

Contribution de l'APCVEB au PLUiH Périmètre Balma 29 juin 2016

INTRODUCTION

La croissance des populations et des activités dans les métropoles a conduit historiquement à un étalement urbain, repoussant de plus en plus loin les limites de la ville [Fig 1] avec ses corollaires de déplacements en voiture et de consommation d'espaces aux dépens des terres agricoles souvent parmi les plus fertiles.

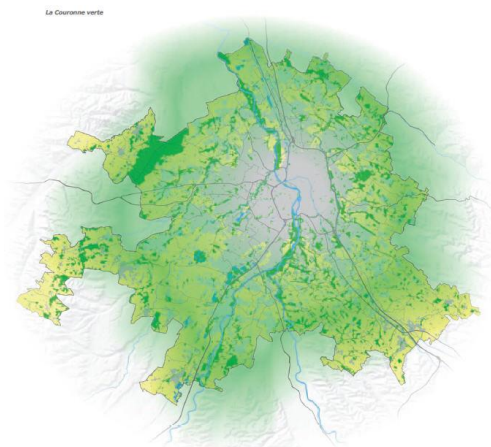


Fig 1 : Couronne verte¹

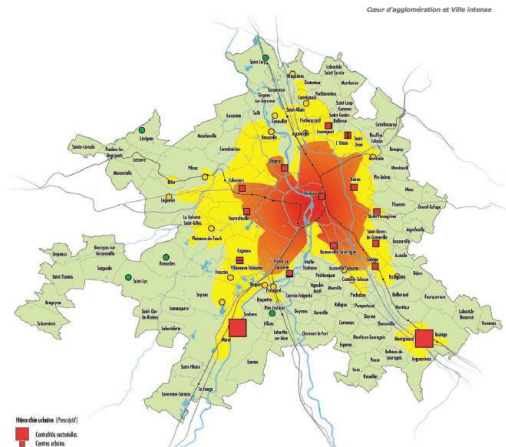


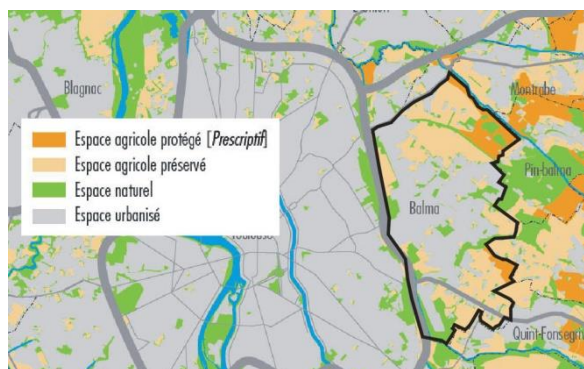
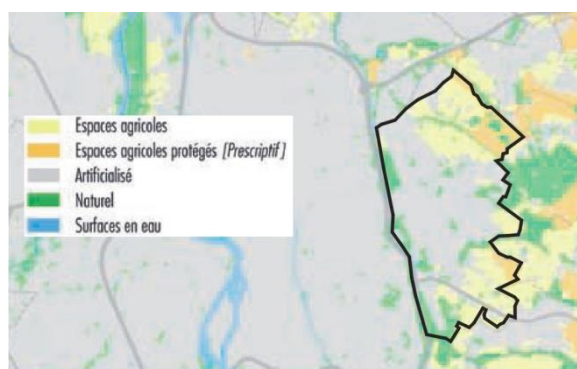
Fig 2 : Cœur d'agglomération et ville intense²

Le SCoT³ de 2016, document structurant et opposable qui encadre le PLUiH⁴, présente encore cette vision historique d'un développement concentrique [Fig 2] sans soucis des impacts thermiques sur notre métropole, sur les consommations énergétiques et les pertes de biodiversité. Il devra évoluer pour une vraie prise en compte et une déclinaison des nouvelles exigences environnementales et de développement durable des lois Grenelle II et Alur.

La prochaine révision du SCoT aura à faire preuve de courage et d'engagement envers les générations futures en prenant en compte les principes du développement durable déclinés dans les documents applicables tels que SRCE⁵, PCET⁶.

