

COMMUNE DE BRESSOLS

PLAN LOCAL D'URBANISME

PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLES (P.A.D.D)

Pièce 2

Tampon de la Mairie	Tampon de la Préfecture

UrbaDoc

Chef de projet : Tony PERRONE

56, avenue des Minimes
31200 TOULOUSE

Tél. : 05 34 42 02 91
urbadoc@free.fr

PRESCRIPTION DU PLU

27 février 2013

DEBAT SUR LE PADD

14 décembre 2015

ARRET DU PLU

6 octobre 2016

ENQUETE PUBLIQUE

Du 11 janvier 2017 au 10 février 2017
inclus

APPROBATION DU PLU

SOMMAIRE

Preambule	5
Bressols en 2015	7
Bressols en 2025	11
Fiche action n°1	14
Fiche action n°2	15
Fiche action n°3 1/2	16
Fiche action n°3 2/2	17
Fiche action n°4	18
Fiche action n°5	19
Fiche action n°6	20
Fiche action n°7	21

TABLEAU DE BORD

Figure 1 : Les principales lois d'urbanisme depuis 2000 ; UrbaDoc 2014



4

Figure 2 : La traduction des lois dans le code de l'urbanisme, code de l'urbanisme ; LEGIFRANCE ; 2014

Article L123-1-3 du code de l'urbanisme :

Le projet d'aménagement et de développement durables définit les orientations générales des politiques d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme, de paysage, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, et de préservation ou de remise en bon état des continuités écologiques.

Le projet d'aménagement et de développement durables arrête les orientations générales concernant l'habitat, les transports et les déplacements, le développement des communications numériques, l'équipement commercial, le développement économique et les loisirs, retenues pour l'ensemble de l'établissement public de coopération intercommunale ou de la commune.

Il fixe des objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain.

Figure 3 : Processus de définition et d'application ; UrbaDoc 2014



PREAMBULE

1. 15 ans de lois, un seul objectif

Jusqu'au détour des années 2000, l'urbanisme en France est régi par une succession de lois dont la principale remonte à 1967, la Loi d'Orientation Foncière (L.O.F). Celle-ci, dans un contexte alors bien différent a instauré le Plan d'Occupation des Sols (P.O.S) comme le document d'urbanisme de référence pour gérer le droit des sols et le devenir des communes. Ces documents ont alors été élaborés dans le respect des objectifs d'alors qui visaient en priorité à dégager de nouvelles et importantes surfaces de terrains à bâtir. Si cet objectif a finalement été atteint, dans un contexte de décolonisation où il fallait construire vite, il a corrélié dans le temps de nombreux effets, plutôt négatifs, alors non escomptés.

En effet, l'urbanisme des années 80 et 90, l'urbanisme contemporain, se caractérise par plusieurs dominantes qui à terme pourraient compromettre ou nuire aux générations futures. L'équivalent d'un département agricole français disparaît alors tous les dix ans pour les besoins de la construction. L'urbanisme se diffuse, augmentant considérablement les besoins en réseaux et la dépendance à l'énergie pétrolière pour les déplacements. Et au-delà de cela, les politiques d'aménagement, urbaines ou rurales, sont plus apparentées à un urbanisme d'opportunité plutôt qu'à un urbanisme de projet pensé dans l'intérêt général.

La loi Solidarité et Renouvellement Urbain, fort de ce constat pose alors le principe d'un urbanisme nouveau dont le socle est la notion de développement durable. Les Plans Locaux d'Urbanisme (P.L.U) qui remplacent les anciens POS sont depuis élaborés dans cette logique première, ce qui conduit à un constat de politique nouvelle plutôt que de simple changement de document. Dans ce contexte, les notions de renouvellement urbain et de projet ont pris le pas sur celles basées sur la diffusion de l'habitat et le projet, la planification, est depuis pensée dans un objectif commun de développement durable plus que d'opportunité. Pourtant, et malgré une nette amélioration des politiques de consommation foncière, devant le boom de la construction constatés au début des années 2000, le constat en 2010 est que l'artificialisation des sols s'opèrent de manière plus rapide encore. On consomme mieux par de meilleures densités mais plus du fait des dynamiques de constructions alors importantes.

En 2010, le Grenelle de l'environnement conforte la loi SRU et les PLU en assignant à ces documents des objectifs nouveaux ou renforcés. La gestion économe de l'espace devra être le socle des projets qui par ailleurs devront protéger les corridors écologiques pour faire face au constat de la perte de la biodiversité française et aux prévisions alarmiste qui exposent une perte de l'ordre de 50% en 50 ans de la biodiversité française. Telles sont les objectifs traduits dans la loi portant Engagement National pour l'Environnement.

La loi ALUR de 2014 semble alors se poser en boîte à outil de l'application des précédentes lois. Pour être moins dépendant de l'énergie pour les déplacements, pour moins nuire aux continuités écologiques, pour protéger l'espace agricole, il faut stopper la diffusion spatiale de l'habitat et restructurer l'espace urbanisé en préalable à toute consommation d'espace. C'est la mise en œuvre de la politique de renouvellement urbain initié presque 15 ans plus tôt.

C'est à la lecture de ce cadre législatif qu'il faut entrevoir la révision du PLU de Bressols

2. Une traduction réglementaire forte : l'article L123-1-3 du code de l'urbanisme

Ces objectifs ont été traduits dans l'article L123-1-3 du code de l'urbanisme qui au fur et à mesure des obligations législatives a évolué pour poser le cadre réglementaire du PADD. L'article mentionne, conformément à la dernière loi ALUR, l'obligation d'objectifs chiffrés de modération de consommation de l'espace.

3. Appliquer la loi et la confronter aux attentes du territoire

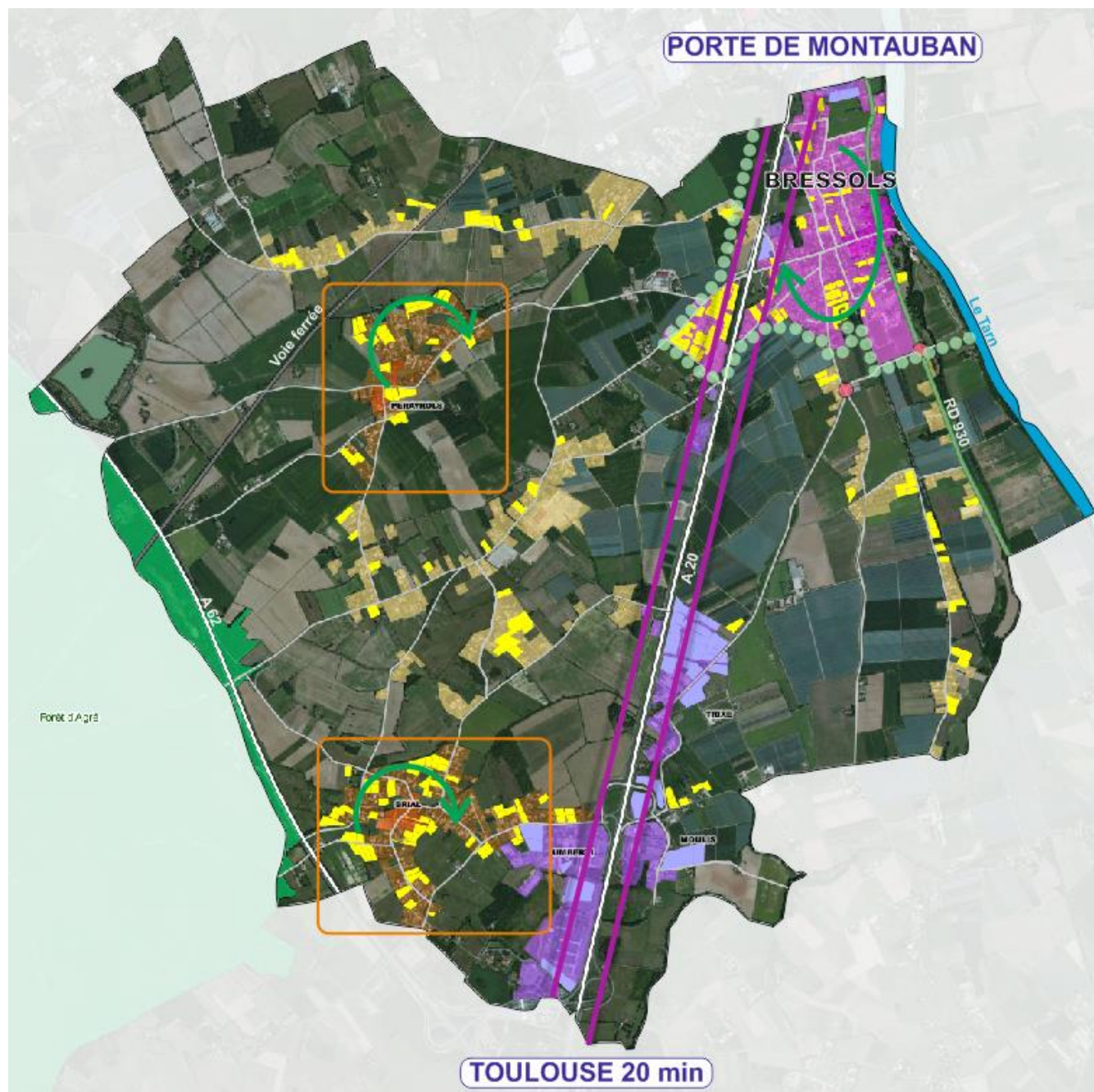
Le présent projet exprime les orientations de développement choisis par le conseil municipal en fonction du diagnostic territorial établi en pièce 1. Dans le respect des lois et de l'article susvisés, il définit le projet urbain retenu pour les années à venir. Ce projet doit concomitamment prendre en compte les objectifs du Schéma de Cohérence Territoriale de l'agglomération de Montauban.

