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



Castelginest

Plan d'Occupation des Sols

Mise en Compatibilité du POS

1 - Rapport de Présentation

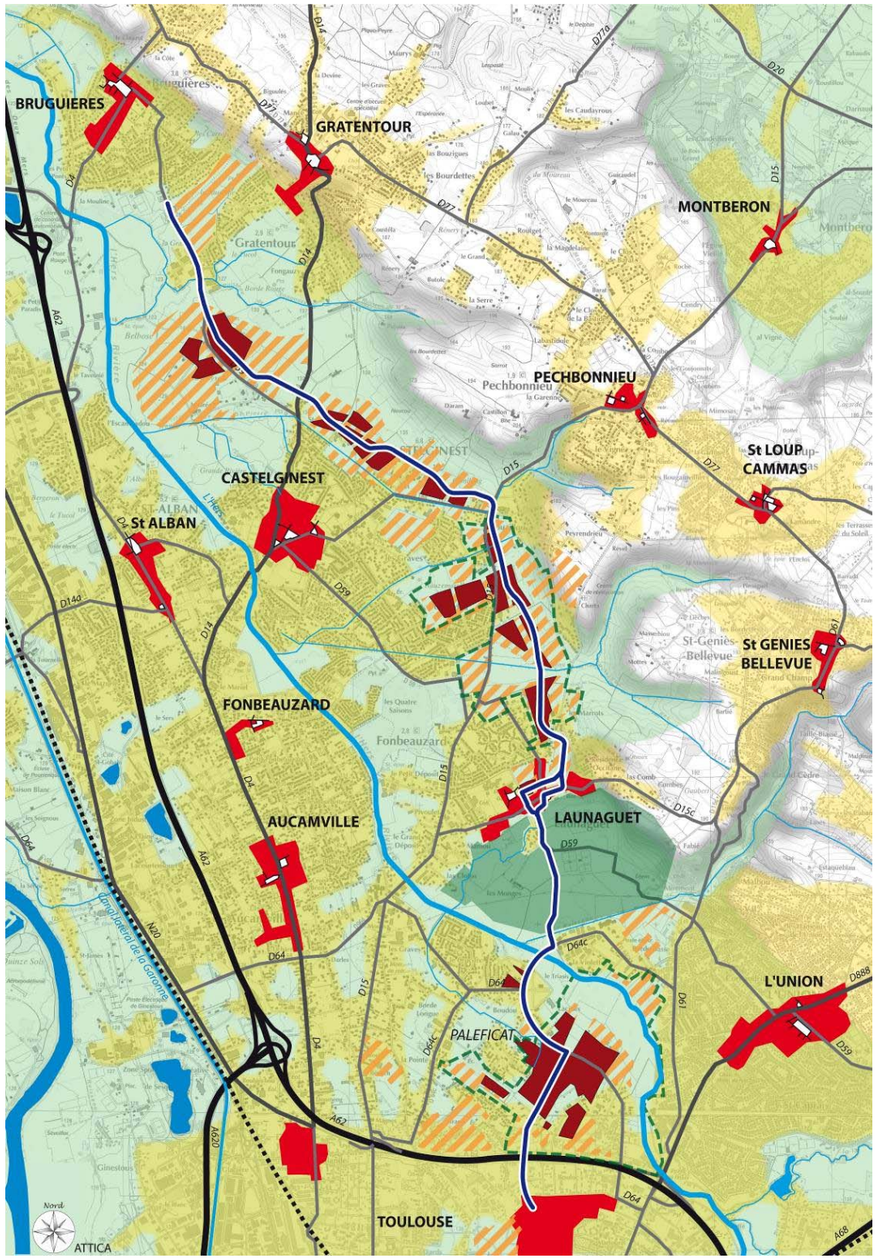
Notice explicative

Mairie de Castelginest

aua/Toulouse aire urbaine

toulouse métropole
COMMUNAUTÉ URBAINE

Toulouse Métropole
6, Rue René Leduc - B.P. 35 821
31505 Toulouse Cedex 5
t. 05 81 91 72 00 - f. 05 81 91 72 01
www.toulouse-metropole.fr



Communauté Urbaine de Toulouse métropole
1 place de la Légion d'Honneur – BP35821
31505 TOULOUSE Cedex 5

Études générales d'urbanisme, d'infrastructure dont l'aménagement de site propre de transport en commun et environnementale

PIECE I

Notice explicative

Mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de la commune de Castelginest

ARCADIS
Infrastructure · Eau · Environnement · Bâtiment
237 l'Occitane
CS27620
31676 LABEGE CEDEX

sCe
AMÉNAGEMENT & ENVIRONNEMENT
Immeuble Octopussy
Bât. B - 16, avenue de l'Europe
31520 RAMONVILLE SAINT AGNE

ATTICA paysage urbanisme
10 boulevard des Batignolles
75017 PARIS

Emetteur

Réf affaire Emetteur
Chef de Projet
Auteur principal

Indice	Date	Objet de l'édition/révision	Etabli par	Vérifié par	Approuvé par
E	17/10/2012		SCE/CSL		

Il est de la responsabilité du destinataire de ce document de détruire l'édition périmée ou de l'annoter « Edition périmée ».

Document protégé, propriété exclusive du groupement ARCADIS – SCE - ATTICA.
Ne peut être utilisé ou communiqué à des tiers à des fins autres que l'objet de l'étude commandée.

Table des Matières

CHAPITRE 1 : NOTICE EXPLICATIVE 3

1.1 - OBJET ET CADRE DE L'OPERATION 3
1.1.1 - Objet du dossier de mise en compatibilité *3*
1.1.2 - La procédure de mise en compatibilité *3*
1.1.3 - Le contenu du dossier de mise en compatibilité *3*
1.2 - OBJECTIFS ET ENJEUX DE L'OPERATION 4
1.2.1 - Eléments de contexte *4*
1.2.2 - Objectifs *5*
1.2.3 - Présentation de l'opération *6*
1.3 - LE PROJET ET LE POS 10
1.3.1 - Le projet sur la commune *10*
1.3.2 - Analyse de la compatibilité du projet avec le POS en vigueur *10*

CHAPITRE 2 : MISE EN COMPATIBILITE DU POS AVEC LE PROJET 12

2.1 - MISE EN COMPATIBILITE DU REGLEMENT 12
2.1.1 - Règlement du document d'urbanisme en vigueur p4 ..... *12*
2.1.2 - Règlement mis en compatibilité p4 ..... *12*
2.1.3 - Règlement du document d'urbanisme en vigueur p23 ..... *13*
2.1.4 - Règlement mis en compatibilité p23 ..... *13*
2.1.5 - Règlement du document d'urbanisme en vigueur p47 ..... *14*
2.1.6 - Règlement mis en compatibilité p47 ..... *14*
2.1.7 - Règlement du document d'urbanisme en vigueur p53 ..... *15*
2.1.8 - Règlement mis en compatibilité p53 ..... *15*
2.1.9 - Règlement du document d'urbanisme en vigueur p55 ..... *16*
2.1.10 - Règlement mis en compatibilité p55 ..... *16*
2.1.11 - Règlement du document d'urbanisme en vigueur p57 ..... *17*
2.1.12 - Règlement mis en compatibilité p57 ..... *17*
2.1.13 - Règlement du document d'urbanisme en vigueur p61 ..... *18*
2.1.14 - Règlement mis en compatibilité p61 ..... *18*
2.2 - MISE EN COMPATIBILITE DU REGLEMENT GRAPHIQUE (ZONAGE) 19
2.2.1 - Mise en compatibilité des emplacements réservés *19*
2.2.2 - Zonage des emplacements réservés mis en compatibilité *19*
2.2.3 - Création d'un emplacement réservé BUN *20*
2.3 - MISE EN COMPATIBILITE DES ESPACES BOISES CLASSES 21
2.3.1 - Zonage de l'EBC concerné par la mise en compatibilité dans le document d'urbanisme en vigueur *21*
2.3.2 - Zonage de l'EBC mis en compatibilité *21*
2.3.3 - Synthèse de la mise en compatibilité du règlement graphique *22*
2.4 - MISE EN COMPATIBILITE DE LA LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES 24
2.4.1 - Liste des emplacements réservés du document d'urbanisme en vigueur *24*
2.4.2 - Liste des emplacements réservés mise en compatibilité *24*
2.5 - MISE EN COMPATIBILITE DES SERVITUDES 25
2.5.1 - Zonage de la servitude L123-2c du document d'urbanisme en vigueur *25*
2.5.2 - Zonage mis en compatibilité par la suppression de la servitude L123-2c *25*

CHAPITRE 1 : NOTICE EXPLICATIVE

1.1 - Objet et cadre de l'opération

1.1.1 - Objet du dossier de mise en compatibilité

Le projet de Boulevard Urbain Nord (B.U.N.) consiste en la création d'une voirie multimodale et de ses travaux connexes (ouvrages hydrauliques notemment). Les communes de Toulouse, L'Union, Launaguet, Castelginest, Gratentour, Bruguières et Pechbonnieu seront traversées par ce projet d'axe multimodal qui vise à structurer l'urbanisation du territoire Nord-Est de l'Agglomération toulousaine. Il s'agit d'offrir un service performant en matière de transports en commun, en assurant les continuités viaires hiérarchisées et en développant les liaisons piétons-cycles.

Ce projet figure dans le Document d'Orientation et d'Objectif du SCOT (Schéma de Cohérence Territorial) approuvé de l'agglomération qui prescrit que : « Les PLU doivent prendre les mesures nécessaires ou conservatoires à long terme pour la réalisation du réseau des boulevards urbains multimodaux, et en particulier réserver ou protéger les emplacements adéquats ».

Le foncier nécessaire à la réalisation de l'opération sur les territoires de ces 7 communes concernées par le projet n'étant pas maîtrisé en totalité par la collectivité, il a été décidé d'engager une procédure visant à obtenir une Déclaration d'Utilité Publique (D.U.P.) qui permettrait, en tant que de besoin, de recourir à l'expropriation.

L'évolution des Plans Locaux d'Urbanisme ou des Plans d'Occupation des Sols des communes concernées intervient dans le cadre de la procédure D.U.P, cette dernière emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme, afin de prendre en compte le projet de Boulevard Urbain Nordet de ses travaux connexes, en application des dispositions des articles L.11-4 du Code de l'expropriation, L.123-16 et R.123-23 du Code de l'urbanisme.

1.1.2 - La procédure de mise en compatibilité

La mise en compatibilité d'un Plan Local d'Urbanisme a pour objectif de permettre la réalisation de l'opération sur laquelle porte la Déclaration d'Utilité Publique. S'agissant d'un équipement public d'infrastructure, elle peut se traduire dans certaines communes par la création d'une servitude L123-2c ou d'un emplacement réservé (selon l'état d'avancement du projet) dans les zones intéressées par le projet et par une adaptation de toutes les dispositions concernées dans les documents d'urbanisme, tels que les règlements des zones traversées, les espaces boisés, etc.

Conformément aux dispositions de la loi SRU, la mise en compatibilité des PLU est régie par les articles L.123.16 et R.123.23 du Code de l'Urbanisme. L'article L.123.16 prévoit que la DUP d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un PLU ne peut intervenir que si l'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence.

Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du PLU avec le projet doivent faire l'objet d'un examen conjoint par l'ensemble des personnes publiques associées (Etat, Région, Département, EPCI chargé du suivi du SCOT, commune, autorité compétente en matière d'organisation des transports urbains, les chambres consulaires et le cas échéant des organismes de gestion des parcs naturels régionaux). Cet examen conjoint, pris à l'initiative du Préfet, a lieu avant l'ouverture de l'enquête publique et se traduit par l'organisation d'une réunion.

