

ZONE D'AMÉNAGEMENT DIFFÉRÉ DU CANAL DE SAINT-MARTORY

DOSSIER DE CRÉATION

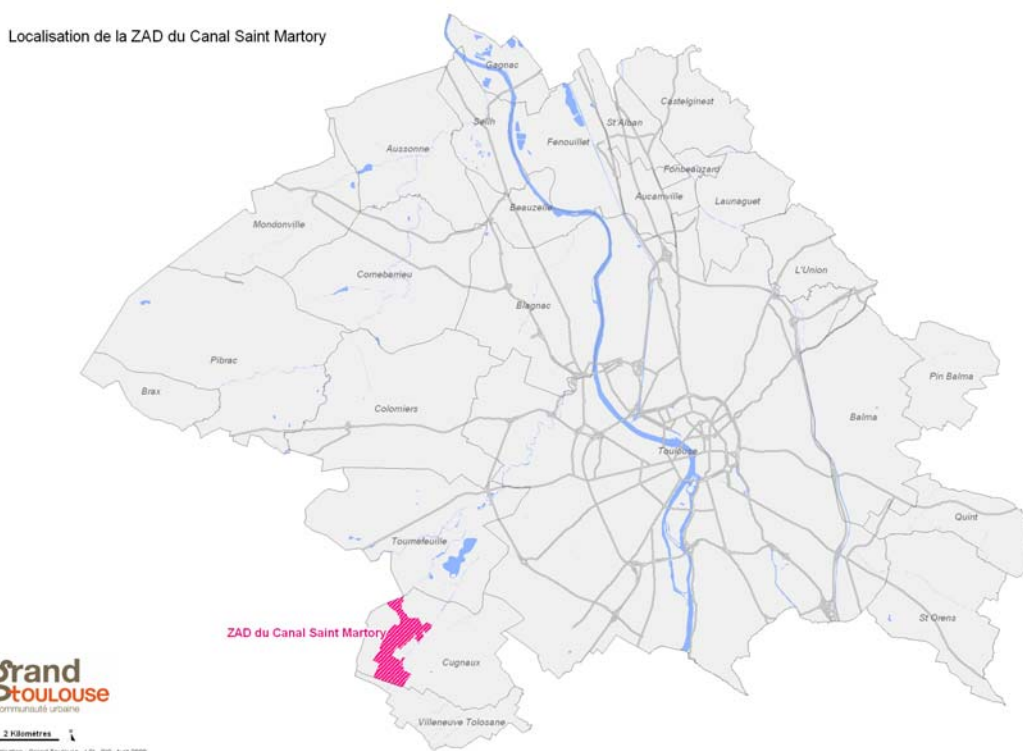
1. Notice de Présentation

ZONE D'AMÉNAGEMENT DIFFÉRÉ DUCANAL DE SAINT-MARTORY

DOSSIER DE CRÉATION

1 – Le contexte, le projet

La commune de Cugnaux a sollicité la Communauté Urbaine du Grand Toulouse, par courrier du 29 Janvier 2009, pour qu'elle procède à la création de la Zone d'Aménagement Différé (ZAD) du Canal de Saint-Martory.