CONCERTATION

Structurant la politique de développement du PLUiH, il est nécessaire de mettre à disposition des citoyens et des associations, des élus et des services administratifs, des documents exploitables et lisibles. Ceci n'est pas le cas notamment pour le DOO de janvier 2016 [Fig 4] dont la cartographie très dégradée par rapport aux documents antérieurs utilisés pour les concertations [Fig 3], est éditée particulièrement floutée sans soucis de cohérence avec les nombreux renvois et références aux cartes que l'on trouve dans le texte du document.

Fig 3 : DOG juillet 2010⁷Fig 4 : DOO janvier 2016⁸

POSITION DE L'ASSOCIATION

Nous soutenons la construction du projet de future agglomération en cohérence avec « l'inversion du regard »⁹ en trois phases ordonnées :

- identifier, respecter et valoriser les paysages agro-naturels,
- décliner les modes de déplacements du futur pour une mobilité efficace et durable,
- structurer un habitat densifié et humain économe en énergie et offrant un cadre de vie agréable.

Le PLUiH, encadré par un PDU¹⁰ qui devra être efficient, est l'outil qui permettra de réussir concrètement ce pari. A cette fin nous soutenons : une densification en îlot alternant espaces urbains denses pourvus de services et zones naturelles et agricoles, un maillage efficace de différents réseaux de circulation constitués de voirie, pistes cyclables, chemins piétonniers, des formes architecturales atténuant l'impression de densité et luttant contre les îlots de chaleur.

ESPACES AGRO-NATURELS

Balma présente une situation particulière concernant la maîtrise de l'urbanisation vis-à-vis du capital naturel et agricole. En effet, elle se trouve sur une zone de corridor écologique (bassin versant de l'Hers [Fig 5]) dont la continuité est à préserver et présente des espaces d'opportunités à valoriser [Fig 6].

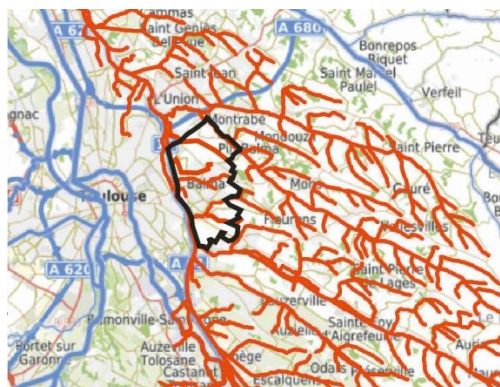


Fig 5 : Affluents de l'Hers-mort

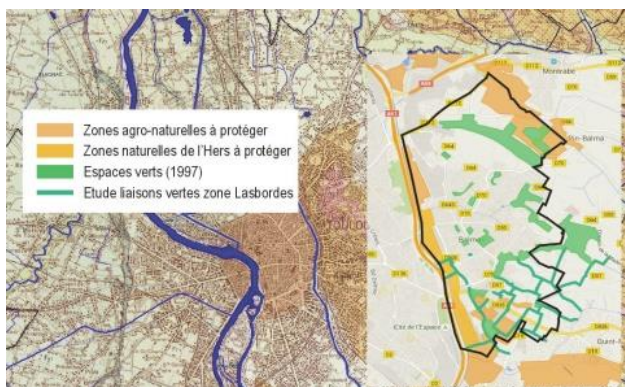


Fig 6 : Etude en cours APCVEB

La présence de vallées fertiles¹¹ et de plus de 660 ha de terres encore non urbanisées actuellement est un atout particulier pour que Balma contribue par des projets structurants au maillage vert et bleu de la Grande Agglomération Toulousaine. Ceci est en accord total avec les recommandations du SCoT concernant l'aménagement d'espaces de respiration "verte" au sein même de l'urbain.

Les politiques à inscrire concrètement dans le PLUiH et qui portent notre vision du développement durable de Balma, sont les suivantes : épargner les espaces verts, les terres à fort potentiel agricole et les espaces naturels porteurs de diversité biologique.