Sont consultées à leur demande au titre de l'article L.125.5 du Code de l'Urbanisme, les associations locales d'usagers agréées et les associations agréées de protection de l'environnement, visées au titre de l'article L.252.1 du Code Rural (article R.123.23 du Code de l'Urbanisme). Le Préfet est également tenu de consulter pour avis les organismes compétents en cas de réduction des espaces agricoles ou forestiers ou d'atteinte à la valeur agronomique, biologique ou économique en zone agricole protégée, an application des articles L.112.2 et L.112.3 du Code Rural.

A l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité du PLU, le rapport et les conclusions de la commission d'enquête ainsi que le procès verbal de la réunion d'examen conjoint seront soumis au conseil municipal pour avis. Si ce dernier ne s'est pas prononcé dans un délai de 2 mois, il est réputé avoir donné un avis favorable.

La Déclaration d'Utilité Publique du projet emporte approbation des nouvelles dispositions du Plan Local d'Urbanisme (article L.123.16 du code de l'urbanisme). Le PLU est modifié par la DUP elle-même, cette modification devenant effective dès la publication de la DUP.

1.1.3 - Le contenu du dossier de mise en compatibilité

Ce dossier vient compléter le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, auquel il convient de se référer pour la définition du projet ainsi que pour les justifications des modifications apportées aux documents d'urbanisme au regard des problématiques environnementales (notamment la pièce E : l'étude d'impact).

Il consiste en la mise en compatibilité des pièces écrites et des pièces graphiques du dossier de POS / PLU des 7 communes concernées par le projet : Toulouse, L'Union, Launaguet, Castelginest, Gratentour, Bruguières et Pechbonnieu.

Ce dossier est constitué de la présente notice explicative de présentation, définissant les caractéristiques essentielles du projet soumis à enquête (la prise en compte de la préservation de l'environnement dans le projet de modification du PLU / POS au regard de la nouvelle opération est justifiée par l'étude d'impact). Elle est découpée en deux grandes parties :

- La présentation du projet soumis à enquête (présentation générale et caractéristiques sur la commune),et l'analyse de la compatibilité du projet avec le document d'urbanisme

- Les modalités de mise en compatibilité nécessaires des pièces du dossier concernées (rapport de présentation, PADD, règlement écrit, règlement graphique, annexes, servitudes).

1.2 - Objectifs et enjeux de l'opération

1.2.1 - Eléments de contexte

1.2.1.1 - Localisation du projet

Le projet se situe sur la partie Nord - Est de l'Agglomération toulousaine et concerne les communes de Toulouse, L'Union, Launaguet, Castelginest, Gratentour, Bruguières et Pechbonnieu.

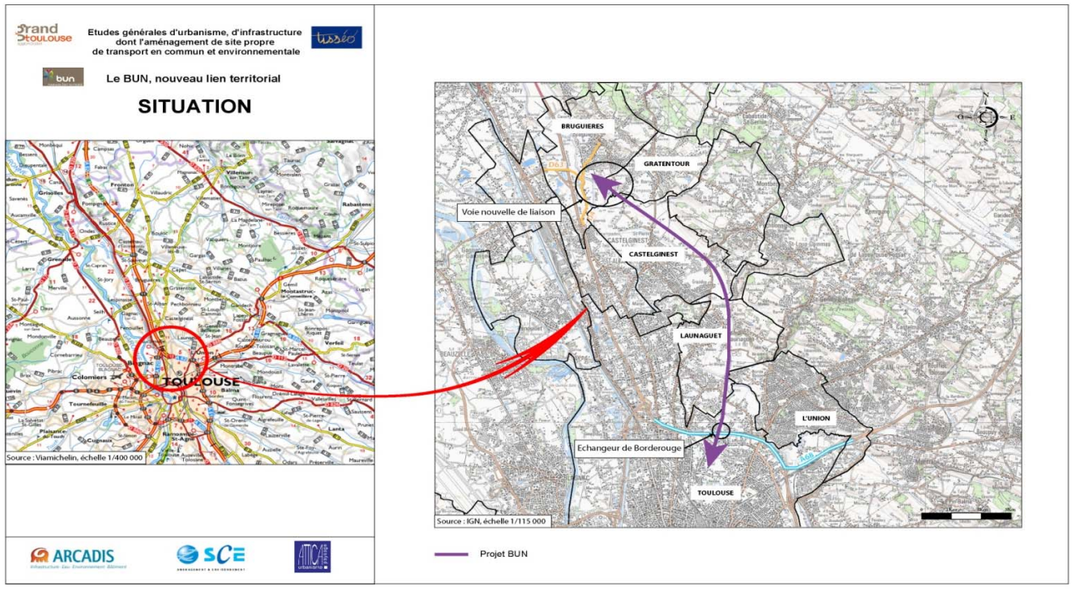


Figure 1 : Cartes de localisation du projet

1.2.1.2 - Un projet qui répond aux enjeux du territoire Nord-Est de l'agglomération toulousaine

L'aire urbaine de Toulouse poursuit sa croissance démographique, l'une des plus dynamiques de France, et accueille chaque année une moyenne de 18 200 nouveaux habitants.

Cette croissance se fait avec un rythme plus rapide que prévu : d'après les estimations de population et les premiers résultats du recensement en 2006, l'objectif d'accueil démographique de 170 000 habitants de plus entre 1990 et 2015 (inscrit au SDAT : Schéma Directeur de l'Agglomération Toulousaine) a déjà été atteint. On constate les tendances suivantes :

- la ville centre connaît une forte croissance,
- l'Ouest capte une grande part de la croissance démographique,
- l'attractivité du Nord se confirme et tend à s'accentuer.

En effet, il apparait que le nord de l'agglomération toulousaine figure parmi les lieux d'accueil stratégiques de ces nouveaux habitants. La proximité du centre de l'agglomération, à moins de 20 kilomètres de la place du Capitole, et la possibilité de recevoir une voie structurante, équipée de transports en commun performants, en font un axe de développement majeur de l'agglomération toulousaine.

Depuis 1990, les populations de certaines communes du secteur ont pratiquement doublé, d'autres augmentent de 30% à 50%.

Le développement urbain s'est organisé :

- d'une part, autour des centralités anciennes,
- d'autre part, autour des axes majeurs de circulation.

Cela au gré des opportunités foncières, avec la prédominance d'un habitat pavillonnaire, peu propice à la desserte en transport en commun, à la pratique de la marche à pied et aux vélos.

Ce développement urbain à dominante d'habitat renforce l'orientation actuelle des flux tous modes vers ou depuis la ville centre.

Actuellement, le nord de l'agglomération Toulousaine présente un réseau viaire peu maillé.

Le réseau est divisé en trois grandes familles:

- Les voiries primaires, regroupant les autoroutes A62 vers Montauban et Bordeaux, l'A68 vers Albi et la rocade ;
- Les voiries secondaires, regroupant les routes nationales dont la RD 888 (ex RN88) ;
- Les voies de desserte enfin, regroupant les voies suivantes : la RD4, la RD14, la RD14A, la RD15, la RD15C, la RD59, la RD61, la RD 64, la RD64C, la RD 964 et les voies communales.

Ainsi, le réseau viaire actuel est caractérisé par :

- une orientation radiale convergeant vers le centre de Toulouse ;
- des voiries secondaires et de dessertes étroites ;
- des emprises limitées ;
- une capacité limitée ;
- des points de convergence au droit des échangeurs peu nombreux ;
- un maillage incomplet marqué par l'absence de transversales d'importances.

La configuration de ce réseau a pour conséquence une densification du trafic entrainant régulièrement des points de congestions.

Le Boulevard Urbain Nord permettra ainsi d'apporter une solution alternative en développant un transport en commun performant.

1.2.1.3 - Un projet en accord avec les orientations des documents supra-communaux

De plus, la mise en place du BUN répond également aux orientations en matière de politique de déplacement des documents de planification mis en place dans l'agglomération de Toulouse, notamment :

- **le Schéma de Cohérence Territorial (SCOT)**

Le SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) a été arrêté en juillet 2010 et approuvé le 16 mars 2012.

Le PADD du SCoT prévoit la création de « boulevards urbains multimodaux » définis comme « Voie multimodale, apaisée, support d'urbanisation ». Le boulevard urbain comprend des espaces pour les modes doux (trottoirs, pistes ou bandes cyclables). Il intègre un site propre pour les transports collectifs ou la réservation d'un espace permettant de les intégrer ultérieurement.

« Confortant le maillage des transports collectifs du cœur d'agglomération, les boulevards urbains multimodaux devront relier entre eux les centres urbains proches, structurer l'accueil de l'urbanisation et accueillir les modes alternatifs à la voiture »

Le projet de Boulevard Urbain Nord figure dans le Document d'Orientations et d'Objectifs parmi les boulevard urbains multimodaux à créer.

- **le Plan des Déplacements Urbains de l'Agglomération Toulousaine (PDU)**

Le projet de révision du PDU, arrêté le 24 janvier 2011, poursuit les objectifs du SCoT en posant un schéma multimodal des déplacements.

Le PDU prévoit une desserte différenciée en transports en commun selon les tissus traversés et les densités des territoires. Dans ce cadre, les territoires du Nord sont voués à accueillir, de part leur densité urbaine, un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) de type bus.

Le projet du Boulevard Urbain Nord est inscrit au Plan de Déplacement Urbain (PDU) de l'Agglomération Toulousaine, dans l'action C9 de programmation de TCSP à 2015.

1.2.2 - Objectifs

Le projet du BUN présente la particularité de ne pas être seulement un projet d'infrastructure. Il s'agit d'un projet d'ensemble de développement urbain au Nord de l'agglomération qui a pour objet d'organiser l'accueil des populations nouvelles, emplois, services, équipements pour répondre aux besoins de l'agglomération à l'horizon 2030. Les objectifs principaux inscrits dans la délibération du Grand Toulouse du 30 septembre 2010, ont fait l'objet d'approfondissements qui permettent de préciser des objectifs plus opérationnels :

- **Permettre un développement urbain durable**

- Développer une complémentarité entre bourgs existants et quartiers futurs ;
- Créer de nouvelles centralités autour du BUN, permettant de rééquilibrer l'offre d'équipements et de services ;
- Favoriser la proximité habitat, emplois, commerces et services ;
- Définir des formes urbaines qui permettent d'atteindre le niveau d'intensité urbaine envisagé autour du BUN ;
- Répondre à l'évolution des modes d'habitat, en proposant des solutions architecturales innovantes et favoriser la mixité sociale dans la programmation.

- **Offrir un service de transports performant**

- Garantir la régularité et la vitesse du transport en commun ;
- Valoriser l'image du transport dans l'espace public ;
- Assurer un haut niveau de confort en station.

- **Apporter une réponse au trafic d'échange avec l'agglomération et de desserte interne au secteur**

- Mailler le BUN au réseau de voiries existantes ;
- Se prémunir d'un risque de créer un itinéraire alternatif au réseau principal ;
- Garantir les relations transversales autant que les liaisons nord/sud ;
- Développer la multi-modalité tant pour les fonctions d'échange avec l'agglomération que pour la desserte interne au secteur.

- **Préserver la qualité environnementale**

- Valoriser la trame hydraulique existante (vallée de l'Hers et ses affluents) ;
- Mettre en réseau la trame verte à toutes les échelles (espaces publics de proximité, parcs d'agglomération, couloirs verts…) ;
- Renforcer la biodiversité et assurer les continuités écologiques ;
- Préserver les entités paysagères qui participent de l'identité du territoire : plaine des Monge, coteaux, vallée de l'Hers, patrimoine bâti….