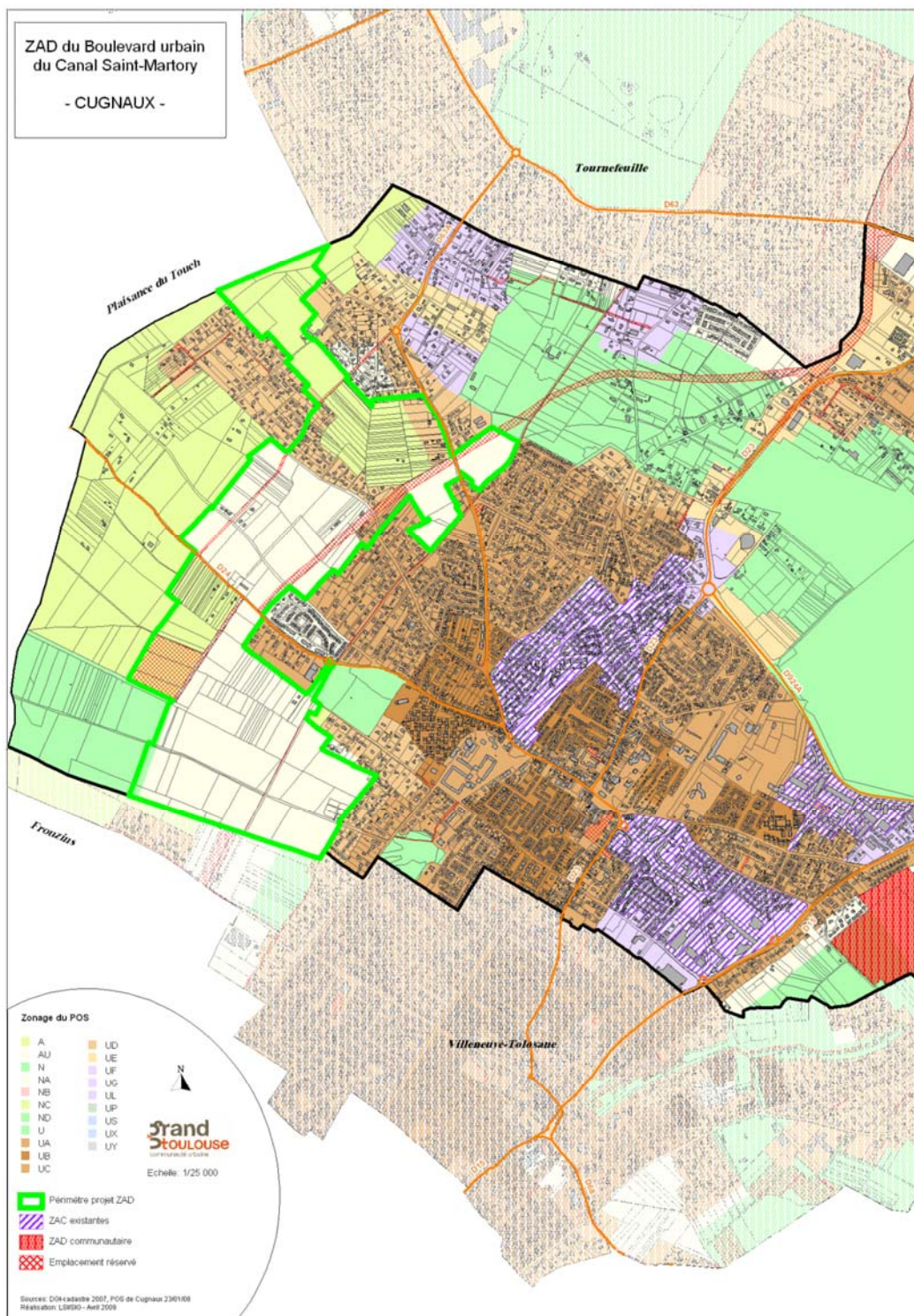


Le périmètre de cette ZAD suit le tracé du futur boulevard urbain du Canal de Saint-Martory, en direction de Frouzins, situé dans le prolongement de la Voie du Canal de Saint-Martory, en cours de réalisation et dont la mise en service est prévue, par le Conseil Général de la Haute-Garonne pour 2011 (TCSP associé, 2013). Il couvre une superficie d'environ 180 hectares, regroupant sur le plan réglementaire (POS) des zones urbaines, d'urbanisation future et naturelles.

L'ambition de la Ville serait de réaliser par exemple, sur ce site, un ou plusieurs éco-quartiers empreint de mixité urbaine, sociale.

Le futur boulevard urbain du canal de Saint-Martory, dont la maîtrise d'ouvrage n'est pas fixée à ce jour, pourrait ainsi servir de support au Projet Urbain à mettre en oeuvre à moyen terme sur ce secteur.

