

n° 008054-01

mai 2012

Projet urbain autour de la gare Matabiau à Toulouse

CONSEIL GÉNÉRAL
DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE

Rapport n° : 008054-01

**Projet urbain autour de la gare Matabiau à
Toulouse**

établi par

François GEINDRE

Inspecteur général de l'administration du développement durable

Alain LECOMTE

Inspecteur général de l'administration du développement durable

Benoît WEYMULLER

Ingénieur en chef des ponts, des eaux et des forêts

mai 2012

Sommaire

RÉSUMÉ	4
INTRODUCTION	6
1. Les enjeux urbains dans l'agglomération toulousaine	7
1.1. Présentation de la situation régionale.....	7
1.1.1. <i>Caractéristiques générales de la région</i>	7
1.1.2. <i>Des atouts forts autour d'industries de pointe, de services aux entreprises, de recherche et développement</i>	7
1.1.3. <i>Un taux de création d'emplois en croissance dans le tertiaire</i>	7
1.1.4. <i>Un potentiel exceptionnel en matière d'enseignement supérieur et de recherche (tableaux, voir en annexe 5)</i>	8
1.1.5. <i>Deux pôles de compétitivité labellisés en 2005</i>	8
1.2. Dans ce contexte, la métropole toulousaine veut s'affirmer comme la métropole de la connaissance et placer l'accessibilité au cœur des transformations urbaines..	9
1.2.1. <i>La métropole de la connaissance</i>	9
1.2.2. <i>Placer l'accessibilité au cœur des transformations urbaines</i>	11
1.3. Les outils d'aménagement du Grand Toulouse.....	12
1.3.1. <i>L'organisation générale</i>	12
1.3.2. <i>Les moyens de l'intervention foncière et du financement de l'aménagement</i>	12
1.3.3. <i>Les outils d'aménagement</i>	12
1.3.4. <i>La démarche de la Fabrique</i>	13
2. L'opération de Matabiau	17
2.1. Les enjeux du projet Matabiau.....	17
2.1.1. <i>Réaménager la gare SNCF Matabiau et son environnement immédiat</i>	17
2.1.2. <i>Relier le quartier de Matabiau tant au centre-ville qu'à la périphérie</i>	18
2.2. La convention partenariale 2009-2013.....	19
2.3. Le projet ferroviaire et intermodal.....	20
2.4. Un projet urbain qui reste à écrire.....	21
3. Les caractéristiques des opérations d'intérêt national (OIN)	23
3.1. La définition juridique.....	23
3.2. Les enjeux d'une OIN.....	23
3.2.1. <i>La « marque OIN »</i>	23
3.2.2. <i>La gouvernance</i>	24
3.2.3. <i>L'équilibre financier</i>	24
3.2.4. <i>L'enjeu politique</i>	24
3.3. Les outils d'aménagement.....	25

3.4. La typologie des OIN.....	26
4. Les conditions de qualification comme OIN de l'opération d'aménagement de Matabiau.....	29
4.1. Les conditions de la réussite du projet Matabiau.....	29
4.1.1. <i>Une volonté d'aménagement territorial affirmée et partagée.....</i>	29
4.1.2. <i>Une gare d'échange multimodale exemplaire.....</i>	29
4.2. Les conditions nécessaires pour envisager la création d'une OIN.....	30
4.2.1. <i>Une prise en compte des exigences du développement durable.....</i>	30
4.2.2. <i>Un projet et un programme de niveau national, voire international, attractif pour les investisseurs.....</i>	31
4.2.3. <i>Un périmètre d'opération suffisamment large et étendu.....</i>	31
4.2.4. <i>La possibilité d'une stratégie foncière ambitieuse.....</i>	32
4.2.5. <i>Une capacité d'investissement se situant au niveau de l'ambition du projet.....</i>	32
4.3. Le calendrier de la réflexion à mener sur le mode de gouvernance.....	32
Conclusion.....	35
ANNEXES.....	37
1. Lettre de mission.....	38
2. Liste des personnes rencontrées.....	41
3. Glossaire des sigles et acronymes.....	43
4. Document de présentation au comité de pilotage du 1er mars 2012...	45
5. Données sur la recherche et l'enseignement supérieur.....	47
6. Projets du Grand Toulouse.....	49
7. Périmètre d'étude du projet urbain autour de la gare Matabiau.....	54

RÉSUMÉ

L'arrivée envisagée en 2020 de la ligne ferroviaire à grande vitesse jusqu'à Toulouse a rendu nécessaire une réflexion sur le réaménagement de la gare Matabiau. La communauté urbaine de Toulouse a souhaité prendre l'initiative, en concertation avec tous les acteurs intéressés, d'étudier une opération d'aménagement de grande ampleur sur la gare dans toutes ses fonctions intermodales de transport, mais aussi sur l'ensemble des quartiers en relation directe avec la gare Matabiau.

Cette concertation est pilotée depuis plus de deux ans par un comité de pilotage co-présidé par l'État et par la communauté urbaine avec l'outil que constitue la société publique locale d'aménagement (SPLA).

Le comité commence à disposer du résultat de nombreuses études d'aménagement dont le financement a été assuré par une convention signée par la plupart des participants à cette concertation.

Le préfet et le président de la communauté urbaine se sont interrogés sur l'intérêt de pouvoir qualifier d'OIN ce projet et de le mener suivant les règles régissant les OIN.

Les entretiens conduits avec les principaux protagonistes ont d'abord montré la qualité de la réflexion entreprise dans le cadre de ce comité de pilotage.

Le projet de réaménagement de la gare dans ses emprises ferroviaires fait aujourd'hui l'objet d'accords de principe permettant à RFF et à la SNCF d'engager les études détaillées d'aménagement en accord avec les collectivités territoriales.

Cependant, le projet de gare multimodale et le projet d'aménagement urbain restent encore dépendants de l'avancement de l'étude cadre confiée à EGIS, qui permettra de définir et crédibiliser le programme d'ensemble de l'opération.

Pour permettre aux autorités territoriales et en dernier recours à l'État de déterminer si un tel projet peut rentrer dans le cadre spécifique des OIN, plusieurs points doivent faire l'objet de prise de position des autorités compétentes :

- les exigences du développement durable doivent être cohérentes avec le programme de l'opération (intermodalité assurée au niveau de la gare, valorisation des modes de transports « doux », qualité de l'urbanisation et des constructions et diversité fonctionnelle et sociale)
- au delà de l'environnement exceptionnel qu'assure l'agglomération de Toulouse, un grand projet moteur et structurant, commercial ou culturel, doit assurer visibilité et entraînement pour l'opération. Son caractère réaliste doit être testé par une concertation étroite avec les milieux économiques ou entrepreneuriaux
- le périmètre même de cette opération fait l'objet d'études attentives de l'agglomération et un nouveau périmètre, plus étendu que celui retenu jusqu'à présent,

est actuellement envisagé par la communauté urbaine. Les conséquences à en tirer sur le programme devront être prises en compte dans les études qui se poursuivent

- une stratégie foncière ambitieuse est nécessaire pour assurer l'équilibre économique de l'opération. Ceci nécessite dès l'origine un foncier immédiatement disponible à un niveau très significatif (estimé à 15 % de la surface totale de l'opération)
- la définition détaillée du programme (qui fait l'objet des études actuellement menées par EGIS) doit garantir l'équilibre de l'opération
- la gouvernance aujourd'hui menée dans le cadre du comité de pilotage doit se prononcer sur le choix de mener l'opération avec un aménageur établissement public et de transférer certaines compétences d'urbanisme (zone d'aménagement concertée -ZAC- et application du droit des sols -ADS-) à l'État, sur la participation des collectivités territoriales (région et département) à l'aménagement de cette opération, sur l'association à la définition du projet des opérateurs ferroviaires (RFF et SNCF).

Les réponses apportées à ces différents préalables permettront à l'État d'apprécier la valeur ajoutée qu'apporterait la qualification d'OIN et d'évaluer l'engagement financier qu'il aurait à assumer et lui permettraient in fine de prendre ou non la décision de qualification d'OIN. En tout état de cause une concertation régionale étroite, analogue à celle qui est menée dans le cadre du comité de pilotage actuel, apparaît nécessaire pour mener à bien un projet de cette ampleur.

INTRODUCTION

L'arrivée envisagée de la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse en gare Matabiau à l'horizon 2020-2021 et la concertation menée sur un projet urbain ambitieux d'aménagement autour de cette gare ont conduit le Ministre de l'Écologie, du développement durable, des transports et du logement à demander par lettre du 27 octobre 2011 qu'une mission du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) puisse apporter « un regard transverse, éclairé et distancié » et proposer des orientations pour les prendre en compte.

Il était en particulier demandé d'étudier l'opportunité de qualifier en tant qu' « opération d'intérêt national » (OIN), un périmètre à déterminer autour de la gare.

Matabiau deviendrait ainsi le cœur d'un dispositif d'irrigation de l'agglomération et de la région et, avec l'aéroport, une des portes d'entrée et de sortie sur l'ensemble du territoire national et européen.

La mission s'est attachée à rencontrer à Toulouse l'ensemble des acteurs de ce projet d'aménagement, aujourd'hui réunis au sein du comité de pilotage de l'opération.

Le présent rapport dont les principales orientations ont été présentées au comité de pilotage le 1er mars 2012 propose, plus qu'une réponse qui semble à la mission encore aujourd'hui prématurée, une méthode ou grille d'analyse permettant notamment aux collectivités territoriales et in fine à l'État de savoir s'il convient de qualifier d'OIN le projet d'aménagement de Matabiau.

1. Les enjeux urbains dans l'agglomération toulousaine

La création envisagée d'une ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse (horizon 2020) renforcera le rôle d'une capitale régionale dont la vocation économique, scientifique et culturelle la fait rayonner également aux niveaux national, européen et international.

Dans cette perspective, il est opportun de faire le point de la situation régionale, puis de préciser les ambitions de la métropole régionale, tant dans ses projets que dans ses outils, avant d'examiner le projet envisagé autour de la gare Matabiau.

1.1. Présentation de la situation régionale

1.1.1. Caractéristiques générales de la région

La région Midi-Pyrénées est la plus vaste de France, avec 45 350 km² et 8 départements. Sa population, en croissance permanente, était de 2,8 millions d'habitants en 2007. Le solde de migration est positif et s'établit à 30 000 nouveaux habitants en moyenne annuelle entre 1995 et 2005.

18 aires urbaines accueillent 70 % des habitants, dont 1,1 million sur la seule aire urbaine de Toulouse.

En décembre 2007 on comptait 1 125 000 emplois (8ème rang en France) mais le taux de chômage s'élevait à 9,5 %, et croissait de 14,2 % par an, à un rythme supérieur à celui de la moyenne nationale (12,8 % par an). Cette situation résulte aussi de la force d'attraction de cette métropole à l'égard des populations en recherche d'emploi.

1.1.2. Des atouts forts autour d'industries de pointe, de services aux entreprises, de recherche et développement

Des secteurs clés sont en croissance régulière et ont un rayonnement international : aéronautique, espace, électronique, systèmes embarqués, agro-alimentaire.

La région Midi-Pyrénées possède le premier excédent commercial des régions françaises. Son taux de croissance est supérieur à la moyenne nationale.

Elle est la 4ème région française pour l'accueil d'investisseurs étrangers.

1.1.3. Un taux de création d'emplois en croissance dans le tertiaire

La région Midi-Pyrénées est en tête des régions créatrices d'emplois, avec une augmentation de 3,7 % entre 2003 et 2005.

Le secteur du tourisme est en pleine croissance : il représente 7,2 % du PIB régional. Entre 1998 et 2004 les emplois y ont augmenté de 21,6 % et le nombre de nuitées de 6 %.

1.1.4. Un potentiel exceptionnel en matière d'enseignement supérieur et de recherche (tableaux, voir en annexe 5)

La région se situe au 4ème rang en France et au 20ème en Europe (sur 211 régions) pour son potentiel de chercheurs publics. Leur nombre était de 14 500 en 2004 et de 15 900 en 2006.

Elle occupe le 3ème rang français pour les dépenses de recherche et développement du secteur privé et le quatrième rang en effectifs (public, privé), soit 24 000. On y compte 380 laboratoires de recherche.

Le pôle régional d'enseignement supérieur compte 3 universités, 1 institut national polytechnique et 15 écoles d'ingénieurs. Le nombre d'étudiants s'élevait en 2007 à 113 000 dont 22 % en sciences. Ce chiffre est supérieur de 5 points à la moyenne nationale et situe la région comme le deuxième pôle universitaire de France. Plus de 50 % des étudiants formés restent dans la région après leurs études.