Balma présente, à proximité du cœur de la métropole, des réservoirs et continuités écologiques [Fig 9] d'intérêt majeur pour la future Trame Verte et Bleue :

- la vallée de l'Hers, couloir fertile et inondable, zone de respiration entre Toulouse et Balma, menacée d'urbanisation par la proximité des axes de transport,
- la plaine alluviale de Lasbordes, au confluent de la Saune et de l'Hers, réservoir de biodiversité et zone agricole. Or, la plaine apparaît dans le diagnostic du PLUiH (cahier N°2 d'avril 2016) comme pôle économique majeur en devenir [Fig 7], en forte cohérence avec le projet de jonction Est, construite dans la vallée de la saune [Fig 8] en contradiction avec la trame verte et bleue.

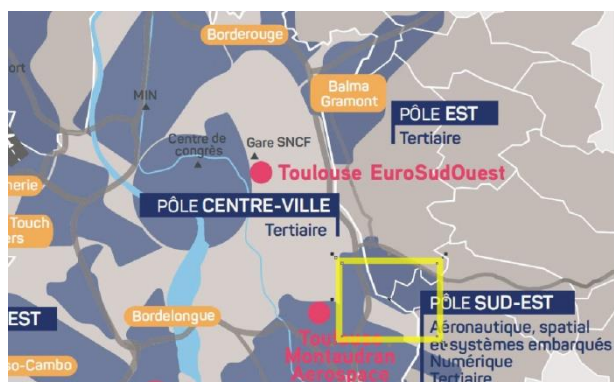


Fig 7 : Pôles économiques majeurs¹²

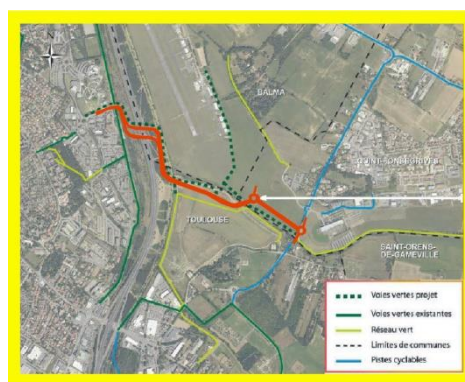


Fig 8 : Projet de jonction EST¹³

- un réseau hydrographique (Garrigue, Seillonne, Riou-Gras, Noncesse, Arnis ...) à valoriser ou à restaurer,
- de nombreuses parcelles d'intérêt botanique à préserver [Fig 9].

La trame bleue, réseau hydrographique de Balma et ses ripisylves, sont à restaurer sur une largeur permettant de contrer les îlots de chaleur¹⁴ et de prendre en compte les excès des phénomènes climatiques (pluies et inondation) que les experts du réchauffement climatique nous annoncent¹⁵. Pour que le réseau contribue efficacement au maintien de la biodiversité dans notre région, il faut un réseau sain obtenu par un traitement des eaux polluées venant du périphérique et des cours d'eau amont, mais aussi par la mise en place de corridors de végétation continus le long des berges.

Les travaux de recensement de la biodiversité à Balma¹⁶ que notre association réalise depuis 2008, nous permettent à ce stade de proposer une première proposition de trame verte construite sur nos observations et constituée des corridors écologiques reliant parcelles remarquables, réservoirs de

biodiversité et espaces agro-naturels [Fig 9]. Ces corridors devront également valoriser les chemins creux historiques et la réhabilitation des haies et contribuer à l'information environnementale en incluant des promenades pédestres éducatives (informations sur la faune et flore rencontrées).

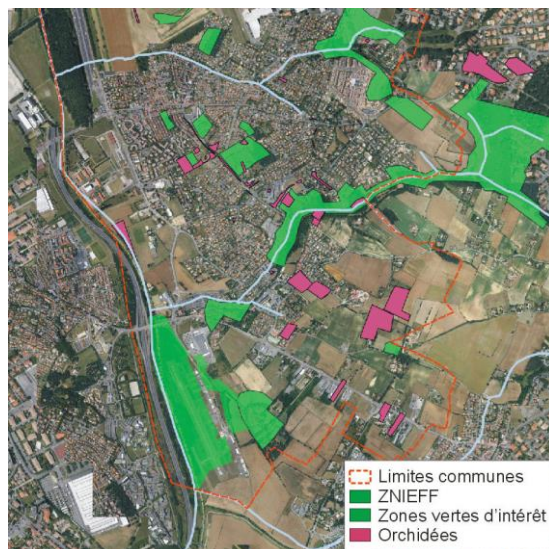


Fig 9 : Parcelles remarquables et zones vertes d'intérêt travaux préliminaires APCVEB

