

Secteur OUEST – Réunion publique du 22 mars 2017 Synthèse des échanges



1. Contexte de la réunion et remarques générales :

Lieu : Colomiers

Horaire : 20h-22h

Objet : réunion de présentation du volet habitat, des orientations d'aménagement et des pièces réglementaires du PLUi-H

Nombre de participants : 110 personnes environ

Etaients présents des élus de Toulouse Métropole, maires de quartiers, maires et adjoints des communes, des représentants des services de Toulouse Métropole et de l'aua/T.

2. Déroulé de la réunion et présentation :

- Accueil des participants par Karine Traval-Michelet, maire de Colomiers, vice-présidente de Toulouse Métropole en charge de l'Habitat et membre du COPIL restreint du PLUi-H
- Rappel des orientations du PADD par Annette Laigneau, vice-présidente de Toulouse Métropole en charge de l'urbanisme et des projets urbains, adjointe au maire de Toulouse
- Présentation du Programme d'orientations et d'actions (POA) et des Orientations d'aménagement et de programmation (OAP) par Thierry Chaumier, directeur du projet PLUi-H, pilote de l'équipe en charge du PLUi-H
- Présentation du règlement par Eric Gosset, responsable du service réglementation urbaine à Toulouse Métropole et diffusion d'une vidéo sur les zones urbanisées mixtes (UM)

3. Temps d'échanges avec le public sur le volet habitat (le Programme d'orientations et d'actions) et sur l'urbanisme de projets (les Orientations d'aménagement et de programmation) :

Question : un habitant de Colomiers demande dans quelle mesure le PDU est pris en compte dans le PLUi-H. Quelle articulation est prévue entre l'accueil de nouvelles personnes et les dessertes en transport pour éviter d'encombrer davantage les axes déjà embouteillés ?

Réponse : Karine Traval-Michelet explique que c'est une chance pour la Métropole que plusieurs documents d'urbanisme soient en cours d'élaboration simultanément sur le territoire : le PLU intercommunal, le PLH (intégré au PLUi) et le PDU (Plan de Déplacements Urbains) qui vient d'être arrêté par le Syndicat mixte des transports en commun (SMTC).

Par ailleurs, le SCoT (Schéma de cohérence territoriale) veille également à la cohérence entre l'urbanisme et les transports à une échelle plus large que la Métropole. C'est dans ce cadre-là que le PLUi-H répond à un principe fondamental : accueillir des habitants là où le niveau de desserte en transport en commun est suffisant.

Karine Traval-Michelet souligne les difficultés spécifiques sur la RN 124 qui connaît des embouteillages croissants. C'est pourquoi le PLUi-H prévoit une répartition de la production de logements par groupe de communes. Ainsi, les communes qui accueilleront plus d'habitants sont celles qui sont le mieux équipées, notamment en transport en commun pour la période 2020/2025. Dans le même temps, le PDU va intensifier l'offre de transport en commun. Par exemple, le Linéo, mis en service depuis septembre sur Colomiers, va être bientôt déployé à Tournefeuille.

Karine Traval-Michelet indique que la Métropole porte un projet structurant sur la commune, il s'agit de la 3^e ligne de Métro (TAE) qui est intégrée au PDU et des études sont en cours pour la desserte de Colomiers. Cette ligne doit desservir les zones d'activités et va résoudre une partie des problèmes de la commune.

Elle précise que l'accueil de population, ne signifie pas uniquement l'accueil de personnes extérieures à la commune, il s'agit également d'accueillir le solde naturel de la commune (500 à 600 naissances par an à Colomiers). Cela signifie donc des familles qui s'agrandissent, de la décohabitation avec des jeunes qui souhaitent rester sur la commune... et l'ambition de la commune est de retenir ces familles et leur permettre de rester, dans de bonnes conditions, sur le territoire.

Un habitant de Toulouse (quartier Lardenne), également membre de l'association de défense du quartier de Lardenne, s'inquiète de l'absence d'informations sur la hauteur des bâtiments dans le PLUi-H contrairement aux anciens PLU où toutes les hauteurs étaient écrites.

