

## NUISANCES APPORTEES PAR LA TOUR OCCITANIE

### Objet

La tour Occitanie vient de voir son permis de construire signé en hâte par la mairie le 23 juillet dernier, une semaine seulement (!) après la fourniture des conclusions étonnantes d'une enquête publique finalement très fumeuse.

Pourtant, de nombreuses questions ont été posées et restent aujourd'hui sans réelle réponse...

En particulier, aucune mesure n'est présentée pour réduire durablement **les nuisances** vers la population. C'est particulièrement vrai pour les riverains qui auront à en subir les conséquences, à la fois **risques directs à très court terme** (chantier, ombres portées, éblouissement, dangers en tous genres...), sur la **qualité de vie à plus long terme** (empreinte écologique), ou même du **point de vue financier** (impôts).

De plus, et malgré un certain nombre de **mauvaises expériences vécues** à Toulouse (Compans Caffarelli, Place Occitane, Centre Commercial Hippodrome...), le risque évident lié à l'exploitation commerciale de cette zone urbaine particulière (gratte-ciel) n'est absolument pas abordé dans le dossier.

Force a donc été au rédacteur de constater **la nécessité de s'assurer que la population est prête à en payer le prix** au jour le jour, qu'il soit économique, environnemental, sociétal, voire même sécuritaire. Et ce prix n'en est certainement pas réduit aux propos volontairement lénifiants proposés dans un dossier d'enquête publique que la Commission elle-même considère « complet dans sa forme d'un point de vue réglementaire, mais qui comporte beaucoup de redondances et redites (voire des dossiers en double), ce qui finit par perdre le lecteur ».

Ainsi, il nous semble légitime

- de **demander l'abandon du projet en l'état**
- et de le reconnaître comme objet à **soumettre au vote populaire**, profitant des opportunités créées par les prochaines élections municipales de début 2020 ; ou par celles des récentes avancées du « grand débat ».

## Table des matières

<b>Objet</b> .....	1
<b>1. Nuisances directes</b> .....	4
<b>1.1. Un chantier titanesque</b> .....	4
Des chiffres qui font peur.....	4
La durée de chantier annoncée initialement de 2 ans sera-t-elle respectée ? .....	4
1.2. Obstruction visuelle.....	5
<b>1.3. Sursaturation automobile</b> .....	5
Circulation augmentée et parking automobile insuffisant.....	5
Un gratte-ciel disponible 5 ans avant le métro .....	5
Un réseau insuffisant pour les modes doux.....	6
<b>1.4. Gentrification et sécurité publique</b> .....	6
Le gratte-ciel comme marqueur social.....	6
Gratte-ciel et sécurité publique .....	6
<b>1.5. Dangereux du gratte-ciel</b> .....	7
Des risques bien présents.....	7
La réalité des transports dangereux à proximité .....	7
Risque d'accident industriel au pied du gratte-ciel.....	8
Dangereux inhérent aux gratte-ciel .....	8
Chutes de végétaux ou d'oiseaux.....	9
1.6. Ombres portées.....	10
Des habitants dans l'ombre plus d'une heure par jour.....	10
1.7. Eblouissement et réverbération.....	11
Danger de flashes solaires pour la conduite automobile.....	11
Danger de réverbérations brûlantes .....	12
<b>2. Empreinte écologique</b> .....	13
<b>2.1. Projet de gratte-ciel et réalité environnementale</b> .....	13
Bilan carbone d'un autre temps.....	13
Dépenses énergétiques .....	14
Besoin en eau pour la végétation.....	14
Sur-densification automobile locale et excès de pollution de l'air .....	14

Sur-densification locale et excès de pollution sonore, largement réverbérée par la tour .....	15
Impact sur la météorologie locale .....	15
Vent tempétueux.....	16
Tverte et bleue / trame noire / pollution lumineuse .....	16
<b>2.2. Incohérence globale vis-à-vis de la politique écologique.....</b>	<b>17</b>
Incohérence écologique .....	17
Une hâte à démarrer les travaux dans le rejet des contraintes écologiques essentielles .....	17
<b>3. Eléments financiers.....</b>	<b>18</b>
<b>3.1. La viabilité du projet n'est pas établie .....</b>	<b>18</b>
Pour le gratte-ciel lui-même.....	18
Pour l'aménagement urbain.....	19
<b>3.2. Situation en cas d'échec commercial à terme .....</b>	<b>19</b>
<b>3.3. Des doutes sur les capacités financières de la Compagnie de Phalsbourg .....</b>	<b>20</b>
<b>4. Un bilan globalement négatif .....</b>	<b>21</b>

## 1. Nuisances directes

### 1.1. Un chantier titanesque

#### Des chiffres qui font peur

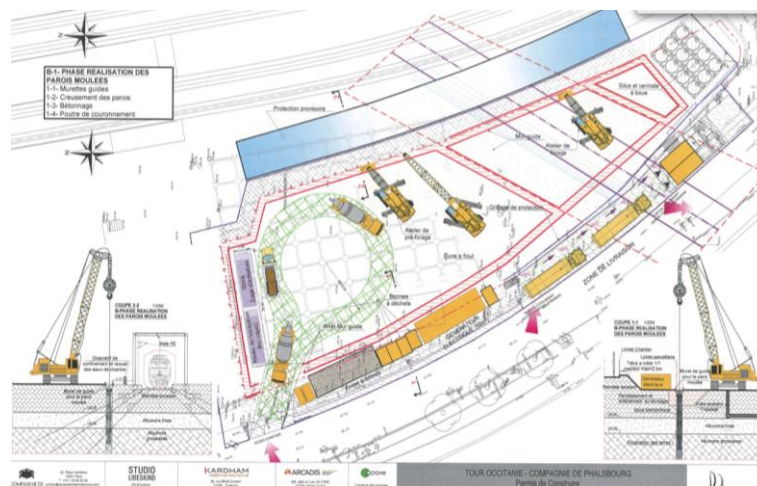
Le gratte-ciel de 150 mètres nécessitera une quantité considérable de matériaux de construction. Dans le rapport (page 123 du rapport d'enquête), Phalsbourg donne le chiffre de 80.000 tonnes (pour 28.500 m<sup>3</sup>), de béton pour la construction, 2.150 tonnes de structure métallique avec des façades vitrées (doublées ou même triplées) d'une surface de l'ordre de 20.000 m<sup>2</sup>.

Pour un chantier de 36 à 48 mois, cette quantité de matériaux à transporter correspondrait à elle seule à un total de 6.000 rotations, correspondant à un nombre d'environ 150 passages par jour, ou 1 passage toutes les 3 minutes durant les phases de préparation et de réalisation du chantier, ce qui est absolument énorme.

#### La durée de chantier annoncée initialement de 2 ans sera-t-elle respectée ?

L'emprise du chantier de la tour empiète largement sur l'espace public coté canal. Il sera donc réduit de la largeur constituée par le trottoir (très encombré par les constructeurs) et une voie de circulation.

Quel impact sur le trafic et les embouteillages aura cette réduction en entonnoir au débouché du pont Matabiau ?



Les acheminements vers ce chantier et les évacuations des déchets et rebuts de matériaux par des engins de travaux publics de grande capacité (18 ou 20 tonnes) en plus d'être mêlés au trafic urbain effectueront leurs trajets aller-retour sur les voies fraîchement réhabilitées de la gare. Cette esplanade rutilante étant mise à rude épreuve, s'est-on bien assuré que ce sera le promoteur qui prendra en charge les dégradations induites par le chantier de la tour Occitane ?

A cette question de complexité propre du chantier du seul gratte-ciel, se joint celle relative aux engagements de la Compagnie de Phalsbourg sur ses projets relatifs à Paris 2024 !

Donc, à ce stade, et conformément à des éléments d'information déjà mis à disposition de façon éparse dans la presse, on ne peut raisonnablement tabler sur un chantier finalisé avant 2024. On peut donc s'attendre d'ores et déjà à un chantier d'une durée de 4 ans.

