

Direction de la Planification et de l'Urbanisme
Service de la Réglementation Urbaine

Plan Local d'Urbanisme

Révision du POS en PLU
approuvée par DCC du 11/04/2013

2 - Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)

St ALBAN

aua/Toulouse aire urbaine

toulouse métropole
COMMUNAUTÉ URBAINE

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

Introduction 1

1 - Les objectifs communautaires 3

1.1. Les objectifs et enjeux des politiques communautaires pour un aménagement durable du territoire 4

1.2. Les enjeux communautaires à l'échelle du secteur de projet et de la commune 11

2 - Les orientations générales d'urbanisme et d'aménagement à l'échelle de la commune 17

Orientation 1 : Requalifier l'entrée d'agglomération le long de la RD 820 Nord 18

Orientation 2 : Conforter le centre-ville par l'accueil de nouveaux habitants et assurer un développement équilibré de la commune 19

Orientation 3 : Valoriser les berges de l'Hers et améliorer le cadre de vie sur l'ensemble de la commune 21

Introduction

LES PRINCIPES FONDATEURS D'UN DEVELOPPEMENT URBAIN DURABLE

Le P.A.D.D., Projet d'Aménagement et de Développement Durable, est élaboré à partir du diagnostic et de l'état initial de l'environnement du territoire en prenant en compte l'analyse de l'état initial de l'environnement du territoire de la Grande Agglomération Toulousaine établi dans le cadre de l'élaboration du PADD du SCOT en cours de révision.
Il exprime le projet sur lequel la commune et le Grand Toulouse souhaitent s'engager pour les années à venir. Clef de voûte du PLU, il fait l'objet d'un débat au sein du Conseil de Communauté et du Conseil Municipal, et permet de guider le processus d'élaboration du PLU dans son intégralité.
Ce projet est élaboré dans une logique de développement durable en prenant en compte la lutte contre le changement climatique, conformément aux articles L 110, L 121-1, et L 123-1 du Code de l'Urbanisme. Il intègre 2 principes fondamentaux :

→ L'équilibre

. entre d'une part, le renouvellement urbain, développement urbain et rural, et d'autre part, la préservation des espaces agricoles et forestiers, la protection des espaces naturels et des paysages.

. au niveau géographique entre emploi, habitat, commerces, services et équipements avec le souci de maîtriser les besoins de déplacements et la circulation automobile

. avec une utilisation économe de l'espace, la préservation de l'environnement dans son acception la plus large (ressources naturelles, sites et paysages, patrimoine bâti, risques et nuisances…etc).

→ La satisfaction des besoins

. en matière de logements en répondant aux enjeux de diversité et de mixité sociale dans l'habitat et d'amélioration des performances énergétiques des logements.

. en matière d'activités économiques et de services d'intérêt collectif en favorisant la diversité des fonctions urbaines

UN PROJET COMMUN ET UNE VISION GLOBALE DU TERRITOIRE A L'ECHELLE DE L'AIRE URBAINE

Les politiques publiques menées par le Grand Toulouse visent à assurer un développement équilibré du territoire communautaire inscrit dans un projet commun et une vision globale et partagée du territoire qui se lit à travers la démarche engagée dans le cadre du projet de schéma de cohérence territoriale.
Le PLU communautaire, à l'échelle de chaque commune, est chargé de garantir la faisabilité et permettre la mise en œuvre opérationnelle des grandes orientations d'aménagement et d'urbanisme définies au niveau intercommunal. Il s'inscrit en cohérence avec le projet de PADD du SCOT dont les orientations générales ont fait l'objet d'un débat en Comité syndical du SMEAT en avril 2009.

La dynamique intercommunale qui vise à poursuivre la construction d'un projet commun de territoire décliné selon les grands principes suivants :

Dynamisme pour que le territoire toulousain mérite son titre de métropole européenne.

Équilibre pour que le Grand Toulouse propose sur l'ensemble de son territoire une offre variée de logements, des activités économiques, des réseaux de transport en commun performants, des équipements et services publics de qualité.

Identité qui signe l'ancrage toulousain et permet de capitaliser sur les facteurs clés de succès de la métropole toulousaine.

Proximité pour garantir que les actions communautaires soient en prise avec les réalités locales, pour permettre aux Maires de garder la maîtrise de ce qui se passe sur leur territoire et maintenir voire améliorer la qualité des services publics offerts aux usagers notamment dans les services au quotidien.

Ce projet de territoire s'inscrit dans la démarche de schéma de cohérence territoriale (S.C.O.T.) engagée :

. à l'échelle de l'aire urbaine à travers de la réflexion InterSCoT portant sur plus de 400 communes
. à l'échelle de la Grande Agglomération Toulousaine à travers la révision du Schéma Directeur de l'Agglomération Toulousaine intéressant 116 communes autour de Toulouse (SCOT central).

Dans le cadre de l'élaboration du Projet d'Aménagement et de Développement Durable du SCOT menée par le syndicat mixte d'étude de l'agglomération toulousaine (SMEAT), 5 grands enjeux ont été identifiés :

Accueillir la population et l'emploi.
Maîtriser l'urbanisation.
Polariser le développement préférentiellement sur les pôles bien desservis en transports en commun et dotés en équipements.
Relier les différents pôles du territoire par la mise en place d'un système de transport et le développement des modes alternatifs à la voiture.
Piloter : la gouvernance territoriale apparaît comme un enjeu majeur pour mettre en œuvre et réussir le projet de territoire.

1 – Les objectifs communautaires

1.1. Objectifs et enjeux des politiques communautaires pour un aménagement durable du territoire

1.1.1. SATISFAIRE LES BESOINS EN MATIERE DE LOGEMENT DANS UN OBJECTIF DE MIXITE SOCIALE, DE DIVERSITE DES FONCTIONS URBAINES ET D'ECONOMIE DES RESSOURCES NATURELLES

Entre extension urbaine maîtrisée et renouvellement urbain

Les travaux menés dans le cadre du SCOT font ressortir un besoin d'accueil d'environ 218 000 nouveaux habitants (hypothèse haute) et environ 100 000 emplois estimés à l'horizon de 2030 sur le territoire de la communauté urbaine.

Le Grand Toulouse doit par conséquent prévoir une capacité de production de logements de l'ordre de 6200 à 7200 logements par an.
Les P.L.U. communautaires devront ainsi s'inscrire dans une dynamique de besoin en logements croissant à satisfaire, et de diversification de l'offre d'habitat.

Le développement de l'agglomération devra se faire sur 2 types de territoires :

- des territoires d'extension urbaine, les conditions de desserte en transports en commun étant un facteur déterminant pour les conditions d'urbanisation de ces zones.
- des territoires de renouvellement urbain qui constituent l'enjeu principal pour les années à venir. Après avoir identifié ces secteurs, l'objectif est d'anticiper et permettre leur évolution ou leur requalification en fonction de leurs potentialités.

Un développement favorisant la diversité des fonctions urbaines

L'accueil de logements doit s'accompagner de l'accueil d'activités, de commerces de proximité et services d'intérêt collectif afin de faciliter l'intégration urbaine des populations. Le PLU doit donc favoriser la plus grande mixité d'usage des zones U et AU en prenant en compte toutefois un positionnement judicieux des zones artisanales et industrielles dans le souci d'éviter, pour les populations résidentes, les dangers et nuisances (bruit, odeurs…) liés à ce type d'activité.

Pour un habitat solidaire : **le Programme local de l'habitat** (P.L.H.) et la **charte de mixité sociale**

Le PLH de l'agglomération toulousaine, approuvé en 2001, réajusté en 2005, vise à répondre aux besoins en logements et à favoriser la mixité sociale. Le financement des aides publiques au logement fait l'objet d'une convention entre le Grand Toulouse et l'Etat permettant de financer un objectif de production de plus de 13 000 logements sociaux sur la période 2006/2011. Le PLH est en cours de révision afin de fixer nouveaux objectifs et de les décliner territorialement.

