

Domaine de la Planification et de la Programmation
Service de la Réglementation Urbaine

Plan Local d'Urbanisme

Révision 3 du POS en PLU
Approuvée par DCC du 11.04.2013
1ère modification approuvée le 29.09.2015

Mise En Compatibilité du PLU avec la zone d'intérêt général de Tucol approuvée par DCM du 03/10/2017

5 - Annexes

5.3. Autres annexes

5.3.7. Notice Amendement Dupont

Toulouse Métropole
6, Rue René Leduc - B.P. 35 821
31505 Toulouse Cedex 5
t. 05 81 91 72 00 - f. 05 81 91 72 01
www.toulouse-metropole.fr

SOMMAIRE

PRÉAMBULE 5

SITUATION 6

1 – ÉTAT DES LIEUX 8

1.1. Description fonctionnelle des voies, de leurs fonctions générales et locales 8

1.2. Description paysagère et urbaine du site 10

1.3. Enjeux et synthèse 13

2 – LE PROJET URBAIN 16

2.1. Les orientations globales du secteur d'aménagement 16

3 – COMPATIBILITÉ ET IMPACT DU PROJET 22

3.1. Les nuisances 22

3.2. La sécurité 22

3.3. La qualité urbaine, architecturale et paysagère 22

Préambule

- L'article 52 de la loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement a introduit initialement l'article L 111-1-4 du Code de l'Urbanisme (Amendement Dupont) qui devient L 111-6 dans la nouvelle codification, qui vise à mieux maîtriser le développement urbain le long des grandes voies de communication et surtout les entrées de ville.

- L'objectif est d'inciter les communes qui souhaitent développer l'urbanisation dans leurs entrées de ville à mener au préalable une réflexion sur la qualité urbaine, paysagère et architecturale de l'aménagement dans leurs documents d'urbanisme de façon à améliorer la perception des abords des grands itinéraires.

- L'article L 111-6 du Code de l'Urbanisme créé par ordonnance n°205-1174 du 23 septembre 2015 préconise qu'en dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voie routière et de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

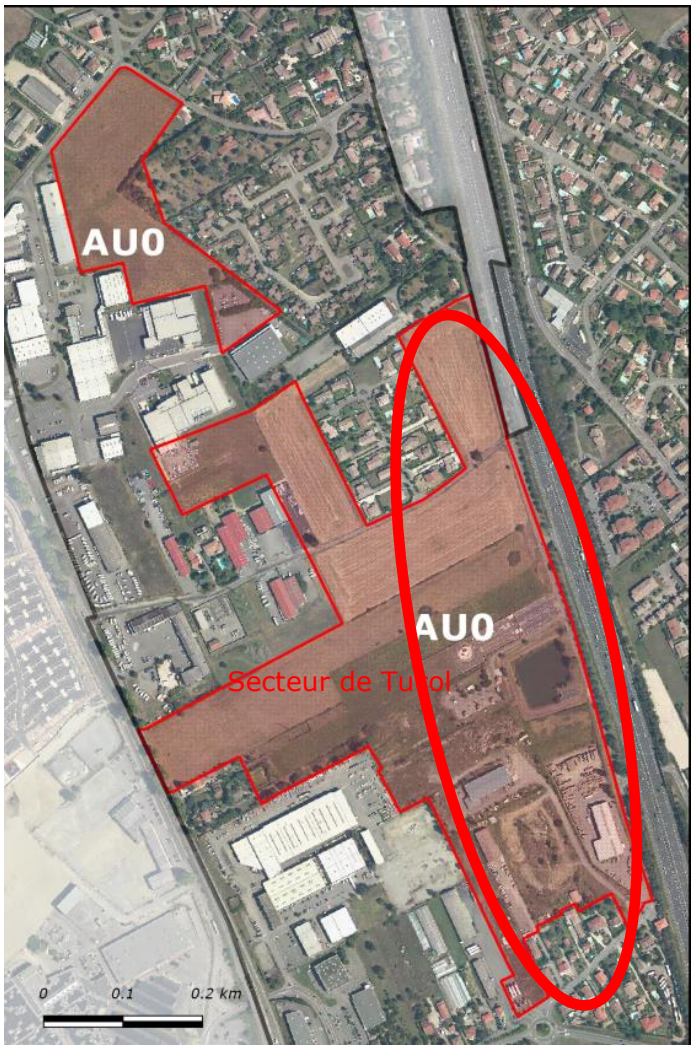
- L'article L 111-8 du Code de l'Urbanisme par la même ordonnance citée ci-dessus, précise que le Plan Local d'Urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L 111-6 du Code de l'Urbanisme lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

- La présente étude a donc pour objectif de prendre en compte ces contraintes de constructibilité aux abords de l'autoroute A62, dans la zone AU0 de Tucol destinée à une ouverture à l'urbanisation dans le cadre d'une procédure de Mise en compatibilité en cours. Dans ce cadre, le projet urbain doit être affiné de manière à prendre en compte les contraintes et les spécificités du site en termes de sécurité, d'aspect environnemental et d'intégration urbanistique, architecturale et paysagère des constructions à venir. Ces dispositions sont également intégrées dans la procédure en cours de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Saint-Alban.