4. Avertissement

Le présent document ne constitue pas une pièce opposable du présent PLU. Cependant, le règlement, qu'il soit graphique ou écrit, qui découlera de ce projet devra être compatible avec les objectifs et orientations contenus dans le PADD.

TABLEAU DE BORD

Carte 1 : Bressols en 2015 ; UrbaDoc 2015



6

Un centre-ville bien pourvu en équipements et services

Peyrrols et Brial : des espaces urbanisés bien constitués et dotés d'équipements

Des espaces naturels et agricoles préservés, faire-valoir du cachet rural communal

Développement économique le long de l'A20 générant un effet vitrine

Mais fortement contraint par des limites naturelle (le Tarn), structurelle (A 20) et économique (ceinture fruitière)

Des liaisons multimodales aménagées mais à renforcer sur certains secteurs

Une urbanisation récente éclatée le long des axes de circulation, consommatrice d'espace, générant une problématique en termes de mobilités et d'accès aux services et équipements

BRESSOLS EN 2015

1. Un exceptionnel dynamisme démographique

Bressols en 2015, c'est la résultante d'une poussée démographique hors norme, plus de 4 fois plus rapide que la moyenne nationale et 2,5 fois plus que celle du Grand Montauban. Avec près de 100 nouveaux bressolais par an à partir du détour des années 2000, le village bressolais est rapidement devenu une petite ville. Cette croissance est la conséquence d'un double fait, les soldes migratoires et naturels étant tout deux largement positifs (1,7% et 1%). Le pouvoir d'attraction de la commune, qui conjugue un site et une situation exceptionnelle s'est renforcé au fil des ans, notamment envers les jeunes populations en accession à la propriété. Elles ont ici trouvé la possibilité de réaliser un rêve : acquérir une maison individuelle aux portes de Montauban, à 20mn de la métropole toulousaine, dans un cadre de vie où la ruralité est encore une réalité. Il résulte de cet état de fait un indice de jeunesse de 1,60 qui place la population communale parmi les plus jeunes du département et une taille des ménages égale à 2,6 habitants par foyer quand la moyenne du Grand Montauban est de 2,2. Cette croissance dont le rythme a baissé depuis 2011 devrait se poursuivre selon les prévisions de l'INSEE et du SCOT pour porter les effectifs actuels estimés à 3 688 habitants à 4100 habitants à minima ¹ en 2025.

2. Un mode d'habitat unique, le pavillon bressolais

408 logements supplémentaires ont été nécessaires à l'accueil de 939 bressolais de 1999 à 2010. Cependant, l'année 2005 marque une rupture dans la croissance, le rythme de construction passant alors de près de 40 nouvelles habitations par an à une quinzaine quand la moyenne annuelle entre 1999 et 2012 s'établit à 27. Pour atteindre la population de 4 100 habitants en 2025, il faudra au minimum construire 180 habitations supplémentaires, un rythme de construction sensiblement égal à la production observée depuis 2011. L'habitat bressolais se caractérise par un parc relativement jeune où propriétaires et maisons individuelles ne laissent quasiment aucune place aux logements collectifs, confirmant au besoin les raisons de la croissance urbaine communale ci-dessus évoquées. Mais, la ville ayant franchi le cap de 3 500 habitants, elle est

désormais légalement tenue de proposer un mode d'habitat diversifié avec une part aidée de 20% du parc total de logement. A ce jour, cela représente un déficit de plus de 300 logements et de 180 pour atteindre les 10% fixés par le PLH du Grand Montauban. Autant dire que l'ensemble de la production devrait, selon l'estimation basse de croissance du SCOT et de l'INSEE être réalisée avec une vocation sociale. A l'impossibilité financière se heurte certainement en plus la vocation et les besoins du site quant à l'utilité de l'application de la mesure légale.

3. Un rôle économique qui s'étoffe

Avec près d'un habitant sur deux comme actif (48,8%), la commune est attractive envers de jeunes couples en quête d'accession à la propriété. Le taux de concentration de l'emploi ne cesse d'augmenter avec un indicateur passé de 90,2 en 2006 à 94,3 en 2011. La proximité de Montauban doté d'un ratio de 1,18 emploi par actif – et de la zone d'activités Albasud – confirme l'importance de ce secteur dans la sphère économique locale. 390 établissements sont installés sur le territoire bressolais et offrent un volant de 1522 emplois, soit un ratio de 0,86 emploi par actif. Si la base agricole reste forte avec une surface agricole utilisée couvrant près de 46% de la superficie communale et des productions largement orientées vers la fruiticulture qui encerclent le village, le tissu économique apparaît somme toute diversifié avec un secteur secondaire – précisément le domaine de la construction – et tertiaire bien représentés avec une offre complète de services et de commerces non anomaux. Le territoire tirant profit de la desserte autoroutière et de la proximité des zones d'activités Montalbanaises permettant de générer des économies d'échelles demeure attractif pour l'implantation de nouveaux acteurs économiques. La création du nombre d'emploi – 400 en 10 ans – est directement associé au nombre d'actifs récemment installés sur le territoire et constitue tout autant une cause et une conséquence du développement de la commune.

4. Du village à la ville adolescente

La ville a mis à profit sa position pour établir la croissance de sa population. Pour autant, la politique en matière d'équipement a permis concomitamment une croissance de l'offre d'équipements et de services, que ceux-ci relèvent de l'initiative privée ou publique.

1 Le SCOT prévoit une progression de 17% des effectifs de 2008 en 2025 pour le pôle central Montauban/Bressols et l'INSEE de près de 40% jusqu'en 2042 pour l'aire urbaine de Montauban. Le chiffre de 4100 habitants en 2025 est alors avancé pour la population bressolaise, Cependant, celle-ci a toujours connu une croissance plus importante que les entités supra communale ici considérées. 4100 habitants est alors un minima.

TABLEAU DE BORD

Cartes 2 : Bressols en 2015, zooms sur Brial, Perayrols et le centre-bourg ; UrbaDoc 2015



BRIAL et PERAYROLS

Une urbanisation ayant généré des espaces interstitiels offrant à terme des potentiels de densification

Des efforts avérés dans la mise en place de liaisons multimodales qui sont à poursuivre



BRESSOLS - centre-bourg

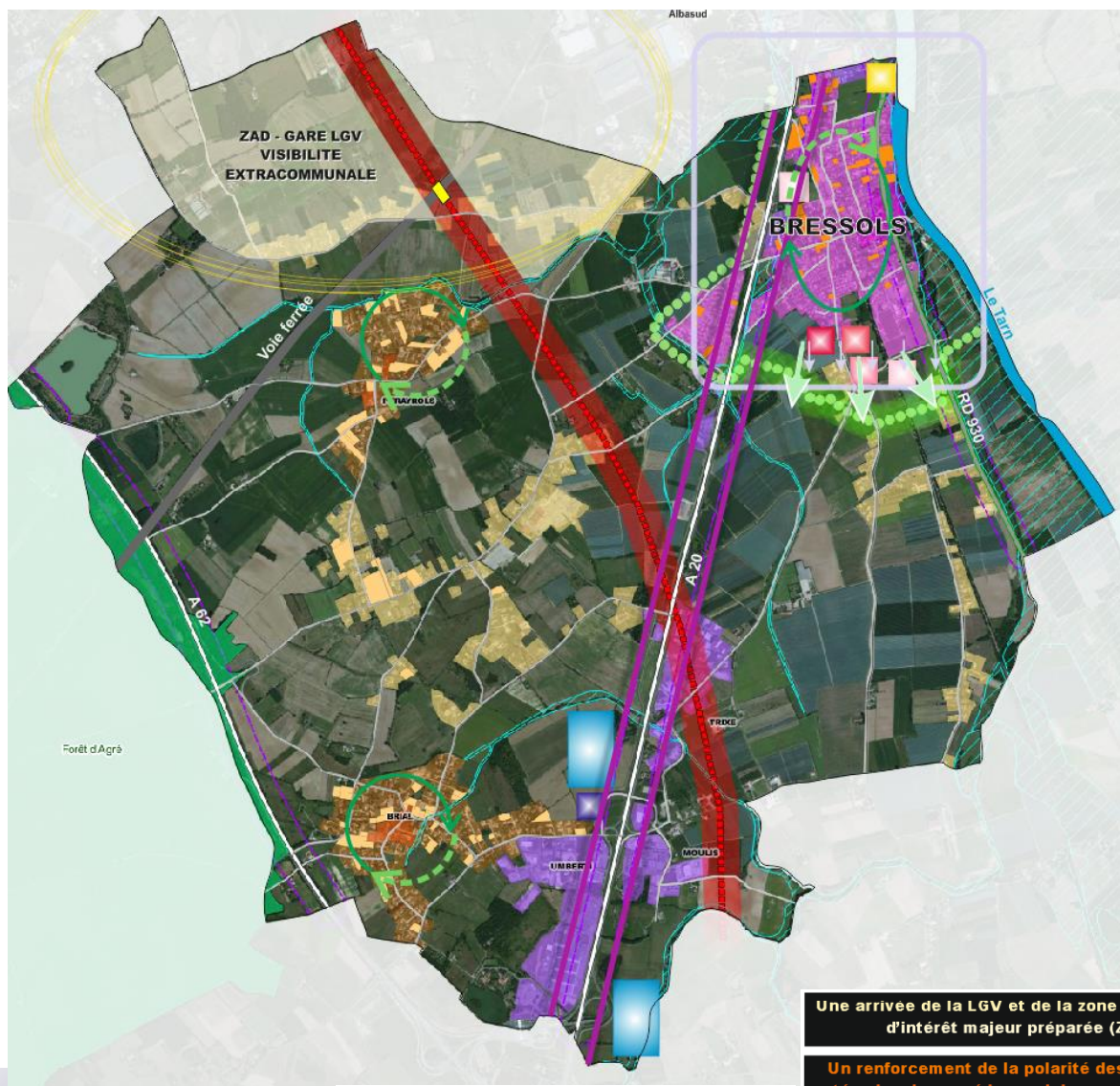
Des données naturelles et structurantes qui fixent les limites à l'urbanisation

