

Concertation PLU
REUNION PLENIERE
26/11/2008 à 20H30

DÉBAT

Environ 250 personnes présentes.

Elus : M. le Maire, M. COCQUART, Vice-Président du Grand Toulouse, M. VRECORD-MITEL, M. THIBAUT

Question : le passage de la communauté d'agglomération à la communauté urbaine du Grand Toulouse ne va-t-il pas entraîner une augmentation des impôts ?

Cette question ne relève pas du PLU, mais, le transfert de compétence va s'accompagner d'un transfert de moyens.

Observation : j'habite la Glassière ; on n'a jamais d'invitation ni d'information dans notre boîte aux lettres ; j'ai appris la tenue de cette réunion en lisant la Dépêche.

En effet, souvent les informations de la mairie, y compris le journal municipal, ne sont pas distribués ; mais nous le signalerons au prestataire externe qui procède à cette distribution.

Question : pouvez-vous vous engager à ce qu'il n'y ait plus d'aéroport à Francazal ?

Nous ne pouvons promettre à la place de l'État, qui pour l'instant est toujours propriétaire des terrains. Cependant, nous ne voulons pas de nuisances supplémentaires, donc pas d'aéroport de fret (d'ailleurs il existe un problème de longueur de piste) ni d'affaires, ni de tourisme.

Le départ de la base, au regard de son ancienneté, est triste ; a contrario c'est aussi un atout pour l'agglomération que de compter environ 300 ha disponibles en 1^{ère} couronne.

L'idée serait de créer de la richesse, donc de l'activité, pour redistribuer, à l'échelle de l'agglomération, la répartition de la création de richesses.

Question : comment appréhender la question du déplacement des handicapés notamment en centre ville ?

Nous bâtissons ensemble, avec vous, le Cugnaux 2020. Toutes vos suggestions, qui permettent de faire progresser le débat, sont donc prises en considération.

Question / Suggestion : entendez-vous réfléchir plus avant sur le patrimoine qui ne se limite pas au cadre bâti ?

Certes, il n'y a pas que le patrimoine bâti. Par exemple, comme cela a été développé dans l'exposé du diagnostic, il existe sur le territoire communal des espaces non urbanisés de qualité tels le bois de Maurens ou encore le canal de St Martory.

Par ailleurs, un relevé du patrimoine bâti, au-delà des bâtiments identifiés comme monuments historiques, est en cours.

Enfin, dans le cadre du PLU, des secteurs doivent être protégés de l'urbanisation.

Question : une usine classée « Seveso 2 » fonctionnait jusqu'en 2002 dans une commune limitrophe. Cette usine a-t-elle été déclassée ?

S'agissant de cette usine, la commune a entrepris plusieurs actions depuis 2002. Normalement, les produits polluants ont été déplacés. Mais nous interrogerons la Préfecture pour savoir si le classement de cette usine au titre des installations soumises à autorisation a évolué.

Question : dans le secteur des rues des Hortensias, des Campanules et du stade, nous constatons un problème au niveau du réseau des eaux usées ; ces questions sont-elles prises en compte dans le cadre du PLU ?

Pour construire, il faut des réseaux que, la plupart du temps, nous ne voyons pas, excepté quand ils ne fonctionnent pas. Il convient donc de se doter d'outils qui permettent d'anticiper et de programmer l'ensemble des éléments qui accompagnent le développement des constructions. La Zone d'Aménagement Différé par exemple permet de planifier le développement, y compris des réseaux : que ce soit une voie, comme la voie du canal de saint-Martory, ou les réseaux comme l'assainissement.

L'assainissement précisément est une compétence de la communauté d'agglomération. S'agissant du secteur qui vous préoccupe, la réfection totale du réseau a été faite par l'intérieur pour qu'il fonctionne.

Question : vous prévoyez d'augmenter la population de 3500 habitants et de créer des activités. Or aujourd'hui les voies sont déjà saturées. Il y a des embouteillages quotidiens sur la route de Toulouse. Comment fait-on pour dégager ces secteurs ? N'allez-vous pas ajouter des facteurs supplémentaires d'engorgement ?

On ne peut pas raisonner « tout voiture », même s'il faut de nouvelles infrastructures pour ces dernières. Ces infrastructures seront support d'urbanisation mais, il faut surtout développer les modes de déplacements doux et transports en communs.

En la matière, nous avons créé une 3^{ème} ligne de bus.

Nous travaillons avec Villeneuve à un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) sur la RD 15 également.

Il est donc nécessaire d'adopter une vision globale sur des transports qui soient attractifs.

Dans le SDAT, il est prévu de réaliser ensemble les infrastructures et l'urbanisation. Celle-ci est soumise à celles là : on réalise l'infrastructure et après cela permet d'ouvrir à la construction.