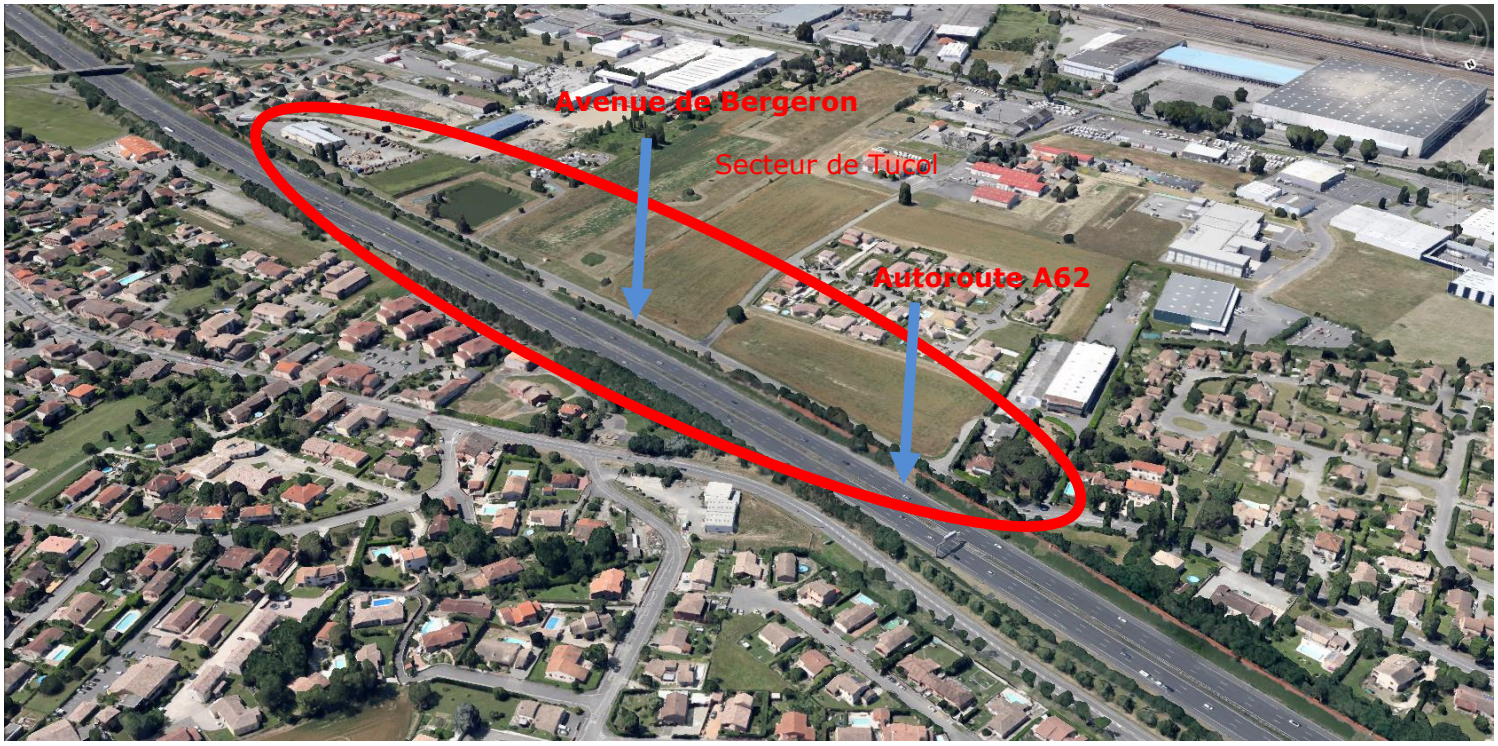
Situation

Le site concerné par l'étude est situé en limite Est du secteur de Tucol dans la commune de Saint-Alban et délimité par l'avenue du Bergeron, elle-même parallèle à l'autoroute A 62 (autoroute des Deux Mers).






Avenue de Bergeron
Autoroute A62
Secteur de Tucol


Avenue de Bergeron
Secteur de Tucol
Autoroute A62

1 – État des lieux

1.1. Description fonctionnelle des voies, de leurs fonctions générales et locales

▪ ***Fonctions principales***

Le tronçon de l'A 62, autoroute des Deux Mers, se situe entre la rocade Nord toulousaine et l'échangeur autoroutier de Lespinasse – Saint-Jory Sud. Il constitue une coupure entre le centre-ville de la commune de Saint-Alban côté Est et le secteur de Tucol à l'Ouest.

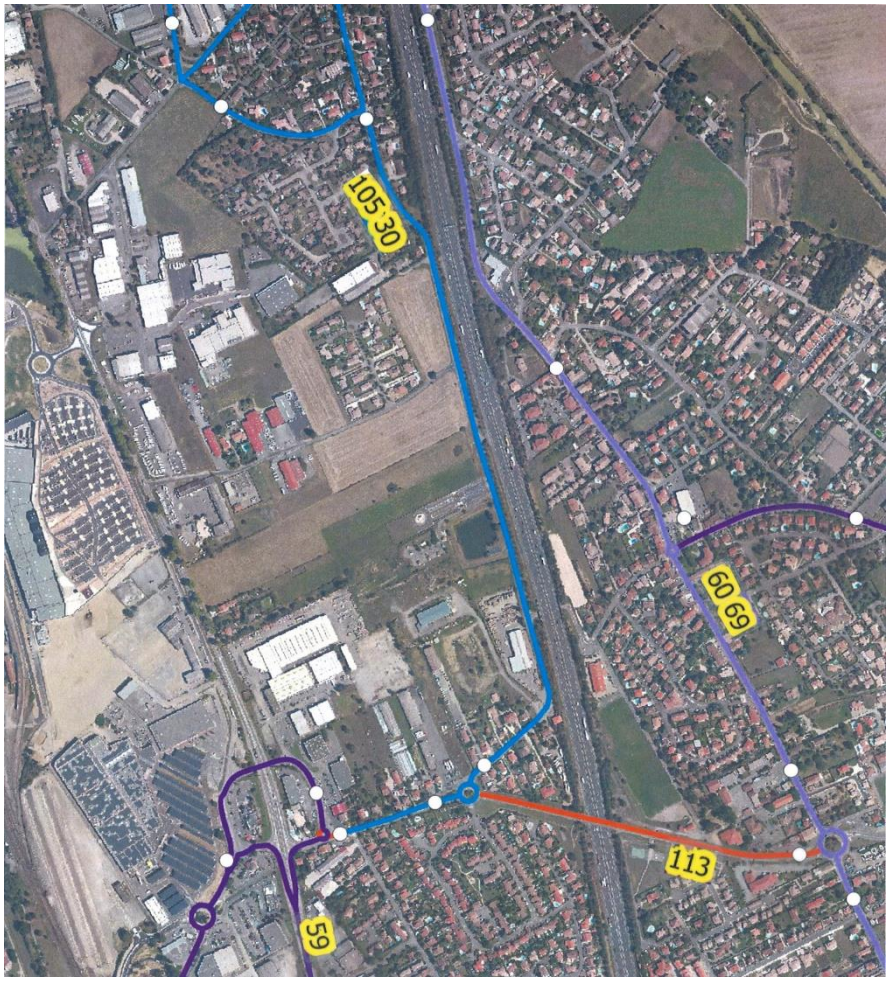
L'avenue du Bergeron, longeant l'A 62 à l'Ouest, assure la fonction de desserte du site de Tucol, par le chemin du Bergeron et la rue de Fenouillet qui se prolonge par un passage souterrain à double sens (alterné) ainsi qu'un accès (entretien) à l'A 62. Cette voie dessert actuellement le nouveau cimetière de Saint-Alban ainsi qu'une aire d'accueil des gens du voyage. Elle se prolonge au Sud jusqu'à la rue de Fenouillet.

