DGDUD
Service réglementation Urbaine



Plan Local d'Urbanisme

PLU révisé le 1er Mars 2006

1ère Mise à jour le 5 juillet 2006
2ème Mise à jour le 17 décembre 2007
3ème Mise à jour le 29 décembre 2009
1ère Modification le 23 juin 2011
2ème Modification le 19 décembre 2011
2ème Révision Simplifiée le 28 juin 2012

1ère REVISION SIMPLIFIEE

Soumis à enquête publique du 26/03/2012 au 27/04/2012
par Arrêté du 06/03/2012
Approuvée par Délibération du Conseil
de la Communauté Urbaine de Toulouse Métropole
du 11 octobre 2012

1 - Notice explicative

VILLE DE CORNEBARRIEU

toulouse métropole
COMMUNAUTÉ URBAINE

auat toulouse aire 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

SOMMAIRE

1 - LA PROCEDURE DE REVISION SIMPLIFIEE 1

1.1. Objet de la révision simplifiée 1
1.2. Rappel de l'évolution du document d'urbanisme 2
1.3. La mise en œuvre et le planning de la procédure 2

2 – LE PROJET D'IMPLANTATION D'UN POLE LOGISTIQUE 2

2.1. L'insertion du projet de pôle logistiquedans l'environnement communal 3
2.2. L'insertion du projet de pôle logistiquedans l'environnement intercommunal 5
2.3. Le projet de pôle logistique à vocation aéronautique 12

3 –LES DISPOSITIONS DE MISE EN ŒUVRE DU PROJET DANS LE PLU 22

3.1. Evolution du Plan d'Aménagement et de développement Durable (PADD) 22
3.2. Evolution du règlement graphique 25
3.3. Evolution du règlement écrit 26
3.4. Les orientations d'aménagement de BARQUIL 37

1 - LA PROCEDURE DE REVISION SIMPLIFIEE

Le Grand Toulouse, conformément aux dispositions de l'article L. 123-13 du Code de l'Urbanisme a prescrit par délibération du 29 septembre 2011, la 1ère révision simplifiée du Plan Local d'Urbanisme du Grand Toulouse, Commune de Cornebarrieu afin d'ouvrir à l'urbanisation une zone d'environ 10 ha, au lieu-dit Barquil, nécessaire à la réalisation d'un pôle logistique à vocation aéronautique.