1.2.3 - Présentation de l'opération

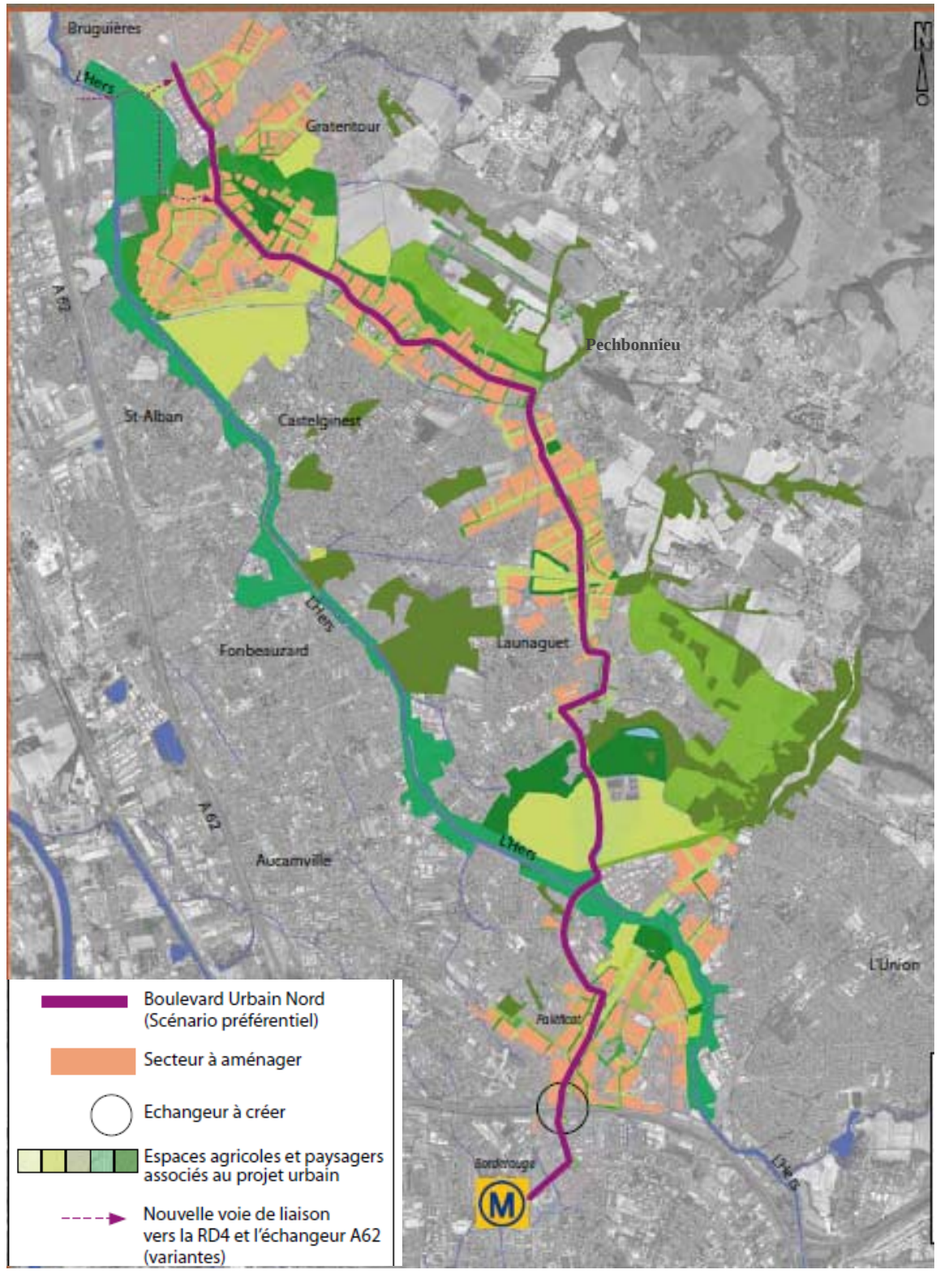


Figure 2 : Scénario préférentiel du BUN – (dossier de concertation, Septembre 2011)

1.2.3.1 - Description du projet

Conçu pour anticiper et accompagner l'aménagement du territoire Nord-est de l'agglomération, le projet d'aménagement du boulevard urbain nord s'inscrit dans un programme d'ensemble et de cohérence entre urbanisme et déplacements.

Le projet décrit ci-après concerne uniquement le projet d'infrastructure du BUN. Toutefois, pour en apprécier sa vocation et ses objectifs, il est présenté avec le projet urbain étudié à ce jour qui fera l'objet de procédures spécifiques de mise en œuvre et d'enquête publique.

Le projet dessine une infrastructure multimodale de 13 km de long qui comprend :

- Une plateforme de transports collectifs à double sens de 11,3km (pour s'adapter aux particularités locales, les voies de circulation pour les bus et pour les voitures pourront être dissociées) qui accueille le bus en site propre (BSP). Elle permet de garantir la régularité et une vitesse commerciale performante car la circulation de bus y est prioritaire sur la circulation automobile ;
- Une voirie de circulation pour les véhicules particuliers à 2x1 voies (interdite aux poids lourds sauf desserte locale) dont la vitesse de circulation sera limitée à 50 km/h, avec des réductions à 30 km/h sur certaines zones ;
- Un itinéraire cyclable continu aménagé, selon les contextes, soit en piste bilatérale monodirectionnelle, soit en bande latérale. Le principe de piste bidirectionnelle est exploité dans la traversée d'espaces libres ou naturels ;
- Des cheminements piétons de part et d'autre;
- Une voie nouvelle de liaison à Bruguières.

Diverses contraintes et objectifs ont été pris en compte dans les choix d'aménagement :

- Les contraintes fonctionnelles de la circulation et de mise à niveau des réseaux de collecte des eaux pluviales ;
- Les objectifs de développement durable et d'éco-mobilité assignés au projet dans son ensemble ;
- La cohérence avec les projets connus des communes traversées, mais aussi avec leur développement actuel, en prenant en compte les contraintes de desserte des tissus constitués et des nouveaux quartiers ;
- Le traitement paysager et l'accompagnement de l'infrastructure par la réalisation d'espaces publics de qualité, notamment au droit des stations (places urbaines, lieux de vie des nouveaux quartiers) ;
- Les contraintes de calendrier des opérations connexes, connus au stade actuel des études.

1.2.3.2 - Les séquences d'aménagement

Les principes d'insertion urbaine et paysagère prennent leur source à la fois dans le territoire dans lequel le projet s'inscrit et dans le contexte urbain traversé. L'échelle du territoire permet de dégager les grandes unités homogènes du parti d'aménagement urbain et paysager proposé pour chacune des séquences. A l'échelle localisée, le parti d'aménagement est enrichi par la prise en compte des particularités des espaces traversés et la mise en valeur des perspectives.

L'aménagement séquentiel de l'infrastructure multimodale s'accompagnera d'une qualification paysagère de l'espace péri-urbain traversé et par la même favorisera son intégration. Il inclut des propositions de réaménagement des abords de tissus constitués, de maillage au réseau de voies existantes et de voies à créer, la création de nouveaux espaces publics à l'occasion du projet du BUN, au niveau des stations. Cette démarche globale de qualité vise à réduire les effets physiques et visuels de coupure urbaine que pourrait induire la création d'une infrastructure nouvelle dans le territoire. Elle participe également à la reconnaissance de l'infrastructure dans le territoire et par la même à son usage.

Le traitement de la plate-forme de transport collectif, de ses abords, des stations, de l'itinéraire cycle continu et des cheminements piétons fait l'objet d'une attention particulière en termes d'aménagements urbains et paysagers, de choix de matériaux et de mobilier. Les choix d'aménagement de l'espace public envisagés sont déclinés en tenant compte de l'affirmation d'une identité spécifique de la ligne, ainsi que de la diversité des espaces traversés.

Les 5 séquences d'aménagement du boulevard multimodal sont les suivantes :

1 : La plaine urbaine (communes de Toulouse, Launaguet, L'Union)	Traversée du quartier de Paléficat, du boulevard Netwiller au franchissement de l'Hers en entrée de la plaine des Monges
2 : La plaine des Monges (commune de Launaguet)	Traversée de la plaine agricole, du franchissement de l'Hers à l'entrée du centre-ville de Launaguet à hauteur du chemin des Monges
3 : Le village (commune de Launaguet)	Traversée du centre-ville de Launaguet et du quartier de Cazalbarbier jusqu'au chemin de Carles
4 : Le pied des coteaux (communes de Launaguet, Castelginest)	Traversée de secteurs d'urbanisation de Marots, ruisseau de Carles, Charta, Nauzemarelle, Camilong, Naucou, St Pierre, de l'intersection avec le chemin de Carles jusqu'à la RD 14 (route de Villemur)
5 : Le retour de la plaine (communes de Castelginest, Gratentour, Bruguières)	Traversée de secteurs d'urbanisation Rayssac/La Bartolle pour rejoindre la route de Castelginest (actuelle RD59) en entrée de Gratentour jusqu'à l'entrée de ville de Bruguières

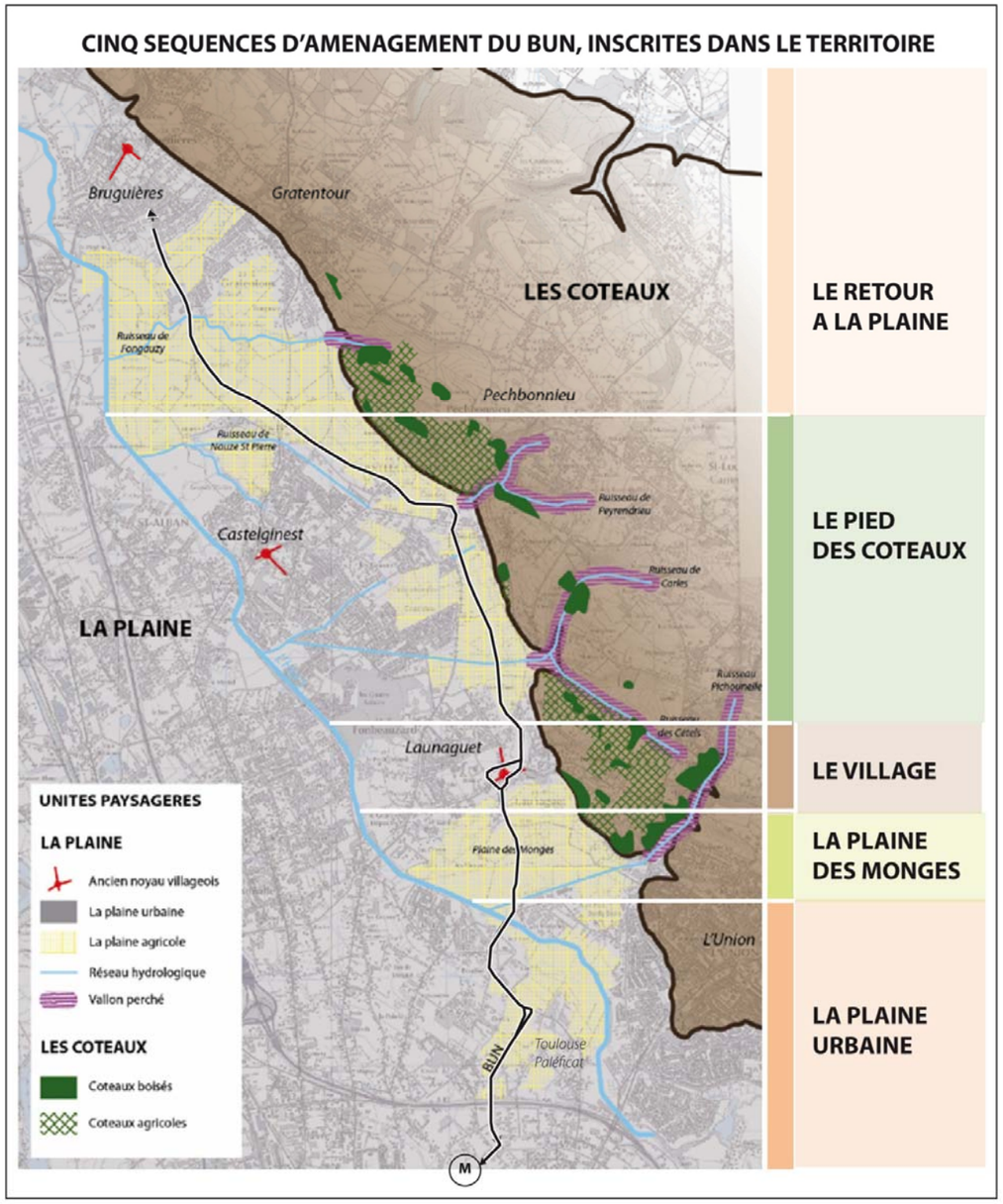


Figure 3 : Les séquences d'aménagement du BUN

1.2.3.3 - Les caractéristiques de l'infrastructure multimodale

Le boulevard urbain multimodal aménagé sur environ 11,3 km sera le support de 3 lignes principales de bus au départ de la station Borderouge, terminus de la ligne B du métro : vers Castelginest, vers Montberon et Saint-Loup-Camas, vers Gratentour et Bruguières. Ces lignes de bus se prolongent au-delà du boulevard multimodal. Conformément à la recherche de cohérence urbanisme et déplacements, le réseau de bus transitant par le boulevard urbain nord se développera avec l'élévation de la densité urbaine du secteur et l'augmentation du nombre de passagers.