▪ ***Un trafic important***
Le trafic observé sur l'A 62 au droit de Tucol est de 33 000 véhicules/jour.

▪ ***Desserte en transport en commun***

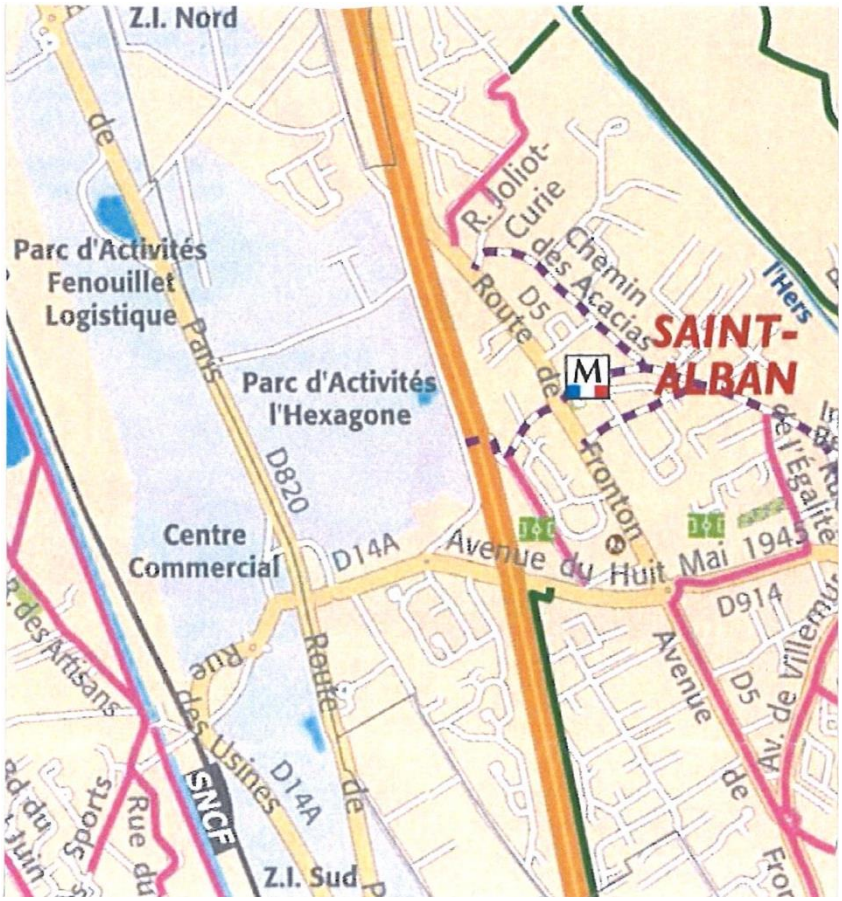
Deux lignes de bus n° 30 et 105 desservent l'avenue du Bergeron.

Deux lignes de bus n° 59 et 113 desservent le Sud du secteur de Tucol par la rue de Fenouillet.



▪ ***Aménagements doux***

Pas d'itinéraires cyclables sur l'avenue de Bergeron et la rue de Fenouillet.



Un itinéraire « Balade Nature » sur la rue de Fenouillet



▪ ***Une sécurité peu prise en compte***

Bien qu'assez étroite, l'avenue de Bergeron favorise la vitesse des véhicules. Elle est peu interrompue par des intersections, sinon par un carrefour simple avec la rue du Bergeron.

▪ ***Des caractéristiques géométriques satisfaisantes***

En terme géométrique, l'infrastructure routière étudiée sur le tronçon au droit de la zone de Tucol, présente les caractéristiques suivantes :

- 2 x 1 voie
- Chaussée de 7 mètres
- Trottoirs des côtés



L'avenue de Bergeron vue du Sud, à l'Ouest la zone de Tucol

1.2. Description paysagère et urbaine du site

▪ ***Paysage***

Le territoire de Tucol recouvre des espaces libres de constructions (classés en AUo au PLU) situés entre la RD 820, l'avenue du Bergeron et l'A 62.

Reliquat de vastes espaces agricoles, le secteur ne bénéficie d'aucune présence végétale remarquable, mais il existe des haies et des bosquets qui contribuent à la biodiversité ordinaire sur le site.

Un bassin d'orage lié au fonctionnement de l'A 62, agrémente l'avenue du Bergeron.

Un nouveau cimetière communal a été créé dont le parking est branché sur l'avenue du Bergeron ; aucune végétation n'accompagne cet équipement.

Un merlon planté sépare le secteur de Tucol et l'avenue du Bergeron de l'autoroute A 62.

Une aire d'accueil des gens du voyage est située à l'arrière du bassin d'orage, au-delà de la bande de recul des 100 m.