On va également réfléchir sur l'existant, notamment sur le centre ville.

Question : précisément, dans le centre, comment laisser les trottoirs aux piétons et non pas aux voitures, particulièrement rue du Pré Vicinal où ils sont très étroits ?

En effet, les trottoirs sont quasi-inexistants en centre ville. Nous pourrions réduire la place dévolue aux voitures dans la rue du Pré Vicinal, puisque cela se fait déjà les jours de marché sans créer de problème. Afin de réfléchir à ces problématiques du centre ville, des études vont être menées en 2009.

Observation : la fréquence des transports en communs s'est dégradée et quelquefois, même s'ils sont en avance sur leur horaire de passage, les bus n'attendent pas pour partir.

Effectivement, en contrepartie d'une ligne en plus, Tisséo a baissé les fréquences. Par contre, nous porterons la demande du respect des horaires auprès de Tisséo.

Question : pourquoi ne pas penser tout de suite à un tramway sur la VCSM, ainsi qu'au prolongement du métro de Basso Cambo à la Ramée ?

Pour le métro, l'étude devait être lancée pour son prolongement vers la Ramée. Mais la nouvelle équipe est confrontée aux difficultés financières de Tisséo ; par conséquent, le budget est réorienté.

Même si nous partageons ces suggestions, le problème financier de Tisséo est important. Il faut néanmoins se battre. Le Grand Toulouse cherche les moyens pour aider Tisséo à se financer. Or, la Communauté Urbaine va permettre un accroissement des ressources de l'ordre de 25 M€.

Le tramway tout de suite pour la VCSM pourrait être une bataille gagnante.

Question : Est-ce qu'on va avoir une zone bleue au Vivier ?

Aujourd'hui il est prévu une augmentation des capacités de stationnement sur le Vivier avec par exemple courant 2009 des ré-aménagements rue du Béarn ainsi que quelques places de stationnement réglementé pour desservir les commerces du Vivier. Environ 6 places seront créées en zone bleue. Sur le bilan global, nous allons donc créer quelques places supplémentaires.

Question : Villeneuve-Tolosane fait-il un POS aussi ? Existe t-il une coordination entre les deux Villes ?

Le PLU de Villeneuve a été voté en 2005. Il n'est donc pas prévu de le réviser à court terme.

Cependant, la coordination va au-delà du PLU et on se consulte régulièrement. Sur les pistes cyclables par exemple; par exemple encore, l'école de musique de Cugnaux accueille des jeunes de Villeneuve ; la piscine de la Ramée est commune. Toutes ces actions participent d'une intercommunalité de bon sens.

Mais la Communauté Urbaine va encore améliorer cette approche, d'autant que nous serons dans le même pôle de proximité.

Question : aujourd'hui l'écopôle se situe sur d'anciennes gravières, plus propices à la réalisation de zones vertes. Ne serait-il pas judicieux de décaler l'écopôle vers Franczal et de faire à son emplacement actuel une zone verte ?

Les bons projets, tout le monde y est toujours favorable, à condition que ce ne soit pas devant chez soi. L'écopôle est un projet ancien du Grand Toulouse ; il est fait pour développer les activités liées au développement durable et les intégrer au voisinage. En outre, Il y aura des retraits et des écrans végétaux ménagés entre l'écopôle et les habitations proches.

Quand un projet avance, il faut le tenir et ne pas dire : on arrête et on attend Franczal. La partie Villeneuve doit être requalifiée. L'écopôle le permettra en contraignant les entreprises existantes à mieux travailler. C'est un projet où il est prévu beaucoup d'espaces verts de qualité et l'implantation d'entreprises non polluantes.

Francazal est plus loin devant nous et sans commune mesure en termes d'échelle. Franczal constitue un projet d'agglomération qui va demander des années. Ce n'est pas le même calendrier.

Question : ne pourrait-on pas réouvrir l'ancienne route de Franczal pendant les travaux de l'OPDHLM situés au niveau du rond-point Jean Monnet ?

Cela serait dangereux en termes de sécurité.

Question : Cugnaux est la ville la plus mal desservie de l'agglomération. Aujourd'hui Cugnaux à la chance de pouvoir se développer. On pourrait faire de Franczal une zone d'exposition. Mais on ne peut pas circuler dans la ville. Est-ce qu'il n'y a pas des zones exclues de la commune ?

Cugnaux ne s'en sortira pas seul. Nous sommes en agglomération et les voies de circulation concernent plusieurs communes. Mais le développement ne s'est pas fait en premier dans le secteur Sud-Ouest de l'agglomération. En termes de transports en communs, notre commune n'est pas la seule pénalisée ; nos voisines le sont aussi, de même que St Orens. En la matière, nous avons plus de 20 ans de retard.