1.1.5. Deux pôles de compétitivité labellisés en 2005

Le pôle aéronautique et spatial est de niveau mondial. Il comporte 350 entreprises et 200 prestataires, ce qui génère 50 000 emplois directs et 75 000 emplois induits, dont les trois quarts sur l'agglomération toulousaine.

Les moyens industriels et d'essais sont uniques au monde : Airbus, Centre d'essais aéronautiques de Toulouse (CEAT), Office national d'études et de recherches aérospatiales (ONERA), Centre d'essais en vol, aérotransport, parachutage (CEVAP).

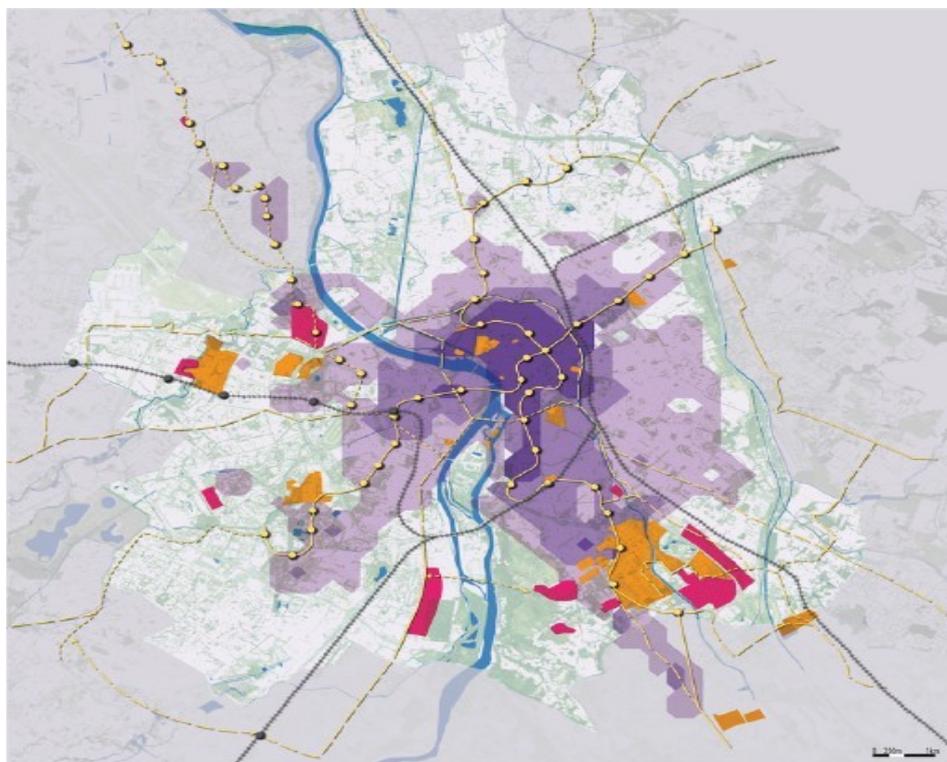
On y dénombre 4 600 chercheurs.

Le pôle Aérospace Valley a été labellisé en 2005.

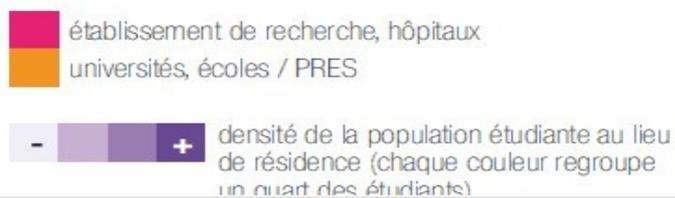
Le pôle cancer-bio-santé bénéficie de l'activité de deux grandes entreprises pharmaceutiques : les laboratoires Pierre Fabre et Sanofi Aventis.

Le secteur regroupe 35 000 emplois et 140 entreprises.

1.2. Dans ce contexte, la métropole toulousaine veut s'affirmer comme la métropole de la connaissance et placer l'accessibilité au cœur des transformations urbaines



La ville étudiante déjà inscrite dans le territoire



1.2.1. La métropole de la connaissance

➤ Ancrer les lieux de savoir dans la ville

Deux pôles de compétitivité engagent des projets structurants ayant des effets d'entraînement sur le territoire du Grand Toulouse :

- Le Pôle aéronautique spatial et systèmes embarqués, avec les aménagements d'Aéroconstellation, la zone d'activités de Saint-Martin-du-Touch qui accueille en particulier les ressources Recherche et Développement liées à l'activité aéronautique, et le projet Montaudran-Aérospatiale ;

- Le Pôle cancer bio-santé et l'aménagement urbain du Cancéropôle de Toulouse, au cœur de la recomposition de l'ancien site AZF : chercheurs, laboratoires publics et privés, entreprises et médecins sont ainsi regroupés sur un même territoire.

Par ailleurs, le projet du quartier des Sciences marque, quant à lui, le réinvestissement par l'université d'aujourd'hui des locaux historiques de l'université des Sciences et de Médecine du début du XXème siècle.

Une cité internationale pour l'accueil des chercheurs étrangers (seniors, juniors, post doc, doctorants) sera construite d'ici 2014.

Enfin, le futur parc des expositions sera à sa façon, au gré des événements qui s'y dérouleront, un lieu fort de la Métropole de la Connaissance. Son installation à proximité immédiate de l'aéroport et sa grande capacité permettront au Grand Toulouse de mieux accueillir les événements à forte valeur ajoutée tels que les colloques internationaux et les congrès scientifiques.

➤ **Mêler fonctions urbaines et usages universitaires**

Réalisé par l'équipe d'urbanistes Obras, le nouveau schéma directeur d'aménagement initié par l'**Opération Campus** sur le site universitaire de **Ranguel** prend appui sur la nécessité d'ouvrir les campus sur la ville et réciproquement d'ancrer l'espace universitaire dans son contexte urbain.

L'idée clé est de rendre le campus perméable à la ville en y développant une mixité des usages et des activités.

Face au campus Ranguel, le projet Montaudran-Aérospatial, confié par le Grand Toulouse à l'urbaniste David Mangin, dessine sur 50 hectares environ un nouvel ensemble qui inscrit la recherche et l'innovation au sein d'un quartier mixte : activités économiques, recherche, logements et mémoire aéronautique.

Trois équipements phares devraient trouver rapidement leur place au sein de ce quartier mixte symbolisant la Métropole de la Connaissance dans toutes ses composantes :

- l'espace Clément Ader, porté par le Pôle de recherche et d'enseignement supérieur (PRES), qui rassemblera sur 11 900 m² un centre de calcul numérique et un centre d'études sur les nouveaux matériaux ;
- la maison de la formation, dédiée aux secteurs aéronautique et spatial, qui vise à regrouper l'ensemble des formations de mécanique de l'université Paul Sabatier et à mutualiser un plateau technologique avec les formations voisines de l'INSA et l'IUT ;
- le futur Institut de recherche technologique (IRT).

Le **centre-ville de Toulouse** constitue le territoire des étudiants par excellence : beaucoup y résident, nombre d'entre eux viennent y étudier, d'autres s'y retrouvent pour des soirées festives générant parfois des conflits avec les autres usagers du centre.

Sans se focaliser uniquement sur la vie étudiante, le projet proposé par l'urbaniste catalan Joan Busquets et le paysagiste Michel Desvigne devrait contribuer à harmoniser la cohabitation sur l'espace public au cœur du Grand Toulouse. Leur travail sur la gestion des usages, l'éclairage public ou la bonne connexion aux autres espaces universitaires de la métropole par les divers modes de transports publics et les liaisons douces est en effet à même de mettre en valeur ce territoire clé pour les étudiants.

1.2.2. Placer l'accessibilité au cœur des transformations urbaines

➤ Une accessibilité aux services et équipements

En matière d'accessibilité, l'enjeu ne se résume pas aux secteurs résidentiels, les améliorations quantitatives comme qualitatives concernent aussi la desserte des pôles d'emploi et les équipements métropolitains majeurs : grands équipements d'enseignement, de santé et de culture.

La ligne de tramway Garonne desservira ainsi le futur parc toulousain et le nouveau quartier des Sciences. Elle permettra aussi à la cité internationale des chercheurs d'être en liaison rapide avec l'aéroport et avec le nouveau parc des expositions qui pourra accueillir des colloques internationaux et des manifestations d'envergure. Le projet d'une nouvelle gare à Matabiau, quant à lui, porte l'ambition d'une offre globale de transport : liaisons nationales (LGV), régionales (TER) et maillage de proximité (transports en commun, modes doux), et donc d'une intermodalité accrue.

Encore à l'étude, le télé-porté, mode de transport inédit à Toulouse, pourrait venir compléter l'offre et desservir le CHU de Rangueil, le canceropôle, le campus de Rangueil et le vaste espace de loisirs de Pech David.

➤ Un développement de la ville de concert avec celui des transports

Les projets d'urbanisation sont désormais structurés autour des projets de transports collectifs afin de renforcer les liens mobilité-urbanisation.

Ainsi, les principaux secteurs d'aménagement sont en lien avec des projets de transports structurants, tel le boulevard urbain nord ou la voie du canal Saint-Martory. Les potentiels d'urbanisation ou de renouvellement ont aussi été identifiés dans cette optique : vallée de l'Hers, secteur du canal Saint-Martory, ligne Plaisance-Tournefeuille-Toulouse...Il en est de même pour les secteurs de développement intégrant une dimension économique importante : Montaudran-Aerospace, les Ramassiers-Saint-Martin-du-Touch, le secteur nord le long de la route de Paris (RD 820).

Autour des axes de transport en commun en site propre (TCSP) plus qu'ailleurs, il s'agit d'imaginer des zones d'habitat et d'activité dont la conception permette de limiter la dépendance à l'automobile. En appui, « les contrats d'axe » permettent de contractualiser un engagement réciproque : celui de l'autorité organisatrice des transports sur un projet de TCSP, celui des communes et de l'intercommunalité sur les moyens de favoriser la densité urbaine autour des TCSP et l'accessibilité aux stations.

1.3. Les outils d'aménagement du Grand Toulouse

La transformation du Grand Toulouse en communauté urbaine en 2009 et l'ambition affichée de changer d'échelle et de rythme de renouvellement urbain se sont accompagnées de la mise en place d'une organisation dédiée et du développement d'outils adaptés aux nécessités d'une entité urbaine de cette dimension.

1.3.1. L'organisation générale

Une administration mutualisée entre la commune de Toulouse et la communauté urbaine et un haut niveau d'intégration ont changé l'échelle de la gouvernance territoriale. En son sein la direction générale du développement urbain et durable (DGDUD) constitue la « maîtrise d'ouvrage urbaine » qui définit, engage et administre les projets urbains quelle que soit leur taille. Elle regroupe :

- la planification, la réglementation urbaine et le droit des sols,
- l'intervention foncière,
- les dispositifs d'aide à l'habitat,
- les grands projets,
- l'aménagement, la conception du domaine public et le commerce,
- le développement durable et l'écologie urbaine

Ces leviers rassemblés confèrent une capacité d'intervention coordonnée et intégrée importante.

1.3.2. Les moyens de l'intervention foncière et du financement de l'aménagement

Avec la mise en place de la taxe spéciale d'équipement (TSE) au profit de l'établissement public foncier local (EPFL), la communauté urbaine s'est dotée d'une capacité d'intervention de 240 M€ pour les 5 ans à venir. Sur cette base, elle a défini et approuvé des secteurs prioritaires d'intervention foncière pour préparer toutes les opérations structurantes planifiées. La ville de Toulouse s'est par ailleurs dotée de la possibilité de préempter les fonds de commerce pour pouvoir peser plus directement sur l'équilibre commercial de certains secteurs.

Par ailleurs, la communauté urbaine a institué dès fin 2011 les premiers secteurs de taxe d'aménagement majorée en particulier sur les périmètres autour des ZAC à créer pour « protéger » les équipements publics.

1.3.3. Les outils d'aménagement

Avant 2009, l'activité d'aménageur était menée essentiellement à travers trois SEM d'aménagement créées par les trois plus importantes communes de l'agglomération : Toulouse avec la SETOMIP, Colomiers avec la SEM de Colomiers, Blagnac avec la SEM Constellation. Une première étape d'intégration a été franchie avec l'entrée au capital du Grand Toulouse, pour chacune des trois SEM, à hauteur de 15 à 20 %. En 2010, la communauté urbaine a unifié ce dispositif en fusionnant les trois sociétés dans la SEM OPPIDEA en juin 2011. Parallèlement, elle a créé une SPLA réunissant la Communauté urbaine et la région.