Le bassin d'orage de l'A 62, premier jalon de la bande verte



L'aire d'accueil des gens du voyage



Le passage souterrain de la rue de Fenouillet en circulation alternée

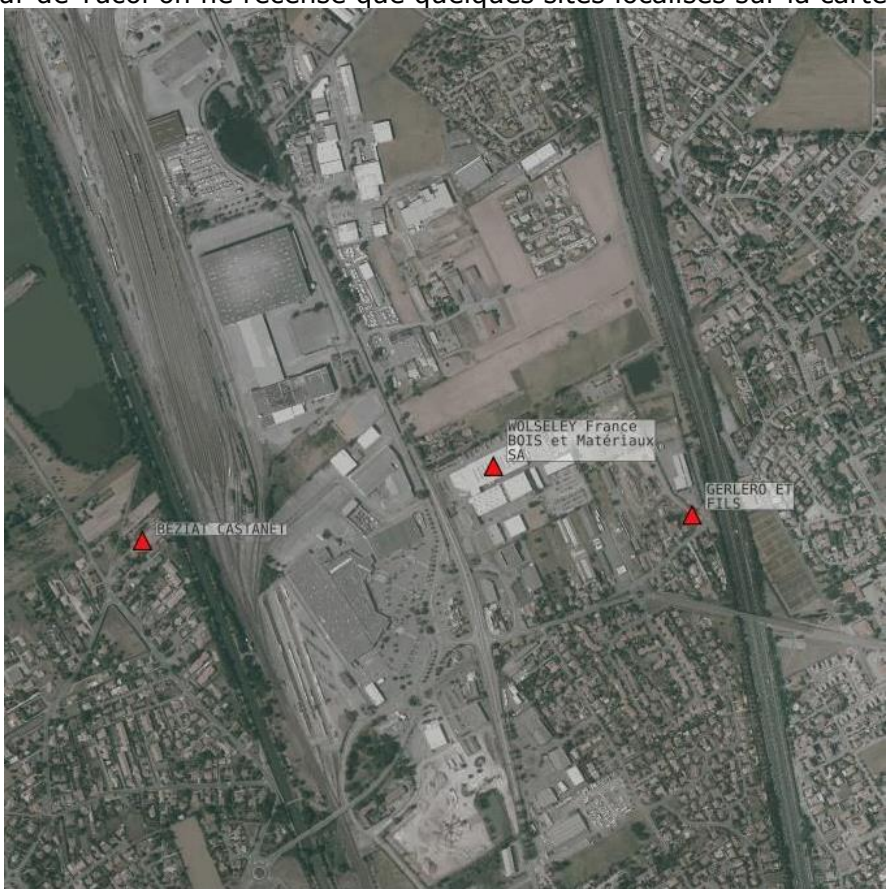


Le nouveau cimetière de Saint-Alban dépourvu de plantations

▪ ***Nuisances***

En terme de nuisances, l'A 62 est un axe très chargé en trafic, où la vitesse est limitée à 130 km/h (33 300 véhicules/jour). La présence de cet axe impose actuellement une zone d'inconstructibilité de 100 mètres sur l'espace non urbanisé de Tucol.

Sur le secteur de Tucol on ne recense que quelques sites localisés sur la carte suivante :



Localisation des sols pollués sur la zone (BASO)
(Extrait de l'Étude Évaluation Environnementale)

Seul le site de la société GERLERO est recensé comme sites ou sols pollués appelant des actions des pouvoirs publics.

Le site d'une superficie de 3 hectares, accueillait une activité de travaux de terrassements courants et de démolition de bâtiments.
700 tonnes de déchets contenant de l'amiante y étaient stockés ; depuis 2012, il ne reste plus de déchets contenant de l'amiante en aérien.

Au vu des résultats de l'étude transmise par le BRGM en novembre 2013, la commune de Saint-Alban, M. Gerlero et les services de l'État ont opté, lors d'une réunion en février 2014, pour l'évacuation totale des déchets présents sur le site.

La société en charge de la dépollution est spécialisée dans la réhabilitation de sites et dispose d'une qualification pour le traitement de l'amiante. Elle a transmis en juin 2014 un plan de retrait correspondant aux opérations d'évacuation.
Les modalités de la dépollution devront être encadrées par un arrêté pris au titre de la police des déchets ; à ce jour la DREAL attend toujours l'engagement écrit de M. Gerlero de réaliser ces travaux.

À l'issue de l'évacuation des déchets du site, des diagnostics de sous-sols seront réalisés et si nécessaire des servitudes d'utilité publique devront être instaurées.

▪ ***Servitudes***

Prise en compte de la zone affectée par le Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT identifiés dans l'OAP).

1.3. Enjeux et synthèse

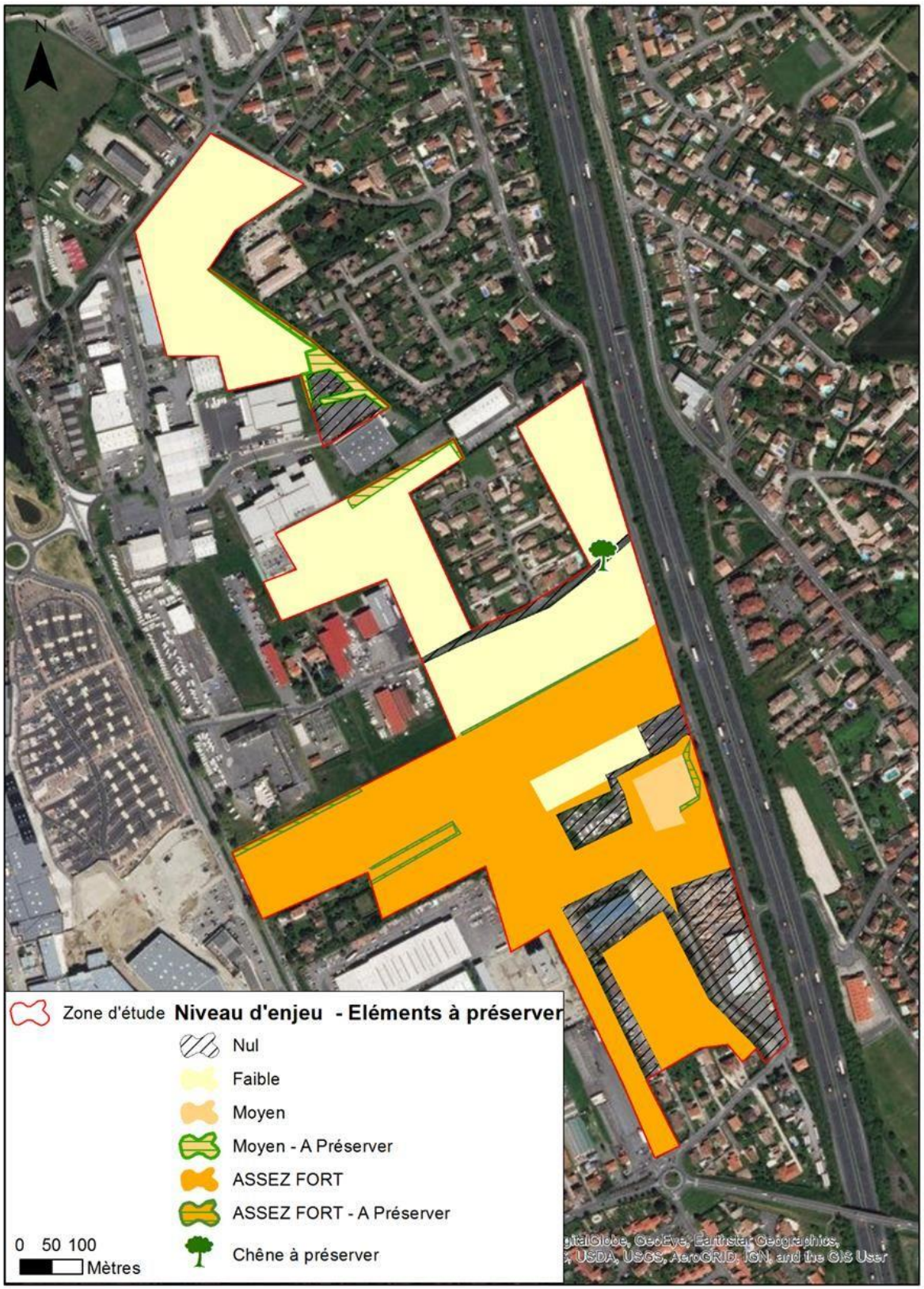
▪ ***Le site est marqué par quelques contraintes… :***

