



CESL - Commission "Urbanisme"

Projet de rapport - Propositions

Lors de la réunion plénière du 7 décembre 2011, M. Maurice Bidouih adjoint à l'urbanisme a présenté les réflexions alors menées sur l'évolution souhaitable du centre ancien et M. Joseph Carles a rappelé le transfert de compétences de la commune vers la Communauté Urbaine, expliqué la mise en place du SCOT sur l'aire urbaine (117 communes), précisé que le PLU communautaire commanderait aux PLU communaux et donné l'orientation suite du Grenelle de l'environnement qui préconise la densification de la ville intérieure et la limitation du développement au-delà.

La commission une fois mise en place a étudié divers points ayant trait à l'urbanisme dans la commune en commençant par l'évolution souhaitable du centre ancien et a élargi sa réflexion sur d'autres points sensibles de la commune comme le devenir du quartier Andromède, les abords du tramway, la revitalisation de la place de Catalogne, l'accès aux parkings du centre commercial Leclerc, la problématique du nombre de places de stationnement dans les programmes de logements et de bureaux et enfin a pris connaissance de l'enquête publique portant sur la modification du PLU et du rapport du commissaire-enquêteur.

Composition de la commission

Président et rapporteur : Michel Marbehan.

Membres : Jocelyne Alzieu, Benjamine Amourdon, Gilles Baby, Michel Bastoul, Danielle Brun, Cécile Piton-Cessac, Catherine Eschard, Line Malric, Eric Marion, Jean-Michel Mazardo, Jean-Pierre Mazars, Danielle Perez, Andrée Sautet, Stéphanie Sense, Marie-José Vila, Gérard Widemann, Jean-Charles Zipelius.

Membre de droit : Michel Peli.

Méthode de travail

Lors de la première réunion tenue le 17 janvier 2012, il a été rappelé qu'il n'appartient pas à la commission de se substituer aux services chargés d'élaborer le SCOT ou le PLU. Le rôle de la commission se limite à fournir à Monsieur le Maire une approche prospective basée sur la compétence et l'expertise de chacun de ses membres.

Cette réunion a permis d'examiner et de commenter les notions de base de l'urbanisme :

L'**urbanisme** recouvre l'étude du phénomène urbain, l'action d'urbanisation et l'organisation de la ville et de ses territoires. L'urbanisme concerne de nombreuses disciplines comme la géographie, l'aménagement, l'économie, le juridique, l'écologie, la politique et la sociologie.

Les pratiques et techniques de l'urbanisme consistent en la mise en œuvre des politiques urbaines (logement, transport, environnement, zones d'activités économiques, appareil commercial et équipements publics). Elles ont pour objectif la planification urbaine et la

gestion de la cité, en vue d'une meilleure harmonie des usages et du bien-être des utilisateurs (habitation, activités professionnelles, services publics mis à la disposition de la population, activités sportives, activités culturelles, activités religieuses, loisirs, etc.) dans la ville comme la réalisation des équipements publics, l'entretien des espaces publics et l'organisation des transports.

Le code de l'urbanisme dans son article L110 définit l'objet de l'urbanisme : *"Le territoire français est le patrimoine commun de la Nation. Chaque collectivité publique en est le gestionnaire et le garant dans le cadre de ses compétences. Afin d'aménager le cadre de vie, d'assurer sans discrimination aux populations résidentes et futures des conditions d'habitat, d'emploi, de services et de transports répondant à la diversité de ses besoins et de ses ressources, de gérer le sol de façon économe, d'assurer la protection des milieux naturels et des paysages ainsi que la sécurité et la salubrité publiques et de promouvoir l'équilibre entre les populations résidant dans les zones urbaines et rurales et de rationaliser la demande de déplacements, les collectivités publiques harmonisent, dans le respect réciproque de leur autonomie, leurs prévisions et leurs décisions d'utilisation de l'espace."*

Une notion présentée comme nouvelle alimente souvent les débats : "la ville durable".

"Ville durable" est une expression qui désigne une ville ou une unité urbaine respectant les principes du développement durable et de l'urbanisme écologique, qui cherche à prendre en compte conjointement les enjeux sociaux, économiques, environnementaux et culturels de l'urbanisme pour et avec les habitants, par exemple au travers d'une architecture HQE (Haute Qualité Environnementale), en facilitant les modes de travail et de transport sobres, en développant l'efficacité du point de vue de la consommation d'énergies et des ressources naturelles et renouvelables. Ce sont souvent des éco-villes ou éco-quartiers cherchant à diminuer leur empreinte écologique en compensant leurs impacts et en tendant à rembourser leur "dette écologique". Leur gouvernance se fait généralement suivant le principe de l'Agenda 21 local, incluant des modes de démocratie participative et parfois un objectif d'autarcie énergétique voire alimentaire.