Contrairement au bus classique, le bus en site propre (BSP) permet un niveau de service performant avec : un maillage fin du territoire, des trajets rapides, des temps de parcours garantis aux heures de pointe. Il bénéficie d'un axe de circulation entièrement réservé dans les deux sens et de la priorité lorsqu'il croise les autres voies. Il échappe ainsi aux engorgements du trafic routier.

1.2.3.3.1 - Principes généraux

La plateforme représente l'emprise du système de transport sur la voirie. Elle est exclusivement réservée aux transports en commun. Elle est isolée du reste de la circulation par des séparateurs, interrompus au droit de carrefours et des traversées intermédiaires pour les piétons. Les traversées intermédiaires et les carrefours sont franchis « à niveau » par le bus en site propre. Cependant, en raison de l'étroitesse de la rue Fignac et sur une distance limitée, la plateforme pourra uniquement dans cette courte section, être empruntée par les véhicules particuliers en accès riverains.

- En section courante, l'emprise technique nécessaire au passage du bus en site propre est de 7 m, hors séparateurs, avec des sur largeurs adaptées dans le cas de tracés en courbes.
- Pour les stations, il est nécessaire de disposer d'une sur largeur pour implanter les quais, de l'ordre de 4 mètres.

Des séparateurs isolent le site propre de la circulation courante. Ils sont constitués soit par des bordurettes en béton de 25 cm de largeur ou de terre-pleins plus importants pouvant être plantés ou accueillir de feux de signalisation. La traversée de voies de circulation n'est possible qu'au niveau de carrefours ou de passages protégés.

L'infrastructure comprend également des trottoirs dont la largeur minimum n'est jamais inférieure à 1,40 mètre, sans mobilier urbain. Le projet d'infrastructure est pensé comme un ensemble cohérent avec les stations, les cheminements piétons et cycles, les intersections et la plateforme, la signalisation venant parfaire cet ensemble. La qualité de l'insertion de l'infrastructure est restée au cœur des préoccupations, pour garantir l'efficacité du système de transports.

1.2.3.3.2 - Insertion de la plateforme

L'insertion de la plateforme d'accueil du bus en site propre dans la voirie se fera suivant deux types d'aménagement selon les caractéristiques du tissu existant ou futur traversé : soit en position axiale, soit en position latérale.

Cette variété d'insertion du BSP a été volontairement recherchée pour récréer, par anticipation les conditions d'une insertion urbaine telle qu'on peut la rencontrer en cœur de quartiers denses ou dans des tissus urbains contraints. La variété de situations permettra d'éviter la monotonie inhérente à un projet linéaire de plus de 10 km.

Suivant les sections, les dispositions les plus appropriées ont été définies, en tenant compte de conditions particulières d'emprise, de sécurité et de coût, tout en limitant le nombre de transitions entre chaque type d'aménagement. Les deux types de dispositions sont mis en œuvre sur des sections dont la longueur permet de conserver à la voirie toutes ses fonctions dans des conditions optimales. Quelle que soit la disposition choisie, les questions de sécurité de piétons, de cyclistes et de automobilistes ainsi que les questions d'intégration urbaine seront traitées avec le plus grand soin, afin de garantir le caractère approprié au contexte de la séquence du projet de boulevard multimodal.

Pour s'adapter à l'identité particulière de la traversée de la plaine de Monges, il a été envisagé de dissocier les voies de circulation pour les bus (plateforme du TCSP) et pour les voitures.

- Position axiale :

La plateforme du site propre est implantée dans l'axe de la voie. Cette disposition présente l'avantage de ne pas interférer sur les différentes activités riveraines existantes et leur desserte, ainsi que celles projetées dans le cadre du programme d'ensemble du BUN. Les différents mouvements aux carrefours peuvent être organisés sans difficulté majeure, à condition toutefois de pouvoir limiter les mouvements en « tourne-à-gauche ».

La circulation générale se fait sur des chaussées séparées à sens unique. La création d'un itinéraire cyclable continu, ainsi que de cheminements piétons de part et d'autre est prévue.

Ce principe a été retenu sur la majorité de l'itinéraire du TCSP, sauf dans les sections où la disposition latérale a été privilégiée car plus adaptée aux particularités du contexte traversé.

- Position latérale :

La plateforme est implantée sur un des côtés de la voirie existante. Une telle implantation dissymétrique est sensible en particulier pour l'organisation des carrefours. Cette solution présente un intérêt lorsque le site propre peut être aménagé latéralement sans modification majeure de la voirie. Les travaux sont réduits et demandent une emprise moindre que dans le cas d'une implantation axiale. Cette disposition ne peut être retenue que lorsque les accès sont en nombre limité du côté du site propre, si la traversée du site propre peut se faire en toute sécurité et si les contraintes d'accès de pompiers sont respectées.

1.2.3.4 - Phasage du projet

Le projet d'urbanisation et d'infrastructure du territoire nord de l'agglomération toulousaine s'inscrit dans un plan de phasage à planifier dans le temps et dans l'espace. Les différents projets urbains qui composent le BUN restent à définir et leur réalisation va s'échelonner dans le temps. La vision à long terme permet de dimensionner l'infrastructure de déplacements pour l'optimiser et en rentabiliser les investissements.

Le phasage se découpe en plusieurs horizons 2013-2016, 2017-2025, 2025-2030:

Phase 1 : 2013-2016

La phase 1 est décomposée en deux temps :

- 2013 - 2015
  - aménagement du boulevard multimodal de Borderouge au chemin de Virebent
  - et engagement des opérations d'aménagement de :
    - Cazalbarbier à Launaguet (connexe au projet urbain du Bun) ;
    - la première phase de Paléficat à Toulouse ;
    - de Violette Sud à L'Union.
- 2015 - 2016
  - poursuite de l'aménagement jusqu'au Nord de Cazalbarbier ;
  - réalisation de l'échangeur de Borderouge et des voies d'entrecroisement ;
  - traversée de Gratentour et réalisation de la voie nouvelle de liaison vers Bruguière ;
  - ainsi que la première tranche d'aménagement des opérations de la Saudrine et de Tucol sur la commune de Gratentour.

Phase 2 : 2017-2025

La phase 2 correspond à la poursuite de la réalisation de l'infrastructure BUN, de Cazalbarbier à la RD15 sur les communes de Launaguet et de Castelginest. Cette réalisation accompagne l'urbanisation des secteurs de :

- Launaguet village, des Marots, du ruisseau de Carles,
- de Nauzemarelle à Castelginest et d'une première partie de l'opération de Charta.

Elle permet aussi l'achèvement des opérations de Tucol et de la Saudrine à Gratentour.

Phase 3 : 2025/2030 et au-delà

La phase 3 correspond à l'achèvement de l'infrastructure entre la RD15 à Castelginest et l'entrée dans la commune de Gratentour. Cette phase voit, sur la commune de Castelginest :

- l'achèvement de l'opération d'aménagement de Charta,
- la mise en chantier des opérations sur les secteurs de Camilong, Naucou et Saint Pierre, ainsi que des secteurs de la Bartolle et Rayssac.

1.3 - Le projet et le POS

1.3.1 - Le projet sur la commune



Figure 4 : Superposition du projet de BUN sur la commune de Castelginest

1.3.2 - Analyse de la compatibilité du projet avec le POS en vigueur

Le territoire de la commune de Castelginest est couvert par un Plan d'Occupation des Sols, approuvé le 25 avril 1986 et modifié 5 fois depuis, la dernière modification datant du 11/10/2012.

Au regard de l'analyse du Plan d'Occupation des Sols de la commune de Castelginest, il apparaît que certaines pièces constitutives du dossier nécessitent des modifications pour leur mise en compatibilité avec le projet BUN:

-la modification du règlement des zones : UC, 1NA, 2NA, 3NA, NC et ND

-la modification du zonage d'un Espace Boisé Classé

-la modification des emplacements réservés n°5 et n°6 et la suppression de l'emplacement réservé n°3, ainsi que la création d'un emplacement réservé n°14 « infrastructure multimodale de transports intégrant piétons, cycles, transport en commun en site propre, véhicules particuliers et parc relais associés (Boulevard Urbain Nord)»

-la suppression de la servitude L123-2c « BUN »

-la mise à jour de la liste des emplacements réservés.

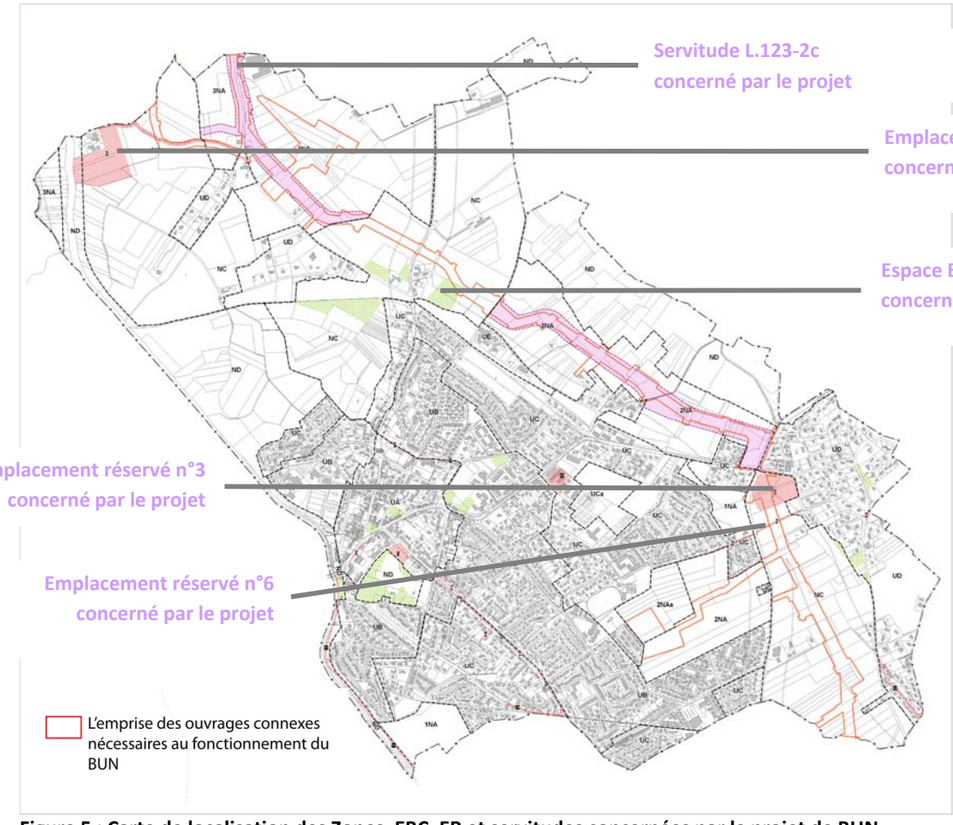


Figure 5 : Carte de localisation des Zones, EBC, ER et servitudes concernées par le projet de BUN

1.3.2.1 - Zonages et règlement du POS

Sur la commune de Castelginest, le projet traverse :

-une zone Urbaine : UC
-des zones d'urbanisation future : 1NA, 2NA et 3NA
-des zones naturelles : NC et ND.