## 1.2. Obstruction visuelle

Après les nuisances hors de proportion du chantier, viendra le temps de la gêne directe imposée par ce bâtiment massif et d'une architecture prégnante.

Si l'on retient le chiffre de 50% (très minimaliste de notre point de vue) de Toulousains défavorables au gratte-ciel, ceux-ci verront pousser cette tour qu'ils n'ont pas souhaitée pendant 3 à 4 ans, obstruant un peu chaque jour la vue dont ils profitaient côté ville rose.

Oui, car cette tour va finalement obstruer les vues de Toulouse accessibles dans un large secteur urbain depuis Marengo jusqu'à Jolimont (allées Pompidou), en affectant aussi une partie du quartier très résidentiel de l'observatoire.

## 1.3. Sursaturation automobile

### **Circulation augmentée et parking automobile insuffisant**

Nous anticipons sans peine la sursaturation locale des automobiles (en flux et stationnement) ; car, avec une jauge de l'ordre de 3.000 personnes (3045 pour être exact), il faudra bien accueillir l'ensemble des utilisateurs (travailleurs, visiteurs ou habitants) des 30.000m<sup>2</sup> de ce « bâtiment-ville » comme le dit si opportunément la notice architecturale du promoteur.

Le promoteur répond que, pour lui, le nombre de véhicules additionnels ne serait que de 500. Chiffre qu'il trouve non dimensionnant vis-à-vis de la circulation actuelle de 1500 véhicules / heure. Notons aussi que la commission note par ailleurs que la circulation, du fait de l'existence du nouvel ensemble TESO, « présente un fort risque d'aggravation dans les années à venir ». Tout ceci dans un contexte où les niveaux de pollution acceptable (NO<sub>2</sub> et particules fines) sont d'ores et déjà dépassés, et au vu de laquelle il faudrait maintenant présenter des solutions la faisant baisser significativement, et non pas subir des actions qui ne font que l'augmenter !

Dans ce contexte, sachant que la tour ne prévoit pas de stationnement automobile spécifique, on peut également directement questionner les capacités de stationnement des nouveaux parkings de Jean-Jaurès (sous les « ramblas ») qui ont été dimensionnés avant même l'occurrence du projet et qui ne comptent que 400 places s'ajoutant aux capacités surchargées des anciens.

Et d'ailleurs, quid de la nécessité (devant figurer dans le PLU) de construire des places de parking en relation avec le nombre de résidents ? Leur limitation au regard de la proximité des nœuds de communication laisse franchement perplexes...

### **Un gratte-ciel disponible 5 ans avant le métro**

Nous nous contenterons ici de citer un article d'un journal toulousain...

*Au départ, la mise en service de la ligne était annoncée pour 2024. Après l'issue infructueuse du marché de maîtrise d'œuvre, le maître d'ouvrage (Tisséo) a décalé récemment - mais officiellement - la mise en service à 2025. Les juges financiers sont plus pessimistes : «Les retards accumulés sur les phases amont compromettent sa réalisation dans le calendrier initialement prévu, écrivent-ils. La mise en service ne se fera au mieux qu'en 2027».*

*Sur ce point le maître d'ouvrage préfère le tacle à la réponse technique : l'entité « regrette que la Chambre fasse sienne l'analyse défendue par les élus d'opposition, sans aucune démonstration probante »... Reste qu'aucun planning crédible n'est réellement avancé !*

A ce titre, le désalignement dans le temps entre la supposée mise à disposition de la tour (2022 selon les toutes premières informations) et celle de la troisième ligne de métro (entre 2027 et 2030) semble être acté par les maîtres d'ouvrage aux dépens du souhait de la population en transit ou résidente, qui aura déjà souffert des incidences sur leur qualité de vie de l'énorme chantier annoncé d'ores et déjà comme l'un des plus importants de notre pays.

## Un réseau insuffisant pour les modes doux

Dans le même temps, on constate un réseau insuffisant pour les modes doux.

La prédominance automobile au voisinage de la tour, fruit des inconsistances dans la gestion des modes doux, est nourrie de façon générale par :

- Une mise en place de pistes cyclables dangereuses, plus ou moins séparées du flot automobile, souvent à contre-sens des voitures et trop souvent interrompues ;
- L'absence d'un réseau spécifique proposé pour les piétons : absence de signalisation, traversées des boulevards trop brèves (10 secondes est souvent la durée des feux verts) ou insuffisamment protégées.

Par exemple, il manque de passerelle « sans voiture » sur le canal en face du Raisin pour en faciliter l'accès, et ainsi ouvrir les quartiers aux utilisateurs de modes doux. Et sa mise en place dans le programme TESO ne semble pas encore clairement actée.

## 1.4. Gentrification et sécurité publique

### Le gratte-ciel comme marqueur social

Du fait des restrictions de résidence dans les étages supérieurs de la tour, réservés aux plus aisés (ou plus riches), la population variée du secteur pourrait alors matérialiser le terme « gentrification » applicable dès lors à notre centre-ville qui avait su garder jusqu'à ces dernières années un certain équilibre social.

<https://fr.wikipedia.org/wiki/Gentrification> : La **gentrification** (du mot anglais gentry pour « petite noblesse »), ou **embourgeoisement** en français ou **boboïsation** (du terme bobo) dans la presse, est un phénomène urbain par lequel des personnes plus aisées s'approprient un espace initialement occupé par des habitants ou usagers moins favorisés, transformant ainsi le profil économique et social du quartier au profit exclusif d'une couche sociale supérieure.

Le projet de Tour Occitanie est un objet de gentrification manifeste pour le quartier de la gare Matabiau. Le développement de son programme hors norme est né de l'attractivité de l'arrivée de la LGV et de la 3eme ligne de métro TAE, qui sont 2 pièces maîtresses du pôle d'échange multimodal. Or ces 2 projets majeurs du PEM sont aujourd'hui quelque peu hypothétiques. Le projet de la tour Occitanie se maintient donc désormais seul, et comme le montrait un rapport de l'ONU ce type de projet très coûteux à inévitablement des répercussions sur le prix du foncier et des loyers. Nous pouvons nous demander à quel type de population sera destinée l'opportunité d'habiter dans cette tour et ces quartiers ?

### Gratte-ciel et sécurité publique

*Dans un contexte social qui se tend, le projet est susceptible de cristalliser le ressentiment de certains toulousains. Les quartiers directement aux abords de la Tour sont – ou étaient encore il y a peu de temps – des quartiers populaires de la ville, où l'on s'inquiète des risques de gentrification. Comment la coexistence entre, d'une part, les cadres, touristes et résidents fortunés de la Tour et, d'autre part, les autres habitants du quartier et les usagers du pôle multimodal de la gare a-t-elle été pensée ? Si le pied ou les abords de la Tour deviennent un lieu de tensions, ne risque-t-on pas d'y voir fleurir portiques de sécurité, vigiles et mobilier urbain anti-SDF ? Autant de questions qui manifestent chez les participants au débat le souci de l'insertion de la Tour dans son environnement social. C'était d'ailleurs un des points soulevés par le CODEV dans sa note de septembre 2017, a priori ignorée de nos édiles.*

Ainsi, à proximité des logements à construire ou rénover, ce projet de gratte-ciel introduirait un marqueur (quasi-provocateur) des déséquilibres sociaux que nous ne souhaitons certainement pas imposer à notre capitale régionale.

## 1.5. Dangerosité du gratte-ciel

### Des risques bien présents

Les risques de toutes natures sont bien présents du fait

- d'une part des dangers inhérents à la grande hauteur (feu, malversations...),
- d'autre part de la difficulté de stabilisation du sous-sol (avec la présence incontournable des lignes de métro souterraines),
- et enfin de la présence d'une forte densité de population à proximité des voies de chemin de fer permettant le transit de matières dangereuses.

Mais, au total, peu d'informations sont incluses dans le dossier de la tour Occitanie concernant le danger lié à la grande proximité entre la tour et le faisceau de voies ferrées.