1.1. Objet de la révision simplifiée

Projet d'implantation d'un nouveau pôle logistique à vocation aéronautique

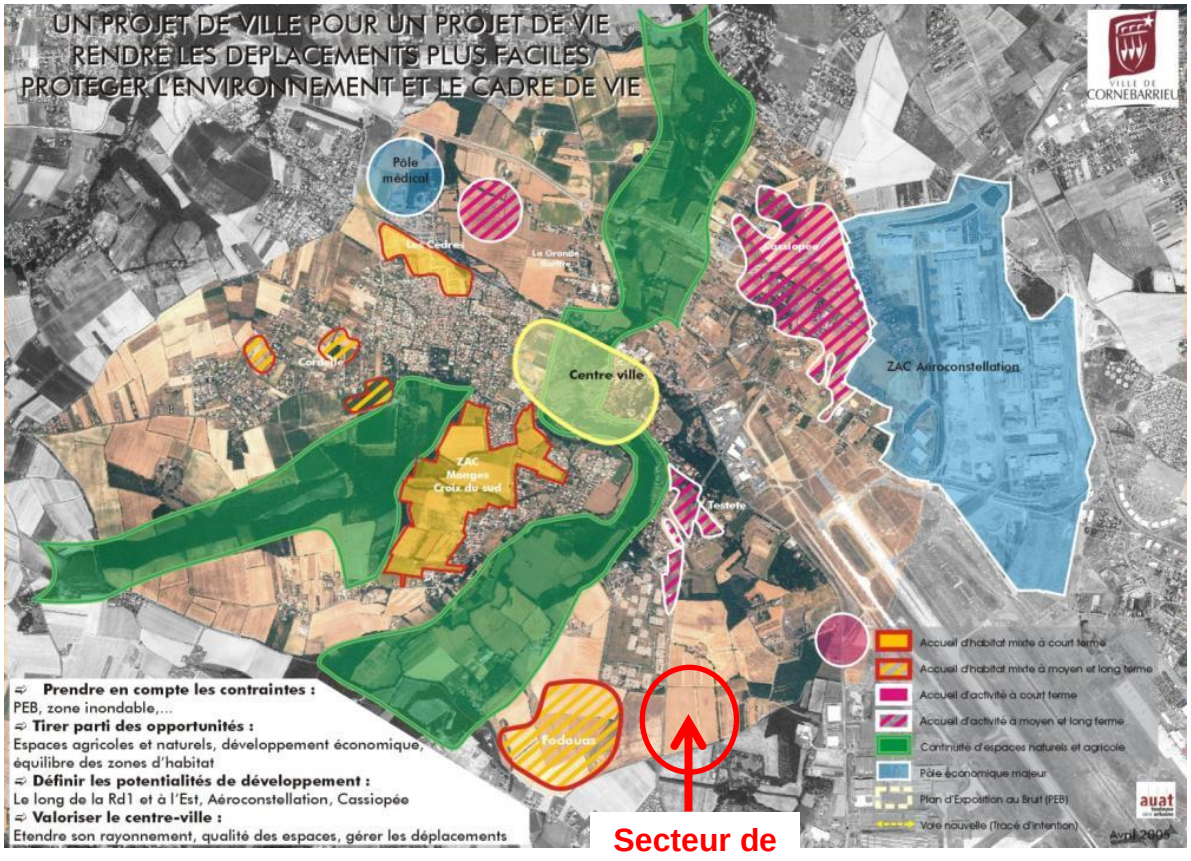
L'origine de ce projet d'implantation d'un nouveau pôle logistique à vocation aéronautique se trouve dans les volontés de :

- Maintenir la compétitivité de l'activité aéronautique européenne,
- Renforcer l'attractivité du territoire métropolitain,
- Pérenniser et développer les emplois sur le secteur.

La procédure de révision simplifiée est utilisée pour :

- la création du règlement de la zone **3AUb** permettant les constructions à usage d'activités industrielles car dans le PLU opposable de la commune de Cornebarrieu, ce projet d'implantation concerne une zone agricole, A ;
- le déclassement d'une partie d'Espace Boisé Classé (EBC)
- la création d'un emplacement réservé relatif aux projets de voirie ;
- l'établissement d'une orientation d'aménagement sur le secteur ;
- la reformulation de ce qui est indiqué au PADD, sans en changer l'économie générale.

En effet, dans les orientations générales du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (P.A.D.D.), la Commune de Cornebarrieu a identifié des secteurs de développement de l'activité à dominante tertiaire sur Cassiopée et Testete. C'est un secteur plus au Sud qui est concerné par le projet d'implantation d'un nouveau pôle logistique à vocation aéronautique.



1.2. Rappel de l'évolution du document d'urbanisme

La Commune de Cornebarrieu a approuvé la révision de son PLU le 1er Mars 2006.

Depuis, le PLU a fait l'objet de trois mises à jour approuvé le 5 juillet 2007, le 17 juillet 2007 et le 29 décembre 2009.