La Communauté Urbaine du Grand Toulouse, dans ce contexte, envisage de prendre une délibération sollicitant le Préfet pour la création de la ZAD du Canal de Saint-Martory, et proposant à ce niveau de déléguer à l'E.P.F.L. le droit de préemption de cette ZAD.



2 – Intérêt de la démarche

2.1. Une inscription dans les politiques publiques et de planification ; SDAT et PDU notamment

□ Le SDAT

Le SDAT, approuvé en 1998 et révisé en 2000 (puis mis en compatibilité en 2002 et 2007), positionne le secteur de la Voie du Canal de St-Martory comme l'une des 6 entrées de ville d'intérêt métropolitain, qui irriguent les différents territoires de l'agglomération selon une composition en étoile, où elles captent l'essentiel des activités citadines.

De plus, le Schéma Directeur fonde son projet urbain sur une politique de déplacements reposant sur deux principes fondamentaux :

- assurer la cohésion entre urbanisme et transports
- privilégier l'intermodalité pour aboutir à une organisation cohérente des déplacements

C'est en réponse à ces deux principes que le SDAT a inscrit dans son programme d'actions d'une part la création du boulevard urbain Saint-Martory (Cugnaux, Villeneuve, Frouzins) en continuité de la RD 23, destiné à structurer le développement urbain (au même titre que le BUN, au Nord-Est) ; d'autre part le TCSP de la Voie du Canal de Saint-Martory, maillé à la ligne du métro A au niveau de la station de Basso-Cambo. Le TCSP est ainsi prévu en deux phases :

- en 1^{ère} phase, le TCSP ira de la station de métro Basso-Cambo à la commune de Cugnaux en empruntant la future Voie du Canal de Saint-Martory
- en seconde phase, à plus long terme, l'infrastructure de TCSP serait prolongée sur les communes de Villeneuve et Frouzins, en prenant pour support le futur Boulevard Urbain du Canal de Saint-Martory, qui accompagnerait les extensions urbaines au Schéma Directeur sur ces communes.

Par ailleurs, un embranchement qui rejoindrait Plaisance du Touch, via le quartier Hautpoul, pour constituer le prolongement de la RD924, est également inscrit dans le programme d'action.

Dans ce contexte, le SDAT identifie un nouveau territoire de développement, sous forme de pixels, en accompagnement du projet de boulevard urbain multimodal. Conformément à ce principe de cohérence urbanisme/transport, plusieurs zones de cohérence couvrent ce secteur, l'urbanisation étant assujettie à la programmation du TCSP, et du boulevard urbain.

□ Le PDU

Le PDU, approuvé en 2001 décline notamment un programme ambitieux de renforcement de l'offre des transports en commun, basé sur la constitution d'un véritable réseau de transport intermodal depuis le cœur de l'agglomération, jusque vers la périphérie.

Le boulevard urbain du canal de Saint-Martory, de même que le prolongement de la RD924, relèvent de cette catégorie du PDU, pour laquelle « un équilibre doit être trouvé entre l'écoulement du trafic et la vie locale »

Dans ce cadre, les territoires denses, associés à une intensification des équipements et services sectoriels, seront desservis par un réseau de bus en site propre, et d'axes prioritaires bus en périphérie, à partir des boulevards urbains multimodaux.

→ *Ces boulevards urbains qui feront l'objet en parallèle d'une intensification urbaine se comptent au nombre d'une dizaine dans l'agglomération. Parmi ceux-ci est identifiée la Voie du Canal de Saint-Martory, avec un TCSP connecté à la station de métro de Basso-Cambo, ligne A.*

□ Où en est-on aujourd'hui ?

Le SDAT valant SCOT et le PDU sont en cours de révision à l'heure actuelle. La réalisation de la première phase du TCSP et de la VCSM, entre le grand rond-point de Saint-Simon et la RD23, n'a pas été remise en cause.