- Des caractéristiques géotechniques à vérifier
- Des nappes phréatiques peu profondes
- La présence d'un paysage ouvert à dominante agricole et d'activités
- Des constructions à usage d'habitations au Nord et au Sud du site
- Un habitat individuel au niveau de la rue de Fenouillet
- Une classification de l'A 62 au titre des infrastructures de transports terrestres bruyantes, avec un secteur affecté par les nuisances sonores de 100 m de part et d'autre de l'axe de l'autoroute

La commune de Saint-Alban et le secteur de Tucol se situent dans un contexte hydrogéologique sensible où la nappe alluviale est proche du sol et fortement soumise à différentes pressions. Les projets d'urbanisation ne doivent pas aggraver la situation.

▪ ***… et des enjeux à prendre en compte (enjeux extraits pour partie de l'Étude Évaluation Environnementale***

- Une augmentation de l'imperméabilisation des sols, rendant nécessaire de prévoir les dispositifs permettant de limiter le débit de rejet des eaux pluviales vers le réseau (stockage ou infiltration des eaux pluviales) et de décanter les polluants éventuels (Usine Gerlero avec sols pollués).
- La disparation d'une occupation agricole du site, avec des impacts :
    - économiques pour les agriculteurs exploitant le site
    - écologiques
- La revalorisation du secteur d'activités situées sur la RD 820 et l'A 62 et la prise en compte des secteurs déjà urbanisés (zones commerciales) et de points durs (cimetière, bassin de rétention)
- La création d'un nouveau quartier mixte à proximité du futur pôle gare Fenouillet / Saint-Alban
- La création d'une trame paysagère au niveau de l'avenue du Bergeron et de « transversales vertes » agrémentant le futur quartier de Tucol et participant au maintien d'espaces naturels
- La promotion d'un paysage urbain et d'une architecture de qualité le long de l'avenue du Bergeron
- L'intégration de la prise en compte des enjeux paysagers et urbains d'entrée de ville et des nuisances sonores générés par l'A 62 dans le projet d'aménagement global le long de l'avenue du Bergeron
- La prise en compte d'une ligne HT (63 KV) qui traverse le site
- La mise en sécurité du carrefour avenue du Bergeron / rue du Bergeron et du passage souterrain vers le centre-ville de Saint-Alban pour tous les usagers et notamment les piétons – cycles
- La présence de zones de halte migratoire pour certaines espèces d'oiseaux ainsi que des haies et des bosquets. Le site présente aussi des ornières et des zones « en eau » qui accueillent certaines espèces de batraciens intéressants.



Enjeux faune-flore de la zone d'étude rapprochée
(Extrait de l'Étude Évaluation Environnementale)

Carte de synthèse de l'interaction locale des principaux enjeux du site

(Extrait de l'Étude Évaluation Environnementale)



2 – Le projet urbain

2.1. Les orientations globales du secteur d'aménagement

Tucol : un site stratégique en devenir du territoire Nord :

- ***Donner de l'attractivité à ce site en projet, permettant de participer à la nouvelle dynamique du territoire Nord, de sortir de territoire passant, de faire venir et d'avoir envie de rester***

Le secteur de Tucol, par sa situation d'interface, entre secteurs d'habitat et grands espaces économiques, lacéré par les infrastructures, jouit d'une attractivité économique qu'il faut intégrer et dépasser pour faire de ce lieu un espace habité de haute qualité d'usages.

Cette perspective esquisse la structuration d'un nouveau quartier mixte, entre le tissu historique de Saint-Alban et le Pôle commercial de Fenouillet.

Il nécessite le développement d'aménités pour qualifier le cadre de vie de la zone et apporter des services du quotidien aux nouveaux habitants et usagers : commerces de proximité, services du quotidien, équipements publics, espaces publics et paysages de qualité permettant de connecter la zone à son environnement.

- ***Un programme articulé autour d'une grande mixité fonctionnelle et sociale :***

  - **Secteur à dominante d'habitat et de mixité fonctionnelle**
    - Accueillir environ 270 logements dans la phase 1 du projet, puis environ 200 logements dans la phase 2 du projet (voir phasage page 6 de l'OAP). La programmation du nombre de logement de la phase 2 sera ainsi affinée au regard d'un éventuel passage au cœur du site d'un transport en commun de type bus mais aussi en fonction de la programmation des infrastructures et des équipements publics nécessaires à l'urbanisation du site. L'ensemble de la zone AU ouverte (phases 1 et 2) devra produire à minima 35 % de logements locatifs sociaux.
    - Favoriser une diversité d'habitat : dans les secteurs d'intensification moyenne, l'offre de logement sera orientée vers le semi collectif et les petits collectifs, alors que dans les secteurs d'intensification faible, l'offre de logements sera orientée sur l'habitat individuel dense (groupé ou non) et l'habitat semi collectif.
    - Permettre le développement d'un secteur de mixité fonctionnelle au cœur du quartier et ouvert sur la RD 820, afin de créer une centralité de proximité accueillant du logement, des commerces, des services et d'équipements publics, (dont les installations existantes qui seront maintenues : cimetière, aire des gens de voyage….).

  - **Secteur à dominante économique**
    - Conforter l'accueil de l'activité en continuité de celle existante, en privilégiant une offre plutôt de type tertiaire ou de services notamment à proximité de l'habitat pour limiter les nuisances.

▪ ***Une grande qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère :***

- Inscrire le secteur dans son environnement urbain et paysager pour connecter ce morceau de ville aux tissus urbains constitués et aux futurs pôles de vie (futur pôle gare multimodale de Fenouillet, pôle commercial et de loisirs).
- Favoriser une composition de façades urbaines le long des voies structurantes en secteur à dominante de mixité fonctionnelle. Les façades principales seront tournées vers les voies structurantes avec une architecture qualitative.
- Encourager dans les opérations d'habitat, la création de cœur d'îlot paysager favorisant une qualité du cadre de vie, l'infiltration des eaux naturelles, des eaux pluviales et la limitation des îlots de chaleurs.
- Permettre une certaine intensification du bâti le long de la voie Nord-Sud structurante pour conforter l'urbanité de cet axe.
- Permettre un aménagement paysager du secteur qui rompt avec l'image de zone industrielle : préserver une continuité verte de coupure avec l'autoroute, conforter des perspectives et des ouvertures paysagères Est -Ouest.