Par ailleurs, le Grand Toulouse a mis en place **une charte de mixité sociale** visant à répartir de façon équilibrée et diversifiée les logements à l'échelle de chaque commune et entre les quartiers d'une même commune.

L'idée majeure étant de mettre l'accent, par le biais de l'attribution des aides à la pierre sur la production de programmes de logements accueillant des locataires de catégories socioprofessionnelles variées (financement par le Prêt Locatif à Usage Social accessible au ¾ des ménages).

La mixité sociale doit être intégrée dans le P.L.U. afin de tendre vers une offre de 20% de logement social dans toutes les communes en s'appuyant sur **des outils réglementaires** tels que :

- les orientations d'aménagement ;
- le règlement (plan de zonage et document écrit) :
  . les articles 2 des zones U et/ou AU (Code de l'Urbanisme, art. L123-1.16)
  . la Servitude de Mixité Sociale (Code de l'Urbanisme, art. L123-2-b)
  . la majoration de COS pour les opérations de logements sociaux pour certains cas déterminés (Code de l'Urbanisme, art. L127.1)

Pour des logements à vivre, performants au niveau environnemental et d'un bon niveau de confort

Face à l'impératif d'une gestion économe de l'espace et de maîtrise de l'étalement urbain il convient de promouvoir des formes d'urbanisation alternatives au pavillonnaire en incitant des opérations mixtes et des logements diversifiés avec un double enjeu :

- encourager des logements individuels plus denses en conservant le caractère intime de ce type d'habitat.
- donner de l'individualité aux logements situés dans des opérations d'habitat collectif en favorisant la mixité des typologies et en évitant la multiplication de petits logements sur un même territoire.

La notion de qualité d'usage du logement doit donc être prise en compte tout comme la qualité des espaces communs ou cœur d'îlot.
La composition du plan de masse doit tenir compte du patrimoine naturel et intégrer, dès la phase de conception, les aspects bioclimatiques (orientation, vents, espaces verts, biodiversité, paysage….).

Les programmes de constructions doivent également intégrer les thématiques de la préservation des ressources (eau potable, eaux pluviales, utilisation d'énergies renouvelables et maîtrise de la dépense énergétique permettant de limiter la « précarité énergétique », matériaux…etc) et de la limitation des pollutions et nuisances (isolation acoustique, déchets…etc).

1.1.2. CONFORTER L'ATTRACTIVITE ET LE RAYONNEMENT DE LA GRANDE AGGLOMERATION TOULOUSAINE

- En matière de **développement économique,** la stratégie du Grand Toulouse vise à :

  . **Accueillir et accompagner les entreprises** en développant de nouvelles zones d'activité et en recomposant les sites industriels anciens et en accompagnant leurs mutations, en valorisant et structurant l'offre d'hébergement pour les entreprises (pépinières), en offrant des lieux d'implantations à l'économie résidentielle (artisanat, commerce, service de proximité) et en aménageant les plates - formes industrielles et technologiques des pôles de compétitivité

  . **Faire émerger et fédérer de nouveaux pôles de compétences,**

  . **Développer l'accès aux services numériques dans les opérations publiques d'aménagement**

  . **Maîtriser l'urbanisme commercial**, composante essentielle du dynamisme et de la structuration du territoire. L'objectif est d'accueillir de manière équilibrée les différentes formes de commerces en portant une particulière attention sur l'évaluation des incidences des projets qui ont un impact en terme d'aménagement du territoire et de développement durable (qualité environnementale du projet et son insertion dans le réseau de transports en commun).

  . **Maintenir et développer les commerces et services de proximité**.

  . Développer l'activité touristique et de loisirs s'appuyant sur le patrimoine naturel et bâti d'une part, et industriel d'autre part

  . Créer des équipements d'intérêt d'agglomération

- Dans le domaine social, à travers la **politique de la ville**, le Grand Toulouse accompagne les politiques de prévention et d'éducation ainsi que le soutien aux personnes les plus fragilisées dans l'accès au droit ou vers un emploi durable (PLIE).

1.1.3. FAVORISER LA MOBILITE ET L'ACCES A LA VILLE POUR TOUS, POUR UNE VILLE QUI RESPIRE

. L'application du principe de la cohérence Urbanisme –Transport

Un des grands enjeux de l'agglomération est de maîtriser son développement en évitant l'étalement urbain. L'objectif principal est par conséquent de lier toute ouverture à l'urbanisation à une réflexion préalable sur les conditions de dessertes en transport en commun des territoires concernés. Il s'agit également de promouvoir une intensification urbaine le long des axes de transport en commun en site propre.

. Vers une meilleure organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement

Le Grand Toulouse, en tant que partenaire actif de la révision du PDU, et membre du syndicat mixte des transports en commun, veille à développer le réseau de transport en commun à travers chaque opération d'aménagement ou de requalification de voirie structurante.
Outre l'amélioration de l'accessibilité de tous à la ville, l'objectif est également de diminuer la pollution atmosphérique résultant de l'accroissement constant des déplacements en véhicules particuliers. Face à l'évidence que représente encore l'usage de l'automobile, il est indispensable de proposer un éventail de choix alternatifs et adaptés (multimodalité) et de mettre l'accent sur la possibilité d'utiliser plusieurs modes de transports au cours d'un même déplacement (intermodalité). Le développement du réseau vert et cyclable de l'agglomération prend également dans ce cadre toute son importance.
Enfin, que ce soit à l'échelle d'une opération d'aménagement ou à l'échelle d'un permis de construire, chaque projet doit intégrer les problématiques relatives aux livraisons de marchandises, aux stationnements des deux roues, motorisées ou non, et au stationnement des véhicules particuliers, en encourageant leur mutualisation chaque fois que cela est possible.

. Vers un meilleur partage de l'espace public

L'espace public, créateur de lien social, joue un rôle structurant dans la construction et la vie de la cité. L'enjeu est donc de construire un espace urbain apaisé où cycles, piétons et automobilistes puissent cohabiter en toute liberté et en toute sécurité.
Il s'agit d'améliorer le réseau de voirie mais aussi et surtout de développer le réseau cyclable et d'assurer la qualité de l'espace public dans chaque opération d'aménagement.
Outre la maîtrise du foncier nécessaire, les PLU pourront donc comporter des emplacements réservés pour garantir la faisabilité des opérations nécessaires.

1.1.4. UN DEVELOPPEMENT MAITRISE POUR UNE METROPOLE QUI VALORISE SON CADRE DE VIE

. Le maintien d'un équilibre entre territoire agricole et développement urbain

Les territoires agricoles remplissent deux fonctions essentielles qu'il convient de prendre en compte :

- un rôle économique et social
- un espace de respiration et de qualité paysagère important pour le cadre de vie

Les enjeux sont donc :

- de définir les espaces agricoles à pérenniser et ceux qui peuvent faire l'objet de projets d'extension de l'urbanisation dans le respect de l'équilibre entre zones d'accueil résidentiel ou économiques, zones agricoles et zones naturelles.
- de réfléchir sur le devenir de l'agriculture périurbaine souvent située dans des territoires soumis à une forte pression foncière.

. La création d'un maillage vert et la réalisation d'aménagements et d'équipements d'espaces de nature : un patrimoine écologique et paysager structurant

Le territoire de la grande agglomération est riche d'espaces naturels remarquables ou « ordinaires » qui ont une fonction environnementale (écologique et faunistique), éducative et sociale. Certains forment de véritables réservoirs de biodiversité et ont donc vocation à rester non urbanisés.
A coté de ce capital inaliénable, d'autres revêtent un intérêt écologique moindre et ne doivent pas répondre à une stricte logique de protection. Ils doivent cependant constituer un pilier du développement du territoire.
L'objectif est par conséquent de protéger ou préserver ces espaces de nature en fonction de leur type et de leurs fonctions et de les relier à travers un maillage « vert et bleu » cohérent et continu qui doit entretenir des relations avec les espaces à vocation urbaine.
L'amélioration du cadre de vie passe enfin par la protection et la mise en valeur du patrimoine bâti.

