

AVIS DU CODEV DE BALMA

Balma entre ville et campagne

Remis au Maire de Balma en mars 2018



LE CONTEXTE

Tous les échanges ont été guidés par une vision prospective, un souci d'équité et une attention portée à la qualité de vie de tous, et plus particulièrement des populations les plus fragiles.

La commune de Balma étant désormais fortement impliquée dans l'expansion de l'agglomération toulousaine, Vincent Terrail-Novès, Maire de Balma a invité le Codev à émettre un avis sur le développement de la commune et la préservation de son environnement, en soumettant à sa réflexion la question suivante : « Peut-on

préserver une commune entre ville et campagne ? Comment ? »

Le Codev s'est questionné sur la situation de la commune face à la métropolisation de l'agglomération. Il a analysé l'identité de la commune, son environnement, son urbanisation, son habitat, son niveau de bien-être, mais aussi son développement économique et les enjeux de mobilité sur son territoire.

Il a évalué les nombreux atouts de la commune ainsi que la qualité des services qu'elle assure, et il s'est informé des grands projets de développement.

Tous les échanges ont été guidés par une vision prospective, un souci d'équité et une attention portée à la qualité de vie de tous, et plus particulièrement des populations les plus fragiles.

Le Codev a consigné ses réflexions, dans cet avis en espérant que ce travail collectif pourra apporter un éclairage à la réflexion des élus.

Cet avis comporte des propositions détaillées, et l'on peut résumer ainsi les préoccupations fondamentales qu'il exprime :

- La commune assure convenablement son équilibre financier, néanmoins l'évolution du contexte économique et des finances publiques induit une baisse des ressources locales et de la faculté contributive des ménages. Le Codev suggère la formulation d'une vision prospective raisonnable à long terme du développement de la commune, une gestion très parcimonieuse des deniers publics, le respect de l'exigence de valeur ajoutée des actions et des investissements envisagés, la recherche d'éventuelles sources de financement complémentaires.
- Sur le territoire de Balma, Toulouse Métropole dispose de grandes possibilités d'expansion qui pourraient conduire à la « dilution » de la commune dans la Métropole et à la dégradation de son environnement. Le Codev suggère une participation vigilante aux projets métropolitains tout en assurant la préservation du cadre de vie des communes du bassin Est et leur développement au sein de projets communs.
- La commune jouit d'un riche environnement naturel, notamment la vallée de l'Hers, qui risque d'être amputée par l'urbanisation envisagée. Le Codev suggère que les plans d'aménagement soient amendés afin de préserver ce cadre précieux, non seulement pour la commune, mais aussi pour l'agglomération toulousaine elle-même.
- Une densification mal gérée de l'habitat risquerait de remettre en cause l'identité de la commune. Le Codev suggère une réflexion approfondie sur l'évolution des centralités et des formes d'habitat, dans le contexte du nécessaire accueil de populations.
- Balma paraît convenablement desservi par le métro et les bus ; pourtant certains secteurs, notamment le centre-ville, sont pénalisés par un trafic automobile qui va croissant. Le Codev suggère donc de créer des itinéraires de contournement, d'envisager un système performant de navettes et de favoriser les modes de déplacements doux et actifs. Une politique d'amélioration des chemins urbains, en connexion avec les chemins ruraux, faciliterait les déplacements doux et silencieux, et fournirait une visibilité supplémentaire aux zones vertes ainsi qu'à la campagne.
- Pour les dossiers intercommunaux importants, tels que l'aménagement de la vallée de l'Hers et la création de la liaison urbaine de Balma Est (LUBE*), un « Club de l'Est » regroupant les forces vives des communes concernées devrait être créé afin de permettre l'affirmation d'une position partagée en ce qui concerne ces dossiers.

*voir glossaire

- Les services et les équipements de la commune mériteraient d'être adaptés au rythme de l'accroissement prévu de la population et aux évolutions sociétales en cours. Le Codev suggère, dans la mesure du possible, d'envisager progressivement de positionner des services et des aménagements de base dans toutes les centralités, d'y installer des aires de détente, de végétaliser les espaces disponibles, enfin de mettre en place quelques indicateurs de bien-être permettant de répondre au mieux aux aspirations des citoyens. La création d'une ou de plusieurs maisons de santé mérite aussi d'être étudiée.
- La position favorable de la commune dans l'agglomération paraît propice à l'installation d'entreprises non polluantes et si possible innovantes, cela est important pour son image et sa population. Le Codev suggère de réserver des espaces appropriés y compris dans les centralités, d'entreprendre des actions auprès des décideurs, et de participer aux actions régionales d'aide à l'emploi.
- La gouvernance urbaine se trouve désormais contrainte par des dispositions réglementaires, par le fait métropolitain et par le souhait des citoyens d'être plus associés aux décisions qui impactent leur qualité de vie. Le Codev suggère de s'engager résolument sur la voie d'une gouvernance participative, autour des futurs projets, mais aussi autour des enjeux de proximité. Il est nécessaire de réunir une diversité d'acteurs afin qu'élus, professionnels et citoyens puissent co-construire l'avenir de Balma.

Le Codev se tient à la disposition des élus pour échanger sur ces thèmes afin, si nécessaire, de compléter et d'amender ses réflexions.

Le Codev de Balma



LE CODEV DE BALMA

En cohérence avec la création de comités de quartier mis en place en 2015, la Ville de Balma a décidé d'installer un Conseil de développement local (Codev) sur la commune. Sa création et le principe de son fonctionnement ont été actés en conseil municipal le 18 octobre 2016.

Le Conseil de développement de Balma est une assemblée consultative composée d'une cinquantaine de membres bénévoles issus de la société civile. Il réunit des représentants du monde de l'entreprise, des affaires sociales, de l'université et des milieux associatif, culturel et des citoyens impliqués dans la vie locale. Le Codev exprime le « regard » des différents acteurs de la ville de Balma sur son développement dans le nouveau cadre métropolitain. Instance transversale et pluridisciplinaire, le Codev est un lieu d'expertise citoyenne. Par ses travaux et ses débats, il contribue à la réflexion des élus et de tous ceux qui se sentent impliqués dans l'avenir de Balma.

SOMMAIRE

Introduction

1. Les visions portées par le Codev

Notre territoire

Les principes d'action

2. Une commune aux enjeux différenciés

Le centre-ville

La vallée de l'Hers

Balma-Gramont/Vidailhan/Prat-Gimont

Lasbordes

Cyprié

Les coteaux

3. Des propositions raisonnées

Pour une gouvernance interactive et participative

Un urbanisme de « ville du dehors* » axé sur le rôle des centralités

Entre ville et campagne, un mariage à consolider

Architecture et formes urbaines

La mobilité comme service aux citoyens

4. Bilan et perspectives

Glossaire

Remerciements

p. 9

p. 13

p. 23

p. 29

p. 31

p. 35

Introduction

Située dans la toute première couronne de Toulouse, et restant néanmoins entre ville et campagne, Balma est aujourd'hui la commune de l'agglomération la plus sollicitée par l'urbanisation pour contribuer à l'accueil des nouveaux habitants attirés par le dynamisme de la Métropole. Son cadre naturel préservé est actuellement l'objet d'une forte pression foncière, qui se concrétise par la multiplication des constructions et change radicalement le caractère et les paysages de la commune.

La réflexion du Conseil de développement, en réponse à la saisine du Maire, s'est donc axée sur la spécificité du territoire, tout en intégrant les ambitions et les contraintes métropolitaines, les obligations environnementales et la justice sociale.