▪ ***Une qualité environnementale et une prévention des risques et nuisances :***

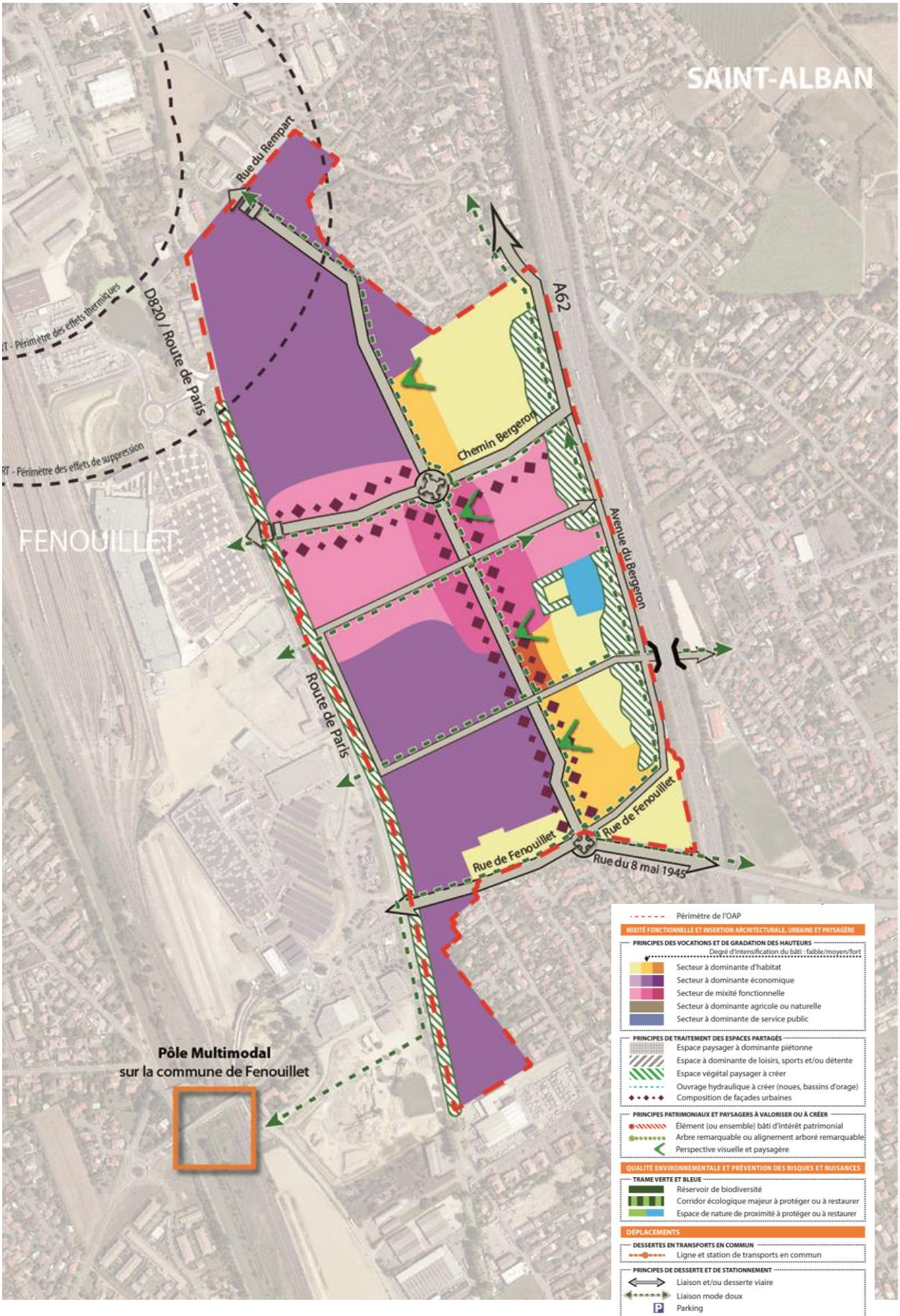
- Créer un espace vert paysager sur une largeur de 45 m environ, le long de l'A62, à compter de l'avenue du Bergeron, permettant de faire écran aux nuisances de circulation de l'autoroute et d'infiltrer naturellement l'eau pluviale.
- Permettre la dépollution du secteur Sud sensible (identifié dans l'OAP).
- Prendre en compte la zone affectée par le périmètre du plan de prévention des risques technologiques (PPRT identifié dans l'OAP).

▪ ***Organiser les déplacements à l'échelle du secteur Nord de Toulouse métropole :***