. La réduction des pollutions et la prise en compte des risques et des nuisances

Dans ce domaine, les objectifs consistent principalement à :

- Organiser l'espace et instaurer des règles d'urbanisme de façon à limiter l'exposition des populations aux risques (naturels ou technologiques) et aux nuisances (bruit, nuisance olfactive….).

- Contribuer à la maîtrise de la pollution de l'air par la promotion de la mixité des fonctions urbaines ayant pour corollaire le rapprochement entre les zones d'emplois et les secteurs d'habitat.

- Eliminer et valoriser des déchets ménagers
  Chaque opération d'aménagement et chaque projet de construction doivent prendre en compte la problématique de collecte des ordures ménagères, industrielles, des déchets spéciaux… etc en intégrant les obligations de tri des déchets.

. La politique dans le domaine de l'eau

- La protection de la ressource et la sécurisation de l'alimentation :
  . La maîtrise de la consommation d'eau notamment en matière d'habitat et la sécurisation des pompages et de l'alimentation en eau potable
  . La gestion des eaux pluviales et des eaux usées
  L'objectif est de *limiter l'impact de l'urbanisation sur le cycle de l'eau.*
  L'ensemble des préconisations du Grand Toulouse dans ce domaine s'inscrit directement dans la philosophie du développement durable en permettant la réalimentation de la nappe phréatique et l'amélioration de l'état des réseaux et en participant à la lutte contre les inondations.
  Parallèlement, le Grand Toulouse développe également les réseaux d'assainissement ainsi qu'un programme d'extension, de création de stations d'épuration en phase avec le développement urbain.

- La préservation des milieux aquatiques
  Le territoire du Grand Toulouse est traversé par la Garonne et de nombreux cours d'eau qu'il convient de préserver et aussi de considérer comme un fabuleux potentiel de création de nouveaux espaces récréatifs pour les habitants.

Pour conclure, le projet de territoire du Grand Toulouse se construit autour des axes suivants :

La maîtrise de l'occupation et de la fonction des espaces qui composent le territoire, et l'équilibre entre ces espaces. Il convient donc de :
- Préserver des espaces agricoles en identifiant les zones agricoles pérennes à enjeu, et en les protégeant de tout risque de destruction
- Affirmer une trame verte pour assurer la continuité des corridors écologiques
- Prévenir les risques en intégrant les documents de prévention dans la planification, en gérant de façon économe les ressources et en optimisant leur consommation et enfin en se réservant des possibilités de production et de transports des ressources alternatives, notamment.

L'organisation du développement urbain au regard d'une cohérence entre l'urbanisme et les déplacements. Il en ressort les enjeux suivants :
- Identifier et hiérarchiser des territoires en définissant des sites stratégiques de densification, au regard de leur situation dans la zone d'influence d'équipements, de centralités, de noyaux villageois et des transports en communs performants.
- Densifier ces territoires de projet pour permettre l'accueil d'habitants et d'emplois au travers des territoires d'extension et d'intensification urbaine
- Structurer le territoire du Grand Toulouse en bassins de consommation, de mobilité, de vie et autour de centralités urbaines.

Un système de déplacements qui doit pouvoir répondre en termes quantitatif et qualitatif aux objectifs d'accueil, de rayonnement et de densification de la métropole et qui doit être en cohérence avec le développement et l'équipement du territoire. Pour ce faire :

- le réseau de transports publics est appelé à évoluer dans le cadre notamment de la révision du plan de déplacement urbain,
- la programmation de création ou d'aménagement d'infrastructures multimodales se poursuivra de manière à rendre mieux accessibles les communes périphériques; à permettre la densification du cœur de l'agglomération et à conforter un fonctionnement en bassins de vie autour de centralités.
- L'accessibilité régionale et européenne de la métropole tendra à être améliorée tant en terme de desserte ferrée, avec l'accompagnement de l'arrivée du T.G.V. qu'en terme de desserte aéroportuaire.

II s'agit pour le Grand Toulouse, de s'impliquer plus encore dans un aménagement équilibré du territoire. Plusieurs outils permettent de mettre en œuvre les grandes orientations d'urbanisme et d'aménagement de la communauté urbaine :

→ La création d'un syndicat mixte de transport en commun associant tous les partenaires institutionnels compétents en matière de transport collectif (transport urbain et interurbain, chemin de fer, bus, métro, tramway..etc)

→ La maîtrise du foncier avec
- le Droit de Préemption Urbain
- la création de zones d'aménagement différé ou de réserves foncières (Déclaration d'Utilité Publique)
- l'acquisition du foncier et le portage de terrains grâce à l'Etablissement Public Foncier Local (E.P.F.L.)
- la création d'emplacements réservés au bénéfice du Grand Toulouse ou de l'EPFL

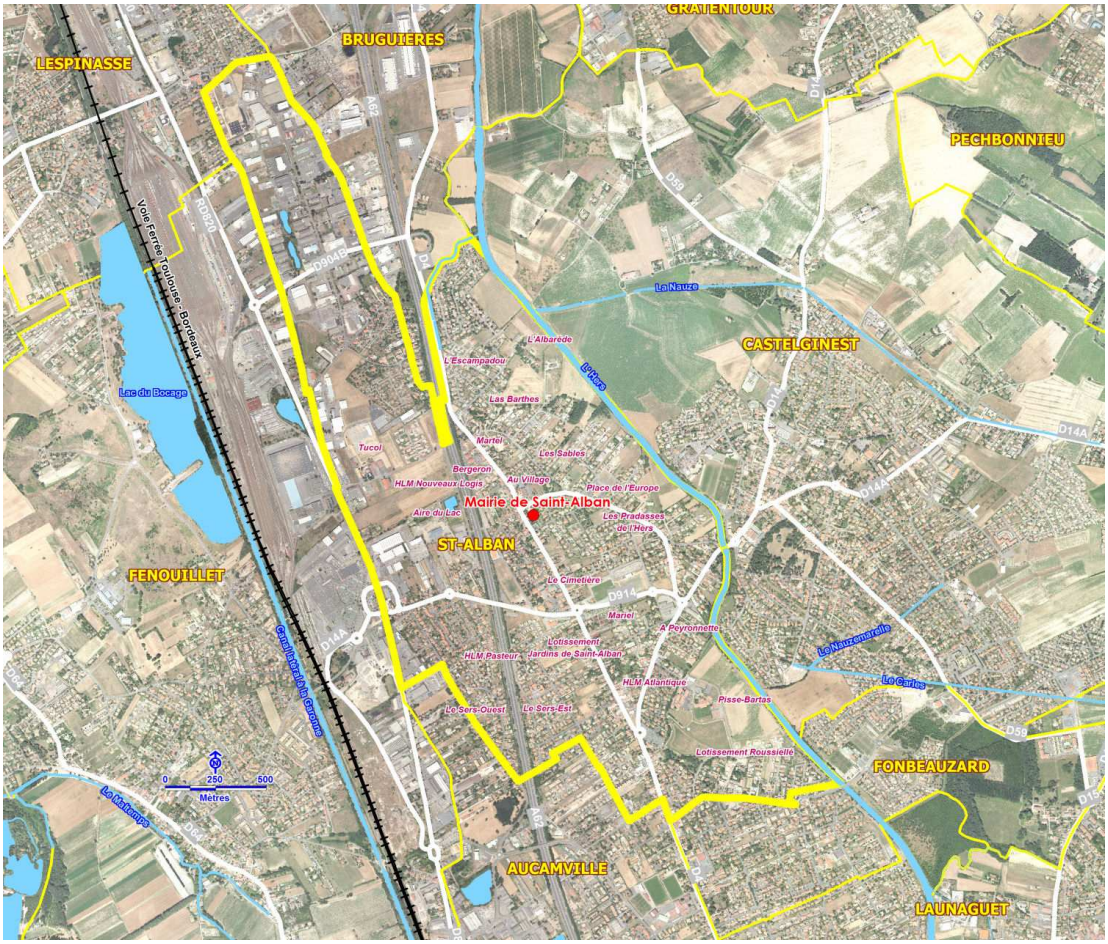
→ La réalisation d'opération d'aménagement
Le Grand Toulouse, en tant que maître d'ouvrage, réalise des opérations d'aménagement (Zone d'Aménagement Concerté, lotissement, Programme d'Aménagement d'Ensemble) qui assurent la maîtrise de l'urbanisation par la collectivité publique.