C'est pourquoi les élus, mais aussi les habitants de Balma s'interrogent sur l'avenir de leur commune. Si le sentiment d'avoir un pied à la campagne et l'autre en ville perdure, la métropolisation actuelle ne risque-t-elle pas de transformer la commune en un faubourg sans caractère de l'agglomération ? Balma se doit de participer activement aux enjeux socio-économiques et culturels de la Métropole. Et cette participation sera source d'enrichissement mutuel pour la commune et la Métropole, à condition que l'évolution de Balma tire avantage des atouts spécifiques de son territoire. Si la proximité de Toulouse et la présence d'infrastructures de transport en font un lieu de développement privilégié, la présence des dernières terres fertiles de proximité, de corridors écologiques* de qualité et d'une importante biodiversité sont également à considérer comme autant d'atouts. Les difficultés environnementales, comme le développement des îlots de chaleur* urbains, la nécessaire sobriété énergétique, la

dégradation de la qualité de l'air, la perte de terres à maraîchage de proximité ou la dégradation de la biodiversité, nous imposent de préserver et de valoriser au mieux les espaces agro-naturels, dans l'intérêt des Balmanais et de tous les habitants de la Métropole.

Balma doit mettre en valeur son patrimoine, mais aussi poursuivre sa mutation, afin de mieux contribuer au développement harmonieux et durable de la Métropole. Une politique publique soucieuse de la qualité de vie des habitants doit à la fois porter attention à leur quotidien, mais aussi entretenir et développer les infrastructures urbaines qui rendent la ville efficiente et agréable à vivre.

La réflexion du Conseil de développement, en réponse à la saisine du Maire, s'est donc axée sur la spécificité du territoire, tout en intégrant les ambitions et les contraintes métropolitaines, les obligations environnementales et la justice sociale.

*voir glossaire

1. Les visions portées par le Codev

Balma doit accueillir régulièrement de nouveaux habitants, tout en veillant à proposer, comme par le passé, une excellente qualité de vie à tous. Si pour contrer l'étalement urbain, et pour favoriser une mobilité en accord avec un développement durable, il faut aller vers un habitat plus compact et vers la création de nouvelles zones urbanisées relativement denses, cela doit se faire dans le respect des contraintes environnementales et sociétales. Le modèle de développement par agrégation de cités pavillonnaires, juxtaposées les unes aux autres, doit être abandonné au profit d'une urbanisation relocalisant les emplois et services dans des centralités, portée à la fois par

Si pour contrer l'étalement urbain, et pour favoriser une mobilité en accord avec un développement durable, il faut aller vers un habitat plus compact et vers la création de nouvelles zones urbanisées relativement denses, cela doit se faire dans le respect des contraintes environnementales et sociétales.

une vision globale du territoire et par une attention particulière au quotidien des habitants. Au-delà des contraintes, Balma doit être en capacité de participer efficacement à la vie économique de la Métropole et de proposer à ses habitants une vie culturelle et associative de qualité, dans un cadre où la nature reste bien présente.

Le développement urbain amenuise, d'année en année, l'espace naturel : le seuil symbolique de 50 % d'espaces urbanisés a d'ores et déjà été dépassé. Les terres agricoles, les prairies et les bois disparaissent, et, avec eux, des milieux propres à la biodiversité et à la régulation de la chaleur urbaine, tandis que les sols s'imperméabilisent, favorisant le ruissellement, le ravinement des berges et les inondations. L'habitat pavillonnaire peu dense, des lotissements en cul-de-sac et une voirie insuffisamment structurée multiplient les déplacements en voiture, qui génèrent une forte consommation énergétique et augmentent la pollution de l'air. Tous ces facteurs ont un impact direct sur la qualité de vie des Balmanais et sur l'avenir de la commune.

« Les contraintes budgétaires et environnementales imposent une ville « frugale » en optimisant les consommations et en minimisant les pollutions. Le dynamisme économique peut être alors compatible avec une consommation durable d'espaces, d'énergie et de

biens, mais « une stratégie smart city* pour un territoire toujours plus innovant » conforme au projet métropolitain ne doit pas déshumaniser la ville. »

Vouloir une ville durable, c'est penser la ville en tenant compte des enjeux sociaux, économiques et environnementaux, dont les enjeux climatiques. Les difficultés budgétaires des collectivités locales ne doivent pas inciter à l'attentisme. Il est urgent de commencer à s'adapter aux nouvelles contraintes environnementales qui s'imposent à tous. Cela nécessite beaucoup de lucidité sur des choix qui engagent l'avenir.

Notre territoire

La vallée de l'Hers joue un rôle structurant pour l'aménagement de la Métropole en termes de Trame verte et bleue*. En effet c'est un corridor écologique majeur et une grande réserve d'espaces agro-naturels. Cette coupure entre l'Est de la Métropole et le cœur d'agglomération participe fortement à l'identité de Balma et permet d'atténuer l'impact thermique des îlots de chaleur créés par le cœur métropolitain.

La carte ci-dessous montre aussi les coupures dans la Trame verte et bleue entre la vallée et les zones de biodiversité des coteaux.

-  Terrains sédimentaires – alluvions
-  Secteurs de biodiversité

Sources cartographiques :

BRGM : <http://infoterre.brgm.fr/viewer/MainTile-Forward.do#>

AUAT : PLUiH_DCM_03-10-2017 Annexe 3C2



Le Nord de Balma doit s'appuyer sur le projet European*, la ZAC* de Balma-Gramont, la requalification de Prat-Gimont et le développement de l'écoquartier de Vidailhan pour devenir une zone d'activité commerciale et économique de premier plan, mais agréable à vivre. Pour cela, il est nécessaire de développer les espaces publics et des réseaux de places, utiles au lien social, à la vie économique de la centralité, et de repenser la mobilité, qui a été

*voir glossaire

¹⁾Chaque espèce est unique, et sa disparition, irréversible, peut avoir des conséquences importantes et imprévisibles sur d'autres espèces par un mécanisme d'effet « cascade ». C'est la diversité des espèces qui permet de s'adapter aux conséquences du changement climatique et assure la survie du vivant. L'hexagone occupe la première place en Europe pour la diversité des amphibiens, des oiseaux et des mammifères.

conçue, en dehors du métro, quasi exclusivement pour la voiture, mais en sous-dimensionnant les infrastructures.

Le Sud de Balma avec sa richesse en espaces agro-naturels de grande qualité peut permettre de développer au Sud-Est de la Métropole une zone d'habitat maîtrisé. Pour cela, il est nécessaire, au préalable, de préserver les espaces naturels sensibles dont la vocation principale est de conserver une biodiversité de qualité¹⁾ et de consacrer une part importante de l'espace actuellement non bâti à un usage agricole ou de loisirs respectueux de l'environnement. Redessiner les centralités urbaines en favorisant des déplacements apaisés, des commerces, des services et des loisirs est aussi nécessaire.

Les coteaux à l'Est de Balma ont vocation à évoluer lentement. Toutefois, leur densité actuelle ne permettra pas de garantir des transports en commun pour une mobilité efficace des habitants. Les nouvelles constructions doivent à l'avenir s'envisager sur des terrains réduits, car, d'ici quelques années, le cœur de l'agglomération toulousaine sera quasiment inaccessible aux voitures.

Le centre-ville est en cours d'évolution avec quelques projets importants, mais son aspect est pour l'instant bien trop minéral. Au-delà des projets, c'est le traitement de l'urbanisation de proximité qui mérite d'être repensé, notamment l'adaptation de la mobilité à la marche à pied ou aux modes doux*. Ce cœur de ville mérite de s'affirmer pour exercer un pouvoir d'attraction grâce aux commerces, à la présence de services publics, d'équipements culturels ou associatifs et à sa capacité à être un lieu de rencontre. La place du Capitole doit assumer son rôle de centre de la Métropole, mais un centre-ville bien développé est nécessaire à Balma pour que la vie des habitants soit assez autonome par rapport à l'ensemble de l'aire urbaine. Pour les quartiers du Cyprié, de Vidailhan et de Lasbordes, nous sommes sur des centralités embryonnaires qui ne demandent qu'à devenir des pôles de développement avec leur caractère propre.

