNCF, terrassements pour l'aménagement des nouveaux accès métro et construction de la Tour Occitanie) viennent accentuer l'urgence de cette réflexion.

Les réflexions actuellement engagées en ce sens par Europolia reposent prioritairement sur la recherche conjointement menée avec SNCF Réseau d'une solution de pré ou post-acheminements de matériaux par voie ferroviaire, complétée par la création de bases travaux mutualisées permettant la réception et le stockage massif de matériaux sur le site du projet ainsi que l'installation de centrales à béton.

En complément à la piste ferroviaire actuellement explorée, l'Ae recommande que la voie d'eau, par utilisation du canal du Midi, soit également examinée avec Voies navigables de France (VNF) compte tenu de son gabarit Freycinet et du bon état des ouvrages. L'utilisation du canal latéral pourrait venir compléter cette alternative.

La taille du projet, son étalement sur une durée longue de 10 à 15 ans et la concentration spatiale des opérations font de la gestion des mouvements de matériaux un enjeu à part entière que les maîtres d'ouvrage devront collectivement prendre en charge. Les choix d'organisation du dispositif retenu, sa gouvernance et les éventuelles infrastructures qui l'accompagneront devront être présentés, dès que possible, dans le cadre de l'évaluation environnementale du projet d'ensemble et évaluées au titre des incidences sur l'environnement.

3.4 Les équilibres sociaux

L'aménagement du pôle d'échange multimodal et les investissements immobiliers liés au projet urbain auront un effet de levier important, en termes de mutation, sur les quartiers environnants de la gare Matabiau. Les plus proches de la gare sont assez denses et le parc de logements anciens y est assez dégradé. On y observe un faible taux de logement social tout en constatant une précarité assez forte des ménages présents, avec un nombre de foyers, vivant sous le seuil de pauvreté, proche de celui des quartiers en politique de la ville, occupant un parc privé social de fait.

Au regard de ce contexte sensible, le projet devrait intégrer une stratégie pour traiter les îlots de dégradation (habitat indigne, copropriétés dégradées, logements vacants et de très faible performance énergétique) en prenant plus particulièrement en compte le profil sociodémographique et le devenir des habitants actuels, avec pour objectif de réduire les inégalités environnementales.

À ce titre, il paraît essentiel de préciser le diagnostic social figurant dans l'état initial, sur les quartiers anciens et les copropriétés sociales dégradées (ou fragiles) situés aux abords du projet d'aménagement et de questionner le périmètre d'opération ou les processus complémentaires à mettre en œuvre pour permettre le cas échéant une prise en compte effective de ces questions. Semblent prioritairement concernées les copropriétés situées en bordure du canal du midi et du chemin Lapujade inscrites dans le périmètre du projet ainsi que le quartier Bayard-Belfort situé en contiguïté du projet, côté centre-ville.

3.5 La gestion du risque industriel

Le périmètre du projet d'ensemble est traversé par des convois ferroviaires de matières dangereuses (transport de carburants vers le dépôt Esso de Fondeyre). Le dossier de demande de cadrage et l'état initial de l'environnement citent cet élément sensible mais ne le qualifient pas.

Aucun élément n'est apporté dans la demande de cadrage sur la nature des matières transportées, leur tonnage, la fréquence des convois, les temps de passage et de stationnement, les diverses fonctions associées à l'exploitation de ces convois (chargement, déchargement, transbordement, assemblage de wagons...). La multiplication des entreprises de fret ferroviaire, résultant de l'ouverture à la concurrence et susceptibles de transporter des matières dangereuses, rend plus difficile le recensement des données permettant de caractériser ce trafic spécifique. En effet, aujourd'hui, les interfaces de SNCF Réseau avec ces opérateurs se limitent, pour l'essentiel, à l'allocation des sillons ferroviaires.

Pour autant, l'étude environnementale devra disposer d'informations suffisantes concernant le transport de marchandises dangereuses (état initial et état projeté) afin de pouvoir apprécier le niveau de maîtrise du risque affectant le projet en raison, notamment, de la densification du quartier de la gare.