Le projet de Boulevard Urbain Nord est compatible avec les zones 1NA et UC ; dans ces zones, le projet ne présente pas d'incompatibilité avec les zonages traversés ni au niveau de la vocation des zones concernées ni au niveau de leur règlement. Néanmoins, afin d'éviter toute ambigüité sur la compatibilité de l'opération avec ce document d'urbanisme, l'opération sera explicitement autorisée dans les articles 1 du règlement de ces zones.

Le projet de Boulevard Urbain Nord est compatible avec les zonages des zones NC, 2NA, 3NA, ND mais n'est pas autorisé par les articles 1 et 2 du règlement de ces zones.

Une modification du règlement est donc requise afin de rendre le règlement de toutes les zones compatible avec le projet.

1.3.2.2 - Emplacements réservés

Les emplacements réservés n°3, n°5 et n°6 sont situés sur le périmètre de l'opération :

Emplacement réservé n° 3: Création d'un bassin de retenue des eaux pluviales ; Bénéficiaire : Commune ; Cet emplacement réservé est positionné sur le périmètre nécessaire à la réalisation du projet de BUN (emprise publique du boulevard et aux ouvrages connexes nécessaires au fonctionnement du BUN): Il conviendra de supprimer cet emplacement réservé car le projet création d'un bassin de retenue des eaux pluviales auquel il correspond a évolué ; en effet, dans le cadre du projet de BUN, 2 bassins de rétention ont été prévus pour répondre aux besoins de la commune.

Emplacement réservé n° 5: **Extension de la station d'épuration + voie d'accès ; Bénéficiaire : C.U.G.T.** ; L'emprise réservée pour la voie d'accès est concernée par le périmètre du projet de BUN. Il conviendra donc de modifier cet emplacement réservé en soustrayant les surfaces nécessaires au projet de BUN.

Emplacement réservé n°6 : Création d'un cheminement piéton ; Bénéficiaire : Commune ; Les 2 projets sont compatibles, mais la soustraction des surfaces nécessaires au projet de BUN est requise.

La création d'un emplacement réservé n°14 « infrastructure multimodale de transports intégrant piétons, cycles, transport en commun en site propre, véhicules particuliers et parc relais associés (Boulevard Urbain Nord)», bénéficiaire : CUGT . Afin de pouvoir indiquer la localisation prévue et les caractéristiques aussi bien de l'emprise publique du BUN que des ouvrages connexes nécessaires à son fonctionnement, en délimitant les terrains qui peuvent être concernés par ces équipements, un emplacement réservé « BUN » ayant comme périmètre l'emprise du tracé du projet de BUM (travaux compris) sera crée.

Sont donc requises :

La suppression de l'emplacement réservé n°3

La modification de l'emplacement réservé n°5 et n°6

La création d'un emplacement réservé n°14 « infrastructure multimodale de transports intégrant piétons, cycles, transport en commun en site propre, véhicules particuliers et parc relais associés (Boulevard Urbain Nord)»

La liste des emplacements réservés est modifiée en conséquence.

1.3.2.3 - Les espaces boisés classés

La réalisation du projet de Boulevard Urbain Nord impactera sur 1 zone actuellement classée en EBC sur le territoire communal et induira un changement d'affectation à long terme de l'occupation du sol.

Or, l'article L130-1 du code de l'urbanisme précise que le classement en EBC « interdit tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements. »

Il sera nécessaire de déclasser une partie de cet Espace Boisé Classé afin de permettre la réalisation de l'opération.

A l'époque du POS, l'EBC a été créé dans un contexte où l'objectif était le maintien d'un paysage agricole en place, sans perspectives d'urbanisation. Depuis, le SCOT pour répondre aux besoins de développement du territoire Nord autour d'un axe TCSP a défini une vocation urbaine à ces espaces, non boisés depuis l'inscription de l'EBC. Une offre conséquente d'espaces paysagers est prévue dans le programme d'aménagement d'ensemble du BUN, permettant la reconstitution d'espaces plantés/boisés.

La partie déclassée aura une superficie de 0,178 ha et induira une diminution de moins de 13% de la surface de l'EBC considéré.

Une modification du zonage d'un Espaces Boisés Classés est donc requise afin de le rendre compatible avec le projet de BUN.

1.3.2.4 - Les servitudes

Afin de pouvoir indiquer la localisation prévue et les caractéristiques aussi bien de l'emprise publique du BUN que des ouvrages connexes nécessaires à son fonctionnement, en délimitant les terrains qui peuvent être concernés par ces équipements, une Servitude « L.123.2.c : BUN » ayant comme périmètre l'emprise du tracé du projet de BUN (travaux compris) sur les zones urbaines et à urbaniser concernées a été instituée au cours de la modification n°5 du POS.

Or le périmètre de cette servitude ne correspond plus au tracé retenu à l'issue de la concertation réglementaire de 2011 en traversée de commune. Le nouveau tracé est matérialisé par l'ER n°14 créé.

La suppression de la Servitude « L.123.2.c : BUN » est donc requise.

CHAPITRE 2 : Mise en compatibilité du POS avec le projet

2.1 - Mise en compatibilité du règlement

Concernant le règlement, seul un additif a été apporté aux conditions générales ainsi que dans les articles 1 des zones concernées afin d'autoriser l'opération ; Les modifications apportées sont les suivantes et apparaissent en rouge :

2.1.1 - Règlement du document d'urbanisme en vigueur p4

ARTICLE 6 – PERIMETRES D'ETUDES et ZAC

Délimitation des périmètres d'études, préalable à la réalisation du Boulevard Urbain Nord et de son urbanisation, instaurés par délibération du Grand Toulouse en date du 19 décembre 2011, et dans laquelle l'autorité compétente peut surseoir à statuer en application de l'article L 111-10 du code de l'urbanisme.

Délimitation d'un périmètre d'étude, préalable à l'aménagement du secteur de Nauzemarelle, instaurés par délibération du Conseil Municipal de Castelginest en date du 01 décembre 2011, et dans laquelle l'autorité compétente peut surseoir à statuer en application de l'article L 111-10 du code de l'urbanisme.

Délimitation d'un périmètre de ZAC, sur le secteur de Nauzemarelle, instaurés par délibération du Conseil Municipal de Castelginest en date du 01 décembre 2011.

Commune de CASTELGINEST – 5e modification du POS – Règlement en vigueur

2.1.2 - Règlement mis en compatibilité p4

ARTICLE 6 – PERIMETRES D'ETUDES et ZAC

Délimitation des périmètres d'études, préalable à la réalisation du Boulevard Urbain Nord et de son urbanisation, instaurés par délibération du Grand Toulouse en date du 19 décembre 2011, et dans laquelle l'autorité compétente peut surseoir à statuer en application de l'article L 111-10 du code de l'urbanisme.

Délimitation d'un périmètre d'étude, préalable à l'aménagement du secteur de Nauzemarelle, instaurés par délibération du Conseil Municipal de Castelginest en date du 01 décembre 2011, et dans laquelle l'autorité compétente peut surseoir à statuer en application de l'article L 111-10 du code de l'urbanisme.

Délimitation d'un périmètre de ZAC, sur le secteur de Nauzemarelle, instaurés par délibération du Conseil Municipal de Castelginest en date du 01 décembre 2011.

ARTICLE 7 DISPOSITIONS RELATIVES AU PROJET DE BOULEVARD URBAIN NORD

Les occupations et utilisations du sol, indispensables au fonctionnement et aux travaux de réalisation du projet de Boulevard Urbain Nord, y compris les équipements d'infrastructure routière et les ouvrages techniques ainsi que les affouillissements et les exhaussements liés au fonctionnement et aux travaux de réalisation du projet sont admises en toute zone du POS

Commune de CASTELGINEST – 5e modification du POS – Dossier enquête publique –Règlement modifié

2.1.3 - Règlement du document d'urbanisme en vigueur p23

ZONE UC

CARACTERE DE LA ZONE

La zone UC correspond à un secteur d'habitat discontinu existant dans lequel se trouvent quelques activités.
Le secteur UCa correspond à une opération d'ensemble réalisée et intégrée en zone urbaine.

SECTION I – NATURE DE L'OCCUPATION OU DE L'UTILISATION DU SOL

ARTICLE UC 1 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES

1 – Sont admis :

1. Les constructions à usage :
   - d'habitation
   - d'équipement collectif
   - agricole
   - de commerces et d'artisanat
   - de service et de bureau

   Sous réserve des dispositions du paragraphe 3 ci-dessus

2. Les lotissements

3. Les installations et travaux divers sauf ceux prévus à l'article 2 ci-dessus.

4. Les caravanes isolées.

5. Les installations classées sous réserve des dispositions du paragraphe 3 ci-après.

2 – Sont admis sous condition :

1. Les garages de réparation des véhicules automobiles et les stations services et les constructions à usage artisanal sous réserve du respect de l'environnement.

2. Les installations classées nécessaires à la vie du quartier et de la cité ainsi que celles nécessaires au bon fonctionnement des constructions autorisées à condition :
   - qu'elles n'aient pas un effet dommageable sur l'environnement
   - qu'elles n'entraînent pas de nuisances incompatibles avec l'affectation des parcelles riveraines

   augmentation sensible des nuisances.

3. L'extension des bâtiments existants à usage industriel et de dépôt à condition qu'il n'y ait pas

2.1.4 - Règlement mis en compatibilité p23

ZONE UC

CARACTERE DE LA ZONE

La zone UC correspond à un secteur d'habitat discontinu existant dans lequel se trouvent quelques activités.
Le secteur UCa correspond à une opération d'ensemble réalisée et intégrée en zone urbaine.

SECTION I – NATURE DE L'OCCUPATION OU DE L'UTILISATION DU SOL

ARTICLE UC 1 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES

1 – Sont admis :

1. Les constructions à usage :
   - d'habitation
   - d'équipement collectif
   - agricole
   - de commerces et d'artisanat
   - de service et de bureau

   Sous réserve des dispositions du paragraphe 3 ci-dessus

2. Les lotissements

3. Les installations et travaux divers sauf ceux prévus à l'article 2 ci-dessus.

4. Les caravanes isolées.

5. Les installations classées sous réserve des dispositions du paragraphe 3 ci-après.

6.Les équipements d'infrastructure et les ouvrages techniques ainsi que les affouillements et les exhaussements indispensables au fonctionnement et aux travaux de réalisation du projet de Boulevard Urbain Nord.

2 – Sont admis sous condition :

1. Les garages de réparation des véhicules automobiles et les stations services et les constructions à usage artisanal sous réserve du respect de l'environnement.