Annette Laigneau explique qu'une démarche spécifique et novatrice a été menée à Toulouse. Lors du lancement de la démarche d'élaboration du PLUi-H il a été demandé à toutes les communes quel était leur projet politique urbain afin de les intégrer dans le PADD métropolitain. Le cas de Toulouse étant plus complexe, des études d'urbanisme sur 5 secteurs de démocratie de la ville ont été lancées (le secteur de Toulouse centre étant exclu, car il fait l'objet d'études patrimoniales). Le diagnostic et les conclusions des études ont été présentés dans chaque quartier et ces éléments ont servi de base pour la construction du PADD. Par la suite, un travail de concertation a été mené avec les

associations et les services techniques de la Métropole sur les 4 zones identifiées par les bureaux d'études pour l'évolution des tissus urbains :

- Zones à préserver (quartiers à forte valeur patrimoniale où seuls des développements ponctuels seront autorisés) ;
- Zones à accompagner (secteurs pavillonnaires où une évolution faible des tissus urbains est possible en s'inscrivant dans l'environnement) ;
- Zones à renouveler (où une évolution des tissus urbains est possible dans le cadre d'un urbanisme à négocier) ;
- Zones à restructurer (urbanisme de projet, ZAC, OAP... où une évolution plus importante est possible).

L'objectif de la collectivité est de proposer des règles souples afin d'éviter un urbanisme réglementaire qui génère des formes urbaines qui ne conviennent pas (comme les toitures en monopente par exemple développées par les promoteurs à cause de la règle de hauteur fixée à l'égout). La Métropole souhaite développer un urbanisme de projet, respectueux de l'environnement.

Elle précise que la question de la hauteur des bâtiments va être abordée ensuite dans la présentation du règlement.

Un habitant de Colomiers, également président des associations des riverains de l'Allée de Lasplanes demande si la protection des zones pavillonnaires de certains quartiers se fera à travers des OAP et sinon quels sont les moyens de protection pour les zones pavillonnaires.

Karine Traval-Michelet répond que la protection des zones pavillonnaires ne se fait pas à travers les OAP. C'est le règlement qui va permettre d'avoir ce type de protection en contraignant les hauteurs, les reculs, en protégeant les espaces verts de pleine terre qui caractérisent la forme pavillonnaire. La volonté de la Métropole est de conserver l'identité pour chaque quartier tout en y intégrant des projets architecturaux qui pourront accueillir plusieurs logements de plus petite taille qui respectent l'habitat environnant. La dernière modification du PLU de la commune a déjà permis de protéger le quartier. Par ailleurs, il convient de mesurer l'impact des nouveaux logements sur le stationnement, les axes de circulation... dont les contraintes peuvent limiter les constructions.

Une habitante de Colomiers (quartier des Marots) constate que les nombreuses constructions dans le secteur des Marots accentuent le phénomène d'embouteillages. Elle demande si, en cas de permis de construire conséquent avec plusieurs logements, les riverains seront consultés sur les futurs aménagements routiers ou sur d'autres aménagements.

Karine Traval-Michelet indique que le secteur des Marots est concerné par le projet de construction d'un groupe scolaire dans le parc des Marots, nécessaire pour accueillir tous les enfants du quartier. Bien que les grands principes du projet soient posés, il reste désormais à le mettre en œuvre et pour cela, plusieurs niveaux de concertation vont être proposés aux habitants et aux comités de quartier de démocratie locale.

Elle ajoute que ce secteur a été choisi afin d'éviter des flux de circulation supplémentaires pour accompagner les enfants à l'école. On se situe très en amont du projet puisqu'il n'y a pas de permis encore déposé et que l'objectif pour l'instant est d'écouter les attentes des habitants.

Un habitant de Mondonville, également président d'une association de quartier, demande si le règlement prévoit des restrictions pour le cas du chemin de Cantegril où, suite à la vente de deux maisons, un projet immobilier est en cours avec 63 logements sur 3 500 m². Il demande s'il est possible de prendre un arrêté de « sursis à statuer » en attendant l'application du nouveau PLUi-H. Il précise que le permis de construire est en cours d'instruction et qu'il a fait un courrier à ce sujet au maire de Mondonville et à Madame Laigneau.

Annette Laigneau explique que bien que le PLUi-H soit intercommunal avec des orientations et un règlement métropolitains, les maires des communes gardent la responsabilité des permis de construire. Elle rappelle que le PLU de Mondonville est toujours en vigueur et que les propriétaires et les promoteurs ont des droits et les marges de manœuvre sont faibles.