L'aménagement est aujourd'hui confié à ces deux sociétés, qui reprennent assez classiquement le schéma société généraliste/société dédiée :

- **Oppidea** est une SEM « généraliste » qui a repris toutes les opérations en cours et a vocation à être l'outil d'aménagement privilégié de la communauté urbaine pour les nouveaux projets. Son capital est détenu majoritairement par le Grand Toulouse, et les trois communes actionnaires des SEM initiales y sont également présentes. Son effectif est d'environ 55 personnes. Son président-directeur général est M. Alain Fillola, maire de Balma, vice-président du Grand Toulouse et président de sa commission aménagement. Son directeur général délégué est M. Emmanuel de Séverac. Elle gère actuellement une quarantaine d'opérations d'aménagement, plusieurs mandats de construction d'équipements publics et quelques opérations de promotion en compte propre. Ce dernier sujet est un vecteur de développement de partenariats locaux dans des foncières dédiées à des opérations difficiles de reconversion de friches ou de renouvellement urbain.
- La **SPLA du Grand Toulouse**, créée entre le Grand Toulouse (2/3) et la région (1/3), est dédiée à deux grands projets : le nouveau parc des expositions, et le projet urbain lié à l'arrivée de la LGV prévue en 2020. Son président est M. Pierre Cohen, maire de Toulouse. Son directeur général est M. Alain Garès. La SPLA a un effectif de 8 personnes et devrait passer à environ 15 personnes d'ici 2013.

Les deux sociétés sont localisées dans le même immeuble et un GIE regroupe des fonctions-ressources communes (finances, RH, communication, etc.). Le GIE compte environ 15 personnes.

La communauté urbaine n'a pas d'opérations en régie directe à l'exception de l'opération de la ZAC du Cancéropole, créée sur le site de l'explosion d'AZF en 2001 et dont le montage, pour des raisons historiques, a été pris directement par la communauté d'agglomération de l'époque, avec une partie en mandat confiée à l'ex-Setomip. Dans les opérations actuelles, la communauté urbaine a été obligée, pour des raisons techniques, d'amorcer en régie directe l'aménagement de la future ZAC Montaudran-Aerospace, mais celle-ci aura vocation à être concédée pour son aménagement dès qu'elle sera créée.

Environ 25 % de la production immobilière en logement est issue des ZAC. La perspective fixée est d'augmenter cette proportion pour mieux canaliser le développement et le renouvellement urbain. Quatre nouvelles ZAC seront créées en 2012 pour renforcer l'offre foncière maîtrisée.

1.3.4. La démarche de la Fabrique

La nouvelle équipe municipale, élue en mars 2008, a souhaité repenser les mutations de la ville de Toulouse mais aussi les contours de son agglomération.

Dans cet objectif, elle a lancé, en février 2009, la « démarche de la Fabrique », avec l'idée de co-construire un véritable projet urbain pour Toulouse et pour la métropole toulousaine.

Pour aborder la démarche de la Fabrique, il était nécessaire de « penser la ville ». Cinq villes sont identifiées : ville d'Eau, ville de la Connaissance, ville de la Culture, ville Métropole, ville Renouvelée, autour de quatre approches transversales : ville Économe et Durable, ville de Qualité, Temps de la ville, ville Attractive.

Les professionnels, ceux de l'urbanisme (architectes, urbanistes, paysagistes) mais aussi des géographes, des directeurs d'entreprises ou d'associations... sont appelés en consultation.

D'avril à juillet 2009, trois ateliers se sont déroulés autour des thématiques « des territoires à enjeux », « des approches transversales définissant la Ville ».

Un site internet à l'attention de professionnels a été mis en ligne en mars 2009 permettant ainsi une contribution via un forum piloté par un modérateur.

Une démarche de concertation est alors enclenchée, les premières orientations du projet sont posées grâce à ces contributions.

Dans un second temps, la parole est donnée aux habitants au travers des réunions de secteurs (six réunions publiques de secteurs) de mi-novembre à mi-décembre 2009.

Une synthèse de ces contributions a vu le jour en mai 2010 au travers de l'ouvrage « **Le carnet des orientations de Toulouse** », ouvrage qui synthétise et formalise les premières orientations du projet urbain à l'échelle de ville de Toulouse.

En parallèle, une salle d'exposition dédiée au projet urbain ouvre alors ses portes. Cette salle permet d'accueillir de façon permanente une exposition du projet urbain, des expositions relatives aux projets émergents, des conférences/débats, de répondre six jours sur sept aux interrogations des administrés par un accueil physique et téléphonique, et de laisser libre court à la contribution du citoyen grâce au mur à « post-it ».

Enfin, un site Internet pour le grand public et une « newsletter » ont été conçus.

Après un bilan positif, en mai 2010 de la démarche de la Fabrique à l'échelle de la ville de Toulouse et de l'attente forte des maires de la communauté urbaine du Grand Toulouse, **la déclinaison du carnet des orientations de la ville est alors portée à l'échelle de la métropole toulousaine.**

A l'automne 2010, deux séries d'ateliers territoriaux découpés en secteur (nord, sud-est, sud-ouest) se sont déroulées. Ces ateliers ont permis d'une part de présenter aux élus communautaires le carnet des orientations de Toulouse vers une perspective de métropole, et d'autre part de recueillir leurs attentes sur un projet urbain à l'échelle des trente-sept communes.

Pour ce faire, l'équipe projet de la Fabrique et l'équipe de l'agence d'urbanisme et d'aménagement du territoire de Toulouse (AUAT) ont travaillé pendant six mois à la rédaction du projet urbain métropolitain.

Un nouvel ouvrage, fruit de ces partenariats, a été édité en avril 2011 : « Toulouse Métropole, le projet urbain » ouvrage qui brosse le devenir de la Métropole à l'horizon 2030. Les questions telles que « Comment anticiper la croissance démographique (de la métropole) ? Ses mutations économiques et sociales ? L'évolution des modes de vie ses habitants ? Les nouvelles manières de se déplacer ? », tout en tenant compte des défis du développement durable, sont largement développées dans cet ouvrage.

Afin de mettre en exergue cet ouvrage et de le présenter aux professionnels, la Fabrique a organisé les 19 et 20 avril 2011, « **Les rencontres de la Fabrique** » en conviant plus de 1 000 professionnels à partager le projet urbain de la métropole toulousaine.

2. L'opération de Matabiau

Le projet Matabiau est l'une des quatre grandes opérations (voir annexe 6) engagées par la communauté urbaine aux côtés de :

- Constellation–Porte internationale, (dont Andromède, parc des expositions sur 90 ha, Aéroconstellation sur 271 ha et Aéroscopia...)
- Plaine Campus–Ville de demain, (dont Toulouse Montaudran-Aérospatial environ 300 000 m² de shon, le quartier des sciences 9 000 m², le complexe scientifique de Rangueil)
- et Mirail–Garonne, (dont Toulouse-Mirail université restructuration de l'université sur 50 ha et Oncopole 300 000 m² d'activités sur 165 ha).

Matabiau est, toutefois, considéré comme le projet le plus structurant de l'agglomération toulousaine par le président de la communauté urbaine.

L'opération d'aménagement de Matabiau fait l'objet d'études dans le cadre de groupes de travail réunis sous l'autorité de la communauté urbaine du Grand Toulouse, ainsi que du préfet de région, suivant un calendrier adopté par délibération du conseil communautaire du 5 octobre 2009.

Ce projet d'aménagement dispose d'un outil opérationnel depuis la création de la société publique locale d'aménagement (SPLA) du Grand Toulouse, entérinée par le conseil communautaire du Grand Toulouse le 18 juin 2010. Cette société est active sur le projet Matabiau depuis décembre 2010.

2.1. Les enjeux du projet Matabiau

L'enjeu de l'opération d'aménagement de Matabiau (voir cartes annexe 7) a toujours été présenté par les partenaires locaux comme poursuivant deux objectifs principaux.

2.1.1. Réaménager la gare SNCF Matabiau et son environnement immédiat

Cet objectif recouvre tant un projet ferroviaire qu'un projet de desserte intermodale du pôle d'échanges.

Toulouse souhaite en effet préparer l'accueil à l'horizon 2020 de la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse. L'arrivée de la LGV à Toulouse est un des éléments constitutifs du projet Grand projet sud-ouest (GPSO), lui-même étroitement lié (même s'il se réalise ultérieurement) au projet de construction de la LGV Sud-est-atlantique (SEA) jusqu'à Bordeaux.

Cette perspective impose de prévoir un réaménagement de la gare SNCF Matabiau elle-même, car elle a été choisie comme tête de ligne de cet aménagement nouveau. Ainsi RFF a dû réétudier les capacités de remisage des trains à la lumière de l'arrivée des rames TGV, mais aussi tous les plans de circulation et d'occupation des voies de Matabiau qui est une des principales gares de France, mais aussi un nœud au

fonctionnement complexe. La structure en étoile du réseau ferroviaire proche impose en effet de fréquents cisaillements de voie, qui sont particulièrement contraignants pour la délimitation des sillons ferroviaires et qui limitent la capacité potentielle du réseau.

Elle impose également de revoir l'ensemble des implantations de transport et d'échanges intermodaux de Matabiau autour de la LGV : articulation avec les transports régionaux ferroviaires, avec la gare routière, avec les transports d'agglomération ou urbain proches (une ligne de métro, 7 lignes de bus, et un projet de futur tramway), ainsi qu'avec la circulation automobile (desserte de la gare), ou les transports de proximité et modes doux (vélo ou circulations pédestres).

Cette perspective impose donc une réflexion architecturale sur le bâtiment de la gare et son ouverture vers le quartier limitrophe Marengo, une réflexion urbanistique sur la place et l'ouverture de cet équipement sur l'espace urbain, et une réflexion sur le fonctionnement et l'articulation des différents modes de transport (et l'on pourrait également y ajouter les relations à prévoir avec l'aéroport).

Dans les esquisses établies pour le comité de pilotage du projet d'aménagement apparaissent d'ores et déjà parmi les choix stratégiques forts : les projets de couverture des voies en gare, le choix d'accès de la gare par un nouveau bâtiment vers le quartier Marengo, la nécessité d'une transformation des abords, en particulier vers le canal, pour les réserver aux modes doux.

2.1.2. Relier le quartier de Matabiau tant au centre-ville qu'à la périphérie

Le deuxième objectif concerne le projet urbain autour de la gare et l'accessibilité de la gare et du pôle d'échanges de Matabiau, actuellement encore trop enclavés.

Pour les édiles de Toulouse, ce projet est d'abord considéré comme une opportunité de réhabiliter le quartier (quartier Bayard) dont le tissu urbain est ressenti comme dégradé et de valoriser des quartiers situés au delà des voies ferrées (par exemple le quartier Jolimont), aujourd'hui coupés du centre-ville.

Ce parti impose de réfléchir aux caractéristiques urbaines et aux atouts spécifiques de ces quartiers.

Il impose également une approche large des périmètres d'étude tant vers le centre-ville que vers l'extérieur, avec une vision s'étendant jusqu'au périphérique de Toulouse pour assurer la desserte routière selon l'axe avenue Georges Pompidou.

Ce double enjeu est structuré suivant les deux axes perpendiculaires du projet d'aménagement et doit conduire à ne pas limiter la réflexion aux abords immédiats de la gare ferroviaire de Matabiau.

De même, il reflète une certaine complémentarité entre deux objectifs d'aménagement (accompagnement de l'évolution de la gare et meilleure liaison au centre urbain) qui pourraient, à première vue, apparaître indépendants.

Il offre également une opportunité de ne pas limiter l'opération d'aménagement aux seules préoccupations d'organisation de transports, mais de faire pénétrer dans le tissu urbain des possibilités de développement durable en favorisant l'intermodalité et en rétablissant une continuité dans un tissu urbain fragmenté.

2.2. La convention partenariale 2009-2013

Les études du projet d'aménagement de Matabiau s'appuient sur une convention cadre, signée en décembre 2009, qui rassemble l'essentiel des partenaires légitimes sur un projet d'une telle ambition : les collectivités territoriales (conseil régional, conseil général, communauté urbaine du Grand Toulouse), les acteurs compétents en matière de transport (autorités organisatrices de transport-région et État-, mais aussi opérateurs de transport tels que RFF et SNCF) et l'État.

Cette convention a permis de mobiliser un financement de 4 M€. Les pourcentages de participation au financement des études déterminés par la convention sont pour l'État de 25 %, la région de 25 %, la communauté urbaine de 25 %, le conseil général de 8,33 %, RFF de 8,33 %, la SNCF de 8,33 %. 24 contrats ont été signés couvrant l'ensemble des questions posées par un projet de cette ambition auxquels s'ajoute un contrat spécifiquement géré par RFF.

On peut, cependant, relever l'absence, en financement et dans la gouvernance, des acteurs économiques (entreprises et chambres consulaires).

L'ampleur de cette convention cadre est notable. Sa mise en œuvre est assurée par un comité de pilotage et par des comités techniques. Son déroulement est étalé sur les années 2010-2012. La SPLA en est l'opérateur clairement désigné, affirmant le rôle éminent de la communauté urbaine du Grand Toulouse.