Les principes d'action

Balma se doit d'être une ville intelligente capable de s'adapter aux défis de la métropolisation. Les élus de la commune, mais aussi les responsables de la Métropole, les professionnels et les techniciens, acteurs de la vie locale, et enfin tous les citoyens doivent prendre conscience de la nécessaire adaptation de notre commune dont on peut rappeler les axes principaux :

- conserver une identité, entre ville et campagne, vécue positivement par les habitants tout en accueillant des nouveaux arrivants de toutes catégories sociales ;

*voir glossaire

- participer au développement économique d'une Métropole dynamique ;
- être une « ville frugale » dans le cadre d'un développement durable ;
- continuer, en cette période d'économies budgétaires, à développer une vie associative et culturelle de qualité ;
- aller vers une mobilité efficace, peu polluante et non énergivore, en interconnexion avec les autres communes et leurs zones d'activités, en développant les déplacements doux, actifs* et collectifs ;
- soutenir les projets de conservation et de développement des espaces agro-naturels, de nature en ville et de production agricole à destination locale, dans une nouvelle relation entre espace urbain et espace agro-naturel, en vue d'améliorer le bien-être sur le territoire, tout en répondant aux enjeux climatiques ;
- accompagner les démarches d'entreprises (RSE*), d'associations ou de citoyens, qui améliorent la qualité de vie et permettent à court et moyen termes de lutter contre les risques environnementaux et climatiques ;
- au-delà des grands projets structurants ne pas négliger le traitement de la proximité urbaine, qui impacte fortement la vie quotidienne des habitants et favorise l'insertion sociale des personnes les plus fragiles ;
- anticiper les problématiques émergentes dans tous les domaines, comme les nouveaux enjeux de sécurité, le développement des îlots de chaleur urbains, les nouvelles pratiques dans l'agriculture biologique, ou encore la santé avec les nouvelles formes de diagnostic et de distribution des soins.

*voir glossaire

2. Une commune aux enjeux différenciés

En raison de son étendue et de ses spécificités, la commune s'est développée selon des schémas très variés : le cœur de ville, les trois centralités secondaires de Vidailhan, de Lasbordes et du Cyprié, la vallée de l'Hers et les coteaux. Chaque secteur est le fruit d'une histoire rurale puis urbaine, et reflète des enjeux différenciés en matière d'habitat et de pression foncière, en matière de déplacements, mais aussi en matière de tissu économique et social.

Le centre-ville

La mutation du centre-ville, issu du bourg rural, n'a pas totalement permis l'émergence d'un cœur culturel, commercial et convivial. La mairie et la gendarmerie se sont excentrées, mais la création récente d'un pôle culturel municipal, d'une salle des fêtes et de commerces autour de la nouvelle place de la Libération manifeste le signe d'une volonté d'animation du cœur historique. Étiré de son « clocher » à la Poste, lieu de convivialité les jours de marché, le nouveau centre-ville doit encore évoluer par une transformation de l'esplanade des Mimosas et une meilleure articulation avec la place de la Libération. L'axe central que constitue l'avenue de Toulouse témoigne de l'histoire de la commune, mais le traitement désordonné des enseignes et des publicités doit être repensé. La priorité actuelle donnée à la voiture sur cet axe de communication n'est pas compatible avec le développement d'un cœur de cité, d'où l'urgence de développer des itinéraires de contournement. Le centre-ville se renouvelle avec un projet comportant la construction d'une résidence pour seniors, la démolition/reconstruction d'anciens édifices balmanais, ainsi que la création d'espaces verts. Les quartiers anciens investis par les nouveaux arrivants se transforment et connaissent un phénomène de gentrification*, à l'exemple du quartier des Mimosas. Cette nouvelle population est en recherche d'une vie plus urbaine, où sont facilement accessibles services, commerces et transports en commun.

Au-delà des projets, c'est le traitement de l'urbanisation de proximité qui mérite d'être repensé, notamment l'adaptation de la mobilité à la marche à pied ou aux modes doux*, y compris pour les handicapés et les enfants en poussette. À l'heure du réchauffement climatique, la quasi-absence de parcours ombragés en centre-ville constitue un problème.

*voir glossaire

La vallée de l'Hers



Elle s'étend du Nord au Sud sur toute la frontière Ouest de Balma et se trouve bordée à l'est par le BSP*, puis s'évase jusqu'au confluent de la Saune en englobant les zones humides et naturelles de la plaine alluvionnaire de Lasbordes. Elle accueille des zones agricoles privées ou collectives, des bâtiments sportifs et communaux, des aménagements de nature, des commerces et l'aérodrome. Une zone inondable s'étale le long de la rivière, en cours de renaturation et de restauration de ses ripisylves*. Sur certaines portions de cette zone, on trouve un sentier de nature. Mais sa très faible largeur au Nord, due à la présence du métro et de ses annexes, ne permet pas la continuité écologique vers le Nord. Au Sud, le sentier se trouve bloqué par la présence de l'aérodrome et la continuité écologique de la vallée est remise en cause par la future Jonction Est* et le développement de la clinique Capio.

Préserver les terres et les continuités écologiques aux abords du confluent de la Saune est une urgence au regard des projets d'urbanisation qui, s'ils sont mis en œuvre, causeront une perte irréparable de patrimoine naturel de proximité pour l'ensemble de la Métropole.

**voir glossaire*

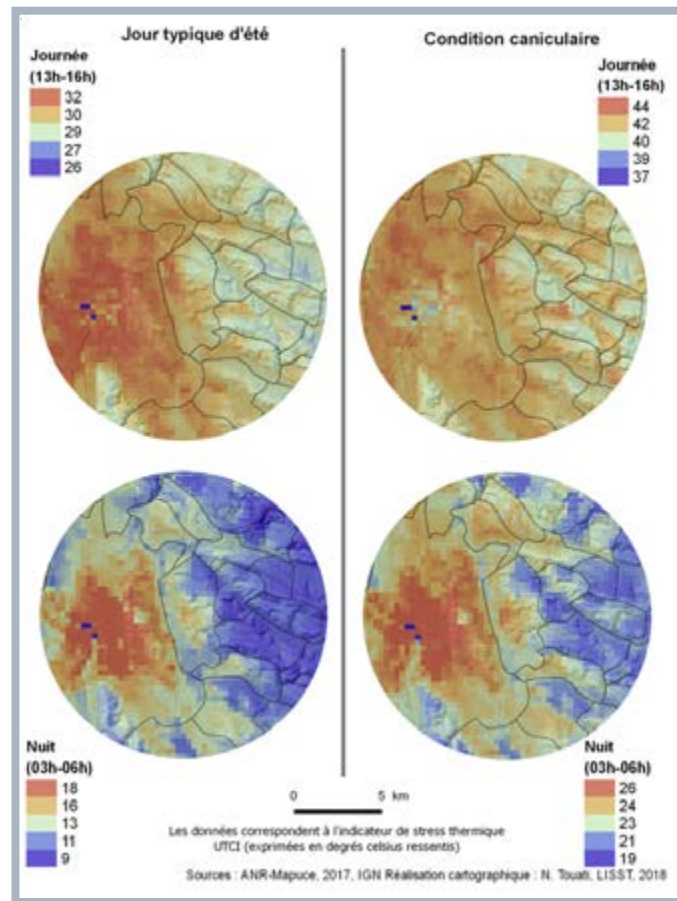
Le long des autres ruisseaux, qui comportent leurs réservoirs de biodiversité propres, les continuités écologiques sont de mauvaise qualité (Noncesse, Riou-Gras), voire inexistantes (Garrigue, Seillonne).

La vallée de l'Hers reste cependant une opportunité pour la Métropole. D'une part, car elle permet la mise en valeur d'un corridor écologique* structurant une Trame verte et bleue* de qualité, et, d'autre part, parce qu'elle constitue une grande réserve d'espaces agro-naturels. Cette coupure naturelle qui participe fortement à l'identité de Balma sert aussi de respiration entre la commune et le cœur d'agglomération. Elle contribue à freiner le développement des îlots de chaleur créés par le centre-ville toulousain.