Karine Traval-Michelet souligne que les services de la voirie de la Métropole sont également consultés pour ce type de projets. Ils mesurent l'environnement du projet et ils peuvent demander des travaux d'amélioration de la voirie, par exemple.

Cet habitant de Mondonville, précise que là il s'agit de 63 logements et que le maire de Mondonville a expliqué ne rien pouvoir y faire.

Un habitant de Cornebarrieu demande comment s'effectue le contrôle de l'urbanisation suivant le niveau de desserte en transport en commun, la centralité de la zone à densifier... Est-il possible de limiter la densification si, par exemple, le seuil de logement à construire par an a été atteint ? Peut-on refuser des permis de construire ?

Annette Laigneau explique qu'à heure actuelle, il est juridiquement difficile de refuser un permis de construire en dehors de contraintes particulières énoncées par le service voirie/mobilités. Mais toutes les règles vont être revues avec le PLUi-H et il y aura de nouveaux motifs de refus.

Elle rappelle que les permis de construire sont validés après consultation d'un certain nombre de services de la Métropole ou d'autres secteurs. Le PLUi-H intégrera toutes les politiques publiques de la Métropole : les déplacements, l'économie, le développement durable, le Plan Climat, ainsi que les projets urbains des communes pour constituer le projet métropolitain. Seront ensuite identifiés, sous la forme de zonages, les territoires où les équipements et les services permettront le développement urbain.

4. Temps d'échanges avec le public sur la partie réglementaire :

Le même habitant de Cornebarrieu précise sa question précédente sur la maîtrise de l'urbanisation et demande si la collectivité dispose de moyens pour limiter ou maîtriser l'urbanisation d'un secteur à partir du moment où le quota de constructions annuelles a déjà été atteint.

Karine Traval-Michelet précise que c'est là tout l'intérêt d'avoir introduit la politique du logement dans le PLU intercommunal puisque demain toutes ces politiques seront gérées au niveau métropolitain. Ce document permettra d'avoir les mêmes outils dans toutes les communes pour qu'elles puissent mener chacune leur politique de l'habitat. C'est pourquoi un travail très fin de mise en cohérence des objectifs du POA a été conduit avec chaque maire pour identifier, cartographier les projets et quantifier le nombre de logements potentiels à construire par an. Mais ces chiffres peuvent être amenés à évoluer.

Annette Laigneau ajoute qu'il est possible de connaître ce que représente en termes d'apport de population le nombre de logements nouveaux repérés sur les secteurs dans chaque commune. Mais si pour diverses raisons l'attractivité d'une commune est décuplée, il est difficile d'arrêter l'urbanisation parce que le quota annuel est atteint. Elle explique qu'en revanche, la collectivité a une petite marge de manœuvre : elle se doit d'accueillir les habitants dans de bonnes conditions (services, réseaux...) et donc si cela n'est pas le cas, il est possible de dialoguer avec les promoteurs pour négocier et expliquer que les équipements ne suivent plus. Dans ces conditions, il est possible de freiner l'urbanisation de certains secteurs. C'est ce qui a été fait dans le Nord de Toulouse, le dialogue a permis de freiner l'urbanisation.

Dominique Fouchier, maire de Tournefeuille complète en précisant que l'objectif de production de logement n'est pas opposable, mais le règlement l'est. Dans chaque secteur UM du règlement seront définis la hauteur, l'emprise au sol et le pourcentage d'espace vert qui détermineront la forme urbaine. Ce qui signifie que l'on pourra fixer des objectifs par secteur, des seuils d'emprises au sol définies par parcelle. Cela permet de déterminer une constructibilité qui elle est opposable.

Une habitante de Colomiers (Comité de quartier Ramassiers-Cabirol) souligne l'importance de la halte ferroviaire des Ramassiers. Elle souhaite qu'elle devienne une gare à court terme et que soit développée cette ligne (étendre les horaires en soirée et le week-end notamment) pour le quartier, mais aussi pour Airbus ou comme solution de rabattement pour les habitants des communes avoisinantes. C'est un réel plus pour la commune puisque la ligne permet la connexion avec Toulouse en 10 minutes, soit plus rapidement que le Linéo.