La densité urbaine raisonnée et contrôlée

Le modèle de la "ville durable" privilégie la densité urbaine dans un souci d'économie de l'espace et de limitation des déplacements. Cette conception s'appuie sur des notions de ville "courtes distances" ou "ville compacte". Aucune densité urbaine idéale n'a aujourd'hui été définie, mais les chercheurs et les exemples de quartiers durables aujourd'hui déjà réalisés, tablent pour une densité relativement élevée. Les constructions sont soit des immeubles d'une hauteur raisonnable (entre 3 et 5 étages), soit des maisons petites, mitoyennes, avec un petit jardin. Cette relative forte densité permettrait une plus grande mobilité ainsi qu'une meilleure accessibilité aux services. Une personne ne disposant pas de voiture dans une ville ou dans un quartier compact, pourra accéder à un nombre de services bien plus importants que dans une ville à faible densité. Cette densification induit cependant une conception complète de l'aménagement des sols. Tout endroit doit avoir un rôle déterminé, et être utilisé de la façon la plus rentable possible. Cela ne doit pas se traduire par une suppression des places communes ou des espaces non construits, qui permettent de ne pas se sentir étouffé par les constructions. Les lieux publics, devraient être très présents et plus agréables à vivre. Les rues, zones piétonnières, jardins publics, places, joueraient non seulement un rôle social favorisant les rencontres et le contact entre individus, mais ils permettraient aussi aux personnes de pouvoir s'aérer, se changer les idées, en se promenant à l'extérieur. Ils compenseraient donc en partie les jardins individuels. Cette solution permettrait d'éviter l'étalement des villes, et donc la

place prise par ces dernières sur la campagne. On privilégierait la qualité sur la quantité et cela permettrait de faire de nombreuses économies énergétiques.

Les documents d'urbanisme :

L'Article L121-1 du Code de l'Urbanisme stipule que les schémas de cohérence territoriale et les plans locaux d'urbanisme déterminent les conditions permettant d'assurer :

1° L'équilibre entre le renouvellement urbain, un développement urbain maîtrisé, le développement de l'espace rural d'une part et la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des espaces naturels et des paysages d'autre part, tout en respectant les objectifs de développement durable;

2° La diversité des fonctions urbaines et la mixité sociale dans l'habitat urbain et dans l'habitat rural, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs en matière d'habitat, d'activités économiques, d'activités sportives ou culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics, en tenant compte de l'équilibre entre emploi et habitat ainsi que des moyens de transport et de la gestion des eaux;

3° Une utilisation économe et équilibrée des espaces naturels, urbains, périurbains et ruraux, la maîtrise des besoins de déplacement et de la circulation automobile, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des écosystèmes, des espaces verts, des milieux, sites et paysages naturels ou urbains, la réduction des nuisances, la sauvegarde des ensembles urbains remarquables et du patrimoine bâti, la prévention des risques naturels prévisibles, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature.

Le SCOT (Schéma de COhérence Territoriale),

L'article L122-1 précise que les schémas de cohérence territoriale exposent le diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipements et de services.

Ils présentent le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) retenu, qui fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme en matière d'habitat, de développement économique, de loisirs, de déplacements des personnes et des marchandises, de stationnement des véhicules et de régulation du trafic automobile.

Le PLU (Plan Local d'Urbanisme),

Il couvre l'intégralité du territoire de la commune ou de l'établissement de coopération intercommunale compétent (la communauté urbaine).

L'article L123-1 indique que le PLU expose le diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et précise les besoins répertoriés en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transport, d'équipements et de services.

Il comporte un projet d'aménagement et de développement durable (PADD) qui définit les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme retenues.

Il peut en outre, comporter des orientations d'aménagement relatives à des quartiers ou à des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restaurer ou aménager. Ces orientations peuvent, en cohérence avec les projet d'aménagement et de développement durable, prévoir les actions et opérations d'aménagement à mettre en œuvre, notamment pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de ville et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune. Elles peuvent

prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics.

La commission s'est réunie le 6 février, le 12 mars, le 2 avril, le 18 juin et 18 septembre afin d'examiner les divers thèmes qu'elle a retenus et examinés et dont on trouvera la synthèse et les propositions qu'elle a émises dans le rapport qui suit.

Les sujets traités :

- I - Le quartier du centre ancien,
- II - Le devenir du quartier Andromède,
- III - Les abords de la ligne du tramway,
- IV - La revitalisation de la place de Catalogne,
- V - L'accès au parking du centre commercial Leclerc,
- VI - Les places de stationnement dans les programmes de logements et de bureaux,
- VII - La modification du PLU.