→ *Elle a d'ailleurs fait l'objet d'une enquête publique, la DUP ayant été obtenue en 2007. Dans ce contexte, l'échéance de mise en service de l'infrastructure est la suivante : voirie : 2011 ; TCSP : 2013*

En outre, le projet de TCSP sur la première phase de la VCSM a été retenu suite à l'appel à projets « transports urbains » lancé par l'Etat en 2009. A ce titre, il devrait bénéficier du concours financier de l'Etat pour sa réalisation.

→ *En revanche, l'horizon de la programmation de son prolongement au-delà de cette première phase dépendra de celui du développement urbain planifié.*

2.2. Les premiers éléments de projet issus de la révision du Scot marquent une continuité avec les orientations du SDAT

Les travaux de révision du Scot de la Grande Agglomération Toulousaine, portent actuellement sur la définition d'un projet d'aménagement partagé, le PADD du Scot, structuré autour de 5 principes : accueillir, polariser, relier, maîtriser et piloter.

Les premiers principes d'aménagement posés par ce document viennent clairement conforter les orientations du SDAT et du PDU, concernant le caractère stratégique du secteur situé autour de la Voie du Canal de Saint-Martory et de ses prolongements. De plus, à l'occasion de la révision du Scot, le principe de cohérence urbanisme / transport devrait être renforcé, rejoignant en cela les préconisations formulées au niveau national (« Grenelle » 1 et 2).

2.3. Une démarche cohérente avec la dynamique de développement du Grand Secteur Ouest de l'agglomération

Le « Grand Secteur Ouest » de l'agglomération, en raison de sa forte attractivité socio-économique, connaît depuis plusieurs années d'importantes mutations, qui ont généré la réalisation ou la programmation de grands projets d'envergure, qu'il s'agisse de grandes opérations de ZAC (habitat ou activité), ou de perspectives d'amélioration de la desserte du secteur.

Compte-tenu de son attractivité économique et résidentielle, ce secteur renforce son dynamisme, notamment dans le quart Sud-Ouest où un axe de croissance semble s'esquisser, entre RN 124, RD 632 et RD 120 ; au niveau des communes de Colomiers, Tournefeuille, Plaisance, Cugnaux, Villeneuve et Frouzins.

Dans ce contexte, plusieurs secteurs de projets polarisent de grands enjeux de développement ; de la Ménude en passant par le potentiel foncier à l'Ouest de Tournefeuille ; du potentiel du site de Francazal jusqu'à l'Ecopôle et plus à l'Est, Ferrié-Palarin ...

→ Le territoire, autour du Canal de Saint-Martory, se trouve au centre de cet arc de croissance, marqué par une succession de projets. Par son emprise et sa localisation, il revêt donc un caractère éminemment stratégique, au regard de l'évolution à venir du secteur Sud-Ouest.

De la même manière, plusieurs projets d'amélioration des conditions de déplacements sont à l'étude, envisagés ou programmés sur le secteur Sud-Ouest : Voie du Canal de Saint-Martory ; aménagement de la RD 924, déviation de Léguevin, ...

→ Ces différents projets, à terme, devraient participer pleinement au renforcement de l'accessibilité du secteur, en créant une liaison multimodale forte de l'Ouest au Sud, phénomène qui conforte la vocation d'accueil des populations du territoire. Dans ce contexte, le site du Canal de Saint-Martory, au cœur de cette dynamique, a un rôle majeur à jouer en terme de développement urbain, de même que le prolongement de la RD924.