Nous demandons [Fig 10] de créer des ZAP¹⁷, notamment dans les vallées, pour y installer une agriculture respectueuse de l'environnement et de proximité permettant un approvisionnement local pour les cuisines scolaires, les commerces engagés et les marchés de proximité eux-mêmes à démultiplier dans les quartiers de Balma. La multiplication du maraîchage et des jardins collectifs et familiaux axés sur une économie sociale et solidaire, épaulés par une école pilote d'agro-écologie¹⁸, permettra à la trame verte et bleue de contribuer au développement socio-économique de Toulouse Métropole en bon harmonie avec les enjeux climatiques de la loi Grenelle II. Les terrains déjà acquis par l'EPFL peuvent être utilisés à cette fin.

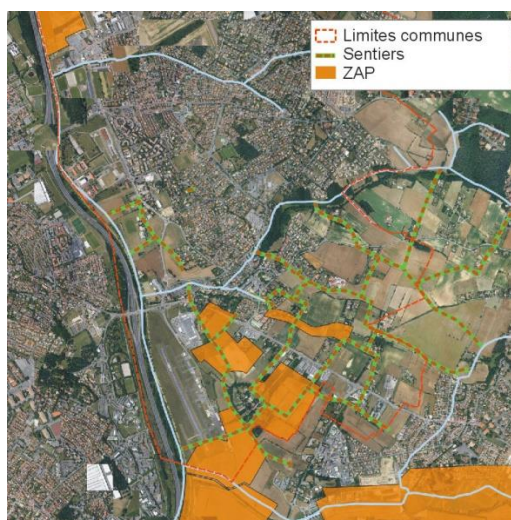


Fig 10 : ZAP et sentiers travaux préliminaires APCVEB

DEPLACEMENTS ET MOBILITE

« Passer de l'étoile à la toile dans le cœur d'agglomération¹⁹.... par un maillage performant en transports en commun, créer des boulevards urbains multimodaux, privilégier les modes alternatifs à la voiture, ainsi que la densité et la mixité urbaine (contrats d'axe [Fig 11])» est l'esprit du SCoT.



Fig 11 : Cohérence urbanisme/transports²⁰

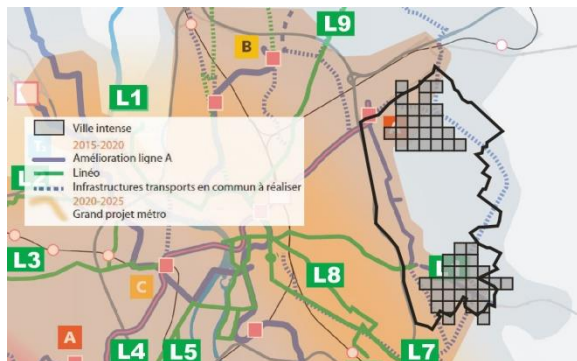


Fig 12 : Transports en commun²¹ et cœur d'agglom²²

Les modes de déplacement envisagés [Fig 12] restent principalement axés sur une irrigation en étoile. Ceci correspond au développement d'un cœur d'agglomération basé sur la mise en place de territoires d'extension du SCoT sans prise en compte des espaces agro-naturels, îlots de fraîcheur structurant que Toulouse métropole possède, comme discutés plus haut. La LUBE²³ que nous voyons comme un boulevard urbain multimodal basée au maximum sur des infrastructures existantes, présente sur tous les documents, est largement sous exploitée dans les politiques actuelles. Elle est un axe indispensable [Fig 13 et 14] à développer et à prendre en compte dans le secteur de Balma.

Par ailleurs, peu d'efforts sont réalisés dans le plan MOBILITÉS 2025-2030²⁴ pour développer les déplacements entre communes adjacentes afin de favoriser le développement économique et local des communes périphériques en limitant les déplacements.