Les premières orientations stratégiques sur le programme urbain issues de la première phase de l'étude EGIS ont pu être présentées au comité de pilotage de mars 2012. La partie strictement ferroviaire, pour les travaux envisagés à court terme (aménagement de quais), a fait l'objet de premières propositions par RFF. L'aménagement de la gare dans toute son ampleur, dont l'examen est entrepris par Gares et Connexions (SNCF) doit prochainement démarrer. Le projet urbain et le projet économique restent à ordonner et à chiffrer. La poursuite de la réflexion permettra de déterminer un périmètre territorial plus précis de l'opération. Dans les derniers documents transmis par la SPLA, une extension de la zone d'aménagement se dessine, sans apporter pour autant des surfaces foncières immédiatement disponibles.

Deux partenaires territoriaux sont regroupés au sein de la SPLA, outil opérationnel de cette ambition, dont sont actionnaires la communauté urbaine et la région. Elle a pour mission l'aménagement de deux opérations, le parc des expositions de Beauzelle et l'opération Matabiau.

La création de la SPLA et la composition de son actionnariat marquent clairement l'engagement de la communauté urbaine du Grand Toulouse.

Le positionnement des autres acteurs impliqués dans le projet d'aménagement de Matabiau diffère sensiblement.

La ville de Toulouse est sensible très naturellement aux enjeux urbains de ce projet majeur et souhaite être prête à temps pour l'arrivée de la LGV.

Le conseil régional, sensible à l'intérêt et à l'impact de l'arrivée à temps de la LGV, se positionne aussi et peut-être d'abord en tant qu'autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux et veille à défendre leur place et leur perspective de développement dans l'aménagement de Matabiau.

Le conseil général se déclare aujourd'hui moins impliqué dans l'élaboration du dossier, et semble plus réservé quant à son implication dans la problématique de transformation urbaine.

L'intervention de l'État est attendue par les acteurs régionaux tant pour son rôle d'arbitre éventuel que pour peser si nécessaire sur les opérateurs ferroviaires jugés trop parisiens dans leur mode de décision.

Beaucoup d'acteurs semblent en définitive se placer encore en attente sur cette opération, sans pour autant contester le « leadership naturel » de la communauté urbaine du Grand Toulouse sur ce projet.

2.3. Le projet ferroviaire et intermodal

Le projet de réaménagement de la gare Matabiau a d'abord fait l'objet d'études de circulation des voyageurs et d'élargissement de quais menées par RFF, dans le cadre de sa mission naturelle. Ces études débouchent début 2012 sur un projet d'ampleur limitée destiné à préparer l'accueil à horizon 2020 de la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse (projet GPSO), mais aussi, dès l'achèvement de la LGV Sud Europe Atlantique (SEA) jusqu'à Bordeaux (horizon 2017), une desserte accrue de rames TGV jusqu'à Toulouse.

Le conseil régional a souhaité joindre à ce projet le développement des circulations ferroviaires régionales dans l'étoile de Toulouse, en acceptant d'examiner la possibilité de libérer une partie des terrains situés au nord de la gare (Péριοle), tout en prévoyant la reconstruction d'un atelier de maintenance (Raynal).

Gares et Connexions (SNCF), pour sa part, doit débuter début 2012 un projet de réaménagement de l'ensemble de la gare en l'ouvrant sur son côté nord (Marengo) et en veillant à l'ouvrir à l'intermodalité d'accès (piétonnier, routier, métro, bus et tramway à terme, et gare routière).

La gare routière elle-même doit être déplacée du côté sud actuellement vers le côté nord de Matabiau.

Enfin, la place de la gare Matabiau parmi les divers transports présents ou envisagés dans l'agglomération doit être précisée : s'agit-il d'une gare terminus où se concentre l'ensemble des transports, ou d'une gare traversée par des transports diamétraux et fonctionnant en réseau avec d'autres gares d'échange situées dans l'agglomération de Toulouse ?

Sur le seul site de Matabiau plusieurs opérations déjà lancées, dans un contexte urbain offrant peu de latitude foncière, peuvent fortement contraindre ou limiter la réflexion.

- La rénovation du quartier Marengo, récemment terminée, limite l'ouverture de la gare vers le nord de Matabiau.

- La fermeture du bâtiment postal représente une opportunité de réutilisation de foncier.
- Le déplacement de la gare routière impose une relocalisation délicate au nord mais libère un terrain situé en bordure de canal.
- La réutilisation partielle des entrepôts SERNAM offre une rare opportunité foncière.
- Enfin, l'éventualité d'un déplacement de la direction régionale SNCF ne peut s'envisager qu'avec une relocalisation à proximité immédiate compte tenu des nécessités de service de l'entreprise ferroviaire et pour éviter la multiplication de déplacements improductifs entre sites distincts.

Malgré l'importance apparente des emprises foncières ferroviaires qui pourrait en première approche laisser croire à des opportunités foncières, il importe de garder à l'esprit que Matabiau est une des cinq principales gares de France. Son fonctionnement en étoile rend particulièrement complexes les circulations ferroviaires et leur gestion, ainsi que la programmation dans de bonnes conditions des sillons.

La perspective de l'ouverture possible à la concurrence des circulations ferroviaires impose également à RFF d'envisager l'éventualité de réserves pour le remisage d'éventuels nouveaux entrants.

Il est donc difficile d'escompter des opportunités foncières très significatives par libération de terrains ferroviaires aujourd'hui occupés. Ceci différencie sensiblement le projet de Matabiau d'autres projets d'OIN comme celui de Bordeaux Saint-Jean.

Les études menées par la région et par la communauté urbaine devront également préciser l'influence sur le trafic de Matabiau des perspectives éventuelles de diamétralisation des circulations régionales sur l'axe Saint-Jory / Matabiau / Labège.

2.4. Un projet urbain qui reste à écrire

Le projet urbain se situe pour sa part sur un axe perpendiculaire à l'axe ferroviaire. L'articulation urbanistique entre les deux axes forts de l'opération d'aménagement doit être assurée.

Vers le centre-ville existe un quartier (Bayard) analysé par la communauté comme un quartier à requalifier. Les questions de la pertinence du diagnostic, et surtout de l'urgence du traitement proposé en réhabilitation restent ouvertes.

La vocation même de ce quartier, qui n'a aujourd'hui pas de fonction particulière en dehors de sa vocation d'habitat, reste posée.

Au delà des voies ferrées, existe un habitat diffus avec peu d'opportunités de terrains disponibles. Les opportunités foncières identifiées (triangle ferroviaire, ateliers de la ville, terrain du SERNAM) sont situées à proximité immédiate des terrains ferroviaires ou même insérées dans ceux-ci. Ils posent des questions d'accessibilité redoutables. Une intervention sur ce bâti suppose le choix d'une action volontaire et interventionniste des autorités compétentes en matière d'urbanisme et d'application du droit des sols, action qui nécessitera d'être menée dans la durée.

Le recensement précis des réserves urbaines possibles commence (cf. étude EGIS). Il porte aujourd'hui sur des terrains de surface limitée et pour beaucoup éloignés du centre de l'opération ou très contraints (Jolimont). Le foncier mutable est estimé à 55 ha dont 29 sur des terrains en renouvellement urbain et 25 sur du foncier ferroviaire. Seuls 5 ha sont sous maîtrise de la communauté urbaine. L'étude EGIS relève à juste titre comme critère conditionnant le succès d'une telle opération l'importance du foncier maîtrisable dès le début de l'opération.

Le projet économique reste à écrire. Il suppose que soit pleinement ouvert le débat sur la place et le rôle du secteur économique. Le choix urbanistique (construction en hauteur, couverture des quais et liaison nord sud sur dalle) apparaît ne pouvoir être abordé à ce stade.

Quelle stratégie urbaine sera menée par la communauté urbaine ? A priori celle-ci ambitionne un maintien de l'urbanisation dense en centre-ville, mais dans quelle limite (ceci vaut-il pour les terrains situés au delà des voies ferroviaires ?) Et en privilégiant quelle occupation et quel maintien en place des populations actuelles ? Au delà des voies ferrées, quelles seront les zones préférentielles d'urbanisation, quelle sera la densification envisagée, et suivant quels modes directifs d'intervention foncière ?

Les choix qui devront être pesés par les autorités en charge du projet seront décisifs pour assurer la crédibilité de cette opération, dans des délais réalistes et dans des limites financières acceptables.

3. Les caractéristiques des opérations d'intérêt national (OIN)

3.1. La définition juridique

Le code de l'urbanisme ne donne aucune définition des opérations d'intérêt national. Il se borne à prévoir à l'article L 121-9-1 que leur liste est prévue par décret en Conseil d'État et, notamment aux articles L 311-1 et L 422-2, les conséquences juridiques qu'entraîne la création d'une OIN.

A chaque création d'une OIN, un décret en Conseil d'État vient d'une part ajouter à l'article R 121-4-1 du code de l'urbanisme le nom de la nouvelle OIN, d'autre part en prévoit le périmètre dans une annexe.

L'article L 311-1 prévoit que les ZAC situées, en tout ou partie, à l'intérieur du périmètre d'une OIN sont créées par le préfet. L'article L 422-2 dispose que l'autorité administrative de l'État est compétente pour les autorisations d'urbanisme, et, donc, en particulier pour délivrer un permis de construire ou une autorisation de lotir.

Ces deux articles montrent bien que les OIN constituent un régime dérogatoire. Elles sont la contrepartie de la décentralisation : c'est, en effet, lorsque les compétences en matière d'urbanisme ont été transférées aux collectivités territoriales que l'État a souhaité « garder la main » sur les grandes opérations stratégiques en termes d'aménagement du territoire. Les premières OIN ont été les périmètres d'agglomération des villes nouvelles.

Il faut souligner que les collectivités territoriales conservent leurs compétences en matière de documents d'urbanisme. L'État veille, toutefois, à la prise en compte des opérations d'intérêt national, comme l'indique l'article L 121-2 qui figure dans le chapitre relatif aux dispositions générales communes aux schémas de cohérence territoriale, aux plans locaux d'urbanisme et aux cartes communales. Par ailleurs, le principe de constructibilité limitée, en l'absence de document d'urbanisme, ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires à la réalisation d'opérations d'intérêt national, comme il est dit à l'article L 111-1-2. Enfin, la loi du 17 juillet 2009 a supprimé tout droit de priorité ou de préemption sur les terrains et immeubles appartenant à l'État et à ses établissements publics « en vue de la réalisation » d'une OIN.

3.2. Les enjeux d'une OIN

Au delà de leur diversité, presque toutes les OIN partagent quelques caractéristiques communes qui font apparaître quels sont les enjeux d'une OIN.

3.2.1. La « marque OIN »

Chaque territoire concerné par une OIN est considéré comme un territoire prioritaire sur lequel doit se concevoir et se mettre en œuvre un projet urbain exemplaire et d'envergure, susceptible de faire de ce territoire un lieu attractif sur le plan national, voire international. Il peut, en particulier, s'agir de développer le potentiel d'une

métropole pour qu'elle se situe favorablement dans la concurrence européenne. La prise en compte des exigences du développement durable est désormais incontournable et participe au caractère exemplaire de l'opération.

L'OIN peut porter un nom qui puisse la faire connaître à l'international, tel est le cas d'Euroméditerranée à Marseille et d'Euratlantique à Bordeaux.

3.2.2. La gouvernance

L'OIN permet à l'État et aux collectivités territoriales concernées d'avoir une stratégie commune sur un territoire. Il s'agit bien d'avoir une « ambition partagée », comme l'indique le titre d'un des chapitres du protocole de l'OIN Mantois Seine-aval.

Cette stratégie commune est souvent définie précisément par un protocole pluriannuel qui indique les principaux enjeux du territoire, les objectifs d'aménagement et les moyens, notamment financiers, de les atteindre.

Elle est très généralement mise en œuvre par un établissement public d'aménagement (cf. 3.3) : la représentation de l'État par rapport à celle des collectivités territoriales est minoritaire ou paritaire, mais jamais majoritaire.

Le succès d'une OIN provient de la capacité des acteurs nationaux et locaux à se mettre d'accord sur ce que l'on doit faire sur le territoire concerné. Il dépend à la fois du bon fonctionnement du conseil d'administration et de la concertation sur le terrain de tous les acteurs. Cette exigence est évidemment d'autant plus forte que le périmètre inclut de nombreuses communes.