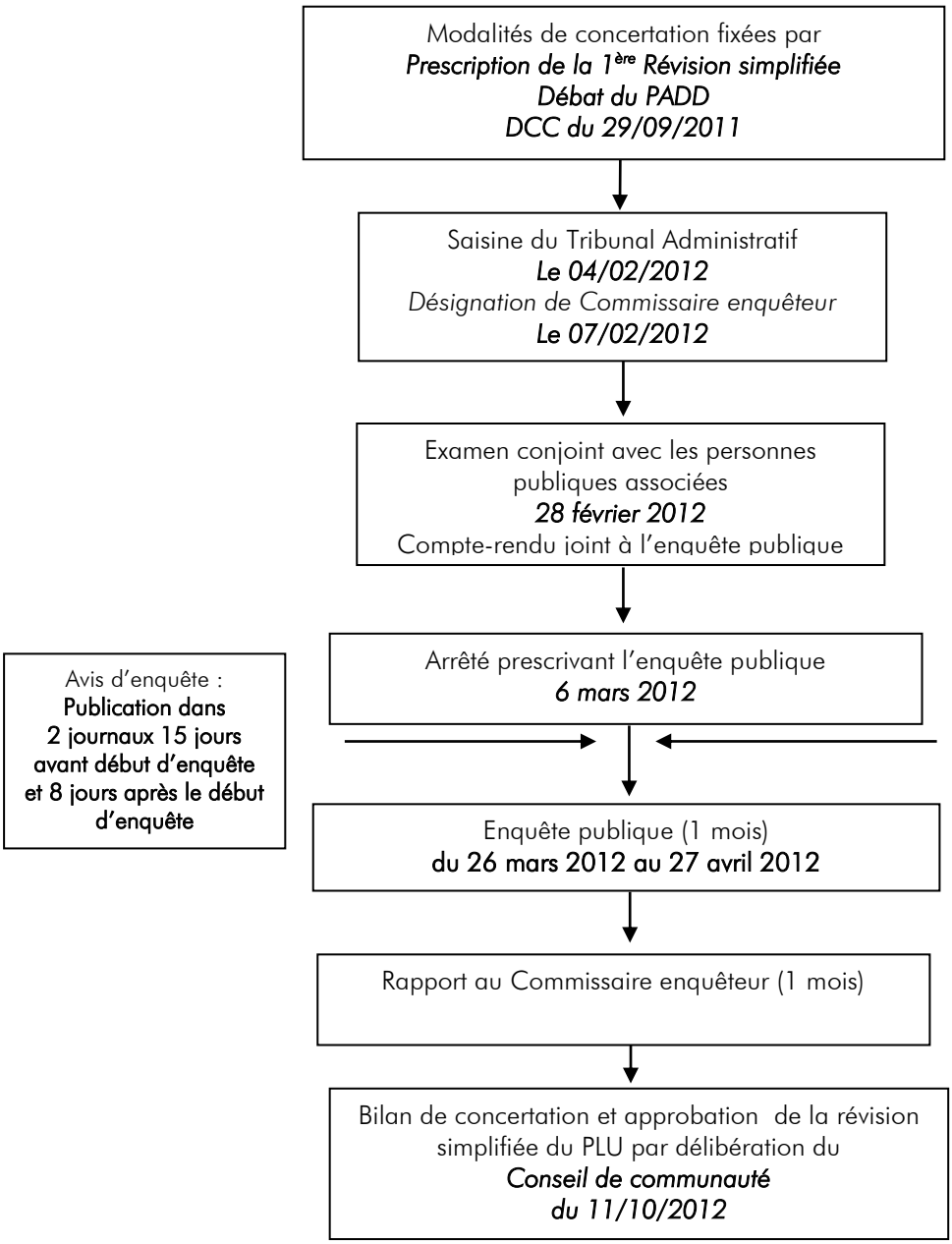
Il a également fait l'objet d'une première modification approuvée par délibération du Conseil Communautaire du Grand Toulouse du 23 juin 2011, puis d'une deuxième modification du PLU approuvée le 19 décembre 2011.

1.3. La mise en œuvre et le planning de la procédure

La présente procédure de révision simplifiée s'inscrit dans le cadre des dispositions édictées par le code de l'urbanisme et notamment les articles L 123-13, L 300-2 et R 123-21-1.

Elle a pour seul objet la mise en œuvre d'un projet d'implantation d'un nouveau pôle logistique à vocation aéronautique présentant un intérêt général pour le maintien et le développement de l'activité aéronautique.