Les usagers de Balma constatent de nombreuses difficultés dans les déplacements sans que soient apportées des modifications radicales de politique. On ne peut que remarquer la part belle faite à l'automobile (impact potentiel sur le climat et la santé) avec le projet de jonction EST²⁵ dans lequel on ne trouve pas la volonté de développer des modes doux à but utilitaire malgré des investissements colossaux.

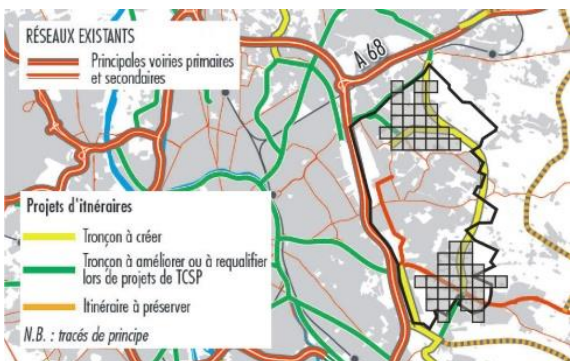


Fig 13 : Réseau viaire



Fig 14 : TC structurants²⁶ et zone de crues exceptionnelles

A ce jour, le développement des modes de déplacement dans Balma n'est pas efficient :

- à certaines heures un engorgement automobile au Nord et au Sud de Balma et maintenant au centre,
- des difficultés de stationnement (Gramont, centre de Balma),
- des itinéraires pour les modes de déplacement doux plus adaptés au loisir qu'à un but utilitaire²⁷ (trajets pour relier travail, administrations, services, commerces...).

Par ailleurs, des aménagements devraient être lancés au plus tôt comme par exemple l'aménagement de la route de Gauré et le recalibrage de la route de Lavour actuellement très dangereuse.

La présence du TCSP actuel (secteur Est) en vallée de l'Hers, est un outil pour l'urbanisation de Balma. Etant à la lisière d'une zone inondable [Fig 14] qui doit être fortement protégée, il ne peut permettre un développement excessif des zones alentours. Il est impératif de prévoir dans le Plan de Déplacement Urbain Intercommunal d'autres modes de transports collectifs efficaces, pour accompagner l'accueil des nouveaux habitants notamment dans la partie Est de Balma comme proposé dans le SCoT pour les TCSP.

Prévoir l'intermodalité des TC avec les modes doux de déplacement est indispensable. Créer des espaces de stationnement pour les vélos aux connexions bus/métro, ouvrir la possibilité d'emport de vélos dans les transports en commun, synchroniser les différentes lignes de bus existantes, avec information en temps réels des usagers aux arrêts sont quelques exemples d'outils nécessaires pour rendre le réseau des déplacements efficace et utile aux usagers.

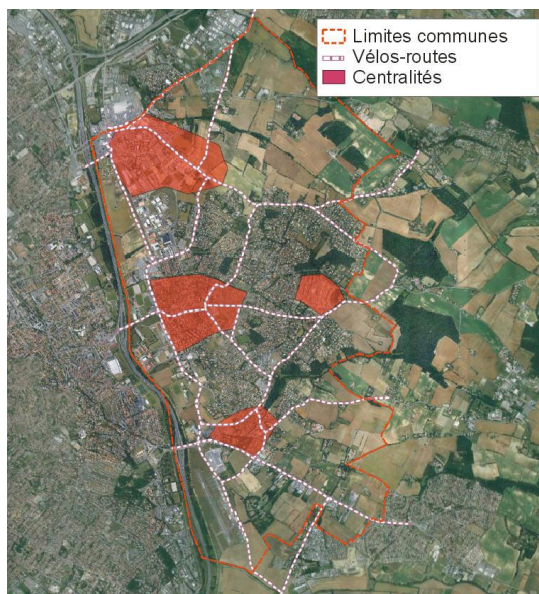


Fig 15 : Cycles et centralités
travaux préliminaires APCVEB

Les modes doux vélo et marche n'ont pas la part belle dans le projet MOBILITÉS 2025-2030 : ils ne sont envisagés que pour les déplacements de faible distance (moins de trois kilomètres)²⁸. Une vision ambitieuse doit être portée et nous proposons pour Balma et ses interconnexions aux autres communes de développer un maillage à deux niveaux : un maillage pédestre et écologique entre

chaque quartier via la TVB et un maillage de voies réservées de type « vélo-routes », permettant des déplacements sécurisés et rapides²⁹ reliant les points d'intérêt majeurs (Entreprises, Commerces, Services, Connexions...) et les principaux quartiers de Balma [Fig 15].