L'étude d'impact (pièce B5) de la tour mentionne page 46 et 47 les risques liés aux matières dangereuses, mais liées au chantier seulement semble-t-il. Le maître d'ouvrage semble oublier le danger pour la tour de ces transports de matières dangereuses :

- Accident (ou malveillance) et explosion/incendie d'un wagon de produits inflammables au pied de la tour ;
- Accident avec fuite de produits dangereux (chlore, ammoniac, gaz toxique...) et nécessité de confinement de la tour, ou au contraire d'évacuation en urgence.

### La réalité des transports dangereux à proximité

Un millier de trains chargés de produits chimiques, d'hydrocarbures, de barres d'uranium ou de déchets nucléaires passent chaque année sur les principaux axes du Grand Sud. Plus de 6.000 camions transportent des produits industriels de cette nature, tous les jours, sur les routes et les autoroutes de la région. Hormis les livraisons de proximité, ils sont bannis de toute agglomération, selon le code de la route.

Ces convois sont aussi dangereux que les usines chimiques, les sites Seveso, parce que soumis aux aléas du transport: accidents, déraillements, erreurs humaines, malveillances...

Les accidents viennent année après année prouver la dangerosité des convois... Il suffit de consulter la base ARIA du BARPI pour être édifiés...

- L'accident n° 3468 de la base ARIA du BARPI, survenu le 16/03/1992 en gare d'Aix les Bains est particulièrement intéressant. (déraillement en pleine gare, arrachements de câbles sous tension et incendie). 1992, c'est hier pour des accidents aussi sévères ; il n'y a rien dans le dossier d'enquête sur la tenue de la Tour au feu extérieur ;
- En gare de Vierzon, en 2017 encore, une motrice prend feu et, à Rennes en 2018, en gare de Lunel en 2015, et en gare de Figeac en 2018 ... la liste n'est pas exhaustive ; si tout s'est à peu près bien terminé jusqu'à présent, le risque persisterait, à quelques mètres de la Tour : elle n'est pas construite dans une zone ordinaire, urbaine. Elle est construite dans une zone industrielle et devrait par conséquent dépendre de cette réglementation particulière.

Depuis l'explosion d'un train en gare de La Voulte (Ardèche), le 13 janvier 1993, les cahiers des charges ont été revus au niveau européen. Chaque wagon est construit et adapté en fonction d'un seul contenant. Les wagons sont soumis à des simulations de chocs. Chaque année, des centaines de wagons sont ainsi envoyés au rancart.

On compte à Toulouse trois trains d'hydrocarbures, chaque nuit, un train de produits chimiques ou nucléaires, une nuit sur deux, qui passent par la gare Matabiau. La préfecture de région a d'ailleurs

fait réserver un sillon pour une voie de 16 km qui rejoindrait le gare de Saint-Jory d'un côté, celle de Carcassonne, de l'autre. Sa réalisation a été effectuée lors du dernier contrat de plan (2007-2013).

Un train de 25 wagons-citernes, c'est l'équivalent de 220 camions. Mais, bien que le transport ferroviaire présente plus de garantie que le transport routier, on a déploré trois accidents de trains (La Voulte, Saint-Galmier sur Loire, Narbonne) contre 172 accidents de camions citernes entre les années 1992 et 2001

### **Risque d'accident industriel au pied du gratte-ciel**

D'après Europolia « *Trois trains d'hydrocarbures, chaque nuit, un train de produits chimiques ou nucléaires, une nuit sur deux, passent par la gare Matabiau* »; pour être plus précis, on dénombre trois types de convois dangereux:

- Les hydrocarbures: depuis les raffineries de la Méditerranée, 2400 tonnes sont acheminées dans les dépôts de l'agglomération toulousaine (Total Fenouillet, Esso-Lalande); à cela s'ajoutent les transports de gaz, notamment vers Fenouillet.
- La chimie: méthanol, acide nitrique, chlore, phosgène, ammoniac... Mais les principaux clients de la SNCF, AZF et SNPE ne sont plus là.
- Le nucléaire: Uranium, déchets nucléaires circulent entre la centrale de Golfech vers Narbonne ou Limoges.

Mais le maître d'ouvrage analyse simplement que les transports de matières dangereuses sont très réglementés, et que la SNCF applique scrupuleusement cette réglementation, donc qu'il n'y a pas de risque... ce n'est pas notre avis !

S'il passe des convois nucléaires sur la ligne, en provenance par exemple de la centrale de Golfech vers l'usine Ornano Malvési près de Narbonne, ou de cette usine à destination du port du Havre ou plus rarement de la Hague ne faudrait-il pas demander l'avis de l'ASN ?

Rien, non plus, sur les risques liés au terrorisme. Les scénarios possibles sont multiples, mais le plus simple est la location d'un studio coté voies par un terroriste, qui a tout loisir le jour où passe un convoi de produits nucléaires, de lancer de la tour des explosifs sur le convoi (même si les fenêtres ne s'ouvrent pas !).

### **Dangerosité inhérente aux gratte-ciel**

Commençons par citer des exemples connus :

- 14 février 2005 – Madrid : Un incendie spectaculaire a ravagé toute la nuit une tour d'une trentaine d'étages et de 106 mètres de hauteur dans le centre de Madrid
- 5 avril 2012 – Moscou : un incendie s'est déclaré lundi soir dans une des tours en construction du centre d'affaires international « Moskva-City » au niveau du 65<sup>ème</sup> étage ;
- 3 avril 2013 - Tchétchénie : incendie d'un gratte-ciel à Grozny ;
- Février 2015 – Emirats : le gratte-ciel « La Torche », inauguré en 2011, a été touché par un important incendie ; c'est plusieurs centaines de personnes du quartier où se situe la tour qui ont été évacuées ;
- 31 décembre 2015 - Dubaï : un incendie a touché l'hôtel de luxe « Address » situé dans un gratte-ciel
- 14 juin 2017 - Londres : l'incendie de la tour Grenfell est un incendie survenu le dans la tour Grenfell, un immeuble de logements sociaux de 24 étages, situé dans le district de North Kensington à Londres au Royaume-Uni ; il a fait 79 morts (dont 8 disparus) et 74 blessés ;



- 4 août 2017 – Emirats : nouvel incendie dans l'un des plus célèbres gratte-ciel des Émirats arabes ... qui fut un moment le plus haut immeuble d'habitation du monde ;
- 1 décembre 2017 - Chine : selon l'agence de presse chinoise officielle, Xinhua, l'incendie a éclaté pour des raisons inconnues u 37e étage d'un gratte-ciel ;
- 27 septembre 2018 - Koweït : « Banque Nationale du Koweït », un gratte-ciel de 240 mètres, a manqué d'être complètement ravagée par un important incendie ;
- 7 janvier 2019 - Emirats : à Dubaï, troisième incendie dans une grande tour, le fameux gratte-ciel baptisé « La Torche ».

Et l'on nous dit qu'il y a urgence à ériger un tel bâtiment « signal » !

S'il y a urgence, c'est bien dans la nécessité absolue de démontrer sans ambiguïté l'absence de risque pour ce projet de bâtiment souhaité emblématique, comme le fut l'ONIA dans le passé.

A-t-on fait l'analyse des incendies dramatiques précédents ? Le respect des normes est d'une évidence rare, mais ne faut-il pas aller au-delà, par exemple sur la base des trop nombreux exemples déjà cités ? En particulier au niveau des dérogations non instruites dans la note de sécurité, qui sont bien entendu décrites comme « mineures » car la répercussion économique de leur résolution sur le produit Tour Occitanie est sans doute « majeure ».

Ce type de bâtiment est porteur d'une dangerosité intrinsèque qui, à notre avis, n'est pas non plus couverte au bon niveau, car le risque incendie – tout juste abordé avec des dérogations non instruites par l'autorité compétente – n'est certainement pas le seul à prendre en compte.

Peut-on éliminer, en l'oubliant, le risque de malversations ?