Les étapes de la procédure :



2 – LE PROJET D'IMPLANTATION D'UN POLE LOGISTIQUE

2.1. L'insertion du projet de pôle logistique dans l'environnement communal

Le contexte communal

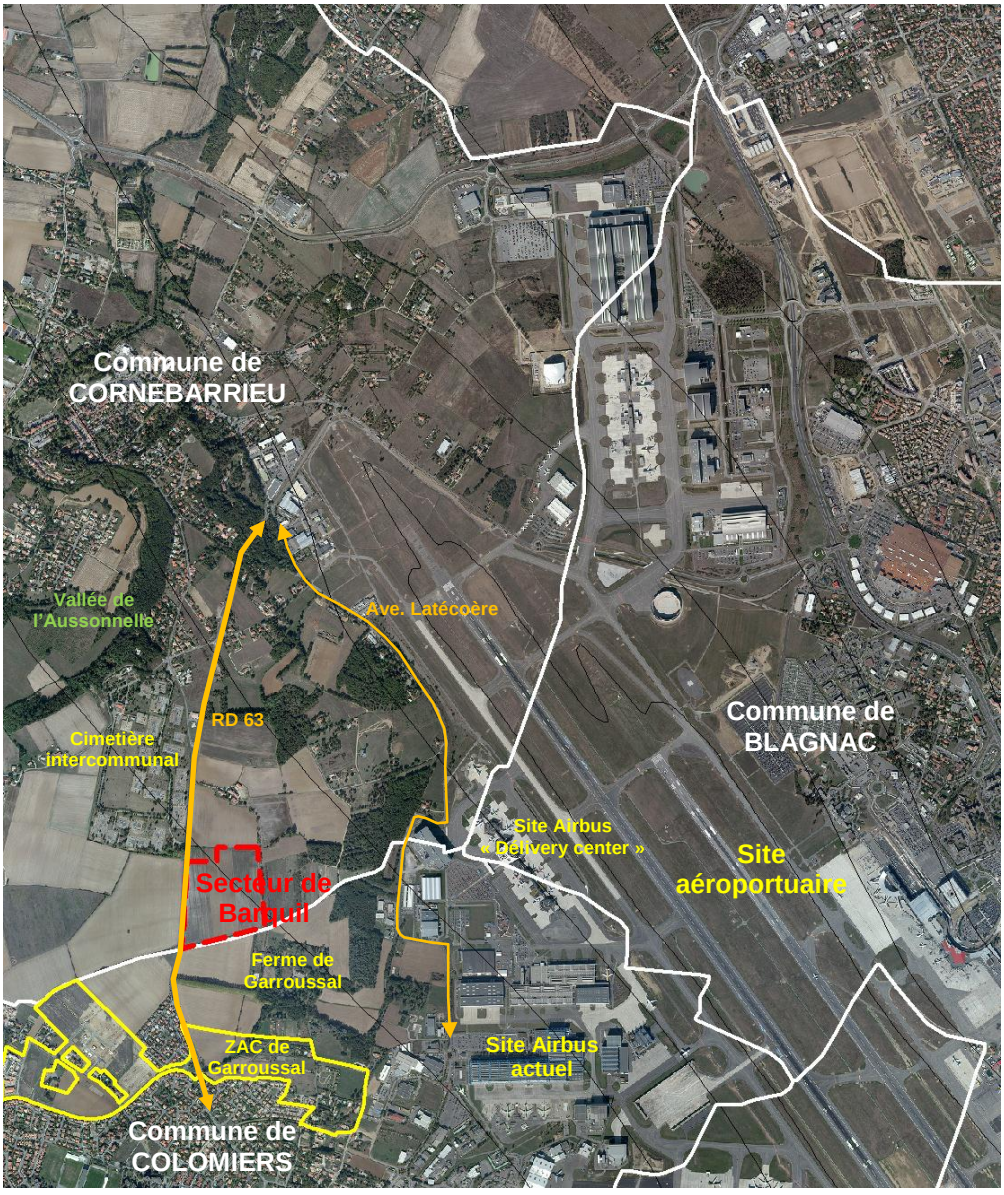
La zone de Barquil concernée par la présente révision du PLU bénéficie d'une situation privilégiée proche des sites industriels d'Airbus existants et elle est inscrite dans le pôle aéronautique du Nord-Ouest toulousain (Aéroconstellation, …).