I - Le quartier du centre :

La revitalisation souhaitée du centre ville ancien implique un accroissement des commerces, professions libérales et services qui seuls sont susceptibles d'attirer les usagers (voir le document de présentation du projet "Blagnac Centre 2020" de novembre 2011 présenté au CESL par M. Maurice Bidouilh le 7 décembre 2011). La commission s'est intéressée à deux aspects qu'elle a jugés importants : l'accessibilité et l'optimisation de l'usage de l'espace.

- L'accessibilité : Le manque de places de stationnement ressenti par les usagers a été considéré comme un frein au développement des commerces et un risque pour leur pérennité. Les transports en commun même s'ils sont améliorés ne peuvent rendre le même service que l'usage d'un véhicule personnel qui :

- permet d'aller rapidement de son domicile au centre ville (les habitations les plus éloignées sont à moins de 3km du Centre - soit 6 minutes à 30 km/h),
- évite les temps d'attente et facilite le transport des achats éventuels.

Proposition I. a - La commission recommande d'examiner la ou les possibilités d'accroître le nombre de places de stationnement en centre ville.

- L'optimisation de l'usage de l'espace : Le Centre étant plutôt exigu, il apparaît utile de procéder d'une part à un recensement des espaces disponibles et des immeubles qui pourraient changer d'affectation et d'autre part de dresser une liste des services proposés ou manquants dans le Centre afin que soit élaboré un projet de développement durable en établissant un ordre de pertinence par rapport à l'objectif recherché, tout ne pouvant être réalisé par manque de place.

Il est fait remarquer que tous les services municipaux n'accueillent pas le public, et que l'idée de créer un "guichet unique" permet un meilleur accès au public. Alors pourquoi faudrait il regrouper tous les services sur une mairie agrandie ? La commission remarque que la place que ces services occuperaient et les places de stationnement utilisées par les employés réduiraient d'autant ce qui aurait pu être réservé à d'autres services ou équipements proposés au public et qui eux renforceraient l'attractivité du centre ancien.

Proposition I. b - La commission propose aux élus et aux services une réflexion sur la pertinence du projet de regroupement des services communaux sur une mairie agrandie.



Proposition I. c - La commission suggère la réalisation d'une étude faisant le recensement des possibilités foncières d'une part et des besoins en services divers, commerces ou professions libérales d'autre part, afin d'établir un véritable projet de développement urbain.

II - Le devenir du quartier Andromède :

Ce quartier en devenir qui a été présenté comme un modèle d'urbanisme semble cumuler les exemples de programmes immobiliers qui présentent un aspect architectural peu séduisant.



L'intention louable de favoriser l'innovation voire l'audace architecturale semble avoir été trahie. Le terme d'opération "laboratoire" ne doit pas justifier des expériences faites au détriment des

habitants du quartier et de la ville elle-même. Que dire des façades couvertes de bardages métalliques qui donnent à la rue une perspective de hangars sans ouvertures ? Que penser des façades couvertes de bois dont on peut craindre une faible pérennité et un coût d'entretien élevé ? N'existe-t'il pas des solutions plus respectueuses de l'environnement et de l'aspect traditionnel de l'architecture locale ? (Voir des réalisations récentes sur les communes voisines).



On est bien loin des images idylliques présentées il y a dix ans au lancement de cette opération d'aménagement.

Il faut signaler la création lors de la réunion plénière du 25 septembre 2012 d'une commission "Andromède" dédiée à l'évolution de ce quartier.

Proposition II. a - La commission recommande une concertation avec les différents acteurs concernés afin de promouvoir une réorientation des choix urbanistiques et architecturaux.

III - Les abords de la ligne du tramway :

Nous avons constaté que la présence du tramway sur la route de Grenade dont il occupe la plus grande partie de l'espace a pour conséquences :

- un sentiment d'insécurité qui conduit les automobilistes à éviter cet itinéraire,
- une réduction de la fréquentation des commerces et services implantés sur cet axe.

Il en découle une offre de foncier que les promoteurs saisissent au gré des opportunités et cherchent à rentabiliser par des programmes sans cohérence les uns avec les autres et contraints par le découpage mal adapté des parcelles existantes. Cela est préjudiciable à une urbanisation de qualité de ce secteur qui est pourtant une vitrine de notre commune.



Proposition III. a - La commission recommande de faire établir un projet de cohérence urbaine qui permettrait en plus à la Collectivité de faire jouer son droit de préemption urbain (ce qui aurait aussi un effet anti spéculatif). Ainsi, par une maîtrise améliorée du foncier, on pourrait promouvoir une mutation qualifiante de ce quartier.