Francazal est un atout, surtout en 1^{ère} couronne. C'est la raison pour laquelle ce PLU est important. Il s'agit de tirer partie de la richesse potentielle du territoire en le maîtrisant. Or, l'activité apporte des ressources susceptibles de diminuer le poids des impôts pesant sur les ménages tout en assurant le développement de la ville.

Question : pourquoi ne pas réfléchir en termes de plans de circulation pour fluidifier les trafics plutôt que de nouvelles infrastructures ?

L'amélioration engendrée par un nouveau plan de circulation peut paraître évidente mais poser des problèmes insoupçonnés. Par exemple si on imagine un sens unique route de Toulouse, où passe l'autre sens : dans l'Agora, dans La Françoy ? Une réflexion globale et attentive est donc indispensable. Par ailleurs, nous avons déjà mené des actions dans le quartier des aviateurs.

Observation : On a un peu oublié la signalisation à Cugnaux. Il est très difficile, quand on ne connaît pas la ville, de s'y diriger.

C'est exact.

Question : cela fait 40 ans qu'on parle de la VCSM. Elle a changé d'emplacement. Elle risque d'attirer des trafics « parasites ». Quelles conséquences cela aura sur l'aménagement du secteur ouest ?

La VCSM, dont la 1^{ère} phase doit être ouverte en 2011, est un projet porté par le Conseil général.

Mais ce qui nous intéresse surtout dans la VCSM, c'est le TCSP et le parking relais du Tucaut, avec un cadencement suffisant pour être attractif et des horaires de fonctionnement des bus étendus, notamment le soir.

De plus la voie va permettre le désengorgement croissant de ce secteur.

Question : actuellement l'écopôle crée beaucoup de nuisances : bruit et poussières. Allez-vous être plus vigilant avec l'écopôle pour protéger les riverains ?

Précisément, la situation actuelle n'est pas encore l'écopôle. L'écopôle ce sera un cahier des charges contraignant avec de fortes exigences en matière d'environnement et de développement durable.

Également il conviendra de réaménager le Roussimort avec la création d'un biotope et d'une maison de l'environnement.

Déjà des efforts ont été faits par le SIVOM en matière de respect de l'environnement. C'est parce que la situation est celle que vous décrivez qu'on fait l'Écopôle avec des contraintes possibles à la clef, notamment grâce à l'outil ZAC.

Question/Observation : Il n'existe aucune piste cyclable pour aller vers la Ramée ; or, il y a l'espace des fossés immenses qui pourrait être utilisé ; de même de Cézérou vers E. Montel, il n'y a pas de piste cyclable sécurisée. Aucun bus n'est non plus dans ce secteur. C'est dommage.

Vous avez raison sur les pistes cyclables, notamment au niveau du franchissement du canal. C'est pourquoi nous travaillons actuellement pour améliorer ce secteur, notamment avec Tournefeuille pour rejoindre la piscine de la Ramée.

Pour des raisons de sécurité, il est difficile d'aménager une piste cyclable le long du canal de St Martory.

Le Schéma des transports en communs est en étoile ; du centre ville vers la périphérie. Les besoins sont présents, mais pas les financements.

Question : .une infrastructure ce peut être une voie ferrée ? ne peut-on l'utiliser ?

Votre remarque est pertinente. Mais ces dernières années, la tendance était la suppression des gares. Dans le cadre du SCOT (schéma de cohérence territoriale), on avait évoqué de créer une gare à Roques.

A plus court terme, se pose la question des accès à la gare de Portet, même si l'emprise de l'ancienne voie ferrée a été transformée en piste cyclable.

Concernant le rail, la Région hérite du manque d'investissement de l'État et de la SNCF. La Région a emprunté 500 M€ pour moderniser le réseau.

Enfin tendre vers un ticket unique doit être un objectif.

Question : la fermeture de Francazal entraînera-t-elle plus de nuisances sonores par déplacement des couloirs aériens ?

En 2012, s'appliquera une directive destinée à réduire le bruit des avions.

Par ailleurs, la fermeture de Francazal va mettre fin au Plan d'Exposition au Bruit (PEB) mais aussi aux couloirs réservés aux militaires.

Il y a donc une vigilance à avoir, mais elle concerne l'ensemble de l'agglomération.

Question : quel est l'avenir du terrain vague situé à l'Agora face à la crèche ?

Le marché pour réaliser cet aménagement est passé. Le montant financier s'élève à 512 k€ pour réaliser ce parc.

À proximité de la crèche, un jardin pédagogique va également être aménagé.

Le début des travaux est fixé, sous réserve d'intempéries, début décembre.

La séance est clôturée. Vous pouvez continuer à faire part de vos suggestions en écrivant sur les registres d'observation à votre disposition en mairie et au siège du Grand Toulouse ou bien sur la boîte aux lettres électronique dédiée au PLU de Cugnaux : plu@mairie-cugnaux.fr