Situé au Sud de la commune, en limite de Colomiers, le site bénéficie d'une implantation privilégiée en façade sur la RD 63 à proximité immédiate du cimetière suburbain.

Il constitue l'entrée sud de Cornebarrieu.

Ce site à caractère agricole est toutefois très marqué par l'urbanisation proche des villes de Colomiers et Cornebarrieu. De plus le PADD prévoit la création de la zone d'accueil d'habitat mixte de « Fodouas » le long de la RD63 en continuité de la ZAC Garoussal à Colomiers.

L'ensemble des sites industriels d'Airbus gravite aujourd'hui autour de l'aéroport Toulouse-Blagnac. Le site de Barquil répond à cette stratégie d'implantation par son implantation à l'ouest du site aéroportuaire.



Dans le PLU du Grand Toulouse Commune de Cornebarrieu, le secteur envisagé pour l'implantation d'un pôle logistique à vocation aéronautique est classé en zone A à vocation agricole.

Le caractère de la zone est incompatible avec le projet d'implantation d'un pôle logistique. Le règlement écrit de la zone A à l'article 1 interdit toutes occupations et utilisations du sol autres que les constructions destinées à l'habitat des exploitants agricoles ou aux activités agricoles.

Le projet de développement de la Ville de Cornebarrieu a travers son PADD doit être reformulé sur ce secteur pour permettre l'accueil d'activités aéronautiques.(voir explications précédentes sur le PADD).

Contenu et phasage du développement économique communal

Aujourd'hui, le projet d'implantation d'un pôle logistique concrétise la politique communale de planification et de phasage de son urbanisation en matière d'accueil d'activités économiques.

La commune, bien dotée en secteurs d'accueil économique compte actuellement 6 zones d'activités (Aéroconstellation, Paquière, Mermoz, Dewoitine, Breguet et Menvielle) et plus une de 120 hectares en projet (Cassiopée) soit plus de 15% du territoire communal consacrés aux activités économiques. Elle a identifié des secteurs de développement prioritaires d'activités sur son territoire. Il s'agit essentiellement de territoires situés à l'Est de la Commune en continuité des zones déjà existantes : la ZAC aérocontellation va commencer sa 2e phase. Les secteurs deTestete, au nord du site de Barquil, de Cassiopé sont des secteurs de développement futur qui renforceront l'accueil d'emplois avec un rapport habitant-emploi favorable à Cornebarrieu et le maintien d'un taux de chômage inférieur à la moyenne de l'agglomération (hors Toulouse).

La zone de Barquil s'inscrit en continuité et dans la logique du développement des activités aéronautiques à l'Est de la Commune première phase d'une vaste opération d'aménagement prévue au SCOT.

Ce pôle logistique pourra permettre de répondre à la croissance de l'activité d'Airbus et de nouveaux programmes mais aussi à une augmentation des cadences des chaînes de production existante.

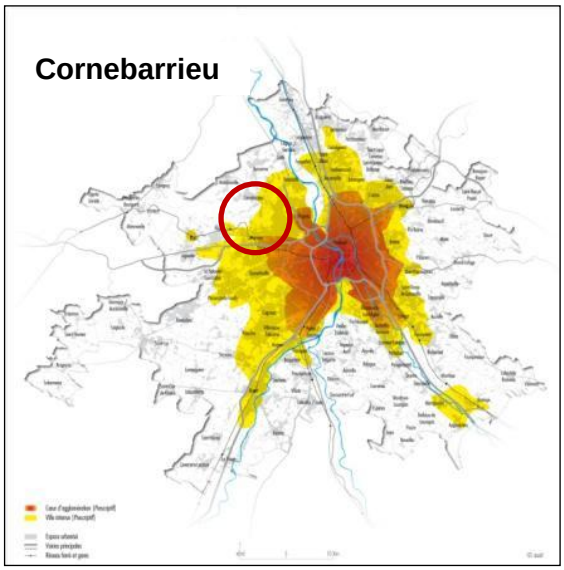
L'enjeu est donc ici de renforcer l'activité aéronautique du nord-ouest toulousain, et ainsi pérenniser et développer les emplois.