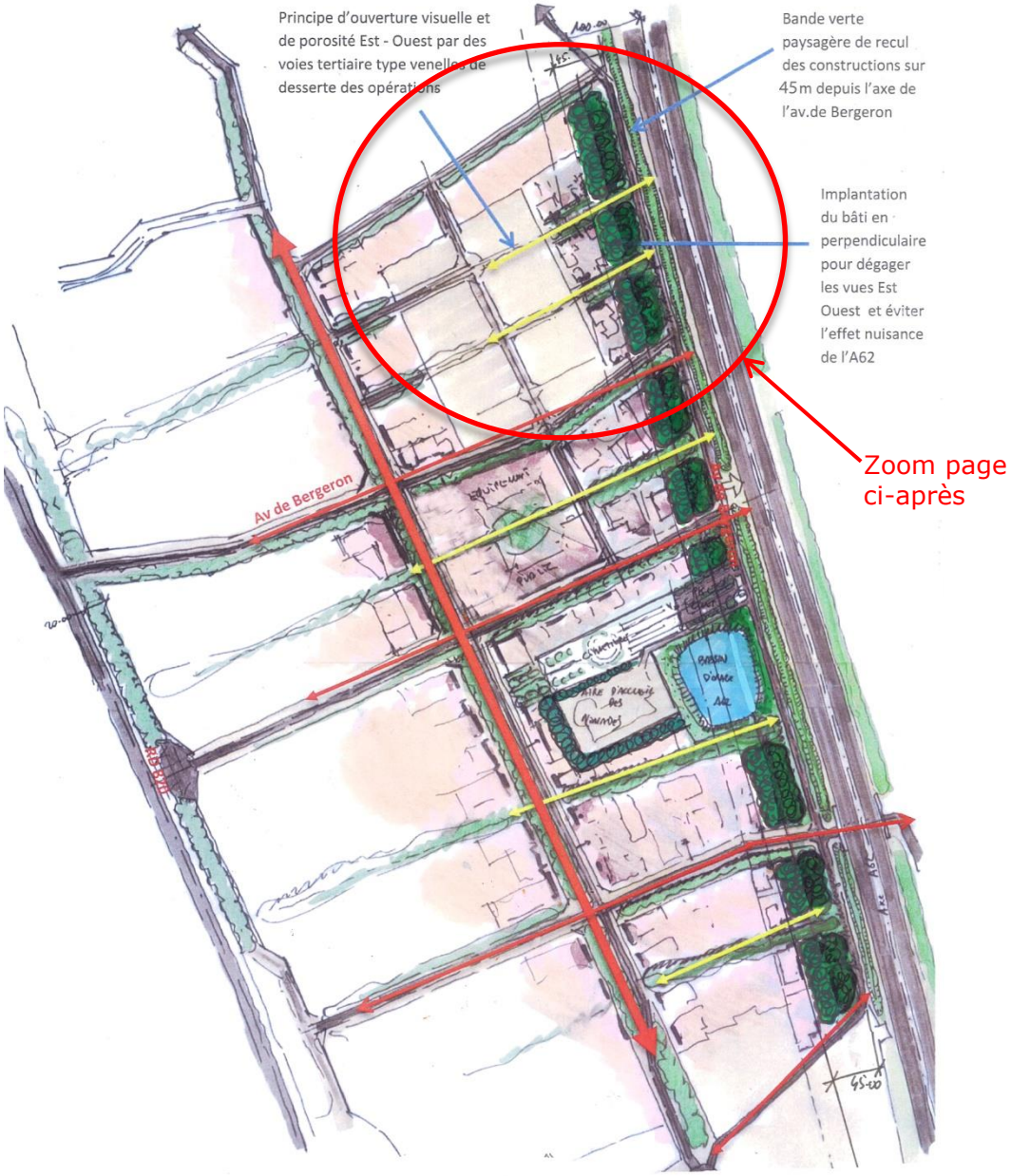
- **Déplacements modes doux**
  - Créer une liaison douce structurante du quartier vers le futur pôle gare multimodal de Fenouillet.
  - Créer des liaisons douces de desserte interne du quartier et de liaison avec son environnement, notamment vers le centre-ville.

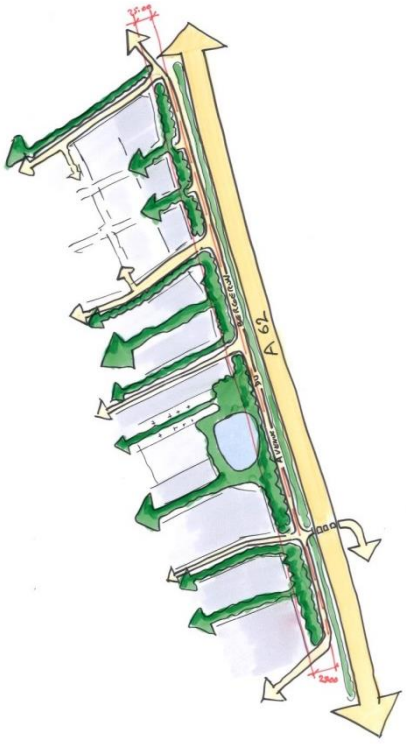
- **Desserte des terrains par les voies**
  - Redéfinir une trame viaire structurante avec notamment :
    - la création d'une voie centrale Nord-Sud, véritable colonne vertébrale du secteur et de maillage aux voies existantes et futures,
    - la création d'un carrefour giratoire principal d'accès au Sud connecté à la rue de Fenouillet et rue du 8 mai 1945,
    - la requalification du chemin de Bergeron existant, pour desservir le cœur du site.
  - Compléter la trame structurante par une trame de voirie de desserte interne, en évitant le système de voies en impasse de façon à limiter les enclavements.

▪ ***L'Orientation d'Aménagement et de Programmation***



▪ Esquisse de projet du front de bâti et de la bande paysagère depuis l'avenue du Bergeron dans le projet urbain du secteur Tucol





- ***Un parti paysager :*** *créer un écran paysager sur 45m de largeur depuis l'axe de l'avenue de Bergeron de manière à limiter les nuisances et favoriser un espace de transition pour les habitations à venir. Cet espace sert également en noues pour la récupération des eaux pluviales. Il sera décliné dans une trame végétale faisant appel à des espèces locales*

- ***Un parti urbain :*** *permettre une porosité du tissu et des ouvertures visuelles Est Ouest par des venelles de desserte et des liaisons mode doux. Ce principe permettra une implantation de l'habitat en perpendiculaire de l'A62 en éloignant les façades du bruit. Par ailleurs, il permet de créer des petites unités d'habitation avec des espaces verts et de proximité de cadre de vie*