Le Plan Local d'Urbanisme constitue un outil essentiel pour la mise en œuvre du projet de territoire en permettant aux grandes orientations politiques de trouver des traductions concrètes opposables aux demandes d'autorisation d'occupation du sol.

L'élaboration et l'évolution des documents d'urbanisme est un travail qui nécessite une étroite collaboration entre la communauté Urbaine et les communes. Ainsi, le Grand Toulouse gèrera les procédures d'adaptation des documents de planification en concertation avec chacune des communes concernées, conformément à l'article L123-18 du code de l'urbanisme.

1.2. Les enjeux communautaires à l'échelle du secteur de projet et de la commune

La commune de Saint-Alban, située à une dizaine de kilomètre au nord de Toulouse, s'inscrit dans un territoire de renouvellement urbain.



1.2.1. EN MATIERE DE RENOUVELLEMENT URBAIN : LA REQUALIFICATION DU SECTEUR DE LA RD 820 FAVORISE PAR LE RENFORCEMENT A TERME DE LA DESSERTE FERROVIAIRE

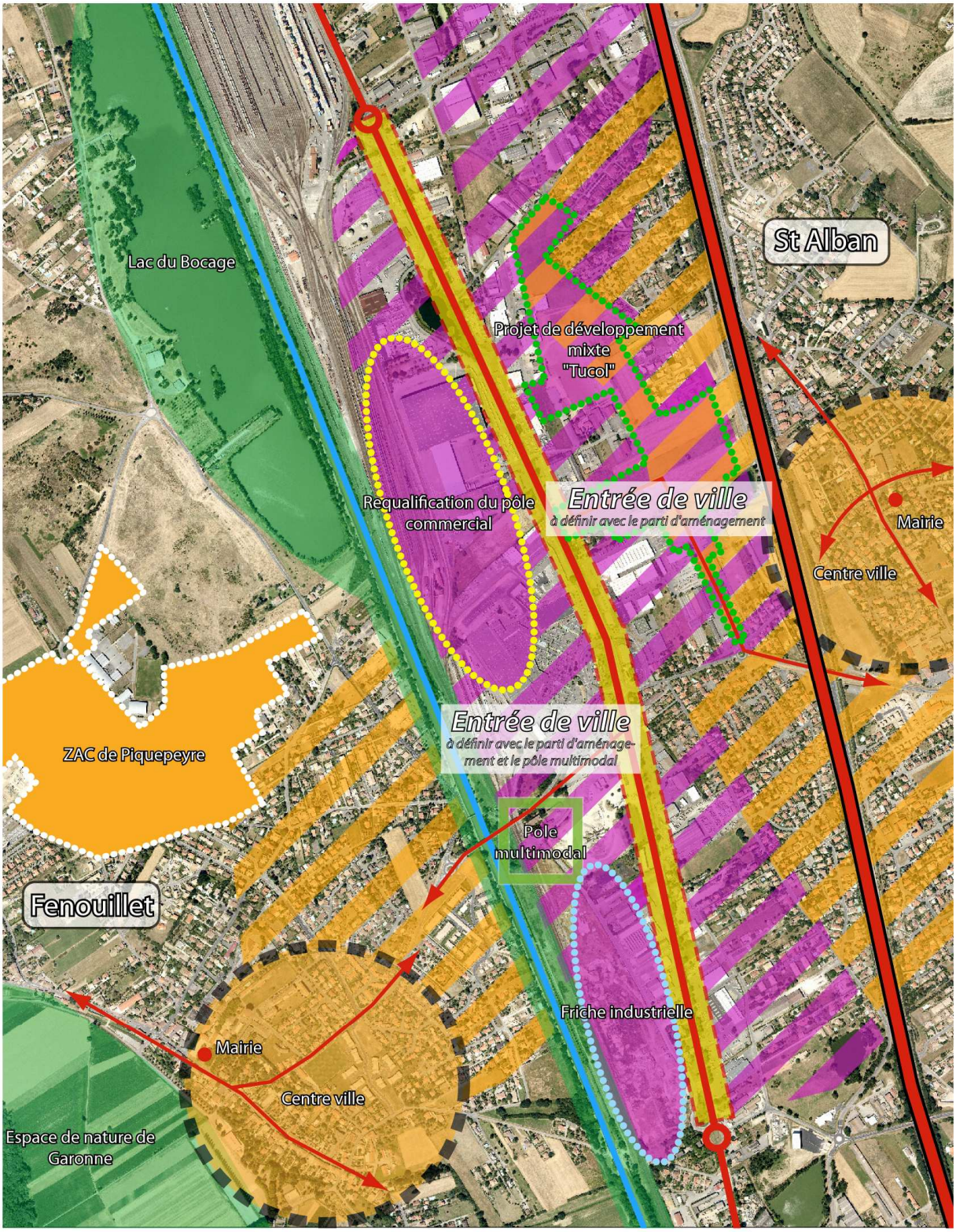
La RD 820 constitue une voie structurante d'accès à l'agglomération Toulousaine.
Autour de cette infrastructure s'est développé un secteur d'activités économique où la disparition progressive des activités industrielles, partiellement compensée par des activités commerciales, font de ce territoire un pôle économique historique, aujourd'hui à requalifier.

Aujourd'hui, ce secteur offre de part et d'autre de la RD 820 plusieurs espaces d'opportunité de renouvellement urbain :

- Le site de « Tucol » (chemin du Bergeron), sur la commune de St Alban,
- La friche industrielle dite de « Soferti », sur la commune de Fenouillet,
- Un pôle commercial à requalifier, sur la commune de Fenouillet.

Ces secteurs sont particulièrement stratégiques en raison du projet de pôle d'échange multimodal réalisé dans le cadre de la mise à 4 voies ferroviaires entre St Jory et Matabiau.

L’objectif est double : requalifier la vocation économique des secteurs traversés et renforcer la cohérence urbanisme/transport.
Il s’agit notamment de favoriser une croissance maîtrisée du pôle commercial existant essentiellement sur les communes de Fenouillet et Saint-Alban et d’adapter l’offre d’habitat à l’amélioration de la desserte multimodale de ce territoire.