Des potentiels de densification limités
Une réappréciation nécessaire de la ceinture fruitière au Sud

Dans le même sens, économiquement, l'effet vitrine de l'A20 a permis une croissance importante de l'activité, le nombre d'emplois présent sur la commune se rapprochant du nombre d'actifs. L'activité agricole est encore bien présente, tant d'un point de vue économique que pour la structuration de l'espace. Les ceintures fruitières qui entourent le village permettent de rappeler l'identité agricole ancienne et participent de l'attraction économique et urbaine de la ville. Mais finalement, c'est aussi sur ce point que les enjeux se posent. Comment poursuivre l'inéluctable développement urbain sans franchir certains espaces. Certes, il existe de nombreux espaces à restructurer, mais ceux-ci ne se situent pas ou peu sur le village finalement densément bâti mais plutôt sur les écarts, qu'ils soient hameaux ou pas. Car, c'est là que les constructions ont été les plus nombreuses ces dernières années et les moins économes proposant une densité de 2056m² par habitation, surface liée aux logiques prévalant à la mise en place d'un assainissement non collectif. A l'heure où le village bressolais laisse peu à peu place à la ville, où l'évolution quant aux modes de déplacements à promouvoir a bien été initiée, le futur site d'implantation de la gare LGV doit finaliser la mutation de sa structure urbaine par l'affirmation d'une politique d'urbanisme dictée par l'effcience environnementale, tout en conservant les principes villageois qui ont prévalu à son développement.

TABLEAU DE BORD

Carte 3 : Bressols en 2025 ; UrbaDoc 2015



10

Urbanisation recentrée sur le bourg avec un rattrapage progressif de la proportion de logements sociaux et une diminution marquée de la consommation foncière.
Comblement des espaces relictuels au sein des hameaux avec une densité plus faible liée à l'assainissement non collectif
Définition d'une enveloppe foncière en compensation des logiques de relocalisation des expropriés liées au passage de la LGV.

Un processus de densification urbaine pour une ville compacte, des courtes distances, et une organisation des nouveaux quartiers en lien avec le centre-ville et les équipements

Un centre-ville entièrement desservi par les liaisons douces et adapté à sa forme urbaine : augmentation de la densité, continuation de la production de logements sociaux

Des entrées de villes marquées et significatives : logiques multimodales, recul de la ceinture fruitière vers le Sud, maintien d'une zone tampon entre espace agricole et espace urbanisé, etc.

Une arrivée de la LGV et de la zone économique d'intérêt majeur préparée (ZAD)

Un renforcement de la polarité des hameaux, témoins du passé bressolais, pouvant servir de support à la relocalisation des expropriés en lien avec la LGV et où la densité recherchée est plus faible

Une intensification urbaine nécessairement étalée dans le temps, programmée par quartier et conditionnée notamment par le financement des VRD (assainissement)

Un profit de l'effet vitrine sur le développement économique et la relocalisation des entreprises expropriées par le passage de la LGV

Des espaces naturels et agricoles préservés : TVB, meilleure gestion de l'espace

Plan Local d'Urbanisme – LGV : des projets distincts mais une imbrication commune



* Bien que le projet d'urbanisme soit bâti pour 10 ans (horizon 2025, cohérence avec le SCOT), les dynamiques observées sur le territoire bressolais, tant démographiques, qu'économiques et l'acuité avec laquelle s'exerce la poussée urbaine, le tout couplé à une évolution constante du cadre législatif, laissent à penser que la durée de vie du PLU ne dépassera pas 7 à 8 ans. La révision du PLU approuvé le 3 janvier 2005 a été prescrite huit ans après, le 27 février 2013.

** La loi ALUR précise les modalités du transfert de compétence en matière de PLU : La communauté de communes ou la communauté d'agglomération existant à la date de publication de la loi ALUR, et qui n'est pas compétente en matière de plan local d'urbanisme, de document d'urbanisme en tenant lieu ou de carte communale le devient le lendemain de l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la publication de ladite loi, c'est-à-dire le 27 mars 2017.

BRESSOLS EN 2025

1. Initier les principes d'un urbanisme nouveau et préparer la ville à son avenir urbain

La gestion économe de l'espace, ce n'est pas seulement moins artificialiser les sols. C'est aussi promouvoir un modèle de développement urbain certes moins consommateur d'espace, mais aussi économe quant à son impact environnemental, précautionneux en réseaux et équipements et moins dépendant des énergies fossiles. C'est penser une ville pour tous et toutes dont l'avenir se pose dans un cycle vertueux. Mais au-delà de la philosophie de projet, c'est mettre en place une politique de développement tendancielle qui rétablira dans un temps long des équilibres souvent fragilisés. Le PLU de Bressols s'établit dans ce principe premier en programmant à long terme un processus de densification urbaine planifié en lieu et place d'une politique de diffusion jusque-là plutôt basée sur l'opportunité.

2. Intégrer les enjeux d'une double polarité, locale et nationale

Le PLU tient compte des conditions inhérentes à la mise en service de la ligne LGV et par-delà l'affirmation d'une nouvelle centralité bressolaise, organisée autour de la future gare. Malgré le recul quant à l'échéance de voir se réaliser cette infrastructure¹, le PLU prend soin d'intégrer les enjeux propres aux logiques d'expropriation de ce projet et définit des modalités pour le relogement des personnes concernées. La réalisation à terme, d'une zone d'activités reconnue d'intérêt majeur, confortera le rôle économique du territoire, moteur de la dynamique démographique. Alors que cette nouvelle polarité sera essentiellement tournée vers l'extérieur (zones de services, de commerces liées à l'aménagement de la gare LGV) l'identité bressolaise devra perdurer autour de ses éléments identitaires qui jusque-là auront été préservés. Le bourg de Bressols, véritable centre-ville, sera devenu un pôle centralisateur facilement identifiable. Les perceptions du village, identifié par ses marqueurs paysagers forts seront conservées. Le Tarn à l'Est, l'A20 à l'Ouest limiteront la ville dans son étalement, lequel sera orienté, progressivement et par phases successives, vers le Sud. Une attention aura été portée à la rénovation urbaine pour conforter le centre. Le

village rue sera clairement identifiable, et ce, notamment parce que les espaces à restructurer sur les entrées Nord du bourg auront permis de conforter cette marque identitaire. L'extension du bourg vers le Sud se fera sur un modèle planifié, global et programmé, qui sera devenu la règle et qui peu à peu gommara les stigmates de l'urbanisme d'opportunisme. Certes les limites agricoles du bourg auront reculé, mais au bénéfice d'un arrêt du grignotage agricole sur les secteurs où les conditions de l'urbanité ne sont pas. La tendance de développement se sera inversée au profit du village, entraînant dans ce processus une diminution des obligations de déplacements motorisés.