3.2.3. L'équilibre financier

L'aménagement a un coût d'autant plus élevé que le projet est ambitieux. Il convient donc que l'État et les acteurs locaux se mettent d'accord sur le financement et sa répartition, ce qui se fait normalement dans le protocole pluriannuel. Sans que cela se retrouve nécessairement dans toutes les OIN, la règle générale est maintenant que l'État prenne en charge, au travers de l'EPA, au maximum le tiers du déficit d'aménagement à terminaison des opérations.

Cet équilibre financier dépend largement de la capacité de l'établissement public d'aménagement à faire tourner rapidement le foncier dont il dispose, en réduisant les délais pour l'aménagement des terrains disponibles et la vente des droits à construire afférents.

3.2.4. L'enjeu politique

L'État, en créant une OIN, s'associe au bon déroulement du projet urbain et de sa continuité. Il fait en sorte, dans la limite des contraintes des acteurs, que tous ses services ou ses établissements publics (par exemple, les établissements publics fonciers) concourent à la bonne mise en œuvre du projet urbain. Il peut aussi avoir à réduire les divergences qui peuvent se produire entre les acteurs locaux grâce à la concertation menée par l'établissement public d'aménagement.

L'OIN peut aussi justifier, de la part de l'État, la réservation de crédits de droit commun ou le bénéfice de démarches nationales. C'est ainsi qu'il peut faire ses meilleurs efforts pour que les dotations en matière de logement ou de transports publics convergent sur le territoire pour réaliser les objectifs de l'OIN.

3.3. Les outils d'aménagement

Comme il a été dit plus haut, l'OIN peut être mise en œuvre par un établissement public d'aménagement (EPA), mais il n'y a aucune obligation juridique.

L'article L 321-14, récemment modifié par l'ordonnance n° 2011-1068 du 8 septembre 2011, prévoit la possibilité de « créer des établissements publics d'aménagement ayant pour objet de favoriser l'aménagement et le développement durable de territoires présentant un caractère d'intérêt national ».

Le même article précise que leur mission principale est de « conduire toute action de nature à favoriser l'aménagement, le renouvellement urbain et le développement économique de leur territoire, dans le respect de la diversité des fonctions urbaines, de la mixité sociale dans l'habitat ainsi que de la protection de l'environnement ».

Le rôle important que l'EPA a à jouer dans le développement économique d'un territoire doit se traduire par la définition d'une stratégie territoriale partagée par les collectivités territoriales. On peut ainsi citer le protocole de l'OIN du Mantois-Seine aval intitulé précisément « Une ambition partagée » ou le protocole de partenariat 2010-2024 de l'OIN Bordeaux Euratlantique qui fixe une feuille de route entre l'État et les collectivités territoriales portant sur les objectifs et enjeux, les grandes orientations des projets.

Pour mener les opérations d'aménagement qui lui sont confiées, un protocole financier préparé par l'EPA est signé entre l'État et les collectivités territoriales et détermine sur une longue période les engagements financiers de chacun. C'est ainsi que vient d'être signé récemment le protocole financier relatif à l'OIN de la plaine du Var sur la période 2011-2026. En règle générale, le déficit prévisionnel d'opération est pris en charge par l'État à hauteur d'un tiers au maximum, ce qui représente, dans la majorité des cas, entre 1 et 2 M€ par an.

Comme aménageur, l'EPA peut se voir déléguer le droit de préemption.

L'ordonnance précitée de 2011 prévoit désormais que l'EPA doit élaborer un projet stratégique opérationnel qui tienne compte des orientations stratégiques définies par l'État.

Elle fixe la composition du conseil d'administration : représentants de l'État, représentants des collectivités territoriales et EPCI à fiscalité propre pour au moins la moitié, et personnalités qualifiées.

Le directeur général est nommé par arrêté du ministre en charge de l'urbanisme après avis du préfet et du président du conseil d'administration.

La création d'une OIN n'entraînant pas nécessairement celle d'un EPA, la fonction d'aménageur pourrait être exercée par une SEM ou une SPLA. Mais, en l'absence de

l'État, la stratégie d'aménagement ne relève plus que de la ou des collectivités territoriales représentées au conseil d'administration. Dès lors, il n'est pas concevable que l'État puisse intervenir financièrement comme il le fait pour un EPA.

L'OIN n'a plus alors vraiment de légitimité et il semble préférable de rechercher si un autre mode d'association entre l'État et la ou les collectivités territoriales serait pertinent.

L'exemple des contrats de développement territorial (CDT) prévus par la loi sur le Grand Paris pourrait apparaître, à première vue, pertinent puisque, selon l'exposé des motifs du projet de loi, il s'agit d'un « régime contractuel de coopération stratégique entre l'État et les collectivités territoriales pour le développement et l'aménagement des territoires » concernés.

Toutefois, comme le fait remarquer le professeur Gérard Marcou dans l'Actualité juridique droit administratif du 11 octobre 2010, « les CDT se distinguent des contrats de projet par le fait qu'ils ont une portée prescriptive dans certaines de leurs dispositions », en particulier parce que le CDT dresse la liste des zones d'aménagement différé (ZAD) dont il prévoit la création, en fixe le périmètre et détermine les bénéficiaires du droit de préemption.

Ce régime va plus loin dans les prérogatives de l'État que celui de l'OIN.

Une autre forme d'association entre l'État et les collectivités territoriales, en l'absence d'OIN et d'EPA, pourrait être imaginée à l'instar de ce qui a été engagé sur le territoire qui se trouve autour de l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry. L'objectif est de définir un schéma de référence partagé par l'État, les collectivités territoriales et les acteurs locaux. Cette démarche qui aurait pu être celle d'une OIN est co-piloté à parité par l'État et les collectivités territoriales qui s'appuient sur leurs outils propres.

3.4. La typologie des OIN

On constate une grande diversité d'OIN. Historiquement les premières OIN ont été les villes nouvelles.

Aujourd'hui les OIN peuvent porter sur de vastes territoires composés de nombreuses communes comme l'OIN du Mantois-Seine aval ou celle de Seine amont, même si les opérations d'aménagement concernent nécessairement des territoires plus restreints. Elles peuvent être d'un seul tenant ou en « taches de léopard ».

Elles peuvent porter sur une zone à forte attractivité comme la Défense ou sur des territoires qui, au sein d'une ville, doivent être profondément requalifiés comme à Marseille avec Euroméditerranée ou à Saint-Etienne,

Il peut s'agir de territoires constitués de plusieurs communes, comme dans l'agglomération de Bordeaux ou dans la plaine du Var.

D'autres sont très spécifiques par leur caractère « thématique » (Aéroports de Paris, zones portuaires, Village-Nature à Marne-la-Vallée).

L'objectif très fort de développement économique qui est commun aux OIN n'est, toutefois, pas suffisant pour justifier la création d'une OIN, puisque quelques opérations d'aménagement emblématiques, comme Euralille, Lyon confluence ou l'île de Nantes, n'ont pas donné lieu à des OIN.

En définitive, si l'on excepte les OIN atypiques, c'est d'abord la volonté de l'État et des collectivités territoriales de travailler dans un partenariat durable sur un territoire considéré comme stratégique qui justifie la création d'une OIN.

4. Les conditions de qualification comme OIN de l'opération d'aménagement de Matabiau

4.1. Les conditions de la réussite du projet Matabiau

Le projet d'opération d'aménagement de Matabiau conjugue plusieurs objectifs et bénéficie de plusieurs opportunités. Une gouvernance ferme apparaît, malgré cette complexité, en mesure d'assurer la réussite de ce projet urbain.

Les objectifs sont de créer un nouveau pôle urbain de qualité dans la continuité du centre de l'agglomération, et de développer un véritable lieu d'échanges intermodaux. Les opportunités naissent de la prochaine arrivée de la LGV à Toulouse et de l'existence de certaines disponibilités foncières.

4.1.1. Une volonté d'aménagement territorial affirmée et partagée

La communauté urbaine du grand Toulouse s'est affirmée à l'origine du projet Matabiau et a assuré dès le début le pilotage incontesté de cette opération. Elle a su associer à son programme d'études l'essentiel des acteurs pertinents qui sont tous présents comme signataires et co-financeurs de la convention d'études. Le département, la région Midi-Pyrénées, l'État, les opérateurs ferroviaires (RFF et SNCF) ont tous contribué au financement et jouent un rôle actif dans le déroulement des études, ainsi qu'à la gouvernance assurée par le comité de pilotage.

Le programme d'études initié apparaît très large. Il permet d'aborder très en amont l'ensemble des préalables au lancement effectif des préliminaires de l'aménagement, en résorbant, si nécessaire, certaines divergences de vue. Il a permis d'éviter certains impairs comme celui qui aurait pu conduire à lancer un concours d'architecture sur un programme insuffisamment défini.

La stratégie menée est une stratégie de long terme. L'existence de la SPLA assure aujourd'hui un pilotage pertinent de l'opération. Dans son avancement actuel, il semble prioritaire de finaliser le programme d'aménagement, de réaliser les premières simulations financières et d'identifier des opportunités foncières.

Des choix devront être faits sur la présence ou non de grands équipements structurants, sur les moyens d'intervention foncière, et sur les projets évoqués en matière de transport urbain ou régional (projet de tram-train et esquisses de diagonalisation des transports régionaux qui insérerait Matabiau dans un réseau de plates-formes d'échanges).

4.1.2. Une gare d'échange multimodale exemplaire

La gare Matabiau fait partie des principales gares françaises pour les opérateurs ferroviaires. L'arrivée prochaine d'une LGV en provenance de Bordeaux confirmera ce rôle important dans le service ferroviaire national .

Mais la gare Matabiau bénéficie aussi d'une implantation en centre-ville de Toulouse, sans doute insuffisamment valorisée jusqu'à aujourd'hui. Son ouverture sur la ville est mal assurée (parvis de taille et d'accès limité sur le canal, absence de débouché sur l'opération d'urbanisation nouvelle Marengo). Ses accès aux autres moyens de transports (métro, gare routière, auto) sont difficiles et son rôle de plate-forme d'échanges intermodaux (transports régionaux ou interurbains) n'est pas affirmé.

C'est donc à juste titre qu'une des ambitions affirmée du projet d'aménagement de Matabiau est de construire une plate-forme intermodale d'échange pour les voyageurs. Ceci doit exclure des approches insuffisamment ambitieuses d'adaptation des infrastructures existantes. Là encore, l'ampleur des études lancées, la coordination menée par les comités techniques et par le comité de pilotage doivent permettre de dépasser des approches trop parcellisées des acteurs.

Le réaménagement de la gare Matabiau doit englober transports ferroviaires nationaux, régionaux, tram, transports routiers, accès voiture métro, déplacements en vélo ou à pied.

Les autorités organisatrices des transports (État, région, département, agglomération) sont déjà réunies pour les concertations nécessaires dans le cadre des comités techniques et de pilotage.

4.2. Les conditions nécessaires pour envisager la création d'une OIN

Aux prérequis précédemment cités nécessaires au succès d'une opération d'aménagement, s'ajoutent d'autres conditions spécifiques pour justifier la qualification d'OIN. Cette ambition nous semble légitime pour une agglomération de la taille et du dynamisme de Toulouse, mais elle entraîne tout aussi naturellement des contraintes particulières dans les objectifs, la conception et la conduite de l'opération, qui sont la contrepartie des avantages apportés par l'OIN.

4.2.1. Une prise en compte des exigences du développement durable

L'opération Matabiau est une opportunité pour réaliser une opération exemplaire en termes de développement durable, qu'il s'agisse de la rénovation/reconstruction de la gare ou des opérations sur les quartiers.

Trois objectifs principaux doivent être poursuivis à cette fin :

- veiller à l'intermodalité des différents modes de transport desservant la gare Matabiau avec une fluidité et qualité des échanges possibles,
- valoriser particulièrement les modes doux de transport,
- promouvoir la qualité de l'urbanisation et des constructions nouvelles, tout en assurant le maintien de la mixité sociale des quartiers.

4.2.2. Un projet et un programme de niveau national, voire international, attractif pour les investisseurs

En préalable à l'examen même du projet de Matabiau, les conditions d'environnement sont sans conteste réunies à Toulouse pour envisager la possibilité d'une OIN.

Le dynamisme économique, démographique, scientifique et culturel de l'agglomération crée un environnement exceptionnel, favorisant à l'évidence les chances de succès de tout projet d'aménagement.

Il importe que toutes les forces sociales, économiques, scientifiques et culturelles soient mobilisées pour favoriser son succès.

En particulier, les modalités d'association des milieux économiques devraient être précisées et la question d'un éventuel grand projet structurant devrait être débattue et tranchée.

En effet, les OIN existantes ont pour la plupart jugé nécessaire de bâtir dès l'origine leur projet autour ou avec un grand équipement commercial ou culturel.

C'est le but de l'étude d'EGIS de préciser l'ambition du projet Matabiau. Elle devra également éclairer le détail des grands projets moteurs envisagés et prendre les premiers contacts avec des opérateurs pour en tester la faisabilité.