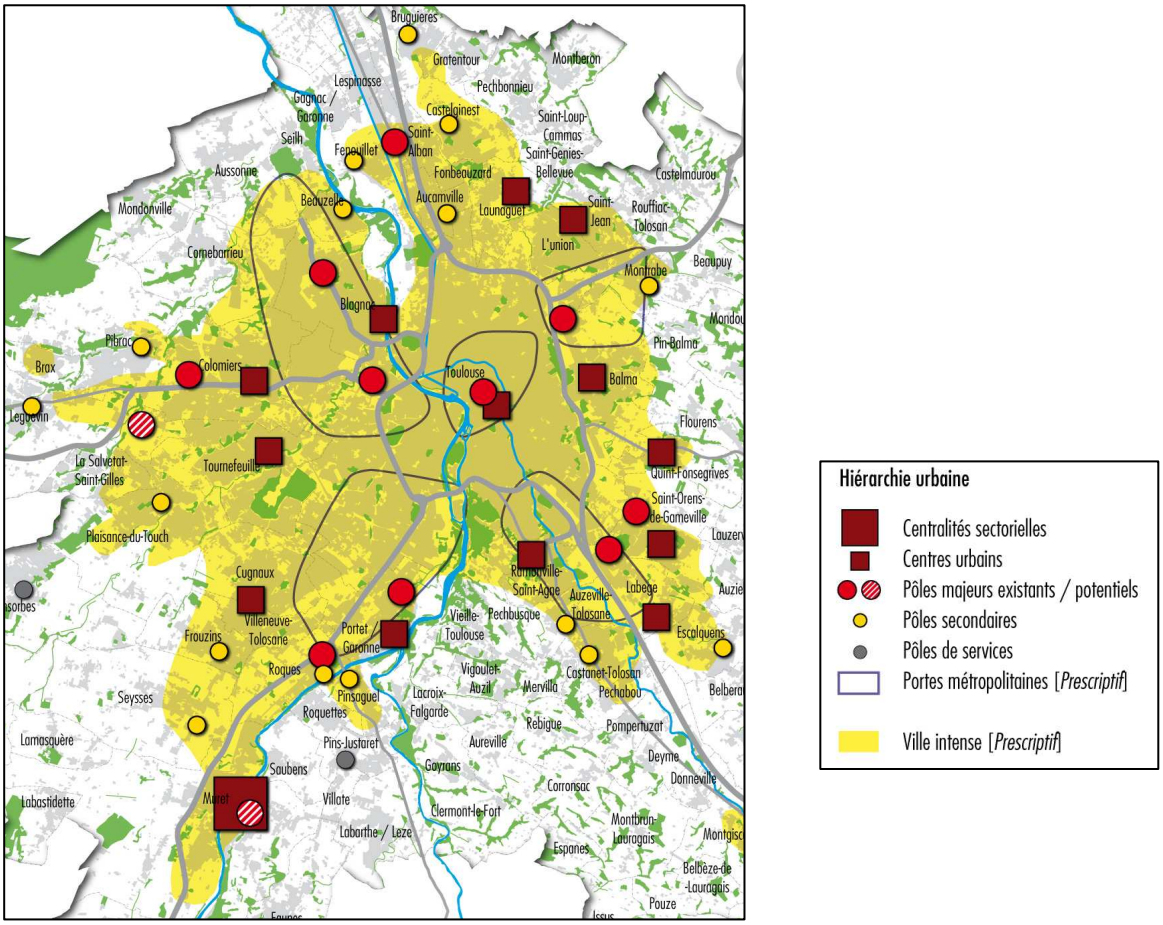


1.2.2. EN MATIERE D'HABITAT ET PLUS PARTICULIEREMENT D'EQUILIBRE SOCIAL DE L'HABITAT

Le nouveau Programme Local de l'Habitat (PLH) en cours d'élaboration pour la période 2010-2015 comprendra un programme d'actions définis pour chaque commune, qui précisera, en cohérence avec les objectifs du SCOT, le nombre et le type de logements à construire, les dispositifs opérationnels envisagés et les moyens nécessaires.
Pour la commune de Saint-Alban, le nouveau programme d'actions du PLH devrait fixer un objectif de 300 logements sur la période 2010-2015 dont environ 50 % de logements sociaux.

1.2.3. EN MATIERE D'AMENAGEMENT COMMERCIAL

L'ensemble commercial identifié sur les communes de Fenouillet et Saint-Alban, constitué au fil des ans par adjonction d'enseignes, souffre des difficultés communes à de nombreuses entrées de villes : saturation des accès routiers en fin de semaine, absence de desserte en transports collectifs, déficit d'image commerciale et urbaine.



Sur ce secteur Fenouillet/Saint-Alban, le projet de SCOT identifie un pôle commercial majeur et y inscrit une zone d'aménagement commercial.

Le document d'urbanisme doit en premier lieu permettre la restructuration complète de ce pôle qui n'a connu aucune évolution significative depuis ces quinze dernières années. Un schéma de desserte en véhicules particuliers et transports en commun, en liaison avec les communes du Nord, consitituera l'ossature des options affichées au PLU.

S'agissant de la commune de Saint-Alban, l'objectif est d'accueillir sur les potentialités foncières situées le long de la RD 820 des activités commerciales, tertiaires ou artisanales en assurant une mixité des fonctions urbaines (accueil d'habitat, services, …) dès qu'une bonne intégration urbaine des populations nouvelles peut être garantie.

1.2.4. EN MATIERE DE DEPLACEMENT

Transports en commun et intermodalité

Le Conseil Syndical du Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération toulousaine (SMTC) a décidé en septembre 2008, la révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU). Le projet de PDU a été arrêté le 10 juillet 2009. Ce projet de PDU sera soumis prochainement à enquête publique.

Ce document intermédiaire met en avant la position stratégique du site Fenouillet-Saint-Alban dans l'organisation du réseau de transport en commun :
- renforcement de l'intermodalité et du fonctionnement du pôle d'échanges,
- aménagement d'un parking relais en interface avec l'offre ferroviaire et l'offre de transport en commun urbain,
- desserte de la deuxième couronne de l'agglomération par du transport à la demande.

RFF et la SNCF réfléchissent actuellement sur l'adaptation d'un faisceau de voies LGV et TER de cet axe ferré nord. La Région prévoit dans le cadre du deuxième Plan Régional des Transports dont l'objectif est de généraliser le cadencement des TER, une desserte cadencée au quart d'heure Toulouse-Montauban.

L'objectif est d'exploiter la complémentarité, à horizon 2020, entre le réseau ferroviaire et le réseau de transports en commun urbain de manière à améliorer les conditions de desserte du nord du Grand Toulouse par les transports collectifs et constituer ainsi une alternative à l'usage du véhicule personnel.

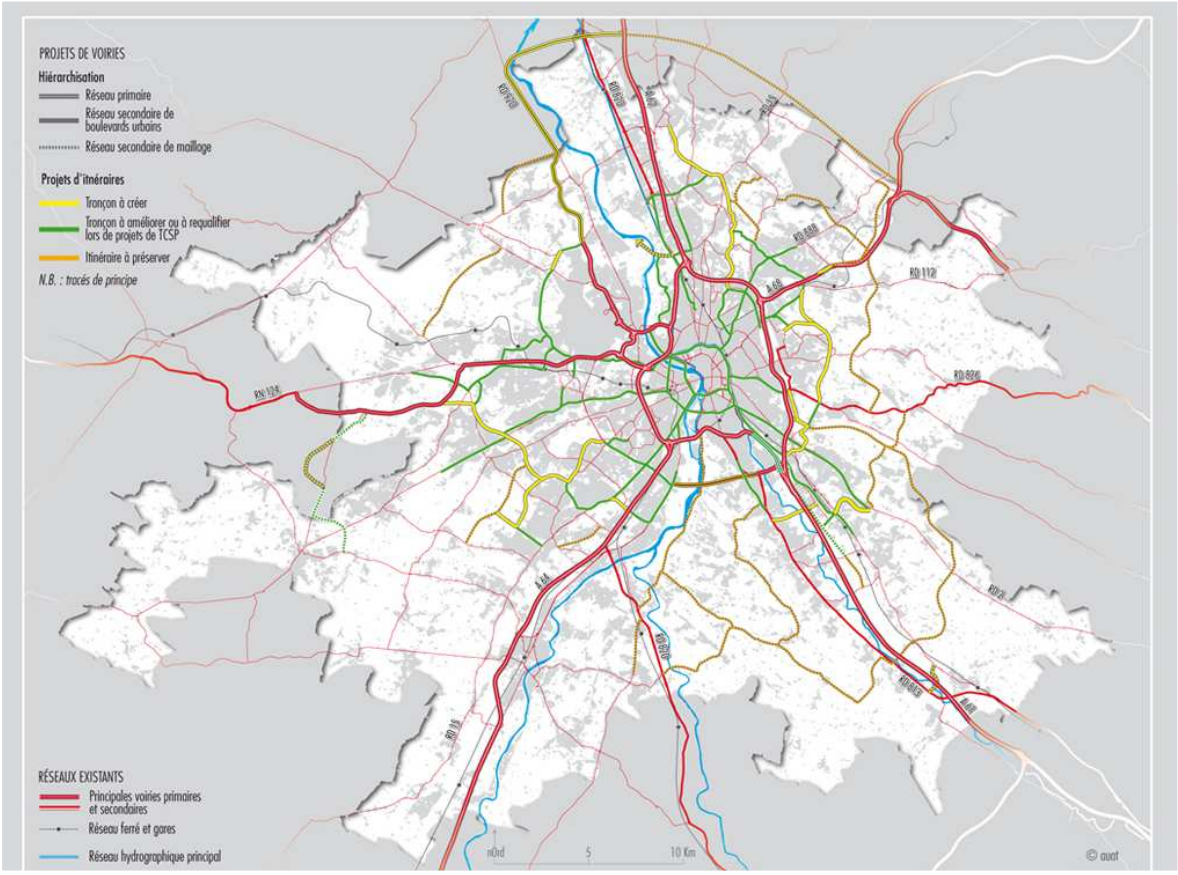
Réseau cyclable

La commune de Saint-Alban est concernée par trois itinéraires cyclables majeurs au Schéma directeur du réseau cyclable et vert du Grand Toulouse : deux itinéraires nord-sud (le long de l'Hers et route de Fronton) et un itinéraire est-ouest (avenue du 8 mai 1945).
L'objectif est de relier les centres-villes des communes entre elles et assurer un meilleur maillage du réseau cyclable et vert du Grand Toulouse.