Pour toutes ces raisons, Balma doit pouvoir agir avec les autres communes concernées pour défendre un aménagement conséquent et à vocation métropolitaine, de cette vallée qui doit être réellement préservée et valorisée, en continuité avec les espaces naturels qui la rejoignent. La préservation de cet espace de nature nécessite de revisiter les nombreux projets de constructions, motivés par la présence d'une ligne BSP* et par le développement prévu des voiries.

**voir glossaire*

Modélisation climatique du stress thermique à Balma et ses environs



Plusieurs exercices de modélisation climatique ont été effectués en 2017 dans le cadre du projet de recherche ANR-MapUCE sur la région toulousaine. Ces simulations ont été faites par le CNRM avec un modèle atmosphérique et un modèle de surface qui contient un module de représentation de la surface urbaine. Deux situations climatiques sont présentées dans ces figures, une situation typique d'été bien ensoleillée avec du vent du Nord-Ouest relativement faible (entre 2 et 4 m/s) et la situation caniculaire d'août 2003. L'indicateur choisi correspond à l'UTCI (Universal thermal Index) qui est un indicateur de confort thermique basé sur des modèles d'équilibre thermique humain et conçu pour être applicable dans toutes les saisons, tous les climats et pour toutes les échelles spatiales et temporelles. Il y a dix catégories stress thermique, celles qui nous concernent dans cette étude sont :

+38 à +46: très fort stress thermique ;
+32 à +38: fort stress thermique ;

+26 à +32: stress thermique modéré ;

+9 à +26: pas de contrainte thermique.

Si on centre l'analyse sur la commune de Balma, il peut être observé des valeurs de stress thermique plus importantes le jour comme la nuit sur les zones les plus urbanisées. La vallée de Hers joue un rôle thermorégulateur visible qui traverse de nord à sud la commune. La topographie située au Nord-Ouest de la commune joue probablement également un rôle thermorégulateur important.

Balma-Gramont/Vidailhan/Prat-Gimont

La station de métro de Balma-Gramont est un atout important, mais cet atout est, pour l'instant, insuffisamment exploité.

Aujourd'hui, les axes de voirie sont saturés, tandis que les itinéraires doux permettant de relier Vidailhan au métro, à l'Hers ou au centre-ville sont peu attractifs, voire inexistant. Le développement prévu du secteur de la Garrigue nécessite d'améliorer rapidement les connexions avec le centre de Balma et avec la station de métro. **La création d'une navette fortement cadencée entre le centre de Balma et le métro, passant par l'écoquartier de Vidailhan, et qui pourrait, dès que possible, être autonome, doit être envisagée.**

Très souvent critiqué comme étant trop dense et toujours en travaux depuis 2009, Vidailhan a eu beaucoup de difficultés à trouver son équilibre. Grâce, entre autres, au dynamisme et à la motivation de ses habitants, son évolution semble positive. Des enseignements sont cependant à tirer de cette expérience quant au traitement de la proximité et des aménités* sociales et environnementales qui rendent la vie agréable. En particulier, il convient de s'interroger sur les points suivants :

- Les formes urbaines choisies, mi-résidentiel compact, mi-habitat des faubourgs, créent-elles une identité et une atmosphère de ville appréciées des habitants ?
- Le compromis entre proximité et hauteur des constructions a-t-il été correctement choisi pour préserver suffisamment d'espaces verts et de qualité de vis-à-vis ?
- Le déploiement des services et commerces a-t-il été correctement dimensionné et synchronisé avec la commercialisation des logements ?
- Les liens interquartiers avec le voisinage, aussi bien dans les connexions que dans le partage d'équipements et de services, est-il de nature à bien intégrer le quartier dans son environnement et dans la commune ?
- Les modes de déplacement alternatifs ont-ils été correctement intégrés au projet ?

*voir glossaire

- La diversité attendue des habitants est-elle au rendez-vous ?

Au moment où de nouvelles tranches de la ZAC doivent voir le jour, il importe de tirer au mieux les enseignements des tranches passées afin de réussir globalement le développement de cette nouvelle centralité. Il est clair que la concertation opérée pour la mise en œuvre de Vidailhan 2 a déjà sensiblement amélioré la nature du projet, si on le compare à Vidailhan 1. De fait, l'impression de tassement, le manque d'animation autour des services et commerces, les difficultés de circulation doivent être traitées, en tirant profit des quelques années de recul sur la vie du quartier. Réussir les tranches suivantes sera à la fois un enjeu urbanistique, mais aussi un enjeu de concertation.



Les tranches d'urbanisation à venir vont englober le secteur de Thégra et celui de la Garrigue. Outre les défis liés aux questions ci-dessus, deux nouveaux aspects sont à étudier :

- la gestion de la mobilité au regard du dimensionnement des voiries et des connexions avec les quartiers et bourgs voisins ; l'approche de l'échangeur de Gramont étant déjà saturée, cet aspect est critique pour la qualité de vie des riverains ; le recours à des modes alternatifs à la voiture est impératif compte tenu du goulet d'étranglement que constituent l'échangeur et le pont sur l'Hers ;

- le maintien de la continuité écologique entre la vallée de la Garrigue et celle de l'Hers en passant par les espaces verts au sein de la ZAC. Une gestion des cheminements et des continuités est essentielle, tout comme l'est l'insertion d'espaces verts importants afin de limiter les effets d'îlots de chaleur dans ce quartier dense. Ces espaces devront offrir ou préserver des habitats pour les espèces sauvages existant dans le secteur.

La zone économique du secteur Nord-Est a un rôle métropolitain et il est important d'aider des entreprises innovantes à s'y installer. Cependant, la qualité urbaine n'est absolument pas au rendez-vous. Nous assistons, pour l'instant, à une accumulation d'immeubles de bureaux ou de commerces, sans que la moindre réflexion soit menée sur les enjeux de mobilité, autres que le classique usage de la voiture ou du camion. À l'avenir, il ne faudra pas se contenter de faire le minimum indispensable, **le recalibrage des routes de Gauré et de Lavaur, à lui seul, ne suffira pas pour anticiper les enjeux de mobilité de demain.**

Lasbordes

La partie Sud de Balma, que l'on peut délimiter au Nord par l'avenue de Lagarde et l'avenue des Mourlingues, a une surface de 600 ha (36 % de la surface totale de la commune). Elle se caractérise par la présence de très grands espaces naturels et agricoles (395 ha) et d'une surface urbanisée (205 ha) majoritairement pavillonnaire. Une grande partie des zones pavillonnaires construites dans les années 1970, habitée en majorité par une population âgée, est en voie de renouvellement urbain. La population de Balma Sud se caractérise par un très fort contraste socio-économique entre les coteaux du Noncesse, abritant de grandes propriétés résidentielles, et la cité HLM de Lasbordes qui accueille des populations à faible revenu.

Les zones d'emplois sont assez disséminées, principalement le long de la route de Castres : espace d'entreprises, grandes surfaces commerciales et services divers. Toute cette zone participe activement à la vie associative, sportive et culturelle de la commune et de la Métropole. Quelques rares commerces et services de proximité dans le centre de la cité HLM donnent, avec la présence de l'école Gaston-Bonheur et de la Maison de quartier de Lasbordes, une impression de petite centralité qui a pris le pas sur l'ancienne centralité du hameau de Lasbordes.

L'agriculture qui concerne plus de la moitié de la surface ne génère que quelques emplois saisonniers du fait d'une exploitation en monoculture d'oléagineux ou de céréales. Ces monocultures constituent une utilisation non optimale de sols riches et aptes à

supporter une exploitation maraîchère bien plus productive et de qualité, qui pourrait jouer un rôle conséquent dans l'approvisionnement des habitants de la Métropole.