IV - La revitalisation de la Place de Catalogne :

Les commerçants de cette place semblent en difficulté. Après une longue période de gênes dus aux travaux de la ligne T1, ils constatent un accroissement des difficultés d'accès. Le tramway n'y a pas d'arrêt, le nombre de places de stationnement en surface, donc plus attractives, a été réduit de moitié et les personnes à mobilité réduite et les mamans avec voitures d'enfants ne peuvent pas accéder facilement au parking souterrain et sont obligés d'utiliser la rampe d'accès des voitures.

La dalle du parking souterrain reste désespérément vide.



Pourtant les attentes cachées dans les socles des quatre candélabres placés sur la dalle permettraient de construire une halle. Par ailleurs, la création d'une rampe dans l'emprise du trottoir ouest inutilisé semble possible et permettrait l'accès aux personnes à mobilité réduite (PMR). Ces aménagements permettraient d'envisager des activités qui pourraient avoir lieu sur la dalle du parking ce qui renforcerait l'attractivité de cette place en grand danger de désertification.

Proposition IV. a - La commission suggère de relancer le projet de halle et de rechercher les activités qui pourraient y être proposées.

Proposition IV. b - la commission propose la réalisation d'une rampe d'accès au parking pour les personnes à mobilité réduite (PMR) dans l'emprise du trottoir ouest.

V - Accès au parking du centre commercial Leclerc :

Pendant les périodes de forte affluence, beaucoup d'usagers répugnent à utiliser les places en étage du silo à voitures préférant se garer dans les rues avoisinantes.

Il semble que le mode de fonctionnement de ce parking qui provoque le croisement des sortants avec les entrants conduit à bloquer les sortants par les files d'attente des entrants ce qui interdit la libération des places et donc produit l'engorgement du parking. Il est suggéré de revoir le fonctionnement interne qui pourrait certainement être amélioré. Par ailleurs, la bretelle qui permettrait de rejoindre la voie rapide en direction de Toulouse en tournant à droite à la sortie du pont sur la RD 902 et éviter ainsi le conflit avec les usagers provenant du nord d'une part et de Cornebarrieu d'autre part n'a toujours pas été réalisée. Cette bretelle relève de la responsabilité du Conseil Général, l'emprise nécessaire a été réservée.

Proposition V. a - La commission suggère de faire revoir le fonctionnement du parking silo (à voir avec le propriétaire et les commerçants du centre commercial).

Proposition V. b - La commission propose de demander au Conseil Général de réaliser enfin la bretelle d'accès à la voie rapide telle qu'elle avait été envisagée et pour laquelle l'emprise foncière a été réservée.

VI - Nombre de parkings et garages dans les programmes de logements et de bureaux :

Il est constaté que de nombreux garages situés dans les immeubles de logements sociaux ne trouvent pas preneurs (soit parce que les résidents n'ont pas de voiture, soit parce que leurs loyers ne peuvent être supportés). Il en résulte un problème d'équilibre financier pour les organismes gestionnaires. Par ailleurs le nombre de places de stationnement réalisées dans les nouveaux programmes de logements en accession semble insuffisant pour répondre aux besoins (de nombreuses familles disposent de plus d'une voiture). Il en est de même dans les ensembles de bureaux. Ainsi les rue avoisinantes sont encombrées de voitures et les terrains encore libres sont utilisés en parkings sauvages. Que se passera-t'il lors de la réalisation des programmes qui y sont prévus ? Il semble aussi que des parkings situés sur le domaine public soient privatisés sans droit.

Proposition VI. a - La commission préconise qu'une étude soit réalisée permettant de mieux connaître les besoins des différents programmes. Il est rappelé le rapport du 11 juin 2011 de la commission "stationnement" et tout particulièrement son paragraphe "e" qui a déjà examiné cette question.

Proposition VI. b - La commission suggère de recenser l'ensembles des parkings situés dans le domaine public pour éviter leur privatisation abusive et pour mieux signaler leur existence.

VII - L'enquête publique sur la modification du PLU :

La commission "urbanisme" mise en place en décembre 2011 déplore que, bien qu'une présentation ait été faite en séance plénière sur les réflexions alors menées par les élus et les services sur l'évolution du centre ancien, un dossier de modification du PLU portant principalement sur le centre ancien et ses abords a été établi et soumis à l'enquête publique sans concertation préalable du public et sans que la commission en ait été informée.

La procédure retenue (modification) n'impose pas la concertation préalable du public mais elle ne l'interdit pas. La décision appartient à Toulouse Métropole maître d'ouvrage en la matière et donc responsable de la procédure.

La procédure de révision était peut-être plus appropriée compte tenu de l'impact important sur l'économie générale du quartier du centre. Mais il est vrai que la procédure de révision est plus longue et que l'intention du maître d'ouvrage était de répondre sans tarder, à de nombreux projets.

Proposition VII. a - La commission reste disponible pour approfondir sa réflexion sur ce sujet très important pour le devenir du centre de Blagnac.