Voirie

Un franchissement Garonne est inscrit dans le projet de SCOT, au nord de l'agglomération. Celui-ci permettra d'assurer un meilleur maillage des rives est et ouest de la Garonne.

Le projet de « Boulevard Urbain Nord » (BUN) est un projet structurant de développement urbain à long terme passant par les communes de Launaguet et Castelginest. Ce projet devrait à long terme améliorer dans le nord de l'agglomération la desserte en transport en commun et permettre un itinéraire cyclable continu et sécurisé.



Carte extraite du projet de SCOT arrêté le 9 juillet 2010 : « Les projets de voirie »

1.2.5. EN MATIERE D'ENVIRONNEMENT ET DE CADRE DE VIE

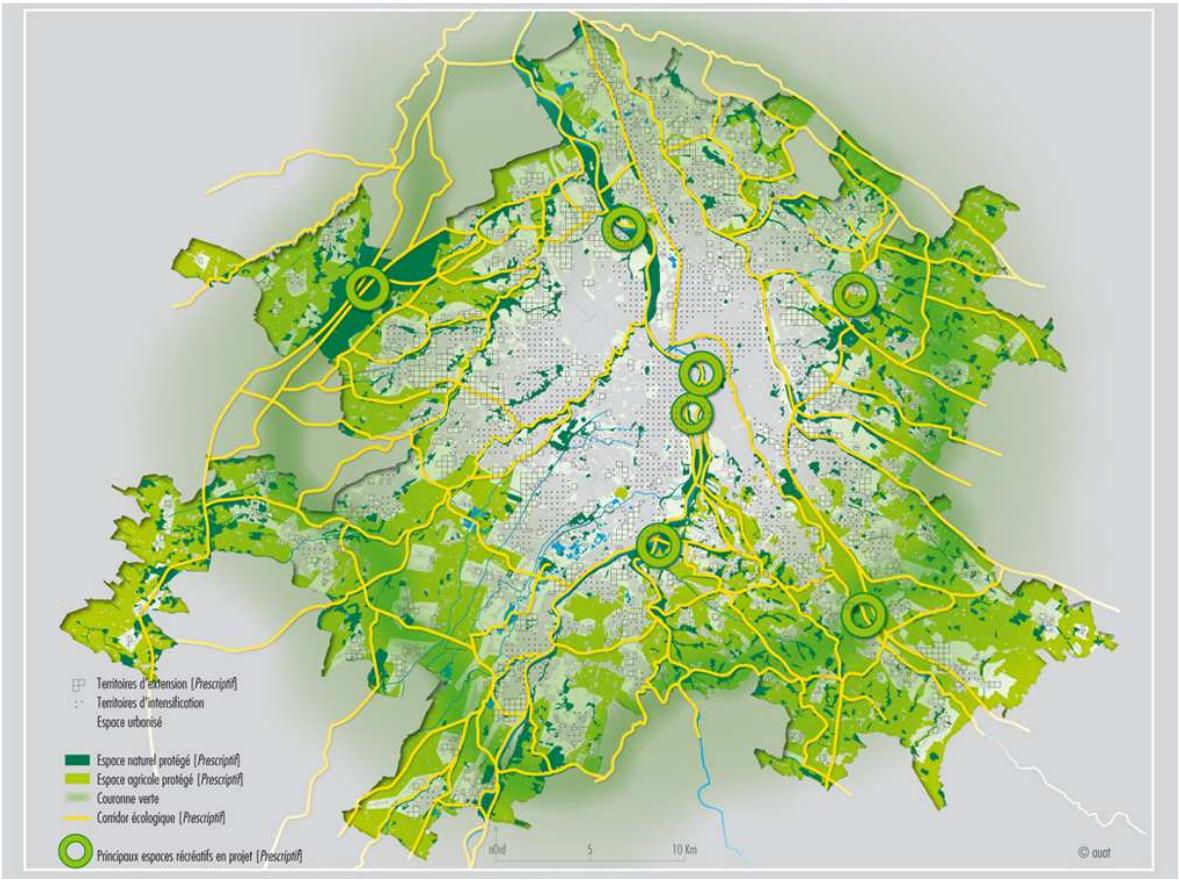
En matière de réseau vert, trame verte

La communauté urbaine du Grand Toulouse porte une politique de préservation et de développement d'un réseau écologique et paysager sur le territoire. Celui-ci s'appuie sur les grands réservoirs de biodiversité (massifs forestiers, vallée, grands espaces à vocation agricole) et les continuités les mettant en relations (cours d'eau, canaux, espaces verts urbains, terrains agricoles…).

Sur le territoire de Saint-Alban, l'élément majeur de ce maillage formant continuité écologique et paysagère est constitué de l'Hers, ses berges et les espaces ouverts contigus (espaces verts à vocation d'agrément, espaces naturels ou agricoles).
Les aménagements et projets de développement doivent donc tenir compte de la nécessité d'appréhender le cours d'eau et ses abords en tant que corridor écologique pour des espèces aux exigences différentes.

Par ailleurs, ces continuités peuvent constituer une opportunité pour des modes de déplacements doux et des lieux d'agrément, dans un souci d'équilibre avec les fonctions écologiques premières.

Cette volonté est inscrite dans le projet de SCOT arrêté le 9 juillet dernier.



Carte extraite du projet de SCOT arrêté le 9 juillet 2010 : « La cohérence environnementale »

La commune comporte par ailleurs deux petites gravières à valeur écologique faible compte tenu de leur enclavement dans la zone industrielle : « Tucol » et « Terroir » (cf. L'inventaire du Grand Toulouse approuvé le 12 décembre 2008). La gravière de « Terroir » mérite toutefois une attention car sa vocation récréative pourrait être valorisée dans le site commercial à requalifier.

Équilibre entre agriculture et développement urbain

Le territoire nord toulousain est fortement urbanisé. Bien que l'activité agricole ait quasiment disparu, la préservation de certains espaces peut s'avérer intéressante pour l'agriculture péri-urbaine ou favoriser le renforcement d'un réseau ou d'une trame verte d'intérêt communautaire.

A l'échelle de la commune de Saint-Alban, quelques zones agricoles à protéger sont recensées en bordure de l'Hers Mort.

Environnement sonore

L'enjeu en matière de santé publique et de cadre de vie est de limiter les nuisances sonores liées aux nouveaux aménagements (création de voirie par exemple) et de ne pas exposer de nouvelles populations aux nuisances, existantes ou à venir, notamment générées par les infrastructures de transport terrestres.

2 - Les orientations générales d'urbanisme et d'aménagement à l'échelle de la commune

Orientation 1 – Requalifier l'entrée d'agglomération le long de la RD 820 Nord :

La commune possède un important secteur d'activités économiques. Il est desservi majoritairement par l'ancienne RN20 aujourd'hui RD 820.
Cet axe d'entrée de ville confère au site une valeur stratégique d'intérêt d'agglomération. La reconquête de ce territoire fortement marqué représente un « enjeu majeur » pour la commune à la fois pour engager une recomposition des espaces déjà bâtis par un changement d'image et un travail sur les espaces publics mais également, pour accueillir sur le foncier encore libre un développement harmonieux des différentes vocations du secteur entre le prolongement des activités économiques et de futurs quartiers d'habitats.