La prairie du rucher, en bordure d'Hers, est un terrain de promenade éducative. Elle complète les nombreux chemins qui quadrillent les zones pavillonnaires, et les chemins creux et sentiers pédestres qui sillonnent les zones agro-naturelles, une bonne base pour la réalisation d'une Trame verte et bleue de qualité.

Une grande partie de Balma Sud est située dans des zones inondables de l'Hers-Mort, de la Saune et du Noncesse, qui sont donc alluvionnaires et fertiles. Les bois peu exploités, les prairies de fauche et les zones humides que l'on trouve dans certaines parties des zones agro-naturelles permettent de maintenir une biodiversité singulière, où l'on croise de grands mammifères carnivores et herbivores, une grande variété d'oiseaux nocturnes et diurnes, de grands arbres remarquables et des espèces botaniques rares et protégées. À ce titre, deux espaces sont déjà classés et protégés durablement dans Balma Sud. La proximité de l'espace de nature de Ribaute (sur la commune de Toulouse), au confluent de l'Hers-Mort et de la Saune, accroît d'autant plus l'intérêt porté par la commune à la sauvegarde de la vallée de l'Hers-Mort.



Les projets d'urbanisation dans ce secteur sont nombreux ; la présence d'une ligne de BSP sur la route de Castres, d'un terminal de la ligne 1 du réseau Linéo et la proximité de Toulouse font de Balma Sud une grosse « dent creuse » identifiée par la Métropole dans le SCoT* comme pouvant accueillir des milliers d'habitants et contribuer au développement d'un pôle économique important.

Dans la perspective d'une prochaine révision du SCoT*, la

*voir glossaire

Cyprié

maîtrise de l'aménagement de Balma Sud sera un sujet majeur. La commune de Balma doit prendre en compte les besoins socio-économiques de la Métropole, notamment la nécessité de trouver des terrains constructibles proches des services et des infrastructures de communication, mais également proposer un projet conséquent de conservation et de mise en valeur des terres agro-naturelles du secteur, du fait de son environnement préservé et de l'importance de la vallée de l'Hers-Mort pour la régulation thermique de l'agglomération. Rappelons que ces terres, en partie inondables, sont parmi les dernières terres alluvionnaires de la Métropole, leur valeur agricole risque d'être inutilement gâchée par une urbanisation mal positionnée.

Le Cyprié s'inscrit dans le paysage collinaire des marges du Lauragais. Il s'intègre dans un ensemble de lotissements construits depuis les années 1970. Lancée en 2008 sur un espace agricole de 22 ha, la ZAC du Cyprié est constituée d'environ 500 logements mêlant collectifs, maisons de ville et villas. **La dénomination adoptée de « Cyprié Village » traduit la volonté de faire de ce lotissement un quartier où la mixité sociale trouve sa place et où les équipements publics et privés favorisent une vie collective.**

Ouvert en 2012, le seul équipement public du quartier (en dehors des espaces de jeux), la « Maison de quartier du Cyprié », se situe au cœur du lotissement. Cet équipement constitue un lieu de convivialité fréquenté principalement par des seniors, des enfants et des familles. À proximité, une crèche associative accueille une trentaine d'enfants. Progressivement se sont développés en limite du quartier des commerces et des services : pharmacie, supérette, boulangerie, cabinets médicaux... Certaines des fonctions d'une centralité sont donc présentes, mais la séparation spatiale des deux espaces centraux est dommageable pour le développement d'un cœur de quartier animé et convivial.

Le Cyprié bénéficie d'une bonne connexion avec les quartiers voisins. Les liaisons routières sont complétées par des sentiers piétons, internes ou en bordure du lotissement. Les sentiers de l'espace boisé classé de 2,8 ha en bordure de la Linasse sont connectés à un sentier de randonnée particulièrement fréquenté. Ces liaisons permettent au quartier d'être en interaction, non seulement avec les quartiers voisins de Balma, mais aussi avec les communes périurbaines de Pin-Balma, Mons et Flourens par un axe de communication structurant : la route de Mons.

Notons qu'à l'époque de la construction du quartier, ces connexions, aujourd'hui considérées comme un atout, avaient été vécues par les riverains comme un risque de nuisances. Cette

*voir glossaire

constatation doit inspirer l'aménagement de connexions dans les quartiers plus récents tels que celui de Vidailhan.

Cependant, en raison de la très forte urbanisation de la deuxième couronne, la route de Mons est de plus en plus fréquentée. Et cette fréquentation, qui est pour l'instant un atout pour les commerces, peut rapidement conduire à une saturation de cet axe. La desserte par le 72 assure une connexion moyennement cadencée avec le réseau Tisséo, offre complétée par le passage très intermittent de la ligne 51 en limite de quartier.

Le lotissement « Cyprié Village » est actuellement quasi finalisé. Aucun terrain, communal ou privé, destiné à recevoir un équipement public ou collectif n'est prévu et le développement ultérieur du quartier semble devoir se faire par la création de nouveaux lotissements et, en lien avec la commune voisine, par la création du parc naturel agricole de Pin-Balma et la construction sur 3 ha d'une nouvelle clinique Aufréry, l'ancien château devenant une résidence seniors. Cette logique d'extension et le possible passage de la LUBE* dans cette zone posent question, tant du point de vue de la mobilité que de la préservation d'une urbanisation, qui a réussi jusqu'à présent à allier densification de qualité et voisinage des espaces naturels et protégés.

Les coteaux

Les déplacements dans ce quartier très peu dense ne peuvent encore pour longtemps s'envisager sans l'usage de véhicules individuels. Cette contrainte pose une question difficile : **comment densifier pour augmenter la possibilité d'assurer du transport collectif, sans dégrader la qualité architecturale et urbanistique du quartier.** Un boulevard urbain de qualité, correspondant au tracé de la LUBE*, semble à beaucoup une nécessité. Un débat sur cette question s'impose. Dans cette zone, la Trame verte et bleue* qui favorise la mobilité « douce* » et les activités de loisirs, manque cruellement de continuité et oblige à des passages sans aucune sécurité. Procéder à l'extension des chemins piétonniers (sous forme de chemins creux non imperméabilisés tels que ceux de Sironis, de Nollet ou de la Bourdette) et des pistes ou bandes cyclables pour en faire de véritables itinéraires continus de déplacement (et non de loisir) doit être mis à l'agenda.

*voir glossaire

3. Des propositions raisonnées

Pour une gouvernance interactive et participative

Pour soutenir la place de Balma au sein de la Métropole, nous appuyons les politiques de gouvernance et de concertation interactives entre les acteurs politiques, socio-économiques, associatifs ou les simples citoyens. Cela peut être mis en œuvre dans le cadre de la commune, mais aussi avec les communes limitrophes du bassin versant de l'Hers. **Une délégation des acteurs de l'Est toulousain, ancrée dans le bassin versant de l'Hers, pourrait être créée afin d'organiser et de synthétiser des réflexions, et de proposer des projets qui participeraient à la dynamique métropolitaine.**

Une charte urbaine co-construite par élus et citoyens, en lien avec la tenue d'indicateurs environnementaux et socio-économiques, pourrait permettre d'éclairer les prises de décision. Dans cet esprit de démocratie participative, les processus d'aménagement s'accompagneraient d'une information et de l'implication de la population.

Un urbanisme de « ville du dehors* » axé sur le rôle des centralités

Un urbanisme de « ville du dehors* » basé sur la multiplicité d'espaces à vivre doit se développer. Il faut faciliter l'implantation de lieux de rencontres, comme les commerces et les services, et proposer des espaces publics de loisirs, de détente ou de culture. Les espaces de « coworking » présentent l'avantage de limiter les déplacements en voiture tout en créant du lien social, au même titre que les distributions en AMAP*, les marchés de producteurs, et plus généralement les « circuits courts ». Des maisons médicales ou des centres de soins localisés dans les

*voir glossaire

centralités sont à créer ou à développer, car ce sont des outils de proximité utiles pour la préservation de la santé des habitants.