Pour Balma, et compte tenu du développement des deux grandes zones d'extension et des communes périphériques concernées par les emplois de ces zones, deux axes majeurs en « vélo-routes » sont à prioriser : l'axe Quint-Fonsegrives / Toulouse et l'axe Argoulets / Gramont / Montrabé sur la route de Lavour.

HABITAT ET ENERGIE

Amplifiée par le développement de la maison individuelle, perçue comme facteur de qualité de vie, l'extension des métropoles est devenue incompatible avec le développement durable prônant une gestion plus économe de nos territoires et de nos ressources.

On estime³⁰ qu'en moyenne annuelle, l'écart de températures entre le centre d'une ville et sa périphérie est compris entre 2 et 3°C. Déjà, l'îlot de chaleur urbain peut atteindre ponctuellement +8°C à +10°C en centre-ville de Toulouse. Les risques sanitaires et d'inondation engendrés par le réchauffement climatique et l'artificialisation des sols sont à prendre en compte par une adaptation³¹ du territoire. La présence de nombreuses zones d'extension urbaines (pixels) au cœur de zones agro-naturelles [Fig 16] au plus près du centre-ville de l'agglomération concoure à une extension des surfaces imperméables et absorbantes de calories. C'est en contradiction avec les recommandations du PCET.

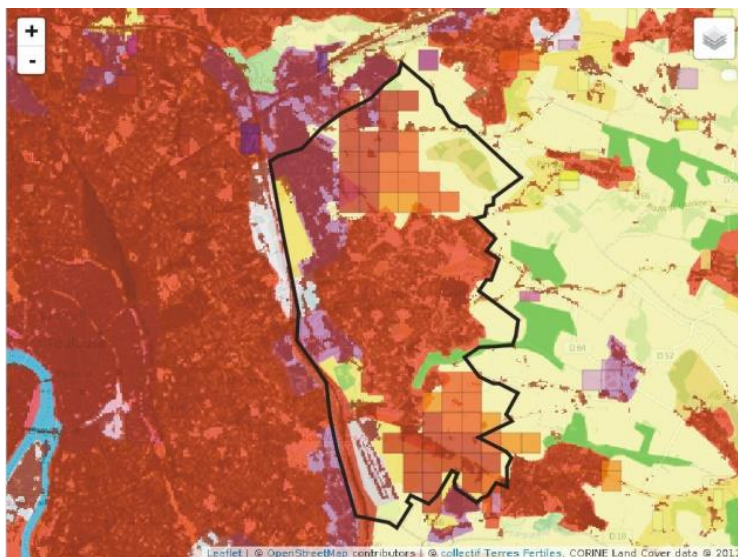


Fig 16 : Zone d'imperméabilisation des sols en rouge et pixels du SCoT

Nous serons attentifs aux propositions de densification et veillerons à une urbanisation en îlot alternant espaces urbains denses pourvus de services, traversés par les réseaux de transports en commun et des modes doux actifs et à proximité de la trame verte et bleue, et de formes architecturales atténuant l'impression de densité et luttant contre les îlots de chaleur.

Les urbanistes devront également concevoir au fil du temps, des aménagements urbains offrant une densité locale d'habitants ou d'utilisateurs permettant de rendre économiquement viable des transports en commun à haute fréquence.

Enfin, pour anticiper le besoin des générations futures, nous demandons de réserver des espaces suffisants dans chaque quartier afin d'y accueillir les services de proximité répondant à des nouveaux besoins : compostage, énergie, ...