3. Continuer la mise à niveau des équipements, adapter le projet urbain aux possibilités des réseaux sur chaque secteur

La ville a su adapter son offre en équipements et services à son exponentielle croissance démographique. Pour autant, les prochaines années devront permettre de résoudre la problématique assainissement. Réduire la consommation de l'espace, dans une zone sensible pour la préservation des eaux souterraines, passe inexorablement par une double capacité à densifier l'urbanisme dans les secteurs qui concentrent les atouts nécessaires à l'affirmation d'un tel projet (réseaux, multi-modalités des déplacements...) Le centre bourg, futur centre-ville connaîtra un développement plus important mais qui sera dicté par le calendrier de mise à jour des réseaux, celui de l'assainissement étant prioritaire. Cette approche permettra d'une part de renforcer la centralité du bourg mais aussi de conforter les hameaux d'aspect plus rural dans leurs formes et pratiques anciennes et actuelles, et par-delà l'identité bressolaise. Les hameaux de Perayrols et Brial connaîtront un développement, moins soutenu que le centre-ville, mais avec une forme plus rurale permettant, qui plus est, aux bressolais expropriés pour les besoins de la ligne LGV, de retrouver une forme d'habitat plus en lien avec les biens délaissés qu'avec les logiques actuelles d'urbanisation. Il s'agit ici de concevoir le futur sans oublier son passé. Et cette logique trouvera son sens dans tout le projet d'aménagement de la ville où la transition écologique, celle des mobilités, des formes urbaines devront toujours s'opérer par insertion fine dans les aménagements existants, sans jamais déstructurer la ville qui aujourd'hui n'est autre que le reflet de ce que sont venus y chercher les nouveaux bressolais. Rester Bressols tout en fabriquant une ville efficiente.

1 La commission d'enquête publique a émis dans son rapport en date du 27 mars 2015, un avis défavorable sur la déclaration d'utilité publique du projet. Le gouvernement a jusqu'en juin 2016 (18 mois après la clôture de l'enquête publique pour se prononcer, après avis du conseil d'état. Selon les volontés du ministère des transports, la LGV entre Bordeaux et Toulouse devait entrer en service en 2024.

TABLEAU DE BORD

Carte 4 : Bressols en 2025, zooms sur Brial, Perayrols et le centre-ville ; UrbaDoc 2015

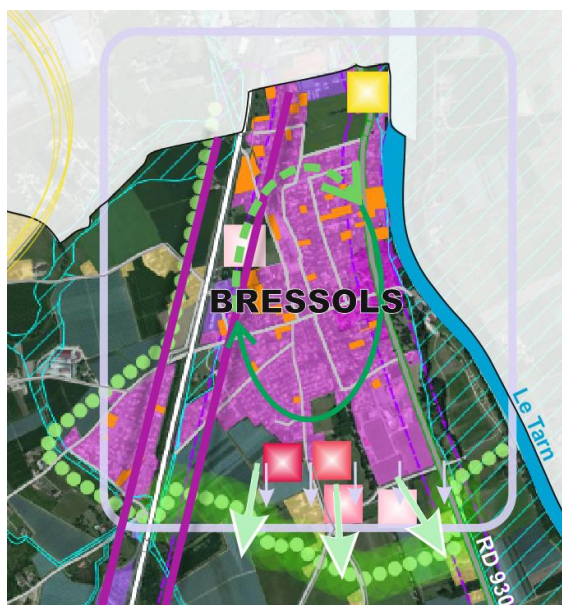


BRIAL et PERAYROLS

Un développement moins soutenu que sur le centre-ville avec la volonté de maintenir l'aspect plus rural des hameaux

Une offre foncière et une forme d'habitat proches de celles des expropriés de la ligne LGV

**Un projet urbain adapté aux possibilités des réseaux
Des liaisons douces renforcées**



BRESSOLS - ville

Un processus de densification urbaine planifié dans le temps et l'espace, avec un aménagement par quartier : une extension urbaine programmée au Sud

Des efforts poursuivis en matière de rénovation urbaine

Une lisibilité de l'entrée de ville Nord renforcée

4. Une ville pour tous et toutes

Dans la même logique, la ville s'acheminera vers une nouvelle politique d'habitat pour tous et toutes. Certes le retard de construction de logements sociaux ne sera pas comblé dans les dix prochaines années, mais un rattrapage s'opérera permettant d'inverser les tendances pour une mise à niveau plus probable à horizon 2035, en lien avec l'aménagement du nouveau quartier de la gare.

Une ville pour tous et toutes qui pense son avenir sans oublier son passé.

FICHE ACTION N°1

Bressols en 2025 : l'affirmation d'un pôle centralisateur

Affirmer la polarité urbaine

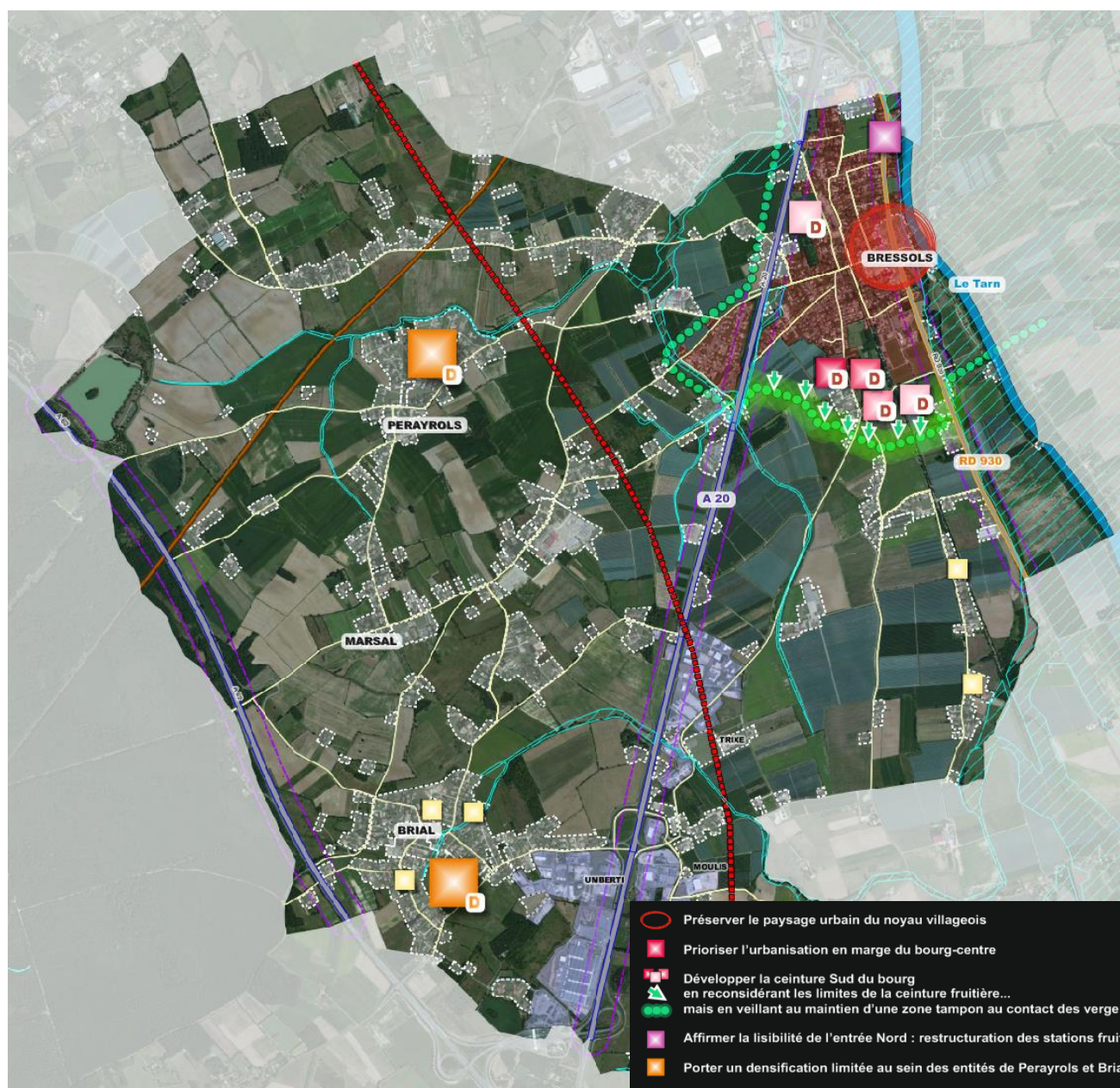
Décliner les densités et les formes bâties en fonction des spécificités de chaque lieu

Programmer un urbanisme durable

Renforcer la dynamique polarisante du centre-ville : conforter prioritairement l'urbanisation sur le bourg. Développer progressivement une nouvelle ceinture urbaine au Sud du village. Requalifier l'entrée Nord du bourg par la route de Montauban.

Promouvoir une compacité de la forme urbaine sur le bourg permettant d'intensifier les logiques urbaines. Autoriser une densification raisonnée des écarts. Conforter les hameaux de Perayrols et Brial dans leur structure plus rurale : forme bâtie semi-dense à maintenir

Projeter une consommation foncière raisonnée conforme aux objectifs du SCOT : densité moyenne globale de 10 logements / ha



- Préserver le paysage urbain du noyau villageois
- Prioriser l'urbanisation en marge du bourg-centre
- Développer la ceinture Sud du bourg en reconsidérant les limites de la ceinture fruitière... mais en veillant au maintien d'une zone tampon au contact des vergers
- Affirmer la lisibilité de l'entrée Nord : restructuration des stations fruitière et essence
- Porter une densification limitée au sein des entités de Perayrols et Brial
- Rentabiliser le foncier : OAP, déclinaison des densités en fonction des spécificités de chaque site
- Maintenir dans leur limite les espaces de moindre densité
- Combler des dents creuses apprécié au cas par cas
- Tenir compte des limites naturelles et structurelles (zone inondable, infrastructure routière, LGV, etc.)