### **Chutes de végétaux ou d'oiseaux**

On a eu confirmation dans l'enquête publique que les essais de résistance aux vents des végétaux n'ont pas été réalisés (ou présentés), alors que le projet est choisi depuis mars 2017, c'est à dire plus de 2 ans dans un contexte où l'approche est dite innovante. Pire que tout, les références données par le promoteur (à Marseille ou Paris) sont trop éloignées du concept toulousain pour être rendues applicables. Suite à nos demandes de clarification non réellement répondues, comment ne pas être alertés ?

A cet égard, les commentaires de la commission (page 154) laissent le lecteur sur sa faim : « La Commission considère que la disposition de la végétation sur les deux tours citées ne ressemble pas à celle prévue sur la Tour Occitanie. Elle salue l'abandon des palmiers mais reste sceptique sur la suffisance des moyens d'ancrage associés aux mesures d'entretien pour éviter que la végétation soit arrachée par vent fort. La limitation de la taille des espèces choisies et des spécimens en place semble être le moyen le plus efficace pour éviter des conséquences graves au sol si un arbre venait à s'arracher lors d'une tempête. Néanmoins, une partie de la Commission reste inquiète quant à l'aspect sécurité des espaces verts qui font l'une des caractéristiques principales de la Tour ».

Dans un registre voisin, il est également maintenant reconnu que les ruptures de hauteur des bâtiments associées à leur éclairage nocturne représentent des barrières à certaines espèces, et concourent à leur extinction indirecte (exode massif vers un autre habitat) ou directe (étourdissement par choc brutal sur les vitres de jour, directement ou après passage au travers des végétations peu denses du bâtiment).

La chute de végétaux ou d'oiseaux est donc un gros risque pour les piétons, les cyclistes et les véhicules qui circuleront au pied de la Tour. Et les résidents du quartier ou les usagers quotidiens courront in fine plus de risques que les populations de passage.

## 1.6. Ombres portées

La réalité du phénomène des ombres portées

Dans les différentes annonces et publicités de circonstance, le ruban de verre de l'IGH Tour Occitanie enroulé d'une coulée verte propulsée à 150 mètres de hauteur apparaît toujours sous un soleil radieux au-dessus de notre ville. Mais une tour de 150 mètres de hauteur génère une ombre portée, sur un grand secteur nord / nord-ouest.

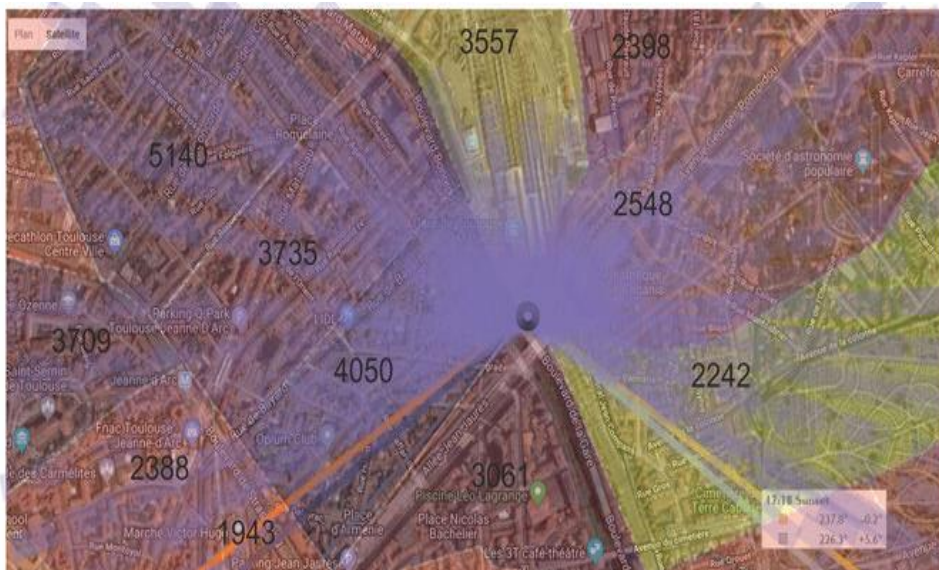
Questionné sur le sujet, le promoteur, n'a pu nier l'existence de cet ombrage (non proprement quantifié dans le dossier initial), mais les commissaires enquêteurs en ont minimisé l'effet, en estimant ces effets « contextuels de la vie en ville », l'existence des murs des bâtiments existants créant déjà un certain ombrage.

### Des habitants dans l'ombre plus d'une heure par jour

Pour tenter d'y voir plus clair, le numéro de juin 2018 de La gazette des Chalets, le journal de l'association Chalets-Roquelaine, a publié une projection de l'impact de cette ombre qui concernera des quartiers de près de 10.000 habitants.

Relevons à ce titre que le promoteur n'a pas voulu s'engager à donner un chiffre...

Pour réaliser cette étude, la gazette a utilisé le logiciel The Photographer's Ephemeris qui indique la position du soleil et de la lune en un point donné pour les années à venir quels que soient l'heure et le jour. Puis par un calcul de tangente, il a obtenu l'ombre portée de la tour au fil de la journée du 15 janvier 2020.



*La population concernée par les ombres portées (nombre d'habitants par secteur urbain)*



Résultat de simulation (association Chalets-Roquelaine) / Projection le 15 janvier 2020, du lever au coucher du soleil. (Place Roquelaine 15 janvier 2020 à 9h00 : durée de l'ombre : 25,8 minutes. Plus proche de la tour, le carrefour Bayard/Agathoise – cerclé - devrait rester dans l'ombre plus d'1 heure)

Pour les mois d'hiver, les résultats sont alarmants. Hormis une portion triangulaire comprise entre le marché Victor Hugo, la tour, le boulevard Pierre Sénard et l'entrée du cimetière Terre Cabade qui ne sera pas concernée par l'ombre du gratte-ciel, tout l'espace situé dans l'ombre portée de la tour verra son ensoleillement quotidien réduit par la présence prégnante de l'édifice :

- Situé dans l'environnement immédiat et dense de la tour, le carrefour entre la rue Bertrand de Born et le boulevard Bonrepos qui longe le canal perdrait ainsi 90 minutes d'ensoleillement par jour environ (un peu moins en été) ;
- la place Roquelaine perdrait, de novembre à février, de l'ordre de 26 à 45 minutes d'ensoleillement par jour ;
- Et le carrefour entre les rues Bayard, Lafon et Agathoise accuserait un déficit de 60 à 90 minutes d'ensoleillement quotidien d'octobre à mars (225h sur l'année) ;
- Une situation proche est attendue dans le secteur Marengo et des allées Pompidou.

Cet impact du soleil serait évidemment plus lourd sur le territoire situé dans l'environnement nord et proche de la tour. Ce qui n'a d'ailleurs pas échappé au service énergies renouvelables de la métropole qui reconnaît d'ores et déjà que le rendement de la future centrale photo voltaïque qu'il prévoit d'implanter devra être revu à la baisse si la tour Occitanie sort de terre.

Ainsi, faut-il accepter de rechercher le confort des uns (hôtel et logements de luxe) en oubliant les conséquences sur les autres (habitants des quartiers limitrophes) ?

## 1.7. Eblouissement et réverbération

### Danger de flashes solaires pour la conduite automobile

Par voie de conséquence de l'existence du soleil, et en plus de l'effet d'ombrage, le bâtiment génère aussi, dans le demi-espace opposé, vers le sud, des réflexions qui affecteront autant les riverains. De

façon tout à fait analogue, on peut être assurés de l'existence de réverbération solaire (effets de flash) dans les moments où l'émergence de la tour recevra soleil en pleine face

Elle éblouira ainsi de façon inconfortable voire invalidante les individus se trouvant dans le périmètre. Et ces effets viendront inmanquablement perturber de façon dangereuse la circulation automobile aux abords du gratte-ciel.