Des centralités agréables à vivre, sécurisées et très accessibles à pied ou en modes doux facilitent les activités culturelles, sociales et commerciales de proximité et permettent de lutter contre la sédentarité, favorisée par l'émergence des réseaux sociaux, du télétravail, du commerce et des formations diplômantes en ligne. Cet aspect, outre son importance pour la viabilité économique de la centralité, est aussi indispensable pour les personnes âgées qui ont naturellement tendance à s'isoler.

La dynamique du centre-ville vers une centralité attractive et vivante doit être amplifiée par un traitement soigneux de l'avenue de Toulouse et de l'allée des Mimosas. Si cette zone centrale doit tolérer la voiture, elle doit évoluer vers la généralisation des zones de partage de la voirie, avec priorité aux « plus fragiles ». À l'heure du réchauffement climatique, la quasi-absence de parcours ombragés en centre-ville est un problème qui interroge nos règles locales d'urbanisme, particulièrement dans une commune du Sud de la France. Dans cette perspective, une réflexion ciblée sur le devenir du centre-ville associant tous les acteurs locaux devrait être lancée.

Le rôle de la centralité du Cyprié, dans un contexte en évolution rapide au niveau des projets d'aménagement, doit être renforcé. Concernant Vidailhan, les connexions douces doivent être améliorées pour devenir agréables et sécurisées. Cela doit se faire en concertation avec les habitants et les associations spécialisées. C'est une bonne occasion pour commencer rapidement la nécessaire requalification de la zone artisanale de Prat-Gimont. Dans les zones où l'activité économique domine, il faut traiter en urgence les questions de mobilité, en tenant compte des évolutions actuelles qui vont dans le sens d'une restriction drastique de l'usage de la voiture. Les zones commerciales, d'activités et de services doivent participer au développement de la Trame verte et bleue et faciliter l'usage des mobilités douces.

Le Sud de Balma doit tenir compte des projets d'urbanisation projetés ou en cours de réalisation dans ce secteur, mais également de la richesse environnementale du territoire. La centralité de Lasbordes est encore trop mal définie, et doit être consolidée, par le développement des emplois, des services et des commerces de proximité. La densification de ce quartier pourrait se faire en absorbant une partie de la route de Castres et en mobilisant les zones pavillonnaires vieillissantes peu actives, mais sans négliger la qualité de vie. La création d'espaces publics où il fait bon vivre et se déplacer, d'espaces culturels comme un cinéma (en synergie avec le site de la Cinémathèque par exemple) permettrait à Lasbordes de devenir un quartier dynamique de Balma. Les commerces de qualité paysagère médiocre qui s'égrènent le long de

la route de Castres sont à réintégrer dans un projet urbain de qualité. La construction de la clinique Capio, qui va entraîner un fort développement de services, mérite une attention particulière et nécessitera peut-être le développement d'une deuxième centralité en limite de la commune de Quint-Fonsegrives, centrée sur la route de Castres et le Chemin de Ribaute.

Entre ville et campagne, un mariage à consolider

Balma doit aussi assumer sa proximité avec le centre métropolitain et proposer des centralités dynamiques, attractives où il fait bon vivre. Ces centralités aux caractères différenciés devraient être développées et maillées avec les centralités les plus proches. En conservant leur identité et leur patrimoine environnemental et culturel, structurées par le bassin versant de l'Hers et la présence de terres agro-naturelles encore préservées, elles deviendraient le cœur des futurs quartiers de Toulouse Métropole.

Dans le SCoT*, les projets d'extension de l'urbanisation représentent sur le territoire communal un potentiel d'accueil d'environ 55 000 habitants sur une surface de plus de 470 ha, soit 20 % de la croissance des habitants prévue sur l'agglomération. Cela ne nous semble pas acceptable, dans la mesure où cela nécessiterait de sacrifier bien trop d'espaces agro-naturels et ne correspond pas à une évolution maîtrisée de l'urbanisation autour des centralités. Les propositions d'extension urbaine inscrites au SCoT* devront être revues en priorité et mises en cohérence avec une vision à long terme basée sur la préservation du patrimoine agro-naturel de Balma et des communes proches, et sur la densification nécessaire des centralités.

Valoriser, préserver et parfois reconstruire l'identité des cours d'eau et leurs ripisylves* est nécessaire pour les intégrer dans une vraie Trame verte et bleue*, protectrice de la biodiversité et mise à disposition du bien-vivre des Balmanais et des habitants de la Métropole, comme cela devrait être le cas pour les berges de l'Hers à Prat-Long, exploitées en jardins familiaux ou en agriculture conventionnelle. **Les zones d'intérêt botanique, réservoirs de biodiversité, sont à interconnecter au moyen de corridors écologiques.** Une attention particulière devra être portée au corridor écologique reliant l'espace nature de Ribaute au projet de parc de Pin-Balma, qui est menacé d'être interrompu par la présence de parcelles constructibles le long de la route de Castres.

Préserver la vallée de l'Hers, c'est aussi sauvegarder durablement des terres remarquables, agro-naturelles et inondables, qui seront

*voir glossaire

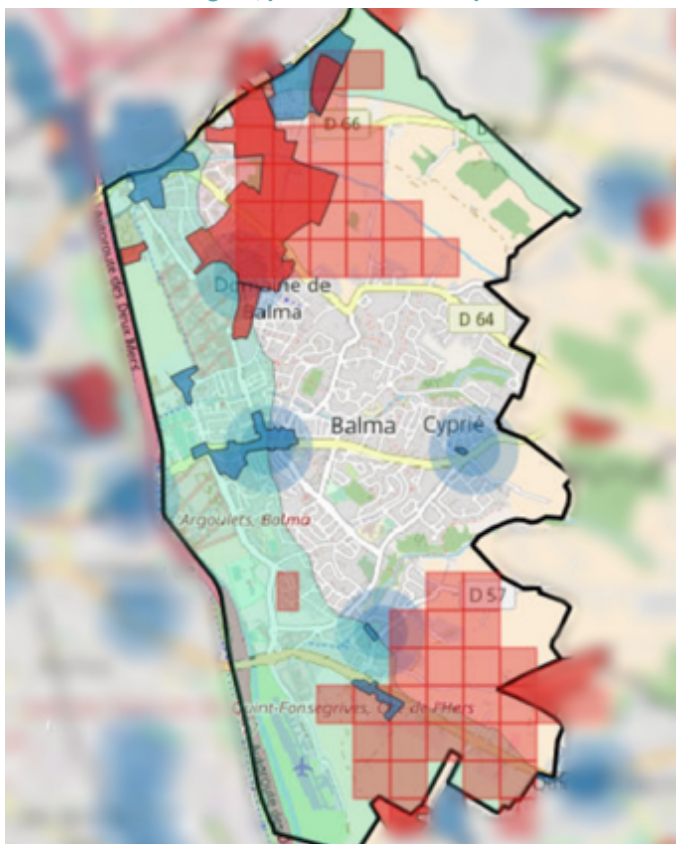
à l'avenir indispensables à l'approvisionnement des grandes villes. Cela devrait conduire à les classer en urgence en espaces naturels sensibles (ENS), en zones agricoles protégées (ZAP*) ou en tout autre outil adapté. De plus, ces espaces de nature devraient être mieux connectés aux zones d'emploi et d'habitat du nord de la commune, contribuant ainsi à la qualité de vie des habitants. La création et l'amélioration de ces liaisons doivent nécessairement faire partie du projet European.