FICHE ACTION N°2

Bressols en 2025 : un urbanisme intégrateur en adéquation avec l'offre d'équipement

4500 habitants en 2025

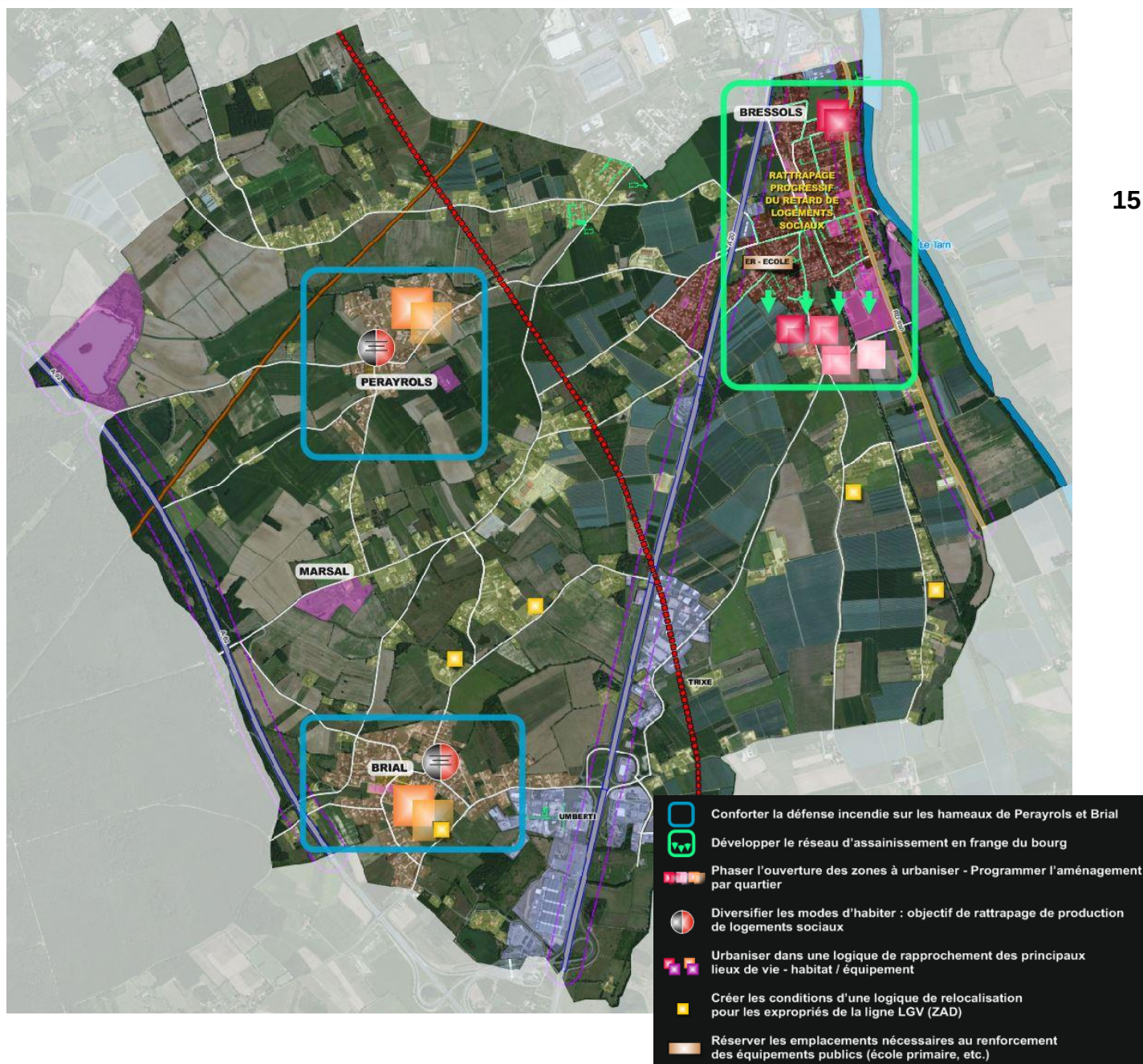
Renforcer la mixité sociale et générationnelle

Poursuivre la mise à niveau des équipements

Créer les conditions d'accueil de nouvelles populations :
Initier des logiques de rentabilisation foncière par la qualification de dents creuses et en tirant profit des potentiels de restructuration. Programmer et échelonner dans le temps et l'espace l'ouverture des nouvelles zones à urbaniser.
Créer les conditions de relogements des populations expropriées de la LGV.

Fixer un objectif de rattrapage dans la production de logements sociaux pour atteindre 10% du parc global en 2025.
Offrir des trajectoires résidentielles diversifiées.

Réserver les emplacements nécessaires à proximité des équipements structurants : développement de l'école primaire.
Accompagner l'urbanisation au Sud du village par une mise à niveau du réseau d'assainissement.
Adapter la défense incendie à la densification des hameaux de Perayrols et de Brials.



FICHE ACTION N°3 1/2

Bressols 2025 : 4500 habitants soit 350 logements à produire pour les nouveaux habitants*, 85 pour les habitants actuels et 30 pour les expropriés de la LGV soit un total de 465 logements à produire**

* L'objectif démographique est de 4500 habitants en 2025. En 2011, 3700 habitants sont recensés sur Bressols. Il faut donc accroître la population communale de 800 habitants. En envisageant des ménages d'environ 2,3 personnes, ces 800 nouveaux habitants seront logés dans 350 nouveaux logements.

** Le desserrement des ménages va générer un besoin de logements supplémentaire : de 2,55 à 2,4 personnes par ménage entre 2011 et 2025, les habitants bressolais actuels vont avoir besoin de 85 logements supplémentaires.

Anticiper la rétention foncière :
20% sur les zones à urbaniser 50% sur les dents creuses 75% sur les potentiels de restructuration

LES HAMEAUX (BRIAL, PERAYROLS)
Laisser vivre et développer de manière raisonnée les foyers d'urbanisation secondaires

BRIAL

Conforter l'urbanisation en programmant
l'aménagement du secteur de Lavalèze
Comblant les dents creuses
Achever l'aménagement des liaisons douces

Environ 6,5 ha à urbaniser
pour un potentiel de 39 logements

PERAYROLS

Permettre le développement du hameau par une
extension limitée
Investir les potentiels de densification au sein de
la partie actuellement urbanisée

Environ 2,7 ha à urbaniser
pour un potentiel de 16 logements

**Diversifier les modes d'habité : objectif de production de 25% min. de logements sociaux
sur les plus grandes emprises**

AUTRES ECARTS
Une gestion au cas par cas des potentiels d'urbanisation mais selon une même ligne directrice de rationalisation
des limites entre zones urbaines et secteurs agricoles et naturels

Environ 5,3 ha identifiés hors partie actuellement urbanisée pour la production de 32 logements

EXPROPRIATION LGV
L'identification de nouveaux terrains en compensation des 30 expropriations générées par le projet de la LGV

Des potentialités - env. 5 ha – appréhendées sur les
secteurs de Garuste, Pégas, Clamou, Brial

30 logements possibles selon une densité moyenne
de 6 logements / ha

LE CENTRE-VILLE
Amorcer un rééquilibrage des logiques urbaines : proposer davantage de foncier à l'urbanisation en périphérie
immédiate du centre-ville afin de refreiner l'acuité urbaine sur les écarts