4.2.3. Un périmètre d'opération suffisamment large et étendu

Comme les travaux des comités techniques et du comité de pilotage l'ont à de nombreuses reprises relevé, le contexte de l'opération Matabiau est plus complexe, mais aussi plus flou qu'une analyse rapide le laisserait paraître.

Plus complexe car il s'agit de construire une vaste intermodalité, au bénéfice de l'extension des fonctions de centralité de la ville de Toulouse, en remplissant des fonctions à la fois très locales mais aussi urbaines, régionales, nationales voire internationales.

Plus flou car le périmètre à donner à l'opération ne s'impose pas naturellement. Limitée à la gare ferroviaire Matabiau, l'opération resterait intéressante et nécessaire mais négligerait l'opportunité de reconstruire le quartier nord-est de Toulouse (jusqu'au boulevard périphérique) et de porter une ambition urbaine permettant de requalifier des quartiers dont certains sont très proches du centre-ville. Plus étendue, l'opération risque de se dissoudre dans un tissu pavillonnaire où l'ambition d'aménagement se confronterait avec une réalité beaucoup plus modeste.

Le périmètre de l'opération, encore en discussion dans le comité de pilotage, doit faire l'objet d'études complémentaires en cohérence avec l'ambition du projet et son nécessaire équilibre financier. Un périmètre plus étendu que celui retenu jusqu'à présent est actuellement envisagé par la communauté urbaine.

L'articulation de l'opération Matabiau avec les autres projets stratégiques de l'agglomération devra également être affirmée, en particulier pour les transports urbains (tram et métro) et régionaux.

4.2.4. La possibilité d'une stratégie foncière ambitieuse

Début 2012, ont été menées les premières études pour préciser les estimations du foncier disponible sur la zone d'aménagement.

Le retour d'expérience observé sur des opérations d'aménagement de grande ampleur, telles que les premières OIN, montre que le succès est largement conditionné par l'existence dès le démarrage de l'opération d'un foncier immédiatement disponible à un niveau minimum très significatif (taille estimée à 15 % du périmètre de l'opération avec des emplacements de qualité). Ceci doit permettre tant d'implanter très vite les équipements moteurs de l'opération assurant force d'attractivité et image de marque, que d'assurer dans de bonnes conditions l'équilibre financier de l'opération.

Ultérieurement, la volonté de l'opérateur d'assumer un interventionnisme quotidien en matière foncière (permis de construire, droit de préemption, création de ZAC), doit lui permettre de contrôler sans faille le rythme d'implantation des projets fonciers.

La détermination exacte du périmètre de l'opération doit permettre de s'assurer de la disponibilité d'un foncier en quantité suffisante. Les seules assiettes ferroviaires ne paraissent pas, en effet, aujourd'hui suffisantes.

4.2.5. Une capacité d'investissement se situant au niveau de l'ambition du projet

Là encore, l'étude d'EGIS a engagé les travaux pour définir plus précisément le contenu de l'opération. Il convient de les poursuivre et de les mener à terme.

Il sera alors nécessaire de tester le réalisme du projet sur le périmètre envisagé de l'opération.

Les contributions des différents opérateurs et le plan de financement de l'opération d'aménagement pourront alors être négociées entre les partenaires.

4.3. Le calendrier de la réflexion à mener sur le mode de gouvernance

Tout d'abord il importe de noter que le précédent ministre chargé des transports a fixé le cadre du calendrier d'avancement du projet GPSO et en particulier de l'arrivée de la LGV à Toulouse :

- mise à l'enquête d'utilité publique en 2013,

- dossier de décision ministérielle et déclaration d'utilité publique en 2014,
- puis recherche de financements.

Plus récemment, le ministre chargé des transports a confié une mission de réflexion sur ce projet au CGEDD.

Les études menées sous l'égide du comité de pilotage par EGIS doivent être menées à terme.

Elles doivent permettre de préciser le périmètre géographique précis de l'opération envisagée, son programme par catégorie d'opérations avec l'implantation envisagée et de présenter l'équilibre économique prévisionnel de l'opération d'aménagement.

Tant le comité de pilotage que l'État pourront alors apprécier si les conditions précédemment citées en préalable au choix de l'option OIN sont réunies.

Enfin, les collectivités territoriales et l'État devront confirmer leur appréciation sur l'intérêt de participer à un tel mode de gouvernance qui suppose :

- pour l'État, une participation financière à l'équilibre de fonctionnement de l'opération d'aménagement ;
- pour la communauté urbaine, le transfert à l'État de certaines compétences d'urbanisme ;
- pour les autres collectivités territoriales (conseils général et régional), la confirmation de leur volonté de participer ou non à l'aménagement de Matabiau ;
- pour RFF et SNCF, la poursuite d'une gouvernance les associant à la définition du projet.

C'est après confirmation de ces différents points et suivant le calendrier qui, en fin de compte, sera déterminé par les collectivités territoriales et en premier lieu la communauté urbaine de Toulouse que le mode de gouvernance pourra être déterminé. Le choix se fera essentiellement entre une OIN (la décision revenant in fine à l'État) et une concertation territoriale étroite, d'ores et déjà assurée par la gouvernance actuelle (comité de pilotage/ comités techniques) avec le rôle moteur de la SPLA.

Conclusion

La mission, qui a bénéficié de l'appui technique et de l'expérience de M. François JALINOT, directeur général de l'établissement public d'aménagement Euroméditerranée, s'est attachée à prendre contact avec l'ensemble des acteurs de ce projet et à les rencontrer sur place.

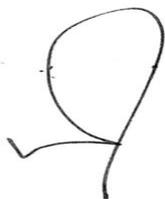
Elle a aussi pu présenter ses premières orientations lors d'un comité de pilotage qui s'est tenu à Toulouse le 1er mars 2012 (voir document de présentation en annexe 4).

Ce rapport détaille les constats, analyses et orientations préconisés.

Il liste surtout les questions préalables sur lesquelles il importe que les collectivités territoriales se positionnent pour que l'État puisse en dernier recours statuer pour savoir s'il convient de qualifier cette opération d'opération d'intérêt national.

En tout état de cause, le maintien d'une concertation étroite telle qu'elle est actuellement assurée dans de bonnes conditions de gouvernance par le comité de pilotage apparaît nécessaire pour la poursuite de ce projet.

François GEINDRE



Inspecteur général de
l'administration du
développement durable

Alain LECOMTE



Inspecteur général de
l'administration du
développement durable

Benoît WEYMULLER



Ingénieur en chef
des ponts, des eaux
et des forêts

ANNEXES

1. Lettre de mission



27/10/11

Paris, le 27 OCT. 2011

La ministre de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement

Le secrétaire d'Etat chargé du Logement

à

Christian LEYRIT
Vice-président du conseil général de
l'environnement et du développement durable

Référence : D11022674

Objet : Mission d'expertise sur le projet urbain autour de la gare de Matabiau à Toulouse.

L'arrivée de la ligne à grande vitesse Bordeaux – Toulouse programmée en 2020-2021, et le projet en cours de LGV Toulouse – Narbonne et le développement futur de la gare Matabiau à Toulouse qui en résulte appellent une réflexion approfondie sur un projet urbain ambitieux, au-delà du seul pôle d'échange multi-modal.

Les grandes collectivités territoriales du territoire, Communauté urbaine du Grand Toulouse, Région Midi-Pyrénées et Département de la Haute-Garonne, ont d'ores et déjà signé avec l'Etat, RFF et SNCF une convention partenariale d'études portant sur la période 2009-2013. Ces études portent sur un périmètre élargi et un grand nombre de thématiques, à la hauteur des enjeux soulevés par l'arrivée des nouvelles lignes.

Sur la proposition du préfet de la région Midi-Pyrénées, préfet de la Haute-Garonne, il nous a semblé opportun que l'Etat accompagne ces collectivités de son expertise en matière d'aménagement dans l'élaboration d'un projet urbain, permettant d'accueillir dans les meilleures conditions ces évolutions de grande ampleur.

Il s'agit aussi de s'assurer que le projet urbain lié à la future gare de Matabiau prenne en compte les objectifs que l'Etat porte en termes de développement urbain durable, et notamment de production de logements qualitativement et quantitativement adaptés, de développement économique et social harmonieux.

Nous vous demandons de bien vouloir diligenter une mission d'expertise sur cette opération qui, en lien étroit avec les services du MEDDTL et les administrations déconcentrées de l'Etat, ainsi qu'avec les collectivités territoriales. Cette mission permettra d'apporter un regard transverse, éclairé et distancié par rapport aux enjeux qui se profilent et de proposer des orientations pour les prendre en compte.

En particulier, elle devra étudier l'opportunité de qualifier un périmètre à déterminer autour de la gare d'opération d'intérêt national au sens du code de l'urbanisme.

Hôtel de Roquelaure – 246, boulevard Saint-Germain – 75007 Paris – Tél : 33 (0)1 40 81 21 22

Les inspecteurs de l'environnement et du développement durable que vous voudrez bien charger de cette mission bénéficieront de l'appui technique et de l'expérience de François JALINOT, directeur général de l'établissement public d'aménagement Euroméditerranée, notamment en ce qui concerne l'aménagement urbain et le développement métropolitain.

Pour permettre aux réflexions en cours de bénéficier au mieux des conclusions de la mission, nous avons demandé que celles-ci puissent être remises pour le 15 janvier 2012.



Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET



Benoist APPARU

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

*Conseil général de l'Environnement
et du Développement durable*

Le Vice-Président

Référence CGEDD n° 008054-01

La Défense, le 18 NOV. 2011

Note

à l'attention de

Monsieur Benoît WEYMULLER,
ingénieur en chef des ponts,
des eaux et des forêts

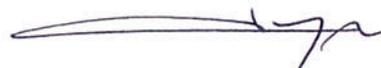
Monsieur François GEINDRE,
inspecteur général de l'administration
du développement durable

Par note du 27 octobre 2011, la Ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement et le Secrétaire d'Etat chargé du logement ont demandé au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) de diligenter une **mission sur le projet urbain autour de la gare de Matabiau à Toulouse.**

Je vous confie cette mission pour laquelle vous bénéficierez de l'appui de **M. Alain LECOMTE**, inspecteur général de l'administration du développement durable, qui en assurera également la supervision. Elle est enregistrée sous le n°008054-01 dans le système de gestion des affaires du CGEDD.

J'attire votre attention sur le souhait des Ministres de disposer du rapport final pour le 15 janvier 2012.

Conformément à la procédure en vigueur, je vous demande de m'adresser votre rapport de fin de mission, aux fins de transmission à la Ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement et au Secrétaire d'Etat chargé du logement.



Christian LEYRIT

Copies : M. le Président et Mme la Secrétaire de la 3ème section
M. le Président et M. le Secrétaire de la 2ème section

2. Liste des personnes rencontrées

<i>Nom</i>	<i>Prénom</i>	<i>Organisme</i>	<i>Fonction</i>
CREPON	Etienne	DGALN	Directeur général
COSTANTINO	Rémi	DGALN/DHUP	Chef du bureau des grandes opérations d'urbanisme
COMET	Henri-Michel	Préfecture Haute-Garonne	Préfet
MARZIANI	Charles	Conseil régional Midi-Pyrénées	Vice-Président chargé des transports
NEYEN	Joël	Conseil régional Midi-Pyrénées	Directeur général des services
LOOSES	Bertrand	Conseil général Haute-Garonne	Directeur général des services
COHEN	Pierre	Grand Toulouse	Maire et Président du Grand Toulouse
DUBOST	Christian	RFF	Directeur régional Midi-Pyrénées
MEYER	Pierre	SNCF	Directeur régional Midi-Pyrénées
LIGNER	Nicolas	SNCF gares et connexions	Directeur projet gare de Toulouse
MAHE	Philippe	Communauté urbaine Grand Toulouse	Directeur général des services
GARES	Alain	Société publique locale d'aménagement du Grand Toulouse	Directeur général
CROCHERIE	André	DREAL Midi-Pyrénées	Directeur régional
JALINOT	François	Euroméditerranée	Directeur général

3. Glossaire des sigles et acronymes

<i>Acronyme</i>	<i>Signification</i>
ADS	application du droit des sols
AUAT	agence d'urbanisme et d'aménagement du territoire
CDT	contrat de développement territorial
CEAT	centre d'essais aéronautiques de Toulouse
CEVAP	centre d'essais en vol, aérotransport, parachutage
DUP	déclaration d'utilité publique
EPA	établissement public d'aménagement
EPFL	établissement public foncier local
EPST	établissement public à caractère scientifique et technologique
ETP	équivalent temps plein
GIE	groupement d'intérêt économique
GPSO	grand projet sud-ouest
LGV	ligne à grande vitesse
PIB	produit intérieur brut
OIN	opération d'intérêt national
ONERA	office national d'études et de recherches aérospatiales
SCOT	schéma de cohérence territoriale
SEM	société d'économie mixte
SHON	surface hors œuvre nette
SPLA	société publique locale d'aménagement
TCSP	transport en commun en site propre
TSE	taxe spéciale d'équipement
ZAC	zone d'aménagement concerté
ZAD	zone d'aménagement différé

4. Document de présentation au comité de pilotage du 1er mars 2012

Projet urbain gare Matabiau Toulouse

Comité de pilotage Grand
Toulouse

Jeudi 1er mars 2012



Crédit photo : C. Remy / CGEDD - BC

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergies et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

Présent
pour
l'avenir

conseil général de l'Environnement
et du Développement durable

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr>

Les fondements de la lettre de mission du Ministre

- Sur proposition du préfet de région, il semble opportun que l'État accompagne les collectivités de son expertise en matière de montage d'opération et d'aménagement urbain dans l'élaboration d'un projet autour de la gare de Matabiau (dans le contexte de l'extension du réseau LGV)
- Il s'agit de s'assurer que le projet urbain lié à la future gare de Matabiau prenne en compte les objectifs que l'État porte en termes de développement durable, et notamment de production de logements, de développement économique et social.