Les friches sont aussi à surveiller, car elles annoncent souvent l'abandon par leur propriétaire de tout effort de mise en valeur au profit de la spéculation foncière. La surveillance active de la biodiversité par la réalisation d'inventaires est à maintenir et à accélérer en vue d'identifier les espaces et espèces les plus menacés. La proximité, au sud, d'espaces de biodiversité et de chemins creux participe à la richesse de Balma. **Des franges urbaines constituées de zones agricoles respectueuses de l'environnement, pouvant approvisionner les habitants en circuit court, devraient être aménagées, partout où cela est possible.**

-  Centralités
-  Périmètres d'Orientations d'Aménagement et de Programmation
-  Pixels d'extension (9 ha)
-  Terrains sédimentaires - alluvions
-  Zones préférentielles d'accueil des commerces et d'activités de services

Sources cartographiques :

BRGM : infoterre.
brgm.fr/viewer/
MainTileForward.
do#
AUAT : PLUiH DCM
03-10-2017 PADD
AUAT : PLUiH
DCM 03-10-2017
Annexe 3C2
SMEAT : SCoT
janvier 2016



*voir glossaire

Si la centralité historique du cœur de Balma est assez bien développée, ce n'est pas le cas pour les trois autres centralités qui sont mal définies et qui manquent de services, de commerces et d'équipements publics. Sur cette carte on peut aussi noter que les terres alluvionnaires sont déjà largement grignotées par l'urbanisation et que les projets impliqués par le grand nombre de pixels prévus dans le SCoT* sont manifestement incompatibles avec la préservation de la vallée.

Architecture et formes urbaines

Dans un contexte de densification, le nouvel habitat et la rénovation de l'ancien devront intégrer des performances énergétiques et environnementales renforcées, et diversifier l'offre pour favoriser la mixité sociale et l'accès au logement des Balmanais à tous les âges de la vie, en y intégrant des structures adaptées aux enjeux intergénérationnels.

Les formes urbaines doivent évoluer, surtout près des centralités. La complexité de l'expérience de l'écoquartier de Vidailhan doit servir de guide pour accompagner l'urbanisation future. La densification imposée par les contraintes environnementales et de mobilité, mais permettant le développement des commerces, des services privés et publics, doit s'accompagner de compensations importantes. Réduire les jardins privés ne peut se faire que si le domaine public offre assez d'espaces de nature. Diminuer l'usage de la voiture impose, à travers les multiples arbitrages urbains, de favoriser les possibilités de marche à pied ou d'utilisation des modes de déplacement doux. Tout cela doit être rendu possible dans tous les projets d'urbanisation. Non seulement la ville doit savoir se construire sur elle-même pour se densifier avec intelligence, mais **les nouvelles constructions doivent à l'avenir s'envisager sur des terrains réduits pour favoriser l'usage des mobilités en transports en commun et en modes doux.**

La mobilité comme service aux citoyens

Le développement de la ville, en accord avec les engagements de transition énergétique nationaux, doit trouver un équilibre entre une mobilité facilitée et une réduction de l'utilisation des modes de déplacement énergivores et polluants. La mobilité est un service que la puissance publique doit garantir aux citoyens. Même si le plan de déplacements urbains concerne plus de 100

*voir glossaire

communes de l'aire urbaine, Balma doit participer activement aux choix stratégiques qui impacteront les mobilités dans le futur. La mobilité ne peut plus s'y concevoir sur le mode ancien, toujours en vigueur en zone rurale, mais elle ne peut pas non plus se calquer sur les logiques du cœur d'agglomération, dont la forte densité permet un investissement important dans les transports en commun. Force est de constater que les infrastructures sont à Balma, comme pour le reste de la Métropole, très en retard par rapport à beaucoup de pays. Cela correspond pourtant à des investissements raisonnables, qui sont donc à prioriser.

La voiture individuelle sera à terme réservée aux déplacements éloignés, les voies de communication en ville doivent donc s'adapter à tous les nouveaux modes de déplacement. Il faut pour cela commencer à revoir le partage traditionnel entre piétons, vélos et véhicules, pour faciliter ces évolutions. Il convient aussi de développer une Trame verte et bleue* reliant les différents espaces de nature ou de loisirs et les centralités. Ces changements permettront aussi de réduire l'exposition des populations aux pollutions de toute nature : particules fines, bruits, poussière, etc.

On peut noter que, pour les parcours vallonnés, le vélo à assistance électrique offre dorénavant une opportunité importante de développement des modes de déplacement doux.

Balma pourrait décliner son regard sur plusieurs échelles de déplacements :

- au sein des centralités où la marche à pied et les modes doux doivent être facilités par l'aménagement urbain ;
- entre les centralités où les véloroutes, les navettes et les bus doivent prendre le relais ;
- sur les grands axes par le renforcement et l'extension de transports en commun structurants à forte capacité.

Trois grands axes de circulation doivent être repensés et améliorés :

- l'axe Nord avec la route de Lavaré actuellement dangereuse et saturée ;
- l'axe Sud très fréquenté, avec la route de Castres, le BSP et le prolongement jusqu'à la clinique Capio du Linéo 1, qui nécessite l'aménagement du quartier de Lasbordes ;
- la LUBE* qui s'intégrerait comme un boulevard urbain de qualité pour des déplacements intercentralités et intercommunaux.

La création du BSP*, qui aurait dû desservir des zones d'habitat denses au sein d'une vallée fertile, justifie la densification de l'existant, mais pas le renoncement à la protection du patrimoine agro-naturel de la vallée de l'Hers.

*voir glossaire

4. Bilan et perspectives

Balma, avec d'autres communes voisines, est insérée dans le « portail de l'Est » de la Métropole, ce qui lui permet de disposer, par elle-même ou par son environnement direct, de services de qualité. Cependant, sa population va nécessairement augmenter, ce qui invite à d'intenses réflexions portant sur des problématiques nouvelles intégrant mixité sociale et intergénérationnelle. Nous en avons pointé quelques-unes qui nous semblent essentielles :

- la préservation de la vallée de l'Hers ;
- la création d'une Trame verte et bleue* de qualité ;
- une adaptation de la ville à l'usage de la marche à pied et des modes doux et actifs ;
- l'affirmation du rôle des centralités ;
- une densification maîtrisée accompagnée d'un renouvellement des formes urbaines ;
- la création de la LUBE*.

Il est sans doute possible de préserver le mariage entre ville et campagne en affirmant davantage l'une et l'autre. La ville, en créant des itinéraires de contournement et en acceptant une certaine densification de l'habitat, ce qui permettra de donner plus de vigueur aux centralités. La campagne, en l'intégrant davantage à la ville, en la rendant plus accessible aux urbains et en valorisant les activités agricoles biologiques et innovantes en lien avec le développement des circuits courts. Dans ce cadre, la vallée de l'Hers doit être « sanctuarisée » pour continuer, à jouer ses rôles de régulateur thermique et de continuité écologique...

Afin de faciliter ces évolutions, il nous semble utile d'affirmer une identité des communes du « Club de l'Est » et de promouvoir leur développement harmonieux par la mise en place d'un groupe de travail impliquerait les communes concernées, la Métropole et la Région Occitanie.

Conformément à la saisine, nous avons privilégié l'aspect « aménagement du territoire ». Beaucoup de problématiques ont été rapidement évoquées : l'économie, le développement durable, la qualité de vie, la justice sociale, le sort des populations fragiles, la vie associative et culturelle, etc. Le Codev aura certainement par la suite l'occasion de réfléchir à ces enjeux. Ce document

*voir glossaire

n'apporte pas de solutions magiques, mais il attire l'attention sur l'importance d'une intégration réussie de Balma à la Métropole et sur les enjeux liés à une urbanisation qu'il faut absolument pouvoir maîtriser.

« L'avenir, tu n'as point à le prévoir, mais à le permettre. »
Antoine de Saint-Exupéry

Glossaire

AMAP (association pour le maintien d'une agriculture paysanne) : structure qui anime et coordonne le partenariat entre un exploitant agricole (producteur de légumes, fruits, fromages ou viande...) et un groupe de consommateurs pour permettre une agriculture de proximité pérenne et créer du lien social entre paysans et citoyens.