LISTE DES PRECISIONS ET COMPLEMENTS D'INFORMATIONS :

¹ DOO janvier 2016 p29

² DOO janvier 2016 p47

³ SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale de la Grande agglomération toulousaine

⁴ PLUiH : Plan Local d'Urbanisme Intercommunal Habitat

⁵ SRCE : Schéma Régional de Cohérence Écologique

⁶ PCET : Plan Climat Energie Territorial de la communauté urbaine de Toulouse Métropole

⁷ DOO janvier 2016 p29

⁸ DOO janvier 2016 p14

⁹ Voir SRCE, SCoT

¹⁰ PDU : Plan de Déplacement Urbain de la grande agglomération

¹¹ Seillonne au nord, Hers-mort à l'ouest, Saune au sud

¹² PLUiH – cahier N°2

¹³ Dossier de concertation Jonction EST juin 2016

¹⁴ D'un ordre de grandeur de 200m.

¹⁵ +1,3 °C entre 1945 et 2007 à Toulouse pour +0,9°C en moyenne sur la métropole (PLUiH – cahier N°2).

¹⁶ Voir <http://biodiv.balma.free.fr/v0/spip.php>

¹⁷ ZAP : Les « Zones Agricoles Protégées » sont bien plus pérennes que les « espaces agricoles protégés » proposé dans le SCoT et modifiables par simple révision. Classée par arrêté préfectoral les ZAP ont pour effet de protéger durablement l'usage agricole des zones concernées.

¹⁸ L'agro-écologie est une façon de concevoir des systèmes de production qui s'appuient sur les fonctionnalités offertes par les écosystèmes. Elle les amplifie tout en visant à diminuer les pressions sur l'environnement (ex : réduire les émissions de gaz à effet de serre, limiter au maximum le recours aux engrais de synthèse et aux produits phytosanitaires...) et à préserver les ressources naturelles (eau, énergie, éléments minéraux...). Il s'agit d'utiliser au maximum la nature comme facteur de production en maintenant ses capacités de renouvellement.

¹⁹ PADD janvier 2016 : « Aujourd'hui, le maillage du réseau structurant de transports en commun est réduit et concentré sur le centre de Toulouse. En passant d'un réseau en étoile à une véritable toile, il s'agit de maximiser les possibilités de déplacements dans l'ensemble du cœur d'agglomération, notamment entre faubourgs toulousains, entre faubourgs et communes périphériques, et entre communes périphériques, et non plus seulement avec le centre-ville de Toulouse. »

²⁰ PDU boîte à outils janvier 2015

²¹ MOBILITES 2025-2030 Concertation publique sep-octobre 2015

²² Ajouté en orange sur ce document voir également Fig 1

²³ LUBE : Liaison Urbaine de Balma Est

²⁴ On trouve des allusions à des infrastructures de transport à réaliser mais sans engagement de dates précises.

²⁵ Avis de l'APCVEB : <http://apcveb.free.fr/v5/spip.php?article336>

²⁶ DOO janvier 2016 p90

²⁷ Ils ne permettent pas d'assurer des conditions de sécurité et d'efficacité suffisantes dues à la discontinuité des réseaux au sein de Balma et avec Toulouse et sa Métropole des incohérences et inadaptations des aménagements, même les plus récents ! Par exemple: virages à angle droit pour les pistes cyclable, ou largement interrompus comme par exemple au niveau de Vidaillan. Leur reconstruction est à intégrer au PLUiH et ainsi contribuer aux continuités structurantes (porte métropolitaine multimodale)

²⁸ Présentation concertation publique « MOBILITÉS 2025-2030 » 7 septembre au 2 octobre 2015

²⁹ Jusqu'à 10 km en 30 minutes : L'opportunité du développement du Vélo à Assistance Electrique (VAE) rend dorénavant ce moyen de déplacement accessible à tous, même dans un environnement fortement vallonné comme Balma.

³⁰ PCET page 59

³¹ « Les stratégies de lutte contre les changements climatiques se composent de deux principaux volets usuellement désignés sous les termes d'« atténuation » – qui consiste en la réduction des émissions locales de gaz à effets de serre – et d'« adaptation » – qui signifie de se préparer aux effets inévitables des changements climatiques par la réduction des vulnérabilités et l'augmentation des capacités de réponses locales » cf. « Le plan climat de la communauté urbaine de Toulouse Métropole : une démarche territoriale « ordinaire » d'adaptation aux changements climatiques » Elsa Richard et Géraldine Molina