La commande qui nous est passée

- Apporter un regard transverse, éclairé et distancié par rapport aux enjeux et proposer à l'État, en transparence avec le comité de pilotage, des orientations
- En particulier, étudier l'opportunité de qualifier d'OIN un périmètre à déterminer autour de la gare de Matabiau.

Ce que nous avons retenu des enjeux urbains dans l'agglomération toulousaine

- Une agglomération toulousaine dynamique
- Une ambition forte et nouvelle en matière d'urbanisme
- Une opportunité majeure avec l'arrivée de la LGV
- De nombreux projets prioritaires pour la communauté urbaine du Grand Toulouse

Ce que nous percevons comme enjeux pour Matabiau

- Un pôle intermodal exemplaire
- La création d'un nouveau « centre » à forte attractivité autour de la gare, à relier au centre historique mais aussi à la périphérie
- La possibilité de créer des logements, ainsi que des espaces pour des activités économiques
- Une optimisation à trouver sur un site contraint, déjà dense, ou du moins largement occupé, et confronté à des problèmes d'accessibilité
- Une intervention dynamique pour maîtriser le foncier et générer des opportunités disponibles au delà des zones ferroviaires.

Quel projet ?

- Pour la gare : réaménagement complet des emprises ferroviaires et des circulations pour les usagers des différents modes de transport
- Pour la ville : sur quel périmètre (nord de la gare, quartier Bayard, Jolimont) ? Quelle répartition entre logements et activités ?

Quel accompagnement de l'État ?

- Création d'une opération d'intérêt national (OIN) ?
- Partenariat spécifique à concevoir ?

Ce qu'est une OIN

- Un dispositif juridique prévu par le code de l'urbanisme : liste des OIN arrêtée par décret en Conseil d'État, transfert à l'État des compétences en matière d'autorisations d'urbanisme et de création de ZAC
- Possibilité pour l'État de créer un établissement public d'aménagement (EPA), avec un financement public programmé (environ un tiers du déficit prévisionnel d'opération)
- Une marque de fabrique, une forme de « label » pour promouvoir l'attractivité d'un territoire au niveau national, voire international
- Une gouvernance fondée sur un partenariat privilégié et pérenne entre l'État et une ou plusieurs collectivités autour d'un projet urbain d'envergure.

Les conditions de création d'une OIN

- Un projet de niveau national, voire international, attractif pour les investisseurs et assurant l'équilibre financier de l'opération
- Un projet exemplaire sur le plan du développement durable
- Un périmètre suffisamment large, allant au delà des abords immédiats de la nouvelle gare
- Une stratégie foncière ambitieuse accélérant la mutation du foncier disponible
- Un outil d'intervention : création d'un EPA ?

Ou un partenariat spécifique

- Sans conséquences juridiques et financières particulières
- Centré sur l'opération du pôle intermodal d'échanges
- Assurant une bonne coordination des acteurs : État avec ses établissements publics, collectivités territoriales
- Nouvelle convention partenariale fixant des objectifs communs et créant un comité de pilotage adapté aux objectifs communs.

5. Données sur la recherche et l'enseignement supérieur

Effectifs de chercheurs et d'étudiants dans la région Midi-Pyrénées

Recherche publique : effectif de chercheurs par domaines en équivalent temps plein (ETP)

Enseignement supérieur : sciences de la matière	1 227
Enseignement supérieur : sciences humaines et sociales	892
Enseignement supérieur : sciences du vivant	611
Établissement public à caractère scientifique et technologique (EPST) sciences de la matière	478
EPST sciences humaines et sociales	80
EPST sciences du vivant	443
TOTAL	3 731

Recherche privée : effectif de chercheurs par domaines en équivalents temps plein (ETP)

Industrie chimique	100
Fabrication de machines et appareils électriques	549
Fabrication d'instruments médicaux de précision, d'optique	421
Services informatiques	368
Industrie pharmaceutique	425
Fabrication d'équipements radio, télécommunication	855
Construction aéronautique et spatiale	1 195
Ingénierie, études et contrôle technique	265
autres	512
TOTAL	4 690

Source : INSEE, la recherche en Midi-Pyrénées, données issues de l'observatoire des sciences et techniques.

Effectifs de l'enseignement supérieur (en milliers)

	Midi-Pyrénées	
	2003 - 2004	2004 - 2005
Universités hors instituts universitaires technologiques (IUT)	71 264	71 777
IUT	6 023	5 812
Instituts universitaires de formation des maîtres (IUFM)	4 113	3 862
Écoles d'ingénieurs hors universités	4 702	4 838
Écoles de commerce, gestion et comptabilité	3 224	3 330
Écoles paramédicales et sociales	3 938	4 185
Classes préparatoires aux grandes écoles	3 441	3 400
Sections de technicien supérieur	10 362	10 294
Autres établissements d'enseignement supérieur	6 057	6 962
Total enseignement supérieur	113 124	114 460

Source : ministère de l'éducation nationale, de la recherche et de la technologie.

6. Projets du Grand Toulouse

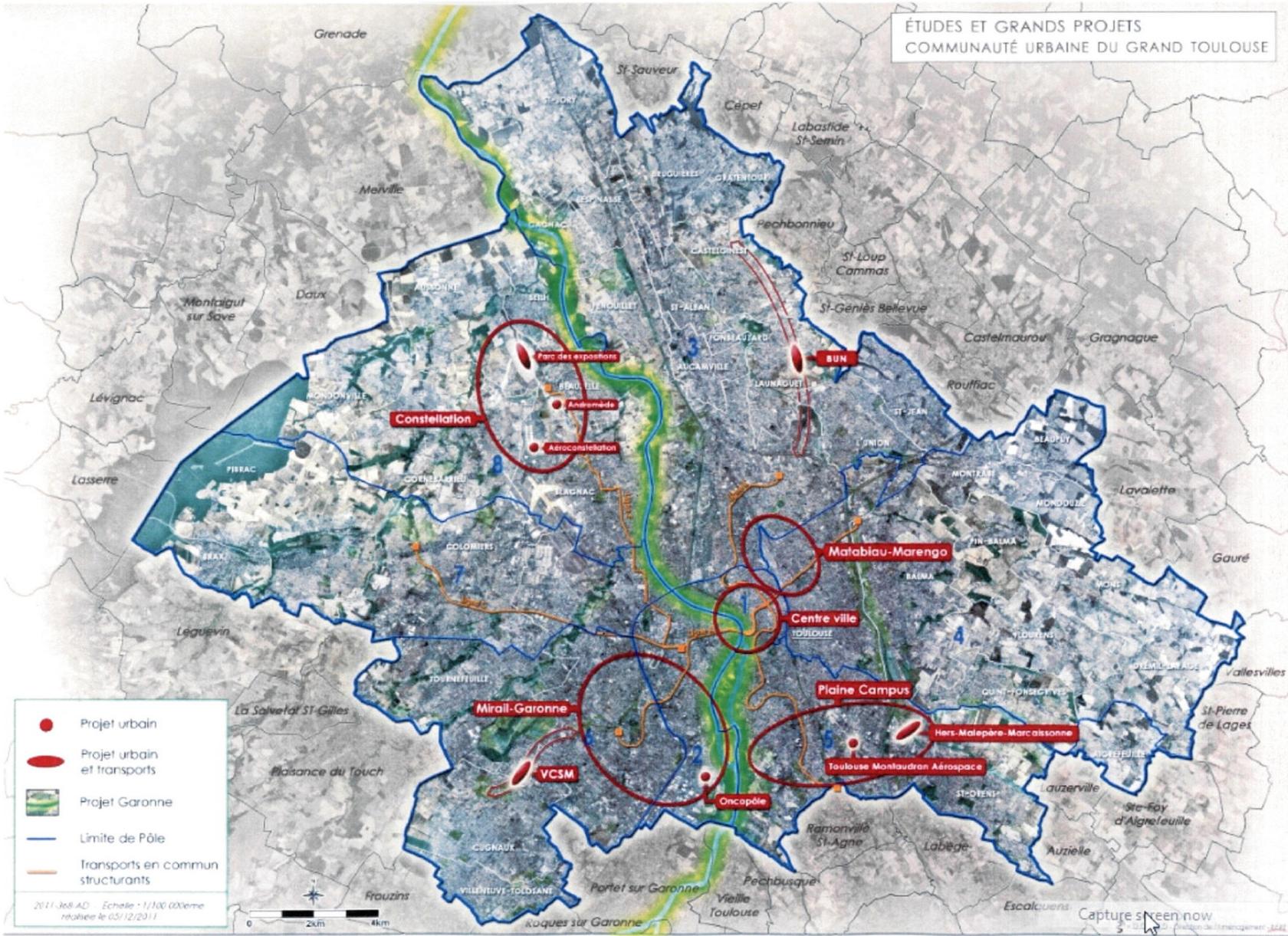
Études et grands projets de la communauté urbaine du Grand Toulouse

Constellation-Porte internationale

Plaine Campus-Ville de demain

Mirail-Garonne

ÉTUDES ET GRANDS PROJETS
COMMUNAUTÉ URBAINE DU GRAND TOULOUSE



Parc des expositions

Équipement structurant d'envergure internationale situé à proximité de l'aéroport Toulouse/Blagnac



Agence DMA



PIIG - PUD

Andromède

Offrir un habitat différent dans un nouveau quartier entre faubourg et cité jardin

Laubis

Proposer une offre de logements innovante en terme de mixité sociale, normes paysagère et environnementale (site lauréat du concours European 2010)



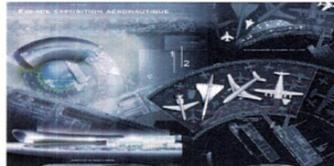
AP 357



Cardéte et Huet

Aéroconstellation

Valoriser le savoir-faire aéronautique européen par une plateforme industrielle connectée au domaine aéroportuaire



Cardéte et Huet

Aéroscopia

Valoriser et promouvoir le patrimoine industriel

Constellation - Porte internationale

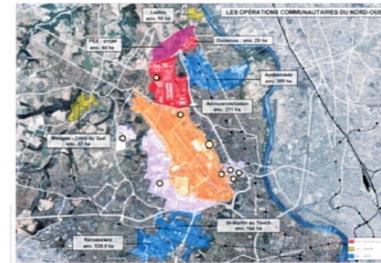
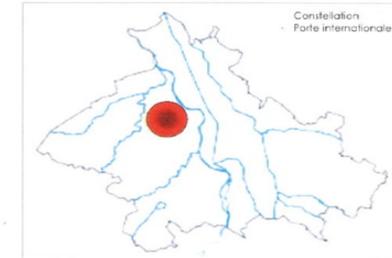
Repenser l'urbanisation et l'identité paysagère en lien avec une activité économique de renommée internationale

Enjeux :

1. Renforcer l'identité du lieu, comme un nouveau lieu de « rencontre » et comme un « élément repère », créer une nouvelle « entrée Nord » de l'agglomération
2. Développer parallèlement un habitat de qualité à proximité des bassins d'emploi. Mixité sociale, respect de l'environnement, services de proximité
3. Développer et structurer le développement économique de la porte métropolitaine

Opérations engagées :

- Andromède (209 ha)
- Aéroconstellation (271 ha)
- Saint-Martin-du-Touch (164 ha)
- Ramassiers (135,5 ha)
- Monges-Croix-du-Sud (57 ha)
- Parc des expositions (90 ha environ)
- Laubis (10 à 20 ha)
- Aéroscopia





