



## Commission Permanente

### Extrait du Procès-verbal de la séance du 14/02/2019

N°: 255061

**Objet : Avis du Conseil départemental de la Haute-Garonne sur le dossier d'enquête publique du projet Toulouse Euro Sud-Ouest, comprenant l'évaluation environnementale.**

#### **La Commission Permanente du Conseil départemental,**

**Vu** le Code Général des Collectivités Territoriales ;

**Vu** les délibérations du Conseil départemental portant élection de la Commission Permanente, lui donnant délégation de compétence et fixant ses plafonds d'intervention ;

**Considérant** que le projet Toulouse Euro Sud-Ouest va faire l'objet d'une enquête publique du 14 mars au 30 avril 2019 ;

**Considérant** que si l'analyse des effets environnementaux du projet Toulouse Euro Sud-Ouest a porté sur une échelle élargie (135 ha, correspondant au plan guide urbain), la déclaration d'utilité publique (DUP) est sollicitée sur un périmètre resserré d'environ 9 ha, englobant un ensemble d'opérations urbaines structurantes pour Toulouse Euro Sud-Ouest, programmées sur la période 2019 à 2022, avec la réalisation des premiers travaux d'infrastructures : partie sud de la rue Raynal, avenue de Lyon, rue Saint-Laurent, parvis Lyon, places et jardins et les premiers développements immobiliers, la tour Occitanie et l'espace Sernam ;

**Vu** le courrier reçu le 9 novembre 2018 par le Préfet de la Haute-Garonne sollicitant l'avis du Conseil départemental de la Haute-Garonne sur le dossier d'enquête publique de l'opération Toulouse Euro Sud-Ouest, comprenant l'évaluation environnementale. Ce dossier comprend cinq sous-dossiers : le dossier d'enquête préalable à la DUP (EPDUP), le dossier d'enquête parcellaire (EP), le dossier de classement et déclassement des voies (CDV), le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) et le dossier de permis de construire de la Tour Occitanie (PCTO). A ces dossiers s'ajoute l'avis de l'Autorité Environnementale délibéré le 5 décembre dernier ;

**Considérant** les observations et questions relatives à ce dossier ci-après :

#### **La gare routière :**

Le Conseil départemental a construit en 1995 la gare routière qui fait partie intégrante du Pôle d'Echanges Multimodal (PEM). L'importance de la fonction gare routière au sein du PEM Matabiau a été rappelée à plusieurs reprises aux membres du partenariat d'études, en tant qu'équipement majeur pour l'organisation des services de transports interurbains, départementaux, régionaux, nationaux et internationaux et de pôle de connexion avec les autres modes. Ces services par autocars connaissent actuellement un développement dynamique, et les professionnels s'accordent pour souligner la bonne qualité des services offerts à Toulouse et appellent l'ensemble des agglomérations françaises à se doter d'équipements similaires.

Le dossier d'évaluation environnementale présente dans sa partie descriptive des travaux (pièce B3) les deux hypothèses retenues pour la fonction gare routière :

- Hypothèse 1 – Le maintien et la réhabilitation de la gare routière actuelle,
- Hypothèse 2 – La relocalisation de la gare routière à Marengo à l'intérieur du futur système multimodal, côté Périole.

L'hypothèse de réhabilitation est toutefois présentée uniquement comme une proposition qui remet en cause l'aménagement urbain du secteur « Canal », prévu pour des activités commerciales et des bureaux pour l'essentiel. Or, dans cette configuration, les activités commerciales et les bureaux pourraient être localisés dans le secteur Périole puisque les emprises réservées à une gare routière délocalisée seraient libres. Ce projet alternatif découlant de l'hypothèse 1 ne figure pas dans les différentes pièces du dossier, ce qui risque de nuire à la bonne compréhension des enjeux.

Le Conseil départemental en tant que partenaire du projet a donné un avis favorable à l'étude d'un projet de relocalisation de la gare routière sur le site de Périole sous réserve de justifier a minima des critères actuels de bon fonctionnement :

- la garantie d'une capacité d'accueil suffisante au regard des trafics actuels et futurs,
- une bonne accessibilité pour les transporteurs et les voyageurs,
- une articulation facilitée pour les voyageurs avec les autres modes de transports présents sur le pôle d'échanges,
- une lisibilité du public dans l'espace urbain.

L'hypothèse du maintien de la gare routière à son emplacement actuel suppose à l'horizon 2030 une réhabilitation d'un montant de l'ordre de 3 à 4 M€ qui comprend, outre la requalification des façades pour une meilleure insertion urbaine, le renforcement des rampes d'accès afin de permettre l'accueil de véhicules plus lourds de 15 mètres de longueur utilisés aujourd'hui par certains opérateurs. Cela répondra ainsi aux besoins fonctionnels et d'insertion urbaine. Dans son avis du 5 décembre 2018, l'Autorité Environnementale relève en outre que cette hypothèse de maintien aura un moindre impact sur l'environnement.

Dans l'hypothèse d'une relocalisation sur le secteur Périole, ces critères techniques de respect du programme, d'accessibilité, restent assortis d'un certain nombre de réserves de la part du Conseil départemental, notamment en termes d'accessibilité et de visibilité. De plus, le coût annoncé de 60 M€ est sans commune mesure avec le coût d'une réhabilitation.