Karine Traval-Michelet reconnaît que le quartier des Ramassiers s'est effectivement beaucoup urbanisé ces dernières années et que la connexion avec le reste du territoire reste encore un enjeu important. La ZAC n'est pas terminée, Oppidéa a encore des projets en cours sur le secteur. Elle souligne qu'une demande d'extension de la desserte jusqu'à 1h du matin du Linéo (qui ne dessert pas directement le quartier des Ramassiers) a été faite mais compte tenu de la fréquentation de la ligne TER il apparaît compliqué d'obtenir la même extension.

Un habitant d'Aussonne de l'association Aussonne Environnement demande si dans le cadre de la santé et de la prévention des risques, le PLUi-H prévoit d'interdire l'urbanisation à proximité des nuisances sonores dans les zones du Plan d'exposition au bruit (PEB) et sous les lignes à haute tension.

Eric Gosset répond que le règlement du PLUi-H intègre le Plan d'exposition au bruit (PEB) et effectivement, sous les courbes A et B, il n'est pas possible d'autoriser de l'habitat et sous les courbes C et D la densification est limitée. Par ailleurs, le PLUi-H ne prévoit pas de réglementer l'urbanisation sous les lignes à très haute tension.

Un habitant de Toulouse (quartier Saint-Simon) regrette que le projet de mise à 4 voies de la voie du canal de Saint-Martory n'ait jamais abouti pour faciliter les déplacements automobiles.

Dominique Fouchier, maire de Tournefeuille explique que le PDU prévoit le développement des transports en commun, mais un axe est aussi prévu pour la voirie et pour les mobilités douces. Il indique que le conseil municipal de Tournefeuille a délibéré récemment sur le PDU en émettant un certain nombre de réserves sur les voiries et notamment la voie du canal de Saint-Martory, voirie structurante pour rattacher Tournefeuille et Cugnaux à Plaisance du Touch. Il ajoute qu'un schéma directeur de voiries est également en cours d'élaboration par la Métropole qui a récupéré l'ensemble de la compétence sur son territoire au 1^{er} janvier 2017 (auparavant, certaines routes étaient départementales). Cela va

permettre d'avoir une réflexion cohérente et complémentaire sur cette question. Mais il faut aussi prioriser et hiérarchiser les projets, car financièrement la voie du canal de Saint-Martory représente 45 millions d'euros pour sa première phase.

Un habitant de Colomiers demande ce que devient le SCoT avec le PLUi-H.

Il s'inquiète, par ailleurs, du manque d'accès au futur hub logistique d'Airbus, qui accueillera des bâtiments de très grande ampleur (50 000 m²) à Barquill à Cornebarrieu.

Annette Laigneau explique que le SCoT est un document d'urbanisme à une échelle plus large qui regroupe 116 communes et 7 intercommunalités. Elle précise qu'il s'agit d'un outil de planification et de programmation à long terme où sont intégrés la problématique des transports en commun, de l'économie, de la trame Verte et Bleue, des loisirs... mais avec un périmètre plus large que le PLUi-H. Les PLU doivent être compatibles avec les grandes orientations du SCoT. Celui en cours date de 2012, il est en cours de révision et une 2^e révision sera lancée ensuite.

Karine Traval-Michelet indique que le SCoT continuera de déterminer les pixels (c'est-à-dire les droits à construire pour les PLU). Par ailleurs, c'est ce document qui indique que la Métropole doit accueillir entre 8000 et 15 000 habitants par an, produire entre 6 500 et 7 500 logements par an. Le SCoT détermine également la cohérence entre urbanisme et transport. Il s'agit donc d'un document-cadre extrêmement important auquel le PLUi-H doit répondre.

Concernant le futur hub logistique d'Airbus à Barquill, Karine Traval-Michelet précise que le projet a fait l'objet d'une délibération au conseil municipal de Colomiers et le manque d'accès a été souligné. Elle souligne que ce projet est nécessaire à l'activité d'Airbus qui a par ailleurs pris le soin de construire un barreau de Barquill, voirie de liaison entre le hub logistique et les zones de production, pour éviter que les camions ne viennent perturber la circulation du secteur.

Annette Laigneau revient sur la question du SCoT et précise que celui-ci a notamment pour objectif d'organiser le développement de la Métropole tout en limitant l'étalement urbain. L'Etat est également très présent dans la démarche d'élaboration du PLUi-H et incite fortement à densifier la Métropole et à produire des logements sans grignoter d'espaces agricoles.