Principe d'aménagement zoom sur les îlots

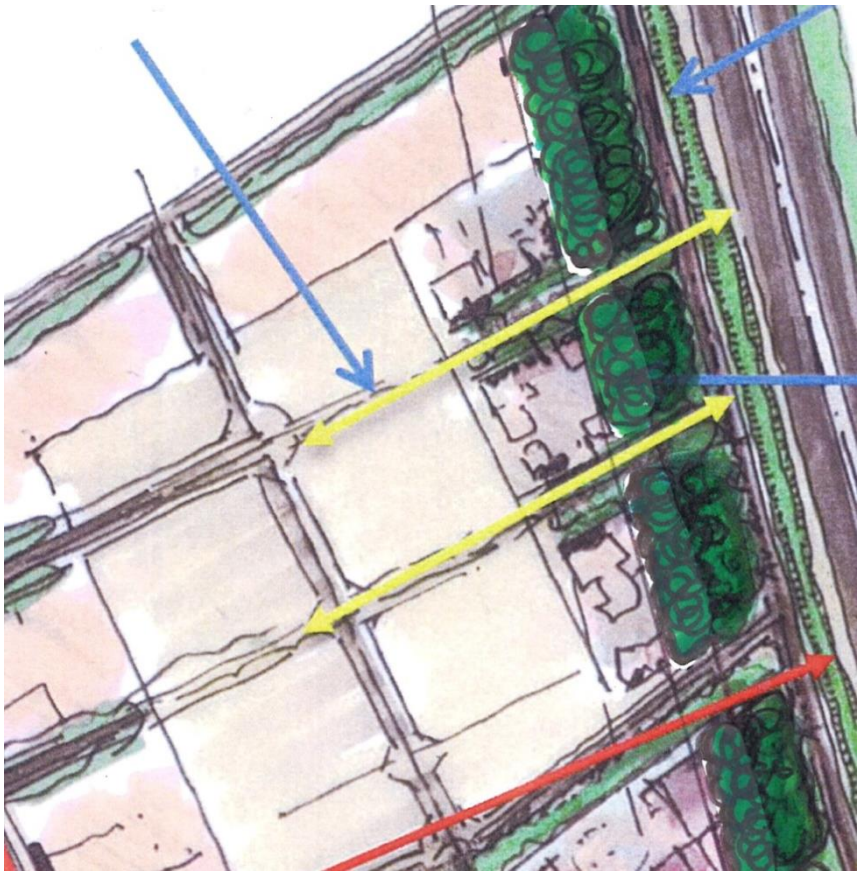


Schéma du profil en travers /État des lieux

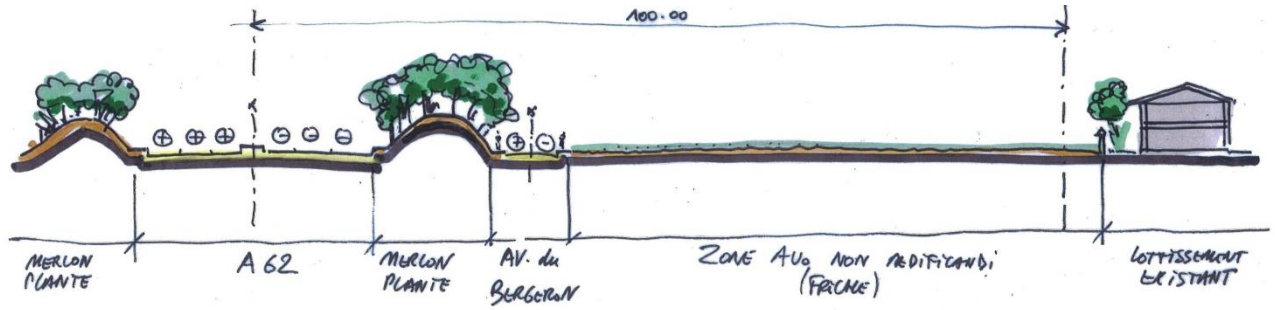
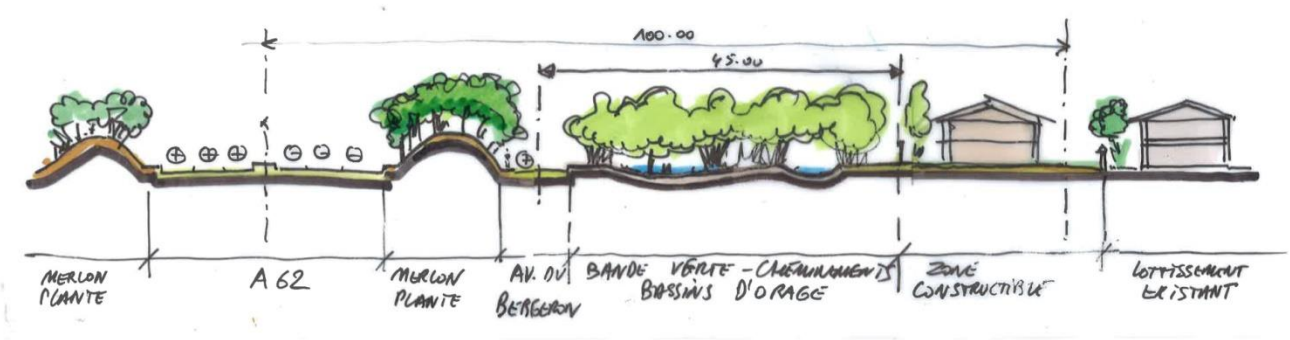


Schéma du profil en travers/proposition



Exemples de traitement paysager et urbain de la bande verte et des constructions autour le long de l'A62







3 – Compatibilité et impact du projet

3.1. Les nuisances

En raison du classement de l'A 62 parmi les infrastructures de transports terrestres bruyantes, tout nouveau bâtiment sera soumis à un renforcement d'isolation acoustique dans une bande de 100 m de part et d'autre de l'A 62.

Les nuisances sonores liées à la proximité de l'A 62 seront également atténuées par la création d'une bande de recul de 45 m à partir de l'axe de l'avenue du Bergeron, confortée par des aménagements paysagers de types plantations.

Les eaux de ruissellement seront collectées et traitées avant rejet dans les milieux naturels.

Un ou des bassins de rétention pourront être créés et localisés dans la bande de recul de 45 m. Les modes de déplacements alternatifs à l'automobile seront grandement favorisés (desserte par les TC, itinéraires spécifiques piétons-cycles) et participeront à la réduction des émissions polluantes.

3.2. La sécurité

La sécurité des différents usagers de l'avenue du Bergeron sera prise en compte dans l'aménagement de la voie :

- Augmentation des carrefours, des accès aux nouvelles opérations d'habitat, traitement des intersections
- Limitation de la vitesse à 30 km/h en milieu urbain
- Création d'un itinéraire piétons-cycles dans la bande des 45 m et desservant le maillage Est-Ouest du quartier de Tucol

3.3. La qualité urbaine, architecturale et paysagère

Le projet est conçu sur une trame urbaine simple, en créant un axe principal Nord-Sud et un maillage transversal Est-Ouest branché et rythmant l'avenue du Bergeron. Le principe a pour but de permettre une bonne lisibilité et un meilleur repérage des équipements publics à créer sur le site. L'objectif est de conserver des ouvertures visuelles vers la trame verte longeant l'avenue de Bergeron.

La trame verte s'appuie sur la bande verte de 45 m longeant l'avenue du Bergeron.

Le traitement paysager de l'avenue du Bergeron doit permettre d'apprécier la façade d'une opération urbaine de qualité. Celle-ci participera ainsi à la requalification globale de l'image d'entrée d'agglomération Nord.

L'implantation des constructions respectant une marge de recul de 45 m par rapport à l'axe de l'avenue participera à l'homogénéité et à la cohérence de ces abords. La création d'un front bâti harmonieux permettra d'identifier l'avenue du Bergeron comme une véritable avenue de Saint-Alban prolongeant la notion de centre-ville au-delà de l'infrastructure autoroutière A 62.