*Exemple de verre extra-clair à contrôle solaire avec reflets du ciel et des alentours*

Nous notons que l'introduction de cette tour verticale en verre réfléchissant dans le paysage adopte ce critère esthétique pour répondre à des obligations de résultats des calculs thermiques. Il est dit que le contrôle solaire se fera par le biais d'un verre isolant avec couche réfléchissante aux couleurs métalliques. Ces reflets donneront aux vitrages suivant la modulation de l'ensoleillement une apparence différente suivant les conditions climatiques. Il est également indiqué, que par précaution, la brillance du verre sera choisie pour qu'il ne soit pas éblouissant. Cependant le taux de performance à appliquer à ces vitrages pour échapper à l'effet éblouissant n'est pas précisé.

La réverbération du rayonnement ultraviolet (UV) du verre réfléchissant provoque dans certains cas d'éblouissement la perte de visibilité et des pertes d'acuité visuelle pour les gens qui se trouvent impactés. Nous pouvons citer 2 exemples, la canopée des halles<sup>(1)</sup> à Paris qui à peine inaugurée aveuglait les Parisiens par la puissante réverbération du toit aux 18.000 écailles de verre, ou encore lu dans un article dans Libération<sup>(2)</sup> que la façade incurvée d'un gratte-ciel Londonien réverbérant les rayons du soleil vers la chaussée, éblouissait les passants et faisait monter le mercure aux alentours.

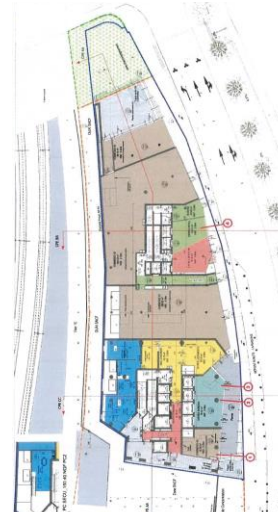
<sup>(1)</sup><http://www.lefigaro.fr/culture/2016/04/27/03004-20160427ARTFIG00273--peine-inauguree-la-canopee-des-halles-aveugle-les-parisiens.php>

<sup>(2)</sup>[https://www.liberation.fr/planete/2013/09/03/a-londres-un-gratte-ciel-accuse-de-faire-fondre-les-voitures\\_929068](https://www.liberation.fr/planete/2013/09/03/a-londres-un-gratte-ciel-accuse-de-faire-fondre-les-voitures_929068)

### **Danger de réverbérations brûlantes**

Le gratte-ciel qui s'élève à 160 mètres de hauteur - situé au 20 Fenchurch Street, aux portes de la City - dénommé Talkie-Walkie semble avoir tous les défauts du monde, à tel point qu'à Londres, il a déjà plusieurs surnoms comme «Talkie-scorchie» et «Fryscrapper».





*En plus d'avoir une apparence douteuse, cette tour a également brûlé des voitures et des devantures - à cause des reflets du soleil ! – et elle provoque des rafales de vent dans les rues.  
Attention ! une des faces de la Tour Occitanie présente une géométrie proche !*

Avant même son ouverture, en 2013, les riverains avaient constaté que son imposante façade vitrée orientée plein sud absorbait les rayons du soleil et renvoyait un faisceau de chaleur capable de faire fondre la carrosserie d'une voiture, de brûler des devantures de magasins (y compris les tapis floqués d'un «bienvenue») à l'entrée.

En ce qui concerne la Tour Occitanie, celle-ci comporte une partie concave (opposée au boulevard Senard, en direction des voies SNCF) qui n'est pas abritée des rayons solaires.

A-t-on vérifié cette situation, par exemple en hiver, lorsque le soleil est bas sur l'horizon ?

## 2. Empreinte écologique

### 2.1. Projet de gratte-ciel et réalité environnementale

#### Bilan carbone d'un autre temps

Dès sa construction, l'impact environnemental du gratte-ciel est considérable, avec un bilan carbone catastrophique associé à la fabrication du béton, du verre et au transport des matériaux.

Dans le rapport (page 123), Phalsbourg donne le chiffre de 28.500 m<sup>3</sup> de béton pour la construction. Ce qui fait en gros 80.000 tonnes (avec une densité de l'ordre de 2.500 à 3.000 kg/m<sup>3</sup>). Il donne aussi le chiffre 2.150 tonnes de structure métallique (pour les façades de verre). Pour un impact CO<sub>2</sub> de 200 à 300 kg eq CO<sub>2</sub> par tonne de béton (y compris transport), on trouve un total de 20.000 tonnes eq CO<sub>2</sub>. Ce chiffre est cohérent avec d'autres informations du rapport (page 128), où il est dit que la tour, conforme au niveau C1 de la norme applicable, génère 725 kg eq CO<sub>2</sub> / m<sup>2</sup>, c'est-à-dire pour 35.000 m<sup>2</sup> de l'ordre de 25.000 tonnes eq CO<sub>2</sub>.

Ce sont ces chiffres qui ont incité la commission d'enquête à demander l'utilisation de matériaux bio-sourcés, bien qu'elle note par ailleurs « que malgré les nombreuses certifications environnementales visées, ce projet qui se réfère peu à l'économie circulaire, reste peu performant en ce qui concerne la sobriété énergétique et la préservation des ressources naturelles ».

A ce bilan carbone pour le béton, n'oublions pas qu'il faut ajouter celui lié aux vitrages, très producteurs également de GES.

Pourquoi aucune approche quantifiée n'est-elle clairement précisée ?

### **Dépenses énergétiques**

En fonctionnement, on verra une consommation excessive d'énergie pour le chauffage, la climatisation, la construction de la tour répondant aux normes RT 2012 vieille de 7 ans, oubliant les normes RT2020 qui doivent entrer en vigueur dès l'an prochain et obligent à une autosuffisance énergétique (ce qu'on ne sait pas encore faire pour des bâtiments hauts de plus de 50m).

Le chiffre donné quant à la puissance de raccordement est de 4.025 kVA, chiffre qui, rapporté aux surfaces de bâtiment, correspond plus à une moyenne nationale qu'à un exploit technique.

Vous comprendrez que les mots exprimés sans démonstration « RT2012 -20% » ne peuvent qu'alerter sur ce sujet si sensible. Pourquoi ne pas produire les études ? Quelles sont les hypothèses (en particulier au niveau des verres qui vieilliront de façon indubitable et qui affecteront la régulation thermique) ? Quelles sont les marges réelles associées aux calculs ?

### **Besoin en eau pour la végétation**

N'ayant pas d'entrée sérieuse dans le dossier de la part du constructeur, nous nous référons ici aux mots de la commission d'enquête : « le chiffre avancé (rappel : 2300 m<sup>3</sup>) semble faible par rapport à la surface végétalisée de 2205 m<sup>2</sup> (dont 255 arbres) et par rapport aux conditions de croissance dans des conditions climatiques difficiles et en raison de capacités de rétention d'eau limitées des jardinières ».