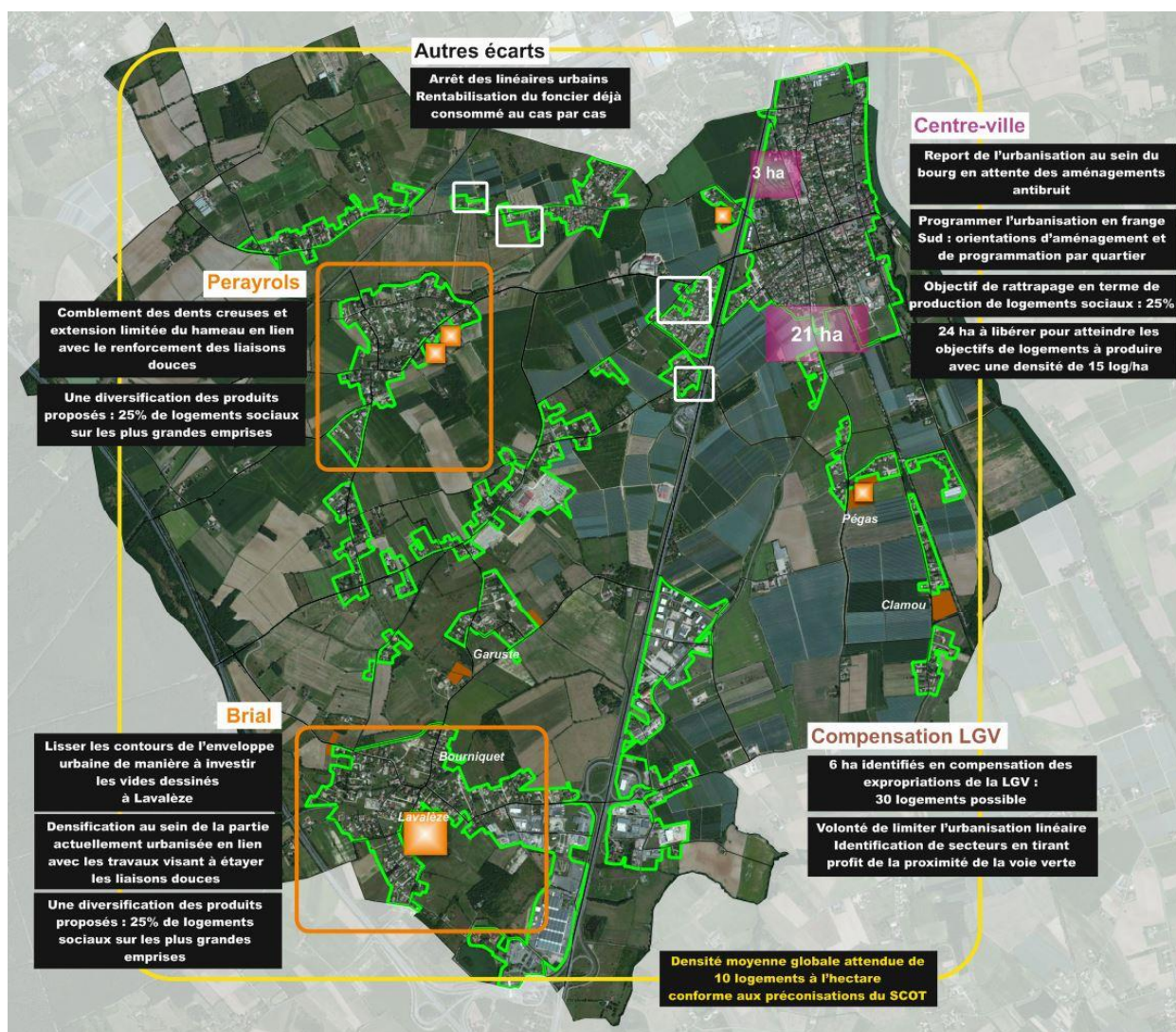
Volonté de produire plus des 2/3
des logements sur le centre-ville
Densité moy. : 15 logts/ha

Objectif de rattrapage en termes
de production de logements
sociaux

Prévoir une enveloppe foncière
d'environ 24 ha, potentiels en
zone urbaine et hors parties
actuellement urbanisées
confondus

FICHE ACTION N°3 2/2

Bressols 2025 : 4500 habitants soit 465 logements à produire



17

Une inversion de tendance pour consommer moins et mieux

Conforter l'urbanisation sur le centre-ville pour une meilleure rentabilisation du foncier consommé
Faire vivre les hameaux en fixant les modalités de leur évolution

2002 - 2010

CENTRE-VILLE
13,9 ha consommés
128 logements produits
Densité moyenne 9 logts/ha

ECARTS
36,2 ha consommés
176 logements produits
Densité moyenne 5 logts/ha

TOTAL
50,1 ha consommés
304 logements produits
Densité moyenne 6 logts/ha

Ratio : 27,7% du foncier consommés en centre-ville pour 42,1% des logements produits
Soit 72,2% du foncier consommé sur les écarts pour 57,9% de logements produits

2015 - 2025

CENTRE-VILLE
24 ha identifiés*
360 logements produits
Densité moy. 15 logts/ha

ECARTS
15 ha identifiés*
90 logements produits
Densité moyenne 6 logts/ha

TOTAL
39 ha identifiés*
450 logements produits
Densité moy. 10 à 12 logts/ha

Ratio : 61,5% du foncier consommés en centre-ville pour 80% des logements produits
Soit 38,5% du foncier consommé sur les écarts pour 20% de logements produits

* Potentiel foncier tenant compte du foncier libre sous forme de dent creuses ou de potentiel de restructuration, sur lequel différents taux de rétention foncière sont attendus suivant la nature du foncier repéré : 75% de rétention foncière sur les potentiels de restructuration, 50% de rétention foncière sur les dents creuses et 20% de rétention foncière sur les zones à urbaniser.

FICHE ACTION N°4

Bressols en 2025 : une ville des courtes distances pour des déplacements efficaces

Finaliser les efforts entrepris dans le confortement des liaisons douces

Veiller à la réalisation d'une trame de desserte cohérente dans l'articulation des secteurs d'urbanisation avec l'existant

Economiser et mutualiser les déplacements

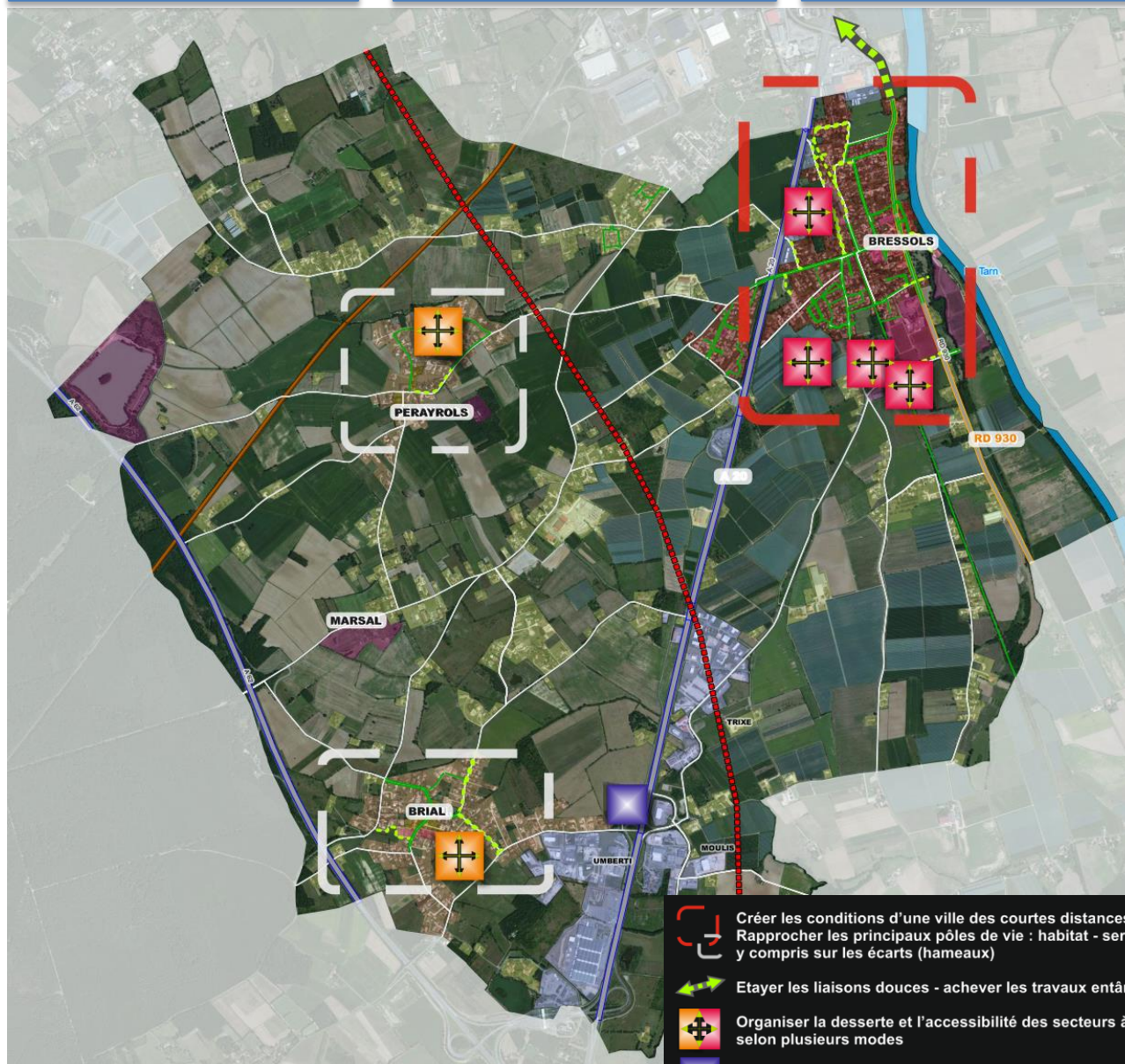
Finaliser le réseau piétonnier et vélo
Marquer l'identité du village rue
Terminer les piétonniers de Perayrols et Brial
Faciliter l'accès à la zone de loisirs