Un habitant de Mondonville constate que tous les transports en commun sont organisés en étoile depuis Toulouse afin de desservir les banlieues. Il demande s'il est prévu des dessertes entre les banlieues et notamment entre les banlieues et les pôles d'activités (Airbus, spatial...) pour réduire la dépendance à la voiture individuelle.

Annette Laigneau explique que l'objectif de l'étoile était de faire un maillage pour relier tous les rayons de l'étoile, mais aujourd'hui, le tracé de la 3^e ligne de métro va relier des grands pôles de développement et d'activités ainsi que la voie ferrée pour un maillage plus large.

Cet habitant de Mondonville précise que la difficulté aujourd'hui, c'est qu'il manque des liaisons en transports en commun entre les pôles d'activités et les pôles d'habitation.

Annette Laigneau répond que l'un des objectifs du PLUi-H est de rapprocher les habitants de leurs lieux de travail, des services, et des activités afin de limiter les déplacements.

Un habitant de Mondonville explique qu'au lieu de dire qu'il faut rapprocher les habitants, des pôles d'activités, il faudrait faire l'inverse et rapprocher les habitants des activités en prévoyant dans toutes les communes des locaux pour le télétravail.

Karine Traval-Michelet répond qu'effectivement d'autres formes de travail sont possibles, mais cela n'est pas généralisable pour tous les secteurs d'activités et il faut également prendre en compte le risque d'isolement des salariés.

Elle revient sur la question des transports en commun en étoile et confirme qu'à une période, il y a eu une concentration des transports en commun orientés vers le centre avec une logique de rabattement vers Toulouse. Toutefois, aujourd'hui le PDU restructure les transports en commun pour aller chercher les habitants le plus loin possible dans la Métropole et relier les pôles économiques (c'est notamment le cas de la 3^e ligne de métro). Par ailleurs, le PDU organise une forme de hiérarchie entre les transports en commun avec divers niveaux : Linéo, Optimo... Là où le territoire est moins dense, on ne peut pas amener un transport en commun capacitaire. L'objectif est de tendre vers une toile plutôt que l'étoile.

Un habitant de Toulouse (secteur Purpan-Arènes Romaines) demande quand se clôture la concertation au 31 mai ou au 31 mars.

Eric Gosset précise que la date du 31 mars correspond à la date limite de la démarche « le mois du règlement ». Il s'agit d'un formulaire permettant de s'exprimer sur son expérience sur les documents d'urbanisme actuels (POS, PLU, règlement écrit...). La concertation globale sur le PLUi-H se termine le 31 mai 2017. Ensuite il y aura une enquête publique en juin 2018 sur le PLUi-H.

5. Clôture de la réunion

Remerciements et clôture de la réunion par Mme Annette Laigneau vers 22h20

Rappel des prochaines étapes :

- clôture de la concertation le 31 mai 2017
- enquête publique mi-2018

CONTRIBUTIONS :

Les participants à la réunion disposaient par ailleurs de documents papier sur lesquels ils pouvaient émettre des observations. Ces contributions seront prises en compte dans le bilan de la concertation.

GLOSSAIRE :

PLUi-H : Plan Local d'Urbanisme intercommunal tenant lieu de Programme Local de l'Habitat
 PLU : Plan Local d'Urbanisme
 POS : Plan d'Occupation des Sols
 PADD : Projet d'Aménagement et de Développement Durables
 SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale
 PDU : Plan de Déplacements Urbains
 ZAC : Zone d'Aménagement Concerté
 SRCAE : Schéma Régional Climat, Air et Energie
 PCET : Plan Climat Energie Territorial
 SRCE : Schéma Régional de Cohérence Ecologique
 Aua/T : Agence d'Urbanisme et d'Aménagement du Territoire Toulouse Aire urbaine
 POA : Programme d'Orientations et d'Actions
 OAP : Orientations d'Aménagement et de Programmation
 PUP : Projet Urbain Partenarial
 ERL : Espaces réservés au logement
 SPL : Secteurs à Pourcentage de Logements
 SMTC : Syndicat Mixte des Transports en Communs Toulousains
 PEB : Plan d'exposition au bruit
 EBP : Eléments bâtis protégés
 VNF : Voies Navigables de France
 RNU : Règlement national d'urbanisme