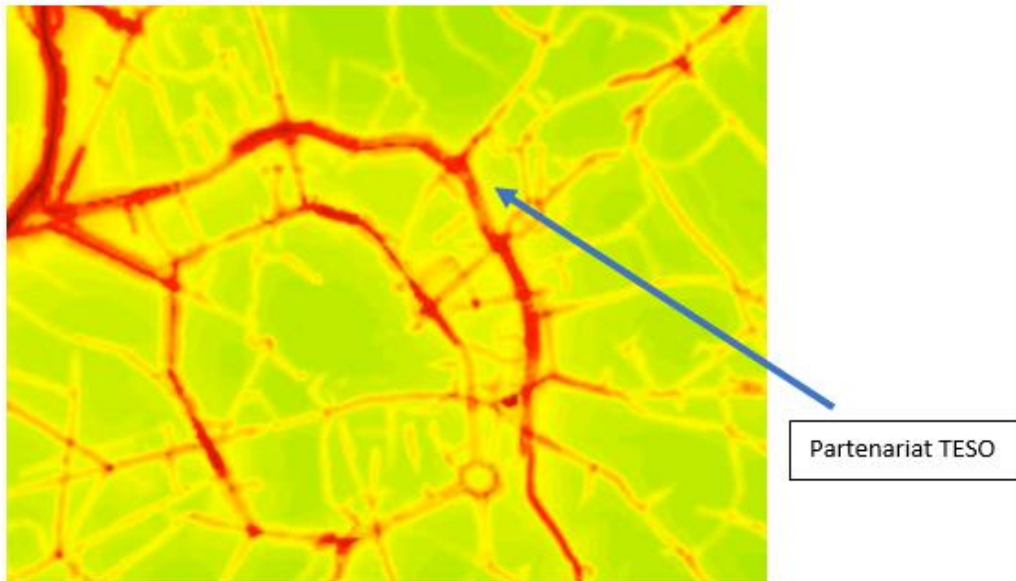
### **Sur-densification automobile locale et excès de pollution de l'air**

Ne nous voilons pas la face, ce projet de gratte-ciel, entre deux et trois fois plus haut que n'importe quelle construction actuelle de la Métropole toulousaine, devrait également créer un réel microcosme urbain de sur-densification locale. Celui-ci ne pourra que conduire à une augmentation de la circulation et de la demande en stationnement, sachant que son irrigation par la 3<sup>ème</sup> ligne de métro ne devrait être disponible au mieux qu'en 2027.

Alors que le projet TESO prévoit, pour faire respirer cette gare traditionnellement engorgée, 4 parvis répartis à la proximité des voies au lieu d'un seul, cette sur-densification locale va à l'encontre du désenclavement recherché.

Le constat est tellement alarmant que la commission note (bas de la page 131) : « Dans la suite de son avis donné au point A page précédente, la Commission préconise d'implanter les établissements accueillant des populations sensibles à l'écart des boulevards à fort trafic et d'étudier les différents moyens envisageables pour améliorer la qualité de l'air dans le secteur. »

Notons aussi que la commission note par ailleurs que la circulation, du fait de l'existence du nouvel ensemble TESO, « présente un fort risque d'aggravation dans les années à venir ». Tout ceci dans un contexte où les niveaux de pollution acceptable (NO<sub>2</sub> et particules fines) sont d'ores et déjà dépassés, et au vu de laquelle il faudrait maintenant présenter des solutions la faisant baisser significativement, et non pas subir des actions qui ne font que l'augmenter !



*La qualité de l'air présente des concentrations dans les composés cibles (NO2 et benzène) élevées à proximité des axes routiers. Le NO2 dépasse la valeur limite et l'objectif de qualité.*

### **Sur-densification locale et excès de pollution sonore, largement réverbérée par la tour**

Bien sûr, au-delà de cette pollution de l'air, se profile aussi l'effet de pollution sonore créée par cette sur-densification locale. Cette pollution sonore (non mentionnée ni par le promoteur, ni par le maître d'ouvrage Europolia) sera amplifiée côté ville (vers les allées Jean-Jaurès et le secteur Bayard), et non côté voies, du fait de la géométrie urbaine envisagée.

### **Impact sur la météorologie locale**

Cette zone de surexposition aux polluants (particules et NO2) devrait également subir l'effet de la création d'îlot de chaleur généré par le bâti. Ceux-ci ont trois origines incontournables :

- la dispersion des calories nécessaires au chauffage et à la climatisation ;
- la réflexion des rayons solaires qui réchauffent les matériaux alentour qui restituent ensuite les calories accumulées, ceci d'autant plus que les bâtiments élevés freinent le vent ;
- et le refroidissement nocturne qui en résulte.

Ceci étant maintenant reconnu par l'ensemble des acteurs, on s'accorde sur une augmentation locale des températures de quelques degrés dans les villes à forte densité urbaine (de l'ordre de 5° à Paris), ainsi que sur une génération de vents locaux très soudains et intenses. Et les effets seront d'autant plus forts :

- que la température initiale de l'air est élevée, comme à Toulouse en été ;
- et qu'il y aura création de couloirs liés à la hauteur et la proximité respective des bâtiments.

Ainsi, les exigences de confort du gratte-ciel (surtout l'été) nécessiteront la mise en œuvre de verres réfléchissants qui ne feront qu'accroître localement ces phénomènes sur l'environnement proche.

Mais aucune simulation n'est produite.

## Vent tempétueux

Dans le dossier d'accompagnement de l'enquête publique, les rédacteurs se montrent optimistes et annoncent que « certains [vents] peuvent provoquer des bourrasques jusqu'à 110 km/h [auxquelles] il faut ajouter des effets de vortex... ».

Mais, dans l'évaluation environnementale dont les sources proviennent de la Météo nationale, on lit que « le nombre de jours moyens où des rafales de vent d'une vitesse supérieure à 16 m/s sont observées est de 51. Il s'agit généralement du vent d'autan ... » ; rappelons ici que c'est aussi la vitesse du vent à partir de laquelle la plupart des jardins publics sont fermés à Toulouse.

Selon le site de l'Office Fédéral de l'Energie Helvétique) ([wind-data.ch](http://wind-data.ch)) à une bourrasque de 16m/s au sol (57km/h) correspond, à 150m, un ouragan de 113 km/h ; les marins diraient force 12...

Si on se montre moins optimiste (c'est-à-dire plus réalistes), on peut reprendre les relevés effectués au cours de l'orage du 7 août 1989 : 144 km/h à Blagnac (40m/s), ce qui promettrait 282,6 km/h au sommet de la tour, en admettant que le sommet culmine encore à 150m après un tel cyclone.

En prenant une référence un peu plus proche, rappelons que la tempête Lothar a dévasté, dans la journée du 26 décembre 1999, les forêts de France, de Suisse, d'Allemagne et du Danemark, causant des dommages sans précédent avec des vents au sol jusqu'à 259 km/h. Que se passerait-il avec le double au sommet d'une tour de 150 m ?

Aucune quantification n'est présentée.

## Tverte et bleue / trame noire / pollution lumineuse

La trame noire est l'ensemble des corridors écologiques caractérisés par une certaine obscurité et empruntés par les espèces nocturnes. En région toulousaine, il est clair que la Garonne et le canal du midi sont des axes privilégiés entrant dans ce domaine si l'on veut préserver les espèces actuelles.

La disparition et la fragmentation des habitats naturels font partie des causes majeures d'érosion de la biodiversité. Face à ces pressions, le développement des réseaux écologiques, c'est-à-dire le maintien de milieux naturels connectés (trames vertes et bleues), est largement préconisé par les scientifiques et mis en œuvre par les gouvernements.

Au regard de l'évolution des connaissances, il est préconisé de renforcer les ONTVB (les orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques), en particulier sur la thématique de la pollution lumineuse

Il paraît maintenant reconnu que les ruptures de hauteur des bâtiments associées à leur éclairage nocturnes représentent des barrières à certaines espèces, et concourent de jour à leur extinction.

*[H. Schmid, P. Waldburger, D. Heynen : Les oiseaux, le verre et la lumière dans la construction ; Station ornithologique suisse, 2008](#)*

[https://abonnes.lemonde.fr/big-browser/article/2019/04/08/chaque-annee-des-millions-d-oiseaux-migrateurs-se-tuent-contre-les-vitres-des-gratte-ciel\\_5447497\\_4832693.html?xtref=https://www.lemonde.fr/](https://abonnes.lemonde.fr/big-browser/article/2019/04/08/chaque-annee-des-millions-d-oiseaux-migrateurs-se-tuent-contre-les-vitres-des-gratte-ciel_5447497_4832693.html?xtref=https://www.lemonde.fr/)





La Tour Occitanie de nuit

*En France, c'est le Ministère de l'environnement qui pilote la politique publique des corridors de la biodiversité.*

*Lors de la récente définition de son cadrage national (ONTVB), les relations entre la pollution lumineuse et les réseaux écologiques ont été relevés comme constituant une problématique émergente.*

*Aujourd'hui, la connaissance scientifique ayant nettement progressé, un « **effet barrière** » de la lumière artificielle nocturne a été démontré, celle-ci occasionnant des ruptures du noir qui peuvent être infranchissables pour certains animaux.*

Cadrage du Ministère de l'environnement

## 2.2. Incohérence globale vis-à-vis de la politique écologique

### Incohérence écologique

Nous ne voulons pas oublier les contradictions apportées par ce gratte-ciel aux promesses métropolitaines, départementales et régionales de lutter contre les pollutions urbaines. Nous pensons que s'il y a un signe à donner au travers de l'urbanisme toulousain, c'est bien celui d'une écologie retrouvée, une écologie qui prend le pas sur l'économie de court terme

En janvier dernier, lors d'une concertation, Toulouse Métropole nous offrait la possibilité de nous prononcer sur le Projet Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET). Tel que présenté, ce plan climat avait pour objet la planification de la stratégie locale en termes d'aménagement, de logement, de qualité de l'air, d'énergies, de ressources et d'espaces naturels.