Aménités : concept sensible lié à la qualité urbaine et environnementale. Fait référence à la notion d'agrément et au sentiment de bien-être.

BSP (bus en site propre) : bus circulant sur une voirie qui lui est réservée. À Balma, le premier bus en site propre de l'agglomération toulousaine relie depuis 2012 Balma-Gramont à la route de Castres et à Quint-Fonsegrives (terme associé : TCSP – transports collectifs en site propre).

Corridor écologique : un corridor écologique désigne un milieu reliant fonctionnellement différents habitats vitaux pour une espèce, une population ou un groupe d'espèces. Ce sont des infrastructures naturelles.

Européen : concours d'urbanisme européen destiné aux jeunes professionnels de la conception architecturale, urbaine et paysagère. Sur le thème 2017 « Villes productives », le projet primé va être réalisé sur un périmètre allant des Argoulets à la limite de la RD 112, en limite de Montrabé, couvrant trois communes (Toulouse, Balma et L'Union).

Gentrification : évolution d'un quartier populaire ancien investi par de nouveaux habitants de catégories socio-économiques supérieures.

Îlot de chaleur : l'effet d'îlot de chaleur urbain est un phénomène physique climatique, engendré par la ville, sa morphologie, ses matériaux, ses conditions naturelles, climatiques et météorologiques, ses activités... Il a une forte incidence sur la pollution, le confort des citoyens, les éléments naturels de la ville.

Jonction Est : projet de création d'un nouvel échangeur reliant le secteur de l'aérodrome de Lasbordes et la Cité de l'Espace (voir : toulouse-metropole.fr/projets/jonction-est).

LUBE (Liaison urbaine de Balma Est) : liaison routière entre la RD 826 (route de Castres) et la RD 112 (route de Lavaur). Tracé de principe inscrit depuis une dizaine d'années sur les documents d'urbanisme (SCoT en vigueur, orientations d'aménagement et de programmation – OAP – intercommunales du projet de PLUi-H*...).

Modes doux : concerne les déplacements à pied, à vélo, trottinette, gyropode... par opposition aux modes motorisés. Terme associé : **modes actifs** de déplacements, qui font référence à l'activité physique utile pour lutter contre le surpoids et la sédentarité.

PLUi-H (plan local d'urbanisme intercommunal – habitat) : document d'urbanisme essentiel, compatible avec le SCoT, il fixe les grandes orientations stratégiques d'aménagement et les règles d'occupation et d'utilisation du sol. Il définit les zones constructibles ou à protéger. Il sert de base à la délivrance des permis de construire. Le premier PLUi-H de Toulouse Métropole, dont la procédure a débuté en 2015, est en cours d'élaboration (voir le projet arrêté en octobre 2017 : toulouse-metropole.fr/projets/plan-local-d-urbanisme-intercommunal).

Porte métropolitaine : terme utilisé dans les documents d'urbanisme (SCoT) pour définir un espace à la fois nœud routier, plate-forme multimodale (métro, bus) et zone d'activités commerciales, industrielles et tertiaires. À Balma, il s'agit de Balma-Gramont, appelé « porte métropolitaine* du Nord-Est » ou « porte de Lyon ». (Voir le SCoT de 2012, page 51 : scot-toulouse.org/Appro/20131025/Scot/6-PADD.pdf)

RSE (responsabilité sociétale des entreprises) : contribution des entreprises aux enjeux du développement durable, elle peut se concrétiser par un volet sociétal, mais aussi environnemental. Cela peut se traduire par la gestion des déchets, par le plan de déplacements inter-entreprises (PDIE), une politique sociale auprès de ses collaborateurs.

Ripisylve : végétation qui borde les plans d'eau, cours d'eau et rivières. La ripisylve est le support de la faune et de la flore de corridors écologiques.

SCoT (schéma de cohérence territoriale) : document d'urbanisme, outil de planification stratégique et cadre qui s'impose aux documents d'urbanisme communaux ou intercommunaux (comme le PLUi-H*) et aux documents de planification thématiques (Mobilité, Habitat...) sur le périmètre d'une agglomération. Le premier SCoT de la grande agglomération toulousaine (114 communes, dont Balma) date de 2012. Il a fait l'objet d'une première révision approuvée en avril 2017 (scot-toulouse.org).

Smart City : ville intelligente ou ville utilisant les technologies de l'information et de la communication (TIC) pour améliorer la qualité des services urbains ou encore réduire ses coûts (exemples : gestion de l'éclairage urbain, gestion de l'eau...).

Trame verte et bleue (TVB) : concept issu de la loi dite « Grenelle I de l'environnement » de 2009, qui a fixé les grands axes pour la création de la Trame verte et bleue. Ce nouvel outil d'aménagement du territoire, basé sur la biodiversité, s'appuie sur les espaces naturels, agricoles et forestiers. Les continuités écologiques constituant la Trame verte et bleue comprennent des réservoirs de biodiversité (espaces riches en biodiversité) et des corridors écologiques (voir glossaire). La trame verte concerne le végétal (prairies, bois, haies...) et la faune qui lui est associée. La trame bleue correspond au réseau hydraulique (cours d'eau, rivières, lacs...) et à la faune qu'il accueille.

« **Ville du dehors** » : concept de ville qui intègre les modes de vie actifs, dont la marche, au cœur du quotidien. Il a été élaboré par Sonia Lavadinho, « anthropologue du futur », chercheuse sur l'espace public et les déplacements, associée au Centre de transports de l'École polytechnique fédérale de Lausanne (Suisse). Voir sa conférence sur le sujet : avenue-centrale.fr/Sonia_Lavadinho

ZAC (zone d'aménagement concerté) : procédure d'urbanisme permettant la réalisation coordonnée d'un aménagement simultané de l'infrastructure publique (voirie, écoles, maisons de quartier...) et de logements, commerces, bureaux sur un périmètre défini. Exemple : ZAC de Balma-Gramont en cours de réalisation sur 106 ha en concertation entre Toulouse Métropole, la ville de Balma et Oppidéa.

ZAP (zone agricole protégée) : zonage de protection foncière créé en 1999, un des outils d'aménagement du territoire, de réflexion et de protection de certains espaces agricoles vulnérables.

Remerciements

Aux contributeurs et rédacteurs : Jean-Marc BEAL, Charles BOURCIER, Vincent CHABOY, Céline DALMAYRAC, Annie DAMON, Philippe DELCLAUX, Jean-Pierre DUMOULIN , Michel DUNAND, Jean-Luc ERBETTA, Claude GRIGUER, Renaud LAURETTE, Béatrice LE ROUZIC, Michèle MONTIBUS, Céline LAY, Maurice PLAZANET, Jean-Claude RIMBERT, Jean-François ROUFFET, François SAINT-PIERRE, Jean-François SAUTEREAU, Guy SUBRA, Annie-Claude VERCHERE.

À l'Association de Protection du Cadre de Vie et de l'Environnement Balmanais, pour la mise à disposition de cartes et autres documents.

À Jérôme Ionesco, architecte AUAT et à Pierre Roca D'Huyteza, architecte/urbaniste pour leur vision positive de la ville de demain.

Au Collectif Terres Fertiles et au groupe de chercheurs Gardenia pour leurs travaux sur la place de la nature en ville.

À Brigitte Milhau, coordinatrice du Codev.

Rédaction : Codev de Balma

Réalisation : service communication

Edité par le service communication de la Ville de Balma

Illustrations : p.10 Codev, p.26 Codev – p.16 Najla Touati, géomaticienne du LISST

Crédit photos : p.20 APCVEB - p.14, 15, 18 Ville de Balma

Impression : Reprint

Conseil de développement local de Balma
Hôtel de Ville
8, allée de l'Appel du 18 juin 1940
05 61 24 92 74