2. Les installations classées nécessaires à la vie du quartier et de la cité ainsi que celles nécessaires au bon fonctionnement des constructions autorisées à condition :
   - qu'elles n'aient pas un effet dommageable sur l'environnement
   - qu'elles n'entraînent pas de nuisances incompatibles avec l'affectation des parcelles riveraines

   augmentation sensible des nuisances.

3. L'extension des bâtiments existants à usage industriel et de dépôt à condition qu'il n'y ait pas

2.1.5 - Règlement du document d'urbanisme en vigueur p47

ZONE I NA

CARACTERE DE LA ZONE

La zone I NA est constituée par des terrains destinés à recevoir l'urbanisation à venir. Selon leur localisation, ils sont soit peu ou partiellement équipés, soit nécessitent la réalisation d'aménagements ou de liaisons particulières.
Trois emprises constituent cette zone :
- Une emprise en bordure de l'Hers,
- ~~Une emprise sur le secteur dit " Les Graves " en INAa destinée à recevoir dans le cadre d'un aménagement d'ensemble, des opérations à dominante habitat. Cet aménagement devra prendre en compte le principe de desserte inscrit sur le plan de zonage.~~
- Une emprise en bordure de la RD15 frappée d'un emplacement réservé et d'une interdiction de sortir sur cette voie.

SECTION I – NATURE DE L'OCCUPATION OU DE L'UTILISATION DU SOL

ARTICLE I NA 1 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES

1 – Ne sont admis que :

1. Les constructions à usage d'équipement collectif

2. L'extension et l'aménagement des constructions existantes

3. Les constructions à usage :
   - d'habitat
   - de service ou de bureau
   - de commerce ou d'artisanat

sous réserve des conditions fixées au paragraphe 2 ci-après.

2 – Toutefois, sont admis sous condition :

1. Les constructions à usage :
   - d'habitat
   - de service ou de bureau
   - de commerce ou d'artisanat

ne seront admises que si elles sont édifiées dans le cadre d'opérations aménageant une superficie minimale de 1 hectare. La superficie minimale ne s'applique pas au secteur INAa dont l'aménagement sera subordonné à la réalisation de la voie de desserte portée au règlement graphique.

2.1.6 - Règlement mis en compatibilité p47

ZONE I NA

CARACTERE DE LA ZONE

La zone I NA est constituée par des terrains destinés à recevoir l'urbanisation à venir. Selon leur localisation, ils sont soit peu ou partiellement équipés, soit nécessitent la réalisation d'aménagements ou de liaisons particulières.
Trois emprises constituent cette zone :
- Une emprise en bordure de l'Hers,
- Une emprise en bordure de la RD15 trappée d'un emplacement réservé et d'une interdiction de sortir sur cette voie.

SECTION I – NATURE DE L'OCCUPATION OU DE L'UTILISATION DU SOL

ARTICLE I NA 1 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES

1 – Ne sont admis que :

1. Les constructions à usage d'équipement collectif

2. L'extension et l'aménagement des constructions existantes

3. Les constructions à usage :
   - d'habitat
   - de service ou de bureau
   - de commerce ou d'artisanat

sous réserve des conditions fixées au paragraphe 2 ci-après.

4.Les équipements d'infrastructure et les ouvrages techniques ainsi que les affouillements et les exhaussements indispensables au fonctionnement et aux travaux de réalisation du projet de Boulevard Urbain Nord.

2 – Toutefois, sont admis sous condition :

1. Les constructions à usage :
   - d'habitat
   - de service ou de bureau
   - de commerce ou d'artisanat

ne seront admises que si elles sont édifiées dans le cadre d'opérations aménageant une superficie minimale de 1 hectare. La superficie minimale ne s'applique pas au secteur INAa dont l'aménagement sera subordonné à la réalisation de la voie de desserte portée au règlement graphique.

2.1.7 - Règlement du document d'urbanisme en vigueur p53

ZONE II NA

CARACTERE DE LA ZONE

Cette zone actuellement agricole est destinée, du fait de sa situation à proximité des zones bâties et des équipements, à être urbanisée à moyen terme. Elle sera ouverte à l'urbanisation par modification du POS à l'initiative de la commune.
Le sous-secteur IINAa recouvre une emprise, en continuité des équipements sportifs existants en zone UC limitrophe, sur laquelle la construction et l'aménagement d'équipements sportifs sont autorisés.

SECTION I – NATURE DE L'OCCUPATION OU DE L'UTILISATION DU SOL

ARTICLE II NA 1 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES

Ne sont admis que :

L'aménagement et l'extension justifiée des constructions existantes.
L'aménagement et la construction d'équipements publics sportifs, dans le secteur IINAa.

ARTICLE II NA 2 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

1 - Les constructions de toute nature sauf celles autorisées à l'article ci-dessus

2 – Les terrains de camping et caravaning

3 – Les installations et travaux divers

4 – Les installations classées

5 – Les lotissements

6 – Les carrières

SECTION II – CONDITIONS DE L'OCCUPATION DES SOLS

~~ARTICLE II NA 3~~

~~à~~

~~ARTICLE I NA 8~~

NEANT

Commune de CASTELGINEST - 5ème modification du POS - Dossier enquête publique - Règlement modifié 53

2.1.8 - Règlement mis en compatibilité p53

ZONE II NA

CARACTERE DE LA ZONE

Cette zone actuellement agricole est destinée, du fait de sa situation à proximité des zones bâties et des équipements, à être urbanisée à moyen terme. Elle sera ouverte à l'urbanisation par modification du POS à l'initiative de la commune.
Le sous-secteur IINAa recouvre une emprise, en continuité des équipements sportifs existants en zone UC limitrophe, sur laquelle la construction et l'aménagement d'équipements sportifs sont autorisés.

SECTION I – NATURE DE L'OCCUPATION OU DE L'UTILISATION DU SOL

ARTICLE II NA 1 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES

Ne sont admis que :

L'aménagement et l'extension justifiée des constructions existantes.
L'aménagement et la construction d'équipements publics sportifs, dans le secteur IINAa.

Les équipements d'infrastructure et les ouvrages techniques ainsi que les affouillements et les exhaussements indispensables au fonctionnement et aux travaux de réalisation du projet de Boulevard Urbain Nord.

ARTICLE II NA 2 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

1 - Les constructions de toute nature sauf celles autorisées à l'article ci-dessus

2 – Les terrains de camping et caravaning

3 – Les installations et travaux divers

4 – Les installations classées

5 – Les lotissements

6 – Les carrières

SECTION II – CONDITIONS DE L'OCCUPATION DES SOLS

~~ARTICLE II NA 3~~

~~à~~

~~ARTICLE I NA 8~~

NEANT

Commune de CASTELGINEST - 5ème modification du POS - Dossier enquête publique - Règlement modifié 53

2.1.9 - Règlement du document d'urbanisme en vigueur p55

ZONE NC

CARACTERE DE LA ZONE

Cette zone naturelle correspond à la zone agricole de la commune.

SECTION I – NATURE DE L'OCCUPATION OU DE L'UTILISAT ION DU SOL

ARTICLE NC 1 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES

1 – Rappels
Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif et à l'exploitation agricole sont seules autorisées danscette zone, sous réserve da la prise en compte des prescriptions du PPR
Les coupes et abattages d'arbres sont soumis à autorisation dans les espaces boisés classés figurant au plan de zonage.

2 – Ne sont admis que :

1. Les constructions à usage :
   - Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif
   - agricole
   - d'habitat
   - industriel, artisanal et commercial
   - de service et de bureau

   } sous réserve des conditions fixées au paragraphe 3 ci-après

2. L'aménagement, l'extension et le changement desdestinations des constructions existantes sous réserve des conditions fixées au paragraphe 3 ci-après

3. Les installations classées nécessaires au bon fonctionnement des constructions existantes ou autorisées.

4. Les terrains de camping et de caravaning

5. Les terrains de jeux et de sport ainsi que les aires de stationnement

3 – Toutefois, sont admis sous les conditions suivantes :

1. Les constructions à usage d'habitat, à condition qu'elles soient :
   - destinées au logement des exploitants ruraux ;
   - nécessaires au fonctionnement des exploitations

Commune de CASTELGINEST - 1 ère modification simplifiée du POS, approuvée par D.C. C. du 23 Juin 2011 - Règlement modifié 55

2.1.10 - Règlement mis en compatibilité p55

ZONE NC

CARACTERE DE LA ZONE

Cette zone naturelle correspond à la zone agricole de la commune.

SECTION I – NATURE DE L'OCCUPATION OU DE L'UTILISAT ION DU SOL

ARTICLE NC 1 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES

1 – Rappels
Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif et à l'exploitation agricole sont seules autorisées danscette zone, sous réserve da la prise en compte des prescriptions du PPR
Les coupes et abattages d'arbres sont soumis à autorisation dans les espaces boisés classés figurant au plan de zonage.

2 – Ne sont admis que :

1. Les constructions à usage :
   - Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif
   - agricole
   - d'habitat
   - industriel, artisanal et commercial
   - de service et de bureau

   } sous réserve des conditions fixées au paragraphe 3 ci-après

2. L'aménagement, l'extension et le changement desdestinations des constructions existantes sous réserve des conditions fixées au paragraphe 3 ci-après

3. Les installations classées nécessaires au bon fonctionnement des constructions existantes ou autorisées.

4. Les terrains de camping et de caravaning

5. Les terrains de jeux et de sport ainsi que les aires de stationnement

6.Les équipements d'infrastructure et les ouvrages techniques ainsi que les affouillements et les exhaussements indispensables au fonctionnement et aux travaux de réalisation du projet de Boulevard Urbain Nord.

3 – Toutefois, sont admis sous les conditions suivantes :

1. Les constructions à usage d'habitat, à condition qu'elles soient :
   - destinées au logement des exploitants ruraux ;
   - nécessaires au fonctionnement des exploitations

Commune de CASTELGINEST - Règlement mis en compatibilité 55

2.1.11 - Règlement du document d'urbanisme en vigueur p57

ZONE III NA

CARACTERE DE LA ZONE

La zone III NA correspond à des terrains situés ~~en bordure de la Voie Artérielle Nord et à la partie~~ au Nord du territoire communal et située sur la rive gauche de l'Hers. Cette zone est destinée à recevoir des activités diverses.

SECTION I – NATURE DE L'OCCUPATION OU DE L'UTILISATION DU SOL

ARTICLE III NA 1 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES

1 – Ne sont admis que :

1. Les constructions à usage
   - agricole
   - d'équipement collectif
   - industriel, commercial ou artisanal
   - d'entrepôts commerciaux
   - hôtelier et de restauration

2. Les lotissements à usage d'activité

3. Les installations classées

4. Les aires de stationnement

5. L'aménagement et l'extension des constructions existantes

2 – Sont admises sous condition :

Les constructions à usage d'habitat, de services et de bureaux, à condition qu'elles soient liées aux activités de la zone.

ARTICLE III NA 2 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

1 - Les constructions isolées à usage d'habitat, de service et de bureaux, sauf celles visées à l'article II NA 1

2.1.12 - Règlement mis en compatibilité p57

ZONE III NA

CARACTERE DE LA ZONE

La zone III NA correspond à des terrains situés ~~en bordure de la Voie Artérielle Nord et à la partie~~ au Nord du territoire communal et située sur la rive gauche de l'Hers. Cette zone est destinée à recevoir des activités diverses.

SECTION I – NATURE DE L'OCCUPATION OU DE L'UTILISATION DU SOL

ARTICLE III NA 1 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES

1 – Ne sont admis que :

1. Les constructions à usage
   - agricole
   - d'équipement collectif
   - industriel, commercial ou artisanal
   - d'entrepôts commerciaux
   - hôtelier et de restauration

2. Les lotissements à usage d'activité

3. Les installations classées

4. Les aires de stationnement

5. L'aménagement et l'extension des constructions existantes

6.Les équipements d'infrastructure et les ouvrages techniques ainsi que les affouillements et les exhaussements indispensables au fonctionnement et aux travaux de réalisation du projet de Boulevard Urbain Nord.