Dans son axe 6, le plan consiste en « *innover pour l'exemplarité et généraliser les pratiques d'excellence / ambition : une collectivité à énergie positive en 2030* ». Ce programme théorique est très intéressant, cependant les intentions de développement immobilier du projet TESO et de la tour Occitanie se révèlent être en totale contradiction avec lui. En effet, un quartier entier va être rasé pour construire de manière compacte des immeubles jusqu'à 60 m de haut, créant des îlots de chaleur, et avec de surcroît la construction d'un IGH de 150m à la gare Matabiau.

Cette tour Occitanie, érigée de plus en « signal de nouveauté et d'attractivité » est de fait la promesse d'un bâtiment particulièrement énergivore et créateur d'îlot de chaleur, en opposition complète à un axe majeur du « plan climat ». Nous la rejetons vivement.

### Une hâte à démarrer les travaux dans le rejet des contraintes écologiques essentielles

Nous notons donc clairement dans le projet du gratte-ciel un oubli des contraintes écologiques de demain :

- A la fois pour la mise en place du projet et l'utilisation programmée de matériaux de construction « classiques » comme le béton et le verre, fort pourvoyeur en équivalent carbone ;

- Comme pour son fonctionnement (IGH énergivore en soi / excès de pollution lié à la surconcentration locale de la circulation automobile / atteinte au corridor de biodiversité du Canal du Midi / danger de percusion de l'avifaune sur les façades).

La précipitation à démarrer les travaux incite à penser que le bâtiment est prévu pour n'être pas conforme aux prochaines normes à venir (RT 2020 à comparer à RT 2012). En opposition avec les discours de nos édiles, le gratte-ciel se retrouverait en opposition frontale vis-à-vis des politiques volontaristes issues de la COP 21.

L'absence de mise à disposition par le promoteur des calculs pour valider les chiffres correspondants, et pouvoir ainsi les comparer aux normes nous incite à penser que les prédictions actuelles ne pourront être tenues. Nous notons que la notice architecturale (PC\_04) cite bien les normes BREEM, WELL (bureau et commerces) ou HQE (logements), en précisant bien qu'elles sont « visées », ce qui signifie que la démonstration de leur tenue est encore aujourd'hui à confirmer.

### 3. Eléments financiers

#### 3.1. La viabilité du projet n'est pas établie

##### Pour le gratte-ciel lui-même

Nous n'avons pas trouvé dans la documentation de « plan d'affaire » (« business plan » pour les anglo-saxons) propre au projet de la Tour Occitanie. Ce type de document étant essentiel aux entrepreneurs pour établir leur feuille de route et ainsi obtenir le soutien financier des banques, il paraît dangereux d'approuver un projet d'une telle ampleur sans y référer.

[https://fr.wikipedia.org/wiki/Plan\\_d%27affaires](https://fr.wikipedia.org/wiki/Plan_d%27affaires) *Le **business plan**, ou **plan d'affaires**, aussi appelé **plan de développement** ou encore **stratégie d'affaires**, formalise par écrit les projections d'évolution d'une entreprise.*

*Il découle du modèle d'entreprise. Un plan d'affaires est un document officiel contenant les objectifs d'affaires, les méthodes, la façon et les délais dont ces objectifs peuvent et doivent être atteints. Il décrit également la nature des affaires, comprend des informations de base sur l'organisation de l'entreprise, ses projections financières et les stratégies qu'elle entend mettre en œuvre pour atteindre les objectifs fixés. Dans son ensemble, ce document sert de feuille de route qui assure la réalisation des orientations de ce plan d'affaires.*

*Un plan d'affaires est souvent nécessaire afin d'obtenir un prêt bancaire ou tout autre type de financement.*

*Les estimations de coût et de revenus sont au cœur de tout plan d'affaires pour décider de la viabilité du projet d'entreprise. Mais les coûts sont souvent sous-estimés et les recettes surestimées donnant lieu à des dépassements de coûts plus tard, des pertes de recettes, et peut-être même la non-viabilité du projet*

Aucune balance financière propre au projet de la tour Occitanie n'étant disponible, il n'est pas possible d'en apprécier la viabilité d'un point de vue financier. Bien que comprenant parfaitement l'aspect confidentiel de certaines données financières, nous pensons néanmoins opportun, au titre de ce dossier d'enquête :

- D'en confirmer l'existence et l'accord des différents maîtres d'ouvrage (ville, métropole et SPLA Europolia) : cet accord signé manque au dossier ;
- Et d'en confirmer sa validité actuelle avec les conditions aux limites retenues et agréées entre les parties : les conditions de l'accord, hors PUP, manquent au dossier ;

En particulier, l'absence de définition et de quantification du poste lié aux risques liés à l'opération immobilière elle-même révèle pour le lecteur un manquement à une règle de prudence élémentaire pour un projet d'une telle ampleur.

### **Pour l'aménagement urbain**

Un constat identique s'applique au niveau du projet global TESO, et tout particulièrement dans sa partie propre au projet de la Tour Occitanie, c'est-à-dire dans les éléments d'aménagement de la ville (réseaux, voirie, sûreté...) qui permettent au gratte-ciel de se greffer dans la ville.

Nous ne voyons pas, dans les documents fournis (en particulier la Pièce E de la DUP, seul élément de documentation portant les éléments financiers des différents projets) de partie propre au projet de la Tour. Le document PUP (19\_TOC\_CDP\_PC\_31\_2\_extrait\_convention\_PUP) n'évoque explicitement que le réseau d'eaux usées et l'élargissement du pont Pompidou en occultant des éléments essentiels comme :

- Les travaux de renforcement des tunnels du métro (nous avons compris que des études étaient en cours, mais nous n'avons pu trouver trace des résultats) ;
- La voirie (autre que le pont) et en particulier l'aménagement du dépose-minute ;
- L'aménagement des espaces publics au pied de la tour (suivant ainsi la réserve stipulée dans ce sens par la Commission Nationale du Patrimoine et de l'Architecture (CNPA) ;
- Les éléments matériels et humains propres à la sûreté, que ce soit pour la sécurité incendie ou pour la sécurité civile des personnes.

Le lecteur ne peut donc pas remonter aux frais liés aux opérations d'aménagement urbain à supporter par Europolia au bénéfice du seul projet de la Tour Occitanie.

Par voie de conséquence, le lecteur n'a pas non plus d'information lui permettant de remonter aux contributions respectives des différentes parties prenantes au projet de la Tour Occitanie. Il n'a pas d'information non plus sur le processus d'autorisation d'engagement de ces dépenses par les parties en question.

Seule, une liste de dépenses adresse celles relatives au périmètre de la DUP et au périmètre TESO dans son ensemble. En l'absence d'une partie propre à la Tour, il est remarqué que cette situation est préjudiciable à la bonne compréhension des parties quant au financement et à son agenda, qui doit être en ligne avec le besoin à achèvement des travaux.

De façon similaire à ce que nous avons noté pour la Tour elle-même, l'absence de définition et de quantification du poste lié aux risques liés à l'opération présente pour le lecteur un manquement à une règle de prudence sur un projet d'une telle ampleur.