➠ Créer une entrée Nord dynamique et cohérente à l'échelle intercommunale
- Le secteur de Tucol représente par sa taille et son implantation un formidable levier pour la valorisation de l'image d'entrée d'agglomération et l'attractivité de la commune.

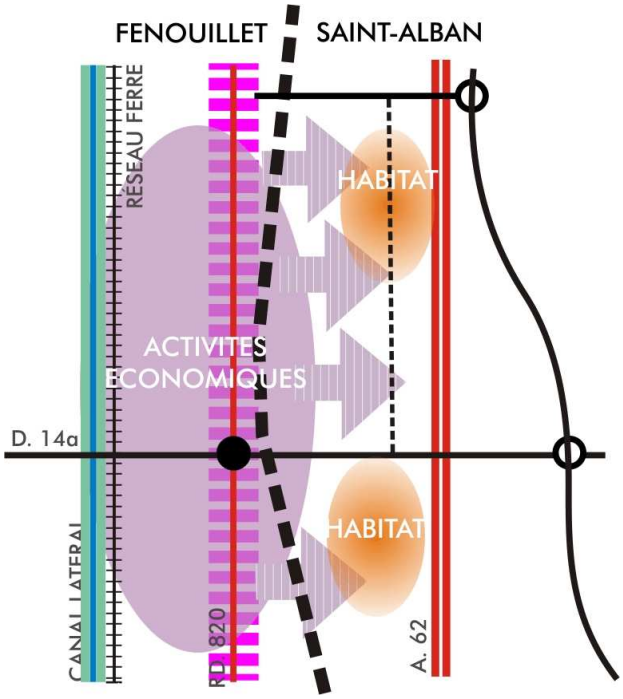
- Développer ce secteur, en façade le long de la Rd 820, en synergie avec les opérations programmées pour la requalification du pôle commercial sur la commune de Fenouillet et également à plus long terme sur les friches industrielles issues du départ de Soferti.

➠ Recomposer le tissu urbain de part et d'autre de la RD 820, sur une entité la plus large possible pour valoriser l'image urbaine et apporter une forte attractivité au secteur
- Requalifier la vocation économique du secteur par l'accueil d'activités tertiaire et de service. Cette offre étant complémentaire à celle déjà existante (majoritairement industrielles sur Terroir 2 et plus artisanales sur Terroir 1).
- Ouvrir le développer de ce secteur à des opérations mixtes et diversifiés

➠ Multiplier les alternatives de desserte (TC, mode doux, bouclage des réseaux secondaires,…)
- Poursuivre la desserte nord/sud irriguant les zones d'activités de Terroir 1 et Terroir 2 au nord jusqu'à la Rd 14a, rue de Fenouillet.

- Anticiper l'arrivée d'un futur Pôle d'Echange Multimodal réalisé dans le cadre de la mise à 4 voies ferroviaires entre Saint-Jory et Matabiau.

- Poursuivre la réflexion sur la mise en place de transport en commun transversaux Est/Ouest intercommunaux vers la future gare, ou Nord /Sud.



➠ Gérer les conflits potentiels entre les différents usages des territoires
- Accueillir des activités compatibles avec les zones d'habitat déjà existantes sur le secteur, et composer le territoire le plus en amont possible.

Orientation 2 – Conforter le centre-ville par l'accueil de nouveau habitants et assurer un développement équilibré de la commune :

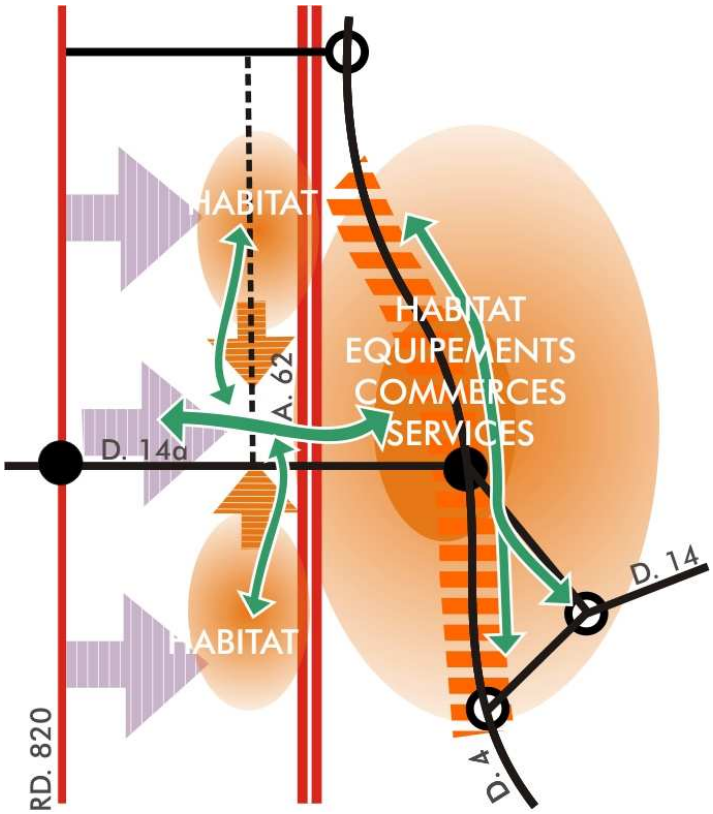
La commune s'est dotée de nouveaux équipements pour valoriser et conforter l'impact du centre-ville : Une nouvelle Mairie, la requalification de l'ancienne place du village, aujourd'hui « Place du 19 mars 1962 ».
A proximité, la municipalité veut concentrer, autour de la nouvelle halle, un grand « pôle culturel », et souhaite à terme qu'il devienne le phare culturel du Canton nord de l'agglomération, regroupant une salle de spectacles, une bibliothèque/médiathèque et des salles d'activités.
Ces aménagements permettront de conforter une centralité plus importante et permettront de marquer une hiérarchie plus affirmée entre les différents quartiers du territoire communal.

➠ Conforter le centre ville en valorisant les pôles d'équipements, de commerces et de services centraux et :

- Agir sur les espaces publics de la RD4 pour notamment relier les deux pôles d'équipements centraux..

- Rechercher une urbanisation favorable au développement des lignes de transport en commun sur la frange urbaine de la RD4 en relation avec les pôles emplois (parc d'activités Tucol, rue Léon Jouhaux prolongée et le pôle commercial sur la commune de Fenouillet).

- Polariser le développement urbain en permettant une mutation progressive du tissu urbain aux abords des stations de ligne de transport en commun structurantes (Pôle d'Echange multimodal notamment).



➠ Assurer un développement équilibré de la commune et :

- S'appuyer sur les départementales pour boucler un réseau de desserte inter-quartiers.

- Améliorer l'environnement des quartiers isolés par un développement urbain de qualité lors de la mutation des franges de la RD 820.

- Multiplier les aménagements sur les espaces publics de l'ensemble des quartiers (jardins, squares,…)

- Développer les liens inter-quartiers en modes doux (chemins piétons, pistes cyclables,…)

- Veiller dans les développements futurs à ne pas exposer de nouvelles populations au bruit des transports, notamment le long de la Rd 820 et l'A62, en privilégiant les bâtiments d'activité en bordure des infrastructures.

➠ Encourager une occupation mixte et diversifiée sur les quartiers en favorisant l'accueil de logements sociaux et en diversifiant les typologies d'habitat.

Orientation 3 –Valoriser les berges de l'Hers et améliorer le cadre de vie sur l'ensemble de la commune par des liaisons douces inter-quartiers :

A l'Est du territoire, la commune s'ouvre sur de vastes espaces de nature le long des berges de l'Hers. Ce front végétal confère aux quartiers qui le bordent un intérêt majeur qu'il est important de préserver, de valoriser et d'y accéder depuis l'urbain constitué.