Assurer la greffe des nouveaux quartiers au reste de la ville par la mise en place d'un maillage viaire efficace :
Organiser des principes généraux d'accessibilité et de desserte sur les emprises foncières les plus importantes (OAP)

Faire reposer les projets d'urbanisme sur des logiques favorisant les déplacements selon plusieurs modes.
Assurer la cohérence des projets de mobilités avec le projet de gare nouvelle

Favoriser le covoiturage : aménager de nouvelles aires de covoiturage

Développer les communications numériques favorisant le télétravail et limitant le recours à l'automobile



-  Créer les conditions d'une ville des courtes distances
Rapprocher les principaux pôles de vie : habitat - service - équipement y compris sur les écarts (hameaux)
-  Etayer les liaisons douces - achever les travaux entamés - voix verte
-  Organiser la desserte et l'accessibilité des secteurs à urbaniser selon plusieurs modes
-  Aménager de nouvelles aires de covoiturage

FICHE ACTION N°5

Bressols en 2025 : un pôle économique structurant

Rentabiliser et conforter les zones d'activités existantes

Compenser les pertes inhérentes aux démolitions à venir du fait de la LGV

Conforter la multiplicité des fonctions au sein du bourg

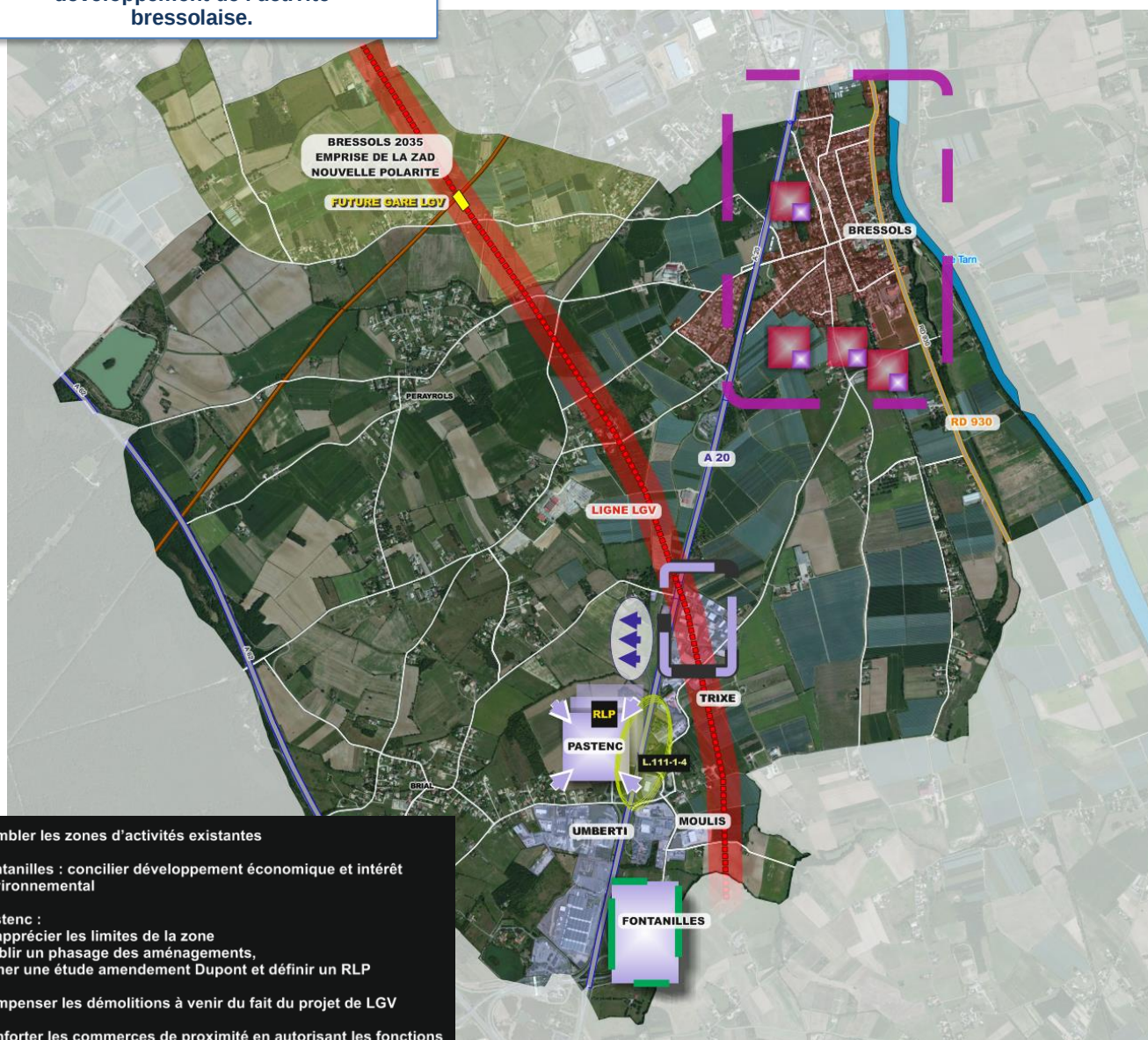
Conforter la zone de Fontanilles afin de rentabiliser les investissements réalisés, cela en conciliant le développement de la zone avec son intérêt environnemental.

Dans la zone du Pastenc créer les conditions d'accueil pour le maintien et le développement de l'activité bressolaise. Dans cette zone majeure, préparer les réserves foncières nécessaires à l'accueil d'équipements publics structurants ou d'activités, d'intérêt intercommunal, départemental, régional ou national.

Dégager 75 ha pour le maintien et le développement de l'activité bressolaise.

Identifier de nouveaux secteurs de développement économique en veillant au maintien de l'effet vitrine de l'A20 : typologie des activités qui seront démolies (logistiques, stations fruitières) non relocalisables sur le pôle de la gare TGV qui est davantage axé sur les activités tertiaires

Intensifier les logiques urbaines en autorisant le développement des activités compatibles avec la fonction résidentielle au sein des futurs secteurs d'urbanisation (zone AU)



FICHE ACTION N°6

Bressols en 2025 : une identité rurale valorisée et des espaces naturels préservés

Maintenir et conforter les éléments de nature représentatifs du territoire

Préserver l'identité rurale de la commune

Accompagner l'urbanisation sans compromettre l'identité et le cadre de vie

Préserver les espaces de nature sensible (ZNIEFF)
Protéger la ressource en eau
Valoriser les éléments de nature plus ordinaires : formations boisées en bord de cours d'eau et haies structurant les îlots agricoles

Maintenir une agriculture de proximité en veillant au respect du fonctionnement des exploitations (arboriculture, élevage, etc.)
Accompagner les espaces de transitions entre zone urbaine et espaces agricoles
Rentabiliser le foncier consommé (densité de construction minimale)

Favoriser l'intégration du bâti dans le cadre paysager
Faciliter le développement des énergies renouvelables par l'implantation de formes urbaines propices à une gestion durable des sols
Repenser le traitement des abords de l'A20 pour clarifier les limites entre agriculture et industrie
Protéger le petit patrimoine

20



FICHE ACTION N°7

Bressols en 2025 : une attention portée aux enjeux de santé publique et au mieux vivre

Aborder les projets urbains selon une approche systémique des enjeux de santé et de développement durable

Limiter l'exposition de la population à la pollution routière

Eloigner la population des zones de cultures fruitières

S'appuyer sur les enjeux environnementaux et de développement durable pour impulser davantage de santé dans les projets d'urbanisme :

Constitution d'une matrice verte par la création d'espace partagé et de lieux de détente au sein des futurs quartiers, développement des modes doux et densification urbaine permettant une réduction des émissions / expositions aux polluants et nuisances et favorisant une incitation à la non sédentarité, etc.