Cette règle est ici à mesurer à l'aune de la complexité de l'organisation de la SPLA Europolia (cette dernière n'étant pas évoquée dans le dossier d'enquête).

### **3.2. Situation en cas d'échec commercial à terme**

Des expériences toulousaines passées avec le secteur Compans-Cafarelli, la place Occitane et sa galerie marchande, ou d'autres plus récentes (centre commercial « L'Hippodrome »...) montrent qu'une approche proactive d'aménagement ou de construction ne conduit pas à coup sûr au succès.

Il y a également l'exemple récent du besoin de rénovation de la Tour Montparnasse (premier gratte-ciel Parisien) construite dans les années 1970 et qui 50 ans plus tard nécessite une rénovation de grande ampleur de plus de 300 millions d'euros.

Dans le cas précis du gratte-ciel, les charges à payer par propriétaires ou locataires seraient très (voire trop) élevées, car liées à des conditions générales drastiques telles qu'imposées :

- Nettoyage des façades, climatisation, ascenseurs, etc ;
- Entretien des locaux et des plantations (arrosages, entretien très spécialisé...);
- Conditions de sécurité et de sûreté
  - Présence de pompiers et agents de sécurité, matériels correspondant ;
  - Accès interdits aux jardins privés et à leurs plantations.

Elles ne sont pas forcément compatibles d'une occupation sur le temps long, et donc conduiraient potentiellement à une exploitation en locatif, le promoteur restant propriétaire des murs.

Quel schéma est-il alors envisagé si le promoteur, privé, fait faillite ?

En l'absence d'analyse de cette situation, dramatique bien sûr d'un point de vue commercial, il n'apparaît pas légitime d'autoriser un tel projet sans avoir très sérieusement évalué sa probabilité d'échec et les conséquences induites sur la ville.

Il est donc légitime de se poser la question, en particulier pour le projet de la Tour Occitanie pour laquelle la déconstruction n'a jamais été évoquée.

### 3.3. Des doutes sur les capacités financières de la Compagnie de Phalsbourg

Il suffit de visiter le site de la Compagnie de Phalsbourg pour dénombrer un nombre affolant de projets très importants en cours ou à lancer prochainement.

En effet, la compagnie de Phalsbourg est lauréate de neuf projets dans le cadre des concours « Réinventer Paris » et « Inventons la Métropole du Grand Paris », en particulier :

- Le gigantesque projet Mille Arbres au-dessus du périphérique, porte Maillot à Paris ;
- Le village vertical à Rosny, en Seine-Saint-Denis ;
- Ecotone à Arcueil dans le Val-de-Marne ;
- La bulle d'air à Nanterre dans les Hauts-de-Seine.

Comme elle le dit, l'entreprise entend prendre sa part à la réalisation du Grand Paris à l'horizon 2024 (Jeux Olympiques, enjeu national), mais :

- Quid des financements, car la Compagnie affiche sa volonté de rester propriétaire principal de ses constructions ?
- Quid de la charge additionnelle apportée par le chantier éventuel de Toulouse ?
- Quid de l'organisation et la réalisation de ce chantier de gratte-ciel, type de projet vraiment très spécifique et jamais entrepris par la Compagnie ?

Poussant un peu plus loin l'analyse, une revue de l'information disponible sur le site « infogreffe » <https://www.infogreffe.fr/entreprise-societe/349545103-compagnie-de-phalsbourg-750103B213990000.html> montre que les comptes annuels de la Société n'ont pas été déposés en 2015, 2016 et 2017 (et l'on ne sait pas pour 2018 ou 2019). En tant que Toulousains, nous voulons connaître cette vérité des chiffres, ainsi que l'analyse qui en est faite par nos décideurs.

Dans ce domaine, et peut-être plus que dans tout autre, nous souhaitons vivement une description de la situation industrielle de la Compagnie de Phalsbourg – sans / avec le projet de Toulouse – par une démonstration détaillée, et non par de simples affirmations.

## 4. Un bilan globalement négatif

Selon les définitions actuelles, le projet de la Tour Occitanie s'inscrit dans le projet TESO (Toulouse Euro Sud-Ouest) d'aménagement de la gare Matabiau et des quartiers voisins, l'ensemble concernant une surface significative du centre de Toulouse.

Après plusieurs années de participation active aux Ateliers du partenariat TESO, une grande partie des associations des quartiers voisins – onze au total – ont publié une lettre ouverte précisant nos regrets quant à la concertation sur TESO et le projet de la Tour Occitanie : « **nous arrivons, de manière unanime, au constat amer du mépris et du rejet des nombreuses contributions, écrites ou orales, proposées par les Associations signataires** ».

De fait, et après une reprise ratée des discussions, il n'est pas étonnant de voir ce projet de gratte-ciel cristalliser l'opposition forte et déterminée d'une partie importante de la population toulousaine. En consonance avec les divers avis exprimés, l'association « Non au Gratte-Ciel de Toulouse – Collectif pour un Urbanisme Citoyen » confirme son profond refus du projet.

L'agglomération ne cesse de se développer économiquement sans compter sur l'existence du gratte-ciel, de celle de son hôtel de luxe, de ses bureaux prestigieux et des appartements réservés des étages supérieurs. Nous savons tous que les cycles de l'économie s'inscrivent dans le temps long, tout particulièrement ceux de nos industries dominantes, à savoir l'aéronautique, le spatial et l'agro-alimentaire pour ne citer que les plus prégnantes.

**Tout argument présentant l'urgence à démarrer les travaux au plus vite (cette année), en liant gratte-ciel et avenir économique de la ville, est largement démenti par une réalité que nous connaissons tous fort bien.**

Avec constance et fermeté depuis la connaissance de celui-ci au printemps 2017, et en ligne avec les légitimes revendications des plus de 5000 signataires (5450 à ce jour) de notre pétition à vocation pluraliste « Tour Occitanie, non merci ! », **nous demandons l'abandon du projet en état et sa reconnaissance comme objet à soumettre au vote populaire**. Ce pourrait être en l'incluant dans les sujets à développer lors des prochaines élections municipales de début 2020 ; ou bien, en profitant des récentes avancées du « grand débat », en œuvrant à l'organisation démocratique d'une participation collective à cette décision de grande ampleur locale.

S'il y a urgence, c'est bien à trouver le consensus !

[https://fr.wikipedia.org/wiki/Primum\\_non\\_nocere](https://fr.wikipedia.org/wiki/Primum_non_nocere) *Primum non nocere est une locution latine qui signifie : « avant tout ne pas nuire », « d'abord, ne pas faire de mal ». C'est le principal dogme abstentionniste appris aux étudiants en médecine et en pharmacie (...). L'intention reste active : c'est faire le bien et être utile qui est « primum », le « non nocere » étant le minimum garanti pour gagner et garder la confiance ou la force du malade (...). Dans un cadre plus général, non limité à la médecine, le « principe de non malfaisance = primum non nocere » peut s'exprimer d'une autre façon : face à un problème particulier, il peut être préférable de ne pas faire quelque chose ou même de ne rien faire du tout que de risquer de faire plus de mal que de bien.*

En effet, est-on sûr que le gratte-ciel proposé – **quasiment non dé-constructible** – répond à une réelle urgence en 2019 ? Bien sûr que non : la Tour Occitanie représente un investissement global qu'il convient de maîtriser, avec ses **risques techniques et financiers, largement occultés** dans le dossier d'enquête.

Par contre, il y a nécessité de **s'assurer que la population est prête à en payer le prix** au jour le jour, qu'il soit économique, environnemental, sociétal ou même sécuritaire ; et ce prix n'est certainement pas réduit aux propos volontairement complexifiés et lénifiants proposés dans l'étude d'impact ou l'allocation sommaire des dépenses proposées au lecteur du dossier d'enquête.

***Primum non nocere !***

***Avant tout ne pas nuire !***

Non au gratte-ciel de Toulouse !