2.4. Un développement cohérent avec celui envisagé au niveau communal

La commune, dès octobre 2003, a engagé une démarche d'élaboration d'un Agenda 21, structuré autour de 3 axes stratégiques (construire une vraie ville avec une identité forte ; une ville équilibrée et solidaire ; renforcer et valoriser la qualité environnementale de Cugnaux), très vite entré dans sa phase opérationnelle. Dans ce cadre, l'une des actions phares de la démarche a été la proposition de réaliser un « éco-quartier » autour des voies du Canal de Saint-Martory. L'objectif étant de concevoir un (ou plusieurs) éco-quartier(s) de grande qualité urbaine, empreint(s) de mixité urbaine et sociale, respectueux de leur environnement. Ces grands éléments sont aujourd'hui repris par le PLU en cours de révision, notamment dans son PADD.

Au delà de cette volonté communale, le Grand Toulouse identifie le secteur du futur boulevard urbain du canal de Saint-Martory comme un secteur stratégique du développement de l'agglomération toulousaine. Cette infrastructure pourrait constituer la « colonne vertébrale » d'un Projet Urbain à concevoir sur ce secteur.

Dans ce contexte, le Grand Toulouse et la commune souhaitent voir s'engager sur le secteur une procédure visant à assurer à terme la maîtrise foncière.

2.5. La ZAD, un outil foncier adapté

La ZAD est une mesure conservatoire, préalable à une action d'aménagement à moyen ou à long terme, et qui permet :

- la surveillance du marché foncier, par l'intermédiaire des D.I.A., et sa régulation pour éviter les débordements pouvant provoquer des crises,
- la constitution de réserves foncières, en vue de la mise en œuvre ultérieure d'actions d'aménagement et d'équipement de l'espace.

Si la première phase de la Voie du Canal de Saint-Martory a fait l'objet d'une enquête publique, son aménagement va s'échelonner dans le temps ; et la réalisation éventuelle de la deuxième phase du boulevard urbain, initialement fixée à l'horizon 2015, pourrait s'envisager à plus long terme.

Or, d'ors et déjà, Cugnaux connaît un phénomène de pression foncière important, tant à l'échelon communal (comme en témoigne la forte progression démographique enregistrée au cours des dernières années), qu'au niveau du secteur Ouest de la commune, sur le périmètre du projet.

→ Pourtant, l'aménagement de la VCSM d'une part, et celui du site d'autre part, doivent trouver le « bon rythme » ; une concordance existant entre les deux démarches, en terme de temporalité de mise en oeuvre. Dans ce contexte, le recours à la procédure de ZAD, qui permet de constituer de manière progressive une réserve foncière, pour à terme permettre une maîtrise de la (ou des) futures opérations d'aménagement, paraît pertinent.

Les enjeux précédemment décrits viennent en outre conforter la pertinence de l'outil ZAD, qui devrait à terme permettre de renforcer la maîtrise foncière de ces territoires pour y favoriser la création d'opérations publiques de développement.

3 – Modalités de mise en place de la ZAD du canal de Saint-Martory

3.1. Le périmètre *(cf plans joints au dossier)*

Le périmètre proposé couvre une superficie de 180 hectares environ, soit environ 14 % de la surface totale de la commune du Cugnaux. Il suit le tracé du futur boulevard urbain du canal de Saint-Martory, et englobe des secteurs classés au POS en zones urbaines, d'urbanisation future et naturelles. Il pourra ultérieurement s'étendre au delà des limites de la commune de Cugnaux.

Ce périmètre englobe un quartier déjà existant, situé en bordure du chemin du Cérézou, dans un souci de cohérence et de continuité physique de la ZAD, sans pour autant qu'il soit prévu d'exercer le droit de préemption sur la totalité de ces propriétés.

3.2. Le Calendrier

La demande de création de la « ZAD du canal de Saint-Martory » a été soumise à la délibération du Conseil de la Communauté Urbaine au mois de mai 2009. Sans empiéter sur le domaine de compétence du Préfet, on peut envisager un arrêté de création de ZAD vers mi-2009.

Ainsi la ZAD, qui instaure sur son périmètre un droit de préemption d'une durée de 14 ans, serait valable jusqu'en 2023. Ce délai reste tout à fait cohérent avec les échéances estimées de réalisation de la deuxième phase du boulevard urbain.