Toulouse Montaudran Aérospace

Créer un futur pôle d'excellence dans le domaine de l'aéronautique, du spatial et des systèmes embarqués



Quartier des sciences

Intégrer le campus dans la ville et placer la science au cœur de la Cité



Complexe scientifique de Rangueil

Valoriser l'excellence scientifique et animer la vie universitaire via des aménagements publics



Hers-Malepère-Marcassonne

Anticiper et organiser le développement de l'agglomération du Grand Toulouse sur le secteur allant de la vallée de la Saune à la vallée de l' Hers



Plaine Campus - Ville de demain

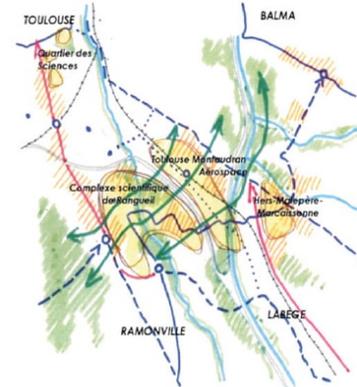
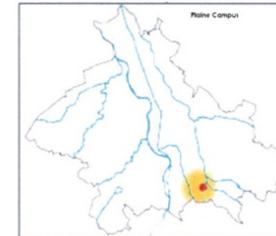
Un territoire moteur de l'économie de la connaissance et de l'innovation, l'un des premiers campus scientifiques de France et d'Europe, le cœur d'un « MIT » Toulousain, promis à un fort développement

Enjeux :

1. Créer une unité de lieu en établissant des passerelles entre les domaines du complexe scientifique de Rangueil, de Toulouse Montaudran Aérospace, du canal du Midi et la vallée de l'Hers...
2. Faire de Toulouse Montaudran Aérospace la vitrine internationale des compétences en matière d'aéronautique, systèmes embarqués et aérospatial
3. Promouvoir l'université toulousaine à l'échelle internationale

Opérations engagées :

- Toulouse Montaudran Aérospace
- Quartier des sciences
- Complexe scientifique de Rangueil
- Hers-Malepère-Marcassonne
- Candidature Ville de demain déposée





Bagatelle, Faourette, Papus, Tabar, Bordelongue

Mettre en œuvre un projet global sur l'ensemble du secteur (la Zone Urbaine Sensible et ses franges) prenant en compte une articulation plus grande avec les quartiers limitrophes, une intégration des problématiques de déplacement, la vie locale et son dynamisme

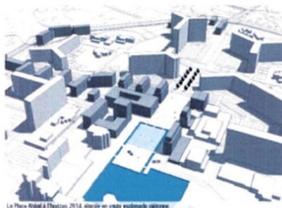
Reynerie

Désenclaver le quartier, améliorer sa qualité de vie et changer son image



Bellefontaine

Ouvrir le quartier, rompre avec la monotonie et le sentiment d'enfermement induit par l'architecture massive, promouvoir une appropriation partagée et apaisée des espaces publics grâce à des actions sur le bâti et un dialogue entre l'espace naturel et le bâti



Oncopôle

Régrouper sur un même site l'ensemble des intervenants de la recherche et du traitement du cancer tout en requalifiant ce secteur de l'agglomération, fortement touché par la catastrophe du 21 septembre 2001 (AZF)



Toulouse Mirail université

Renouveler et intégrer un campus universitaire au quartier Reynerie (ZUS)/Cépière



Mirail-Garonne

Planification urbaine à l'échelle du Grand Sud Ouest Toulousain

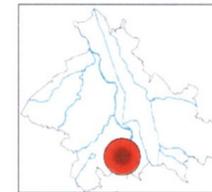
Enjeux :

1. Réinsérer les quartiers populaires dans le développement de l'agglomération
2. Pérenniser les projets de renouvellement urbain engagés
3. Favoriser l'accueil de nouveaux emplois : un quartier mixte
4. Valoriser le dynamisme culturel : le triangle culturel
5. Insérer l'université Toulouse-Mirail dans la ville
6. Créer des continuités dans le tissu urbain : un réseau de parcours
7. Créer depuis la place Abbai un lien privilégié entre les quartiers, en s'appuyant sur les réseaux existants
8. Élaborer un schéma de territoire pour le grand sud-ouest toulousain



Fiche d'identité :

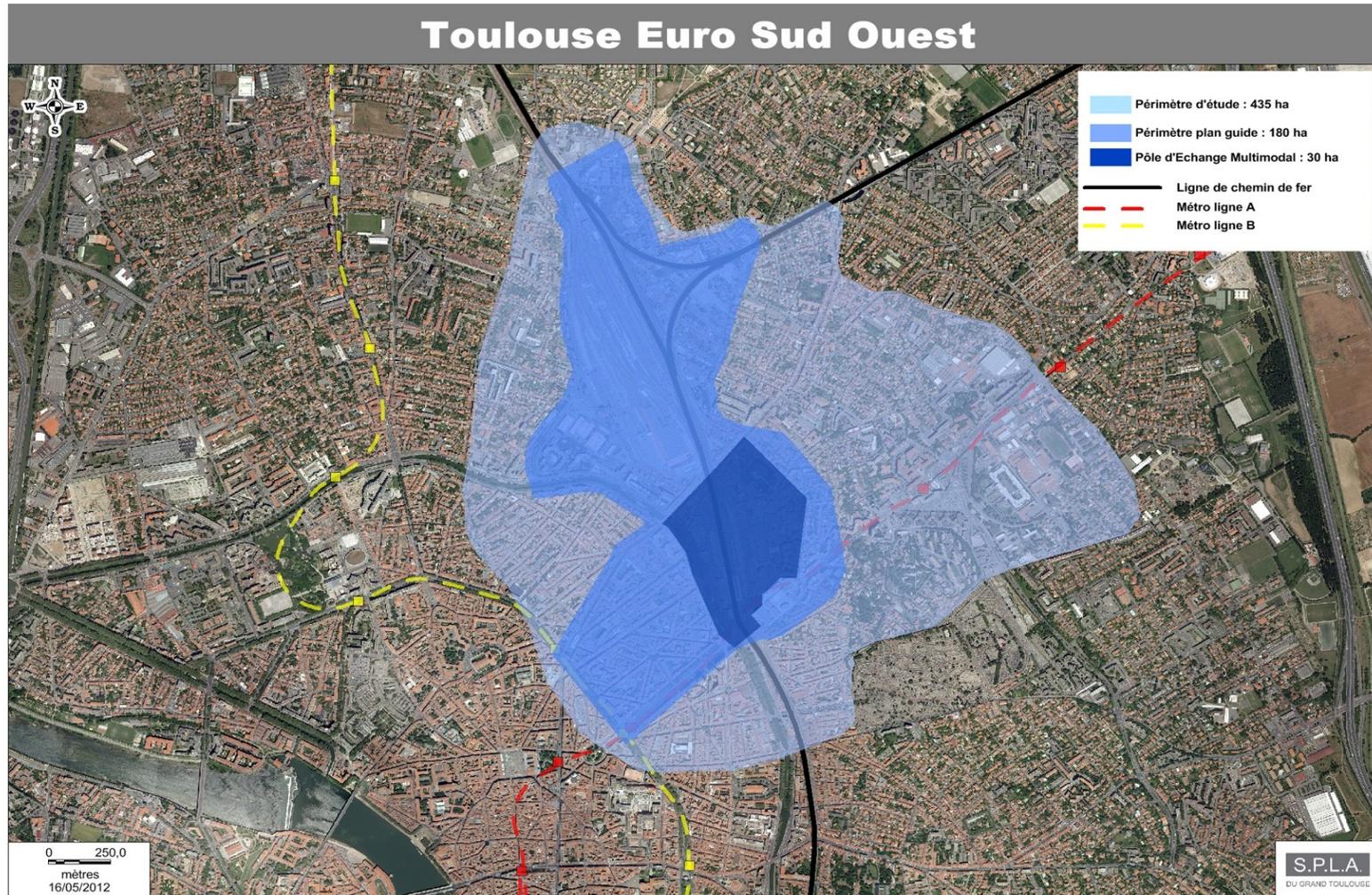
- Localisation : Toulouse
- Maître d'ouvrage : Grand Toulouse
- Urbaniste/bureau d'étude : Agence URBAINE
- Superficie : 2 000 hectares



Opérations engagées :

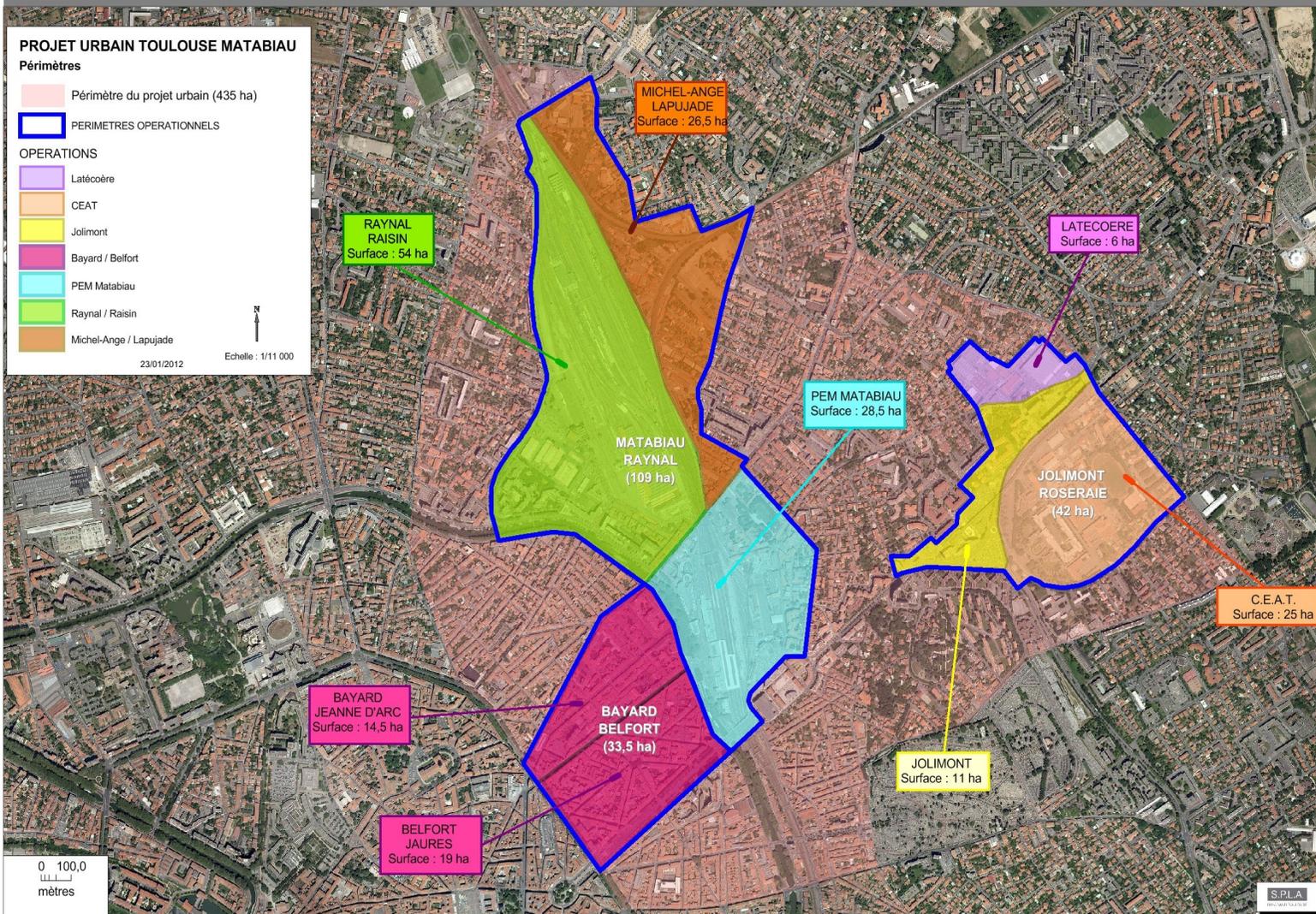
- Bagatelle, Faourette, Papus, Tabar, Bordelongue
- Reynerie
- Bellefontaine
- Toulouse-Mirail université
- Oncopôle
- VCSM Guilhermy proposée

7. Périmètre d'étude du projet urbain autour de la gare Matabiau



PROJET URBAIN TOULOUSE MATABIAU

Définition des périmètres - Version du 25/01/2012



**Ministère de l'Écologie,
du Développement durable
et de l'Énergie**

Conseil général de
l'Environnement
et du Développement durable

7^e section – secrétariat général

bureau Rapports et
Documentation

Tour Pascal B - 92055 La
Défense cedex
Tél. (33) 01 40 81 68 73