2 – Sont admises sous condition :

Les constructions à usage d'habitat, de services et de bureaux, à condition qu'elles soient liées aux activités de la zone.

ARTICLE III NA 2 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

1 - Les constructions isolées à usage d'habitat, de service et de bureaux, sauf celles visées à l'article II NA 1

2.1.13 - Règlement du document d'urbanisme en vigueur p61

ZONE ND

CARACTERE DE LA ZONE

Cette zone naturelle fait l'objet d'une protection particulière. Elle comprend :
- la coupure verte de l'Hers prévue au S.D.A.U.
- la retombée des coteaux agricoles avec vue panoramique sur l'agglomération

SECTION I – NATURE DE L'OCCUPATION OU DE L'UTILISATION DU SOL

ARTICLE ND 1 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES

1 – Rappels

Les coupes et abattages d'arbres sont soumis à autorisation dans les espaces boisés classés figurant au plan de zonage.

2 – Ne sont admis que :

a) les constructions à usage d'équipement collectif

b) l'aménagement et l'extension justifiée des constructions existantes

c) les installations classées nécessaires au bon fonctionnement des constructions autorisées

d) les terrains de jeux et de sport ainsi que les aires de stationnement ouverts au public

ARTICLE ND 2 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

1 - Les constructions nouvelles à usage :
- d'habitation
- de service et de bureaux
- industriel
- de commerce et d'artisanat

2 - Les lotissements

3 – Les installations classées sauf celles prévues à l'article ND 1 ci-dessus

4 – Les terrains de camping et de caravaning

5 – Les installations et travaux divers sauf ceux prévus à l'article ND 1 ci-dessus

6 – Les carrières

SECTION II – CONDITIONS DE L'OCCUPATION DES SOLS

ARTICLE ND 3 – ACCES ET VOIRIE

NEANT

Commune de CASTELGINEST - 1ère modification simplifiée du POS, approuvée par D.C. C. du 23 Juin 2011 - Règlement modifié 61

2.1.14 - Règlement mis en compatibilité p61

ZONE ND

CARACTERE DE LA ZONE

Cette zone naturelle fait l'objet d'une protection particulière. Elle comprend :
- la coupure verte de l'Hers prévue au S.D.A.U.
- la retombée des coteaux agricoles avec vue panora mique sur l'agglomération

SECTION I – NATURE DE L'OCCUPATION OU DE L'UTILISATION DU SOL

ARTICLE ND 1 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES

1 – Rappels

Les coupes et abattages d'arbres sont soumis à auto risation dans les espaces boisés classés figurant au plan de zonage.

2 – Ne sont admis que :

a) les constructions à usage d'équipement collectif

b) l'aménagement et l'extension justifiée des constructions existantes

c) les installations classées nécessaires au bon fo nctionnement des constructions autorisées

d) les terrains de jeux et de sport ainsi que les aires de stationnement ouverts au public

e) Les équipements d'infrastructure et les ouvrages techniques ainsi que les affouillements et les exhaussements indispensables au fonctionnement et aux travaux de réalisation du projet de Boulevard Urbain Nord.

ARTICLE ND 2 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

1 - Les constructions nouvelles à usage :
- d'habitation
- de service et de bureaux
- industriel
- de commerce et d'artisanat

2 - Les lotissements

3 – Les installations classées sauf celles prévues à l'article ND 1 ci-dessus

4 – Les terrains de camping et de caravaning

5 – Les installations et travaux divers sauf ceux prévus à l'article ND 1 ci-dessus

6 – Les carrières

SECTION II – CONDITIONS DE L'OCCUPATION DES SOLS

ARTICLE ND 3 – ACCES ET VOIRIE

NEANT

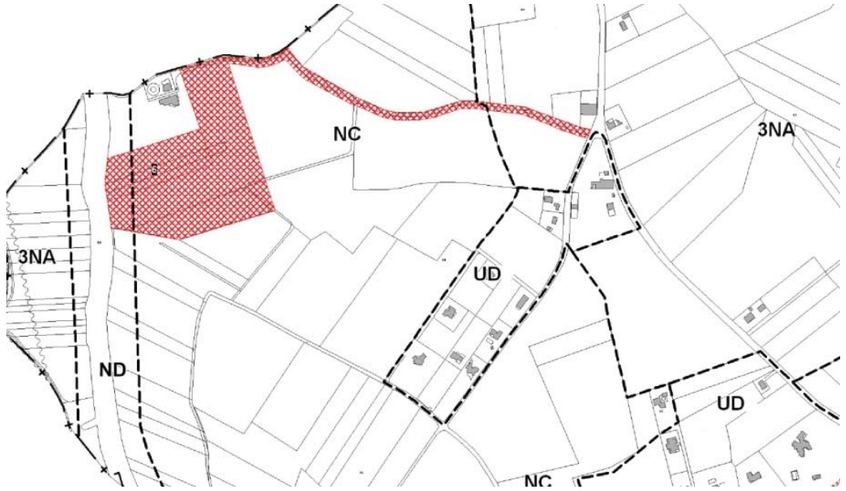
Commune de CASTELGINEST - Règlement mis en compatibilité 61

2.2 - Mise en compatibilité du règlement graphique (zonage)

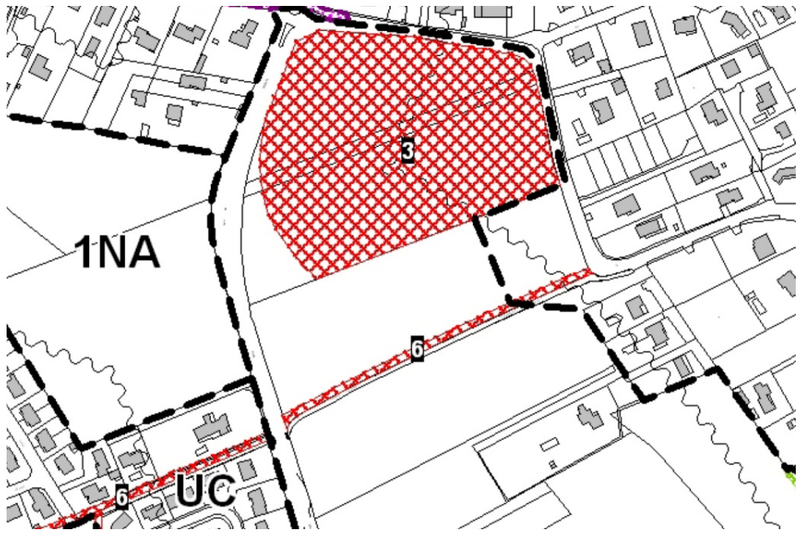
2.2.1 - Mise en compatibilité des emplacements réservés

Zonage des emplacements réservés du document d'urbanisme en vigueur

Cas de l'emplacement réservé n°5

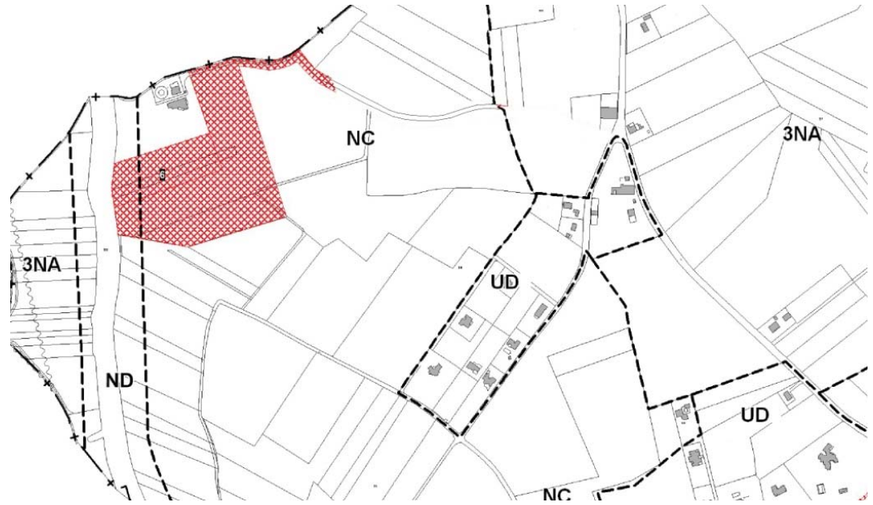


Cas des emplacements réservés n°3 et n°6

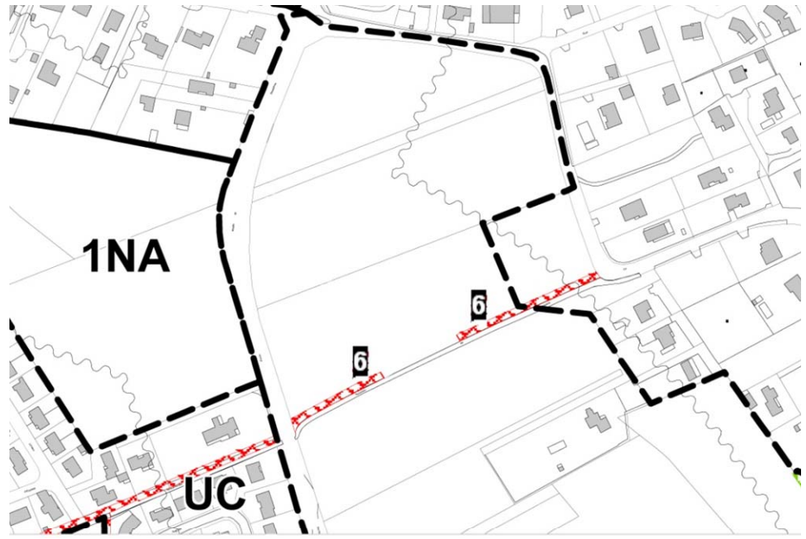


2.2.2 - Zonage des emplacements réservés mis en compatibilité

Cas de l'emplacement réservé n°5



Cas de l'emplacement réservé n°6



2.2.3 - Création d'un emplacement réservé BUN

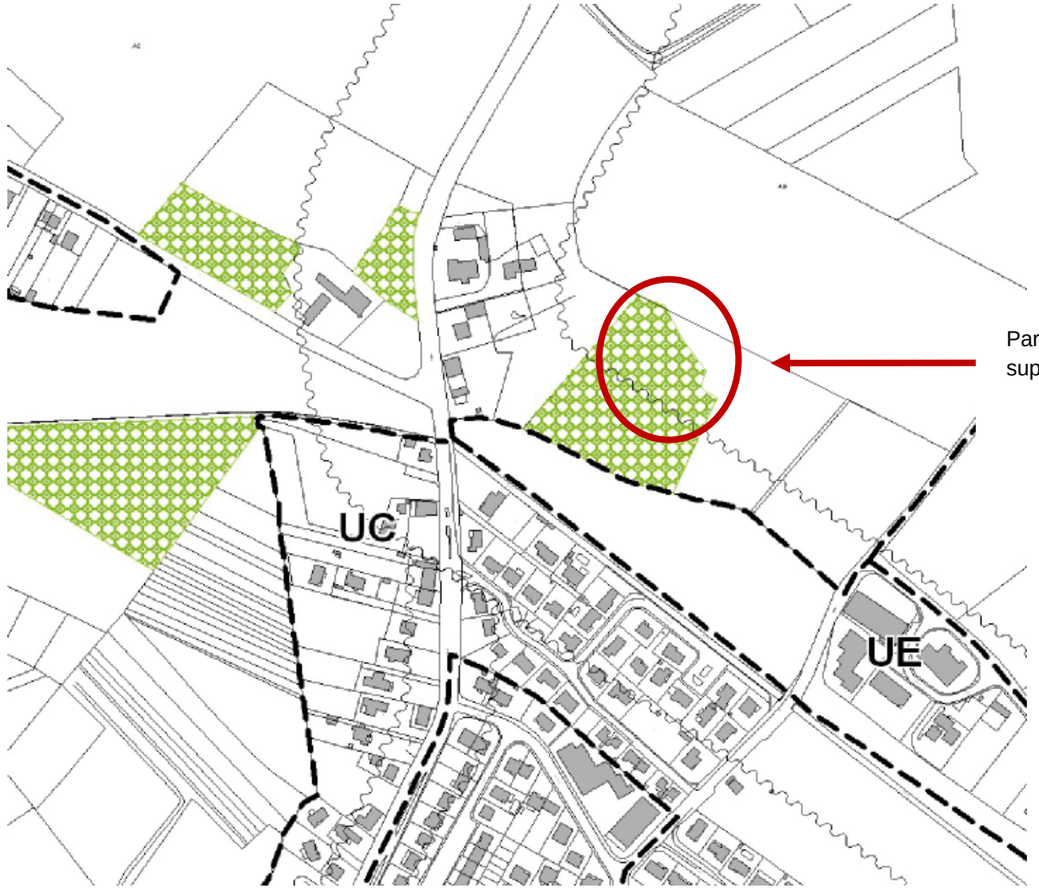


2.3 - Mise en compatibilité des Espaces Boisés Classés

2.3.1 - Zonage de l'EBC concerné par la mise en compatibilité dans le document d'urbanisme en vigueur