Cette hypothèse permet a priori la réalisation d'un espace commercial et d'activité conséquent (un centre commercial de 35 000 à 45 000 m<sup>2</sup>, 120 000 m<sup>2</sup> de bureaux, 32 000 m<sup>2</sup> de logements, et 1600 places de stationnement au total sur le secteur « Canal »). Elle pose cependant question au regard du bénéfice attendu au niveau du projet urbain « Canal » et des flux de circulation engendrés :

- Le modèle commercial proposé basé sur une grande surface est-il aujourd'hui adapté en centre-ville compte tenu des nouvelles pratiques d'achat, et vis-à-vis de la concurrence avec le tissu commercial de proximité existant ?
- La réalisation d'un ensemble de près de 200 000 m<sup>2</sup> à proximité du canal du midi, classé au patrimoine mondial de l'Unesco, n'est-il pas en contradiction avec l'objectif d'apaisement des flux de véhicules du parvis Matabiau souhaité ?

### **Les flux de circulation et le dispositif de stationnement**

Le dossier présente un plan de circulation avec une hiérarchisation des voies qui n'est pas communiquée. Ce plan de circulation ne précise pas les mesures prévues pour assurer une circulation apaisée, pour favoriser les mobilités douces, et pour l'accessibilité des personnes en situation de handicap. De plus, les études de trafic et les simulations réalisées ne répondent que très partiellement à la question de la circulation dans ce secteur de Toulouse et aux conséquences du projet sur le trafic des artères pénétrantes.

De plus, les 3000 places de stationnement en ouvrage vont vraisemblablement engendrer des flux de véhicules et des impacts environnementaux importants en termes de flux de trafic, de pollution et de bruit.

Les surfaces réservées aux activités tertiaires sont importantes mais le dossier n'apporte que peu de précisions sur la réalisation de parkings souterrains. Les plans de la tour Occitanie notamment ne font pas état de l'existence de parkings, sachant que la présence d'une nappe phréatique de faible profondeur viendra contraindre ces travaux souterrains.

### **Les impacts sur la qualité de l'eau et de l'air**

Il convient également de rester vigilant sur les éventuels impacts du projet, lors de ses différentes phases de réalisation, sur la nappe phréatique de faible profondeur déjà évoquée au chapitre précédent.

Les bâtiments sont annoncés dans le dossier sans climatiseur. A ce stade du dossier, le maître d'ouvrage ne précise pas quelles mesures seront imposées pour garantir le respect de cette disposition au fur et à mesure de la délivrance des permis de construire.

### **La mixité sociale**

Le secteur retenu pour ce projet possède des atouts liés à son emplacement : la proximité du centre-ville, et l'accès direct au pôle d'échanges multimodal pour des déplacements à courte et longue distance. Il est ainsi un lieu privilégié pour l'implantation de logements privés et sociaux. De plus, la présence d'emprises foncières publiques et les biens d'ores et déjà préemptés permettent d'envisager un projet à vocation publique et sociale soutenu par les collectivités. Le potentiel de logements sur l'ensemble du secteur est de 3 000 logements.

Conformément au PLU en vigueur au moment de la rédaction du projet, puis prenant en compte les dispositions du nouveau PLU-H, ce sont 35% de logements locatifs sociaux (LLS) qui sont attendus sur ce

secteur, soit environ 1 050 logements. Au regard des cartes proposées dans le projet, la répartition des logements locatifs sociaux par secteur répond bien, en surface de plancher, à cette exigence de 35%.

Cependant, la description de la destination des secteurs devrait davantage permettre au Département de connaître les endroits où seront construits les logements à venir. En effet, les secteurs comportant de l'habitat ne sont pas clairement identifiés.

Par ailleurs, dans le cadre des travaux de la Conférence Intercommunale du Logement (CIL) et plus précisément du Plan Partenarial de Gestion de la Demande de Logement Social et d'Information du Demandeur, et afin de répondre aux exigences de mixité sociale, à la nécessité de reconstituer l'offre de logements locatifs sociaux démolie dans les secteurs de renouvellement urbain, à l'obligation d'attribuer 42,5% de l'offre nouvelle de logements locatifs sociaux au public défavorisé prioritaire, la construction de logements locatifs sociaux à bas loyers doit être clairement affichée pour ce secteur.

Il serait ainsi souhaitable de préciser la typologie des logements sociaux par quartier, et en particulier de prévoir des petits et de très grands logements (T5 et +) sociaux et de pouvoir porter à 40% la production de logements locatifs sociaux à bas loyer.

Le projet devra également inclure une mention particulière sur la rénovation énergétique des bâtiments anciens qui font partie du périmètre du projet afin de garantir la qualité énergétique et environnementale recherchée ;

**Vu** le rapport de M. le Président du Conseil départemental et sur proposition de son Rapporteur,

### **Décide**

Article unique : de transmettre la présente délibération à la Préfecture de la Haute-Garonne comme contribution du Conseil départemental au dossier d'enquête publique sur le projet Toulouse Euro Sud-Ouest, comprenant l'évaluation environnementale.

*La présente délibération a été adoptée à l'unanimité.*

*24 "Pour" : MM. Méric, Simion (procuration Mme Vezat-Baronia), Mme Volto, M. Gabrieli, Mmes Leclerc, Vezat-Baronia, M. Sans, Mme Malric, M. Mirassou, Mmes Floureusses, Boyer, Vieu, M. Vincini, Mme Cabessut, M. Bonilla, Mme Baylac, M. Gibert (procuration M. Vincini), Mme Stébenet, M. Cujives, Mme Geil-Gomez, M. Fouchier, Mmes Séré, Laurenties, M. Iclanzan (procuration Mme Lamant).*

*2 "Abstentions" : M. De Scorraïlle et Mme Lamant.*

*1 "Absent" : Mme El Kouacheri.*

*MM. Pignard, Rival, Fabre (procuration M. Llorca), Llorca et Hébrard (procuration M. Rival) ont quitté la salle au moment du vote.*

### **Signé**

**Line MALRIC**

Pour le Président du Conseil départemental,  
et par délégation,  
la Vice-Présidente chargée des Transports