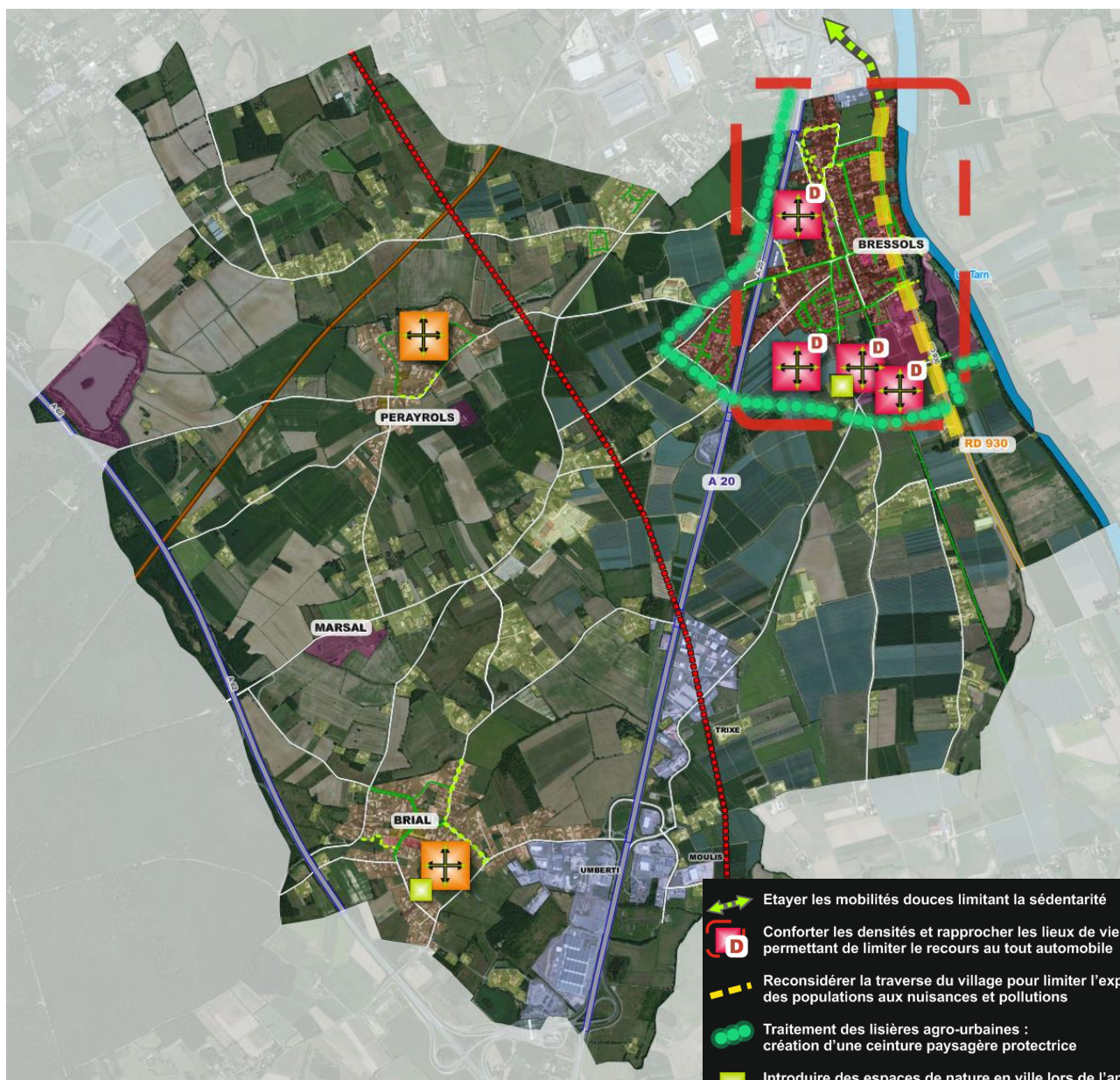
Inciter à la réduction du trafic routier dans le cœur de village.

Promouvoir l'émergence d'un plan de circulation régional permettant le contournement des zones urbaines, notamment de Bressols.

Assurer la cohérence des projets de mobilité avec la LGV et le projet de gare nouvelle

Intégrer la prise en compte d'un principe de précaution aux abords de la ceinture fruitière.

Introduire dans le cadre des orientations d'aménagement et de programmation, la réalisation de lisières agro-urbaines permettant de créer une ceinture paysagère protectrice et d'éviter une confrontation directe entre zones résidentielles et îlots agricoles.



- Etayer les mobilités douces limitant la sédentarité
- Conforter les densités et rapprocher les lieux de vie permettant de limiter le recours au tout automobile
- Reconsidérer la traverse du village pour limiter l'exposition des populations aux nuisances et pollutions
- Traitement des lisières agro-urbaines : création d'une ceinture paysagère protectrice
- Introduire des espaces de nature en ville lors de l'aménagement des plus grandes emprises

TABLE DES MATIERES

<i>Preamble</i>	5
1. 15 ans de lois, un seul objectif	5
2. Une traduction réglementaire forte : l'article L123-1-3 du code de l'urbanisme	5
3. Appliquer la loi et la confronter aux attentes du territoire	5
4. Avertissement	5
<i>Bressols en 2015</i>	7
1. Un exceptionnel dynamisme démographique	7
2. Un mode d'habitat unique, le pavillon bressolais	7
3. Un rôle économique qui s'étoffe	7
4. Du village à la ville adolescente	7
<i>Bressols en 2025</i>	11
1. Initier les principes d'un urbanisme nouveau et préparer la ville à son avenir urbain	11
2. Intégrer les enjeux d'une double polarité, locale et nationale	11
3. Continuer la mise à niveau des équipements, adapter le projet urbain aux possibilités des réseaux sur chaque secteur	11
4. Une ville pour tous et toutes	13
<i>FICHE ACTION N°1</i>	14
<i>FICHE ACTION n°2</i>	15
<i>FICHE ACTION n°3 1/2</i>	16
<i>FICHE ACTION n°3 2/2</i>	17
<i>FICHE ACTION n°4</i>	18
<i>FICHE ACTION n°5</i>	19
<i>FICHE ACTION n°6</i>	20
<i>FICHE ACTION n°7</i>	21

LEXIQUE

Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) : Les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) sont des dispositifs d'urbanisme opérationnel apparus en France en 2010 avec la loi Grenelle II et codifiés à l'article L. 123-1-4 du Code de l'urbanisme.

Les OAP sont une des pièces constituant les plans locaux d'urbanisme (PLU) et concernent le même cadre territorial. Ainsi un PLU communal n'inclut que des OAP relatives à l'aménagement de certains quartiers (urbanisation des zones A Urbaniser (AU), échéancier des équipements publics), tandis qu'un PLU intercommunal y ajoute des dispositions sur l'habitat ou les transports.

Dans le respect du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) et des documents plus généraux, tels que Schéma de cohérence territoriale (SCoT), chartes de parcs naturels..., elles définissent la gestion de l'espace sur des quartiers à enjeux spécifiques.

Les OAP remplacent les orientations d'aménagement auparavant facultatives créées par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (2000) et précisés par la loi Urbanisme et Habitat (2003).

Multimodalité : Désigne la présence de plusieurs modes de transport différents entre deux lieux. Dans le domaine des politiques de transports, l'approche multimodale désigne de plus en plus souvent la volonté de développer des chaînes de transport alternatives à la route ou l'utilisation de véhicules particuliers dont l'impact environnemental est considéré comme trop négatif.

Ripisylve : Formations végétales qui se développent sur les bords des cours d'eau ou des plans d'eau situés dans la zone frontière entre l'eau et la terre (écotones). Elles sont constituées de peuplements particuliers en raison de la présence d'eau sur des périodes plus ou moins longues : saules, aulnes, frênes en bordure, érables et ormes en hauteur, chênes pédonculés et charmes sur le haut des berges.

Trame Verte et Bleue (TVB) : En France, la Trame verte et bleue désigne officiellement depuis 2007 un des grands projets nationaux français issus du Grenelle de l'Environnement. Cette mesure a pour but de limiter la perte de biodiversité en préservant et en restaurant les continuités écologiques. C'est donc un outil d'aménagement du territoire qui vise à reconstituer les différents réseaux écologiques à l'échelle nationale. Par réseau écologique on désigne un ensemble de mêmes milieux qui sont connectés entre eux. La trame verte est donc représentée par les milieux boisés et prairiaux, la trame bleue par les cours d'eau, retenues d'eau et zones humides associées.

23

Urbanité : Renvoie à la définition de ce qui fait ville ; le géographe Jacques Lévy propose de définir ce qui fait ville par son urbanité, c'est-à-dire par la conjonction de deux facteurs : densité et diversité des objets de société. Ne séparant plus les villes des non-villes, l'urbanité permet de qualifier des sous-espaces selon des gradients d'urbanité, c'est-à-dire de l'urbanité la plus grande, à l'urbanité la plus faible. Ce modèle comparatif devient ainsi un instrument de mesure élémentaire et universel de la ville.

Est urbain ce qui est organisé de manière à favoriser les échanges, en prenant en compte tous les besoins (qu'ils soient matériels, culturels, sociaux...) et en optimisant les ressources.

Ville des courtes distances : Elle privilégie une accessibilité de services de type « 20 minutes – 1 heures », avantage les transports collectifs et favorise les circulations douces (vélo, marche) au détriment des déplacements effectués en voiture individuelle. Préconisée par la Commission européenne (livre vert), la ville des courtes distances vise à introduire l'essentiel des services quotidiens à moins de 800 m des logements, des pôles d'échange ou des parcs relais.

Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) : L'inventaire des ZNIEFF est un programme d'inventaire naturaliste et scientifique, établi à l'échelle nationale à l'initiative et sous le contrôle du Ministère de l'Environnement. Il constitue un outil de connaissance du patrimoine national de la France.

Cet inventaire différencie deux types de zone : Les ZNIEFF de type 1 sont des sites, de superficie en général limitée, identifiés et délimités parce qu'ils contiennent des espèces ou au moins un type d'habitat de grande valeur écologique, locale, régionale, nationale ou européenne ;

Les ZNIEFF de type 2 concernent les grands ensembles naturels, riches et peu modifiés avec des potentialités biologiques importantes qui peuvent inclure plusieurs zones de type 1 ponctuelles et des milieux intermédiaires de valeur moindre mais possédant un rôle fonctionnel et une cohérence écologique et paysagère.