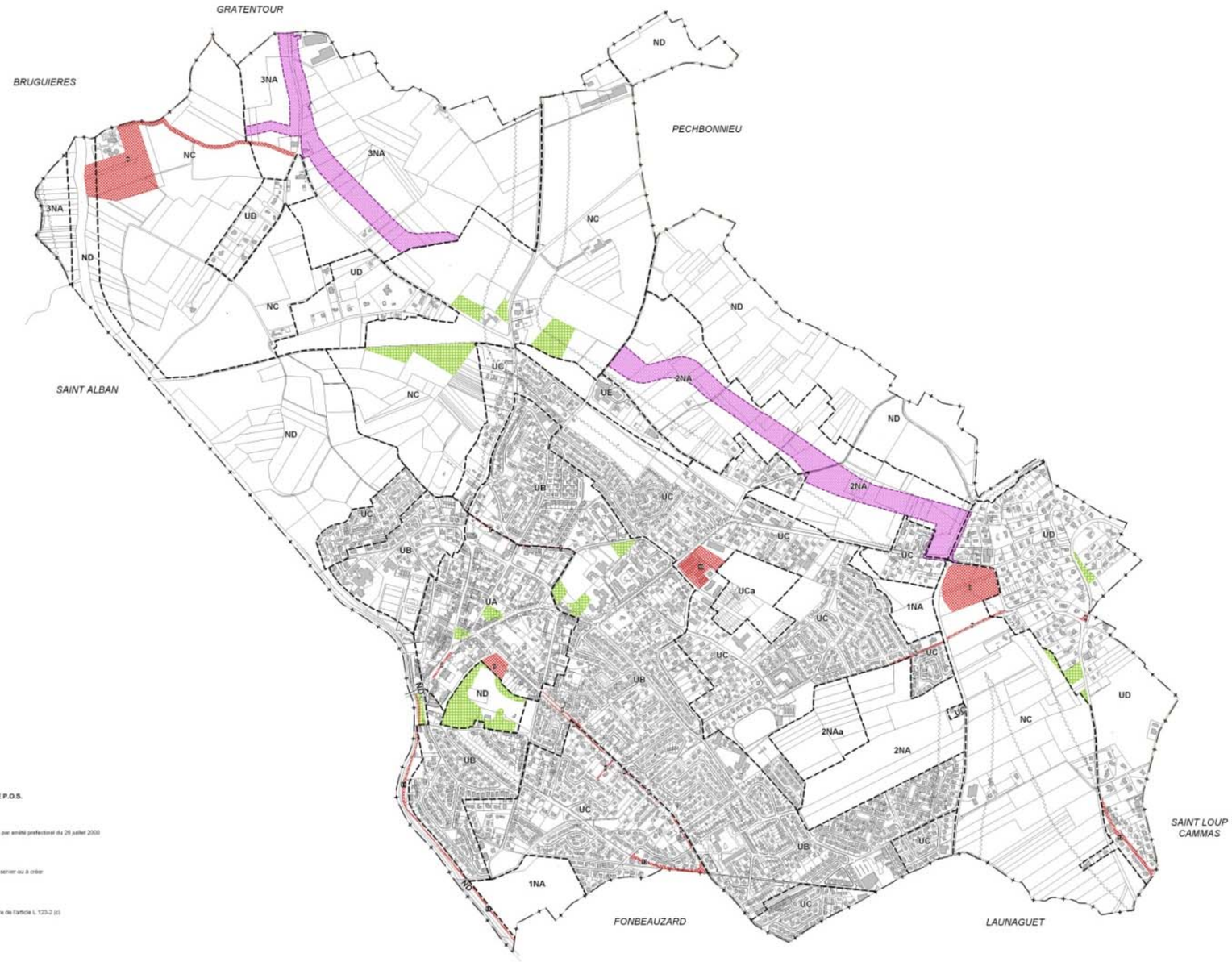


2.3.2 - Zonage de l'EBC mis en compatibilité



2.3.3 - Synthèse de la mise en compatibilité du règlement graphique

2.3.3.1 - Règlement graphique du document d'urbanisme en vigueur



2.3.3.2 -Règlement graphique du document d'urbanisme mis en compatibilité



2.4 - Mise en compatibilité de la liste des emplacements réservés

Concernant les emplacements réservés, seulement 3 sont concernés par des modifications de zonage ; leur surface sera mise à jour dans la liste des emplacements réservés (modifications apportées en rouge) :

2.4.1 - Liste des emplacements réservés du document d'urbanisme en vigueur

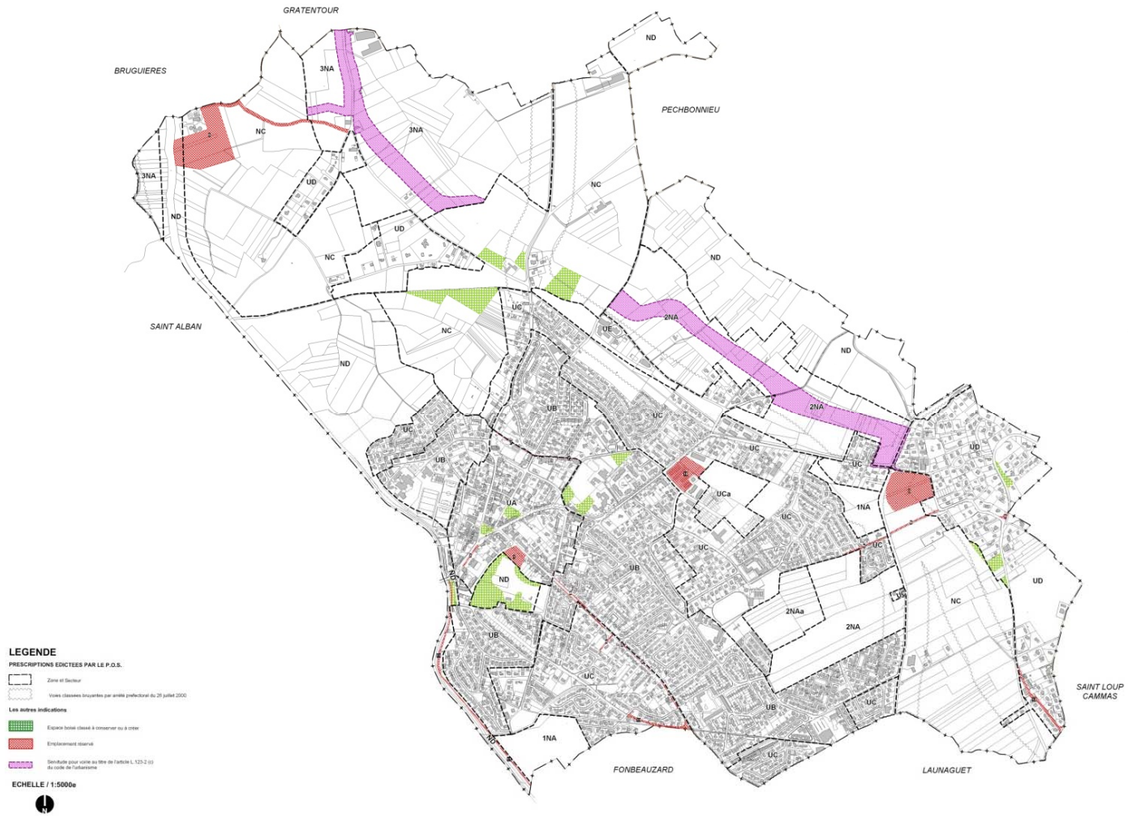
N°	Désignation	Bénéficiaire	Superficie
1	Création d'un parking et de bâtiments publics	Commune	5.100 m²
2	Elargissement voie	Commune	680 m²
3	Création d'un bassin de retenue des eaux pluviales	Commune	30.800 m²
4	Voie de desserte	Commune	600 m²
5	Extension de la station d'épuration + voie d'accès	C.U.G.T.	65.060 m²
6	Création d'un cheminement piéton	Commune	2.400 m²
7	Création d'une voie piétonne	Commune	1.200 m²
8	Elargissement du CD 59	Département	2.200 m²
9	Aménagement du carrefour entre le chemin des Coteaux et le chemin de Peyrandrieu	Commune	400 m²
10	Aménagement d'un centre culturel	Commune	6.475 m²
11	Création d'une piste cyclable	Commune	8.000 m²
12	Rétablissement du chemin des Coteaux	Commune	3.400 m²
13	Création d'une piste cyclable et d'un cheminement pour piétons	Commune	1.960 m²

2.4.2 - Liste des emplacements réservés mise en compatibilité

N°	Désignation	Bénéficiaire	Superficie
1	Création d'un parking et de bâtiments publics	Commune	5 100 m²
2	Elargissement voie	Commune	680 m²
~~3~~	~~Création d'un bassin de retenue des eaux pluviales~~	~~Commune~~	~~30 800 m²~~
4	Voie de desserte	Commune	600 m²
5	Extension de la station d'épuration + voie d'accès	C.U.G.T.	~~65 060 m²~~ 59 100 m²
6	Création d'un cheminement piéton	Commune	~~2400 m²~~ 2 100 m²
7	Création d'une voie piétonne	Commune	1 200 m²
8	Elargissement du CD 59	Département	2 200 m²
9	Aménagement du carrefour entre le chemin des Coteaux et le chemin de Peyrandrieu	Commune	400 m²
10	Aménagement d'un centre culturel	Commune	6 475 m²
11	Création d'une piste cyclable	Commune	8 000 m²
12	Rétablissement du chemin des Coteaux	Commune	3 400 m²
13	Création d'une piste cyclable et d'un cheminement pour piétons	Commune	1 960 m²
14	Infrastructure multimodale de transports intégrant piétons, cycles, transport en commun en site propre, véhicules particuliers et parc relais associés (Boulevard Urbain Nord)	C.U. Toulouse métropole	440 805m²

2.5 - Mise en compatibilité des servitudes

2.5.1 - Zonage de la servitude L123-2c du document d'urbanisme en vigueur



2.5.2 - Zonage mis en compatibilité par la suppression de la servitude L123-2c