➠ Poursuivre les aménagements paysager le long des berges de l'Hers,

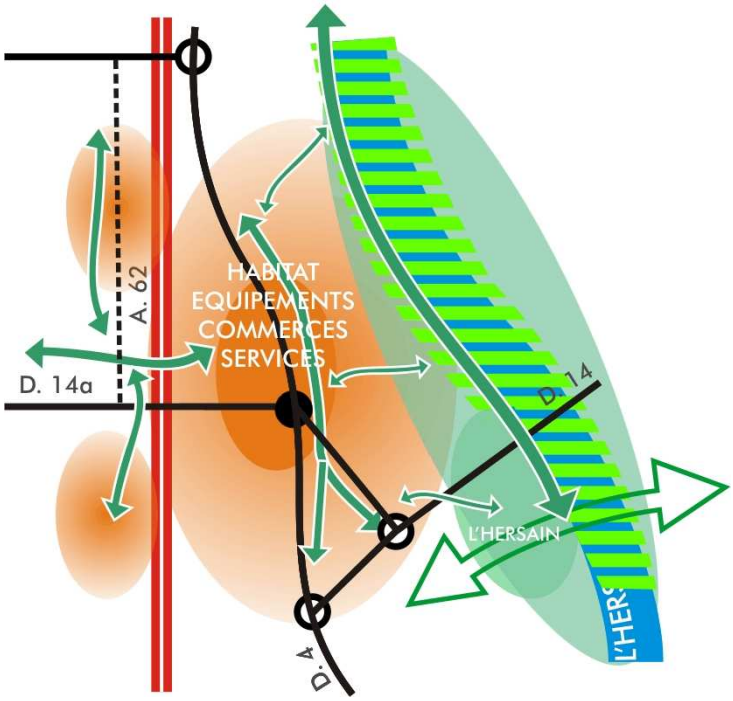
- Poursuivre la valorisation de la zone verte intercommunale de l'Hersain (communication, accès, équipements adaptés au besoins des habitants,..)
- Réaliser le projet de passerelle piétons/cycles
- Préserver les espaces agricoles

Construire une transversale verte Est-Ouest, passant sur les trois pôles d'équipements publics présents le long de la Rd14a, rue de fenouillet et de la Rd 904.

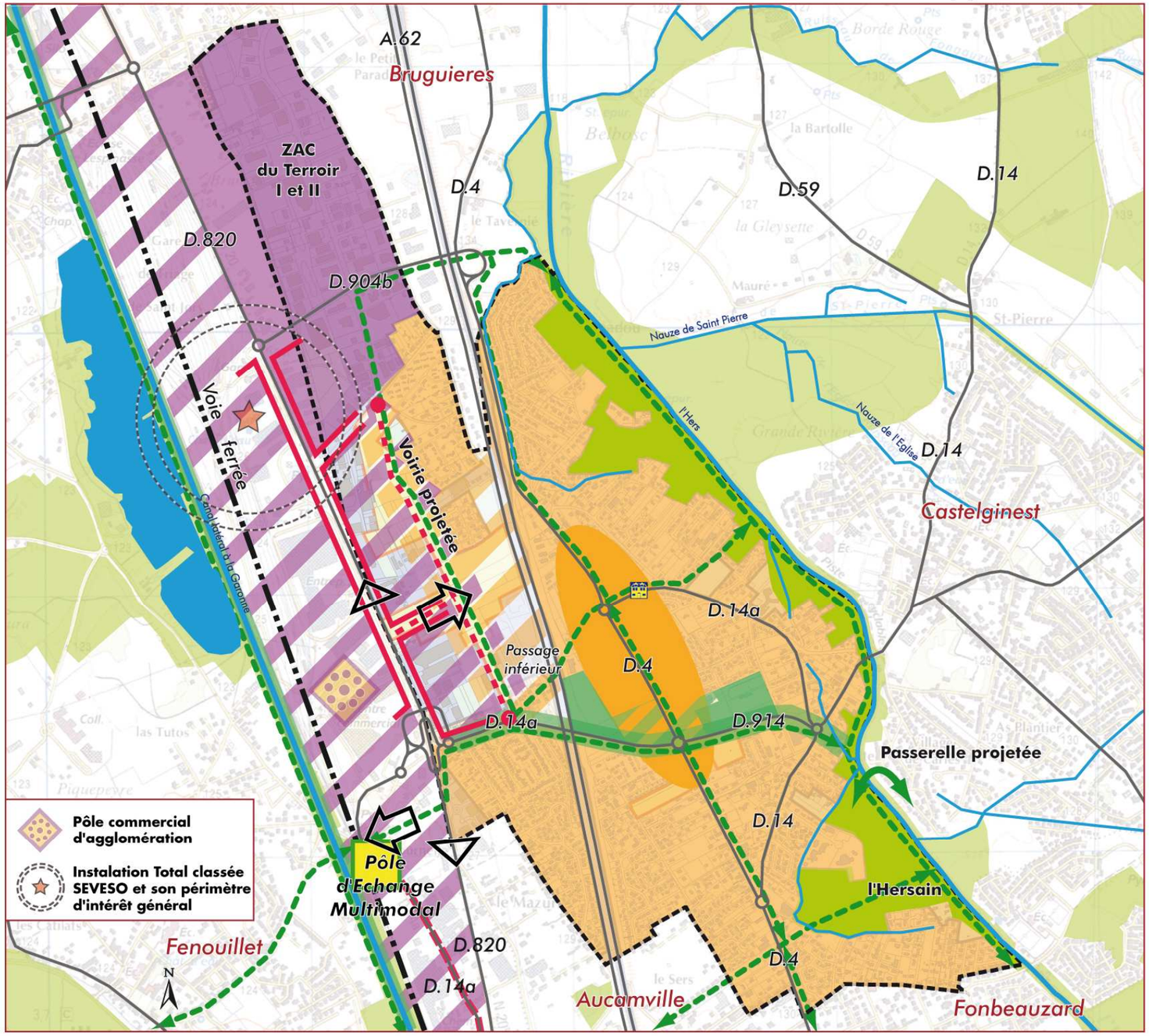
- S'appuyer sur les deux pôles d'équipements de sport et de loisirs centraux et les aménager en espaces publics ouverts et paysagers (jardins, plantations, chemin,..

➠ Créer un véritable réseau de liaisons douces :

- Relier les quartiers urbanisés aux grands espaces de nature et au complexe sportif intercommunal de l'Hersain
- Créer un cheminement continu piéton/cycles le long de l'Hers, inscrit au Schéma Directeur des itinéraires Cyclables verts du Grand Toulouse.
- Relier les quartiers isolés aux équipements et services centraux
- Créer des accès protégés aux zones d'emplois sur la RD 820
- Se connecter au réseau vert et cyclable de l'agglomération



LES GRANDES ORIENTATIONS



ORIENTATION 1
Requalifier l'entrée d'agglomération le long de la RD 820 nord

- Créer une entrée Nord dynamique et cohérente à l'échelle communale et intercommunale
- Recomposer le tissu urbain de part et d'autre de la RD 820, sur une entité la plus large possible pour valoriser l'image urbaine et apporter une forte attractivité au secteur
- Multiplier les alternatives de desserte (TC, mode doux, bouclage des réseaux secondaires,...)
- Gérer les conflits potentiels entre les différents usages des territoires

ORIENTATION 2
Conforter le centre ville par l'accueil de nouveaux habitants et assurer un développement équilibré de la commune

- Conforter le centre ville en valorisant les pôles d'équipements, de commerces et de services centraux
- Assurer un développement équilibré de la commune
- Encourager une occupation mixte et diversifiée sur les quartiers en favorisant l'accueil de logements sociaux et en diversifiant les typologies d'habitat

ORIENTATION 3
Valoriser les berges de l'Hers et améliorer la cadre de vie sur l'ensemble de la commune

- Schéma des espaces de nature du Grand Toulouse / Espaces agricoles à préserver et inondables
- Poursuivre les aménagements le long des berges de l'Hers
- Construire une transversale verte est/ouest
- Créer un véritable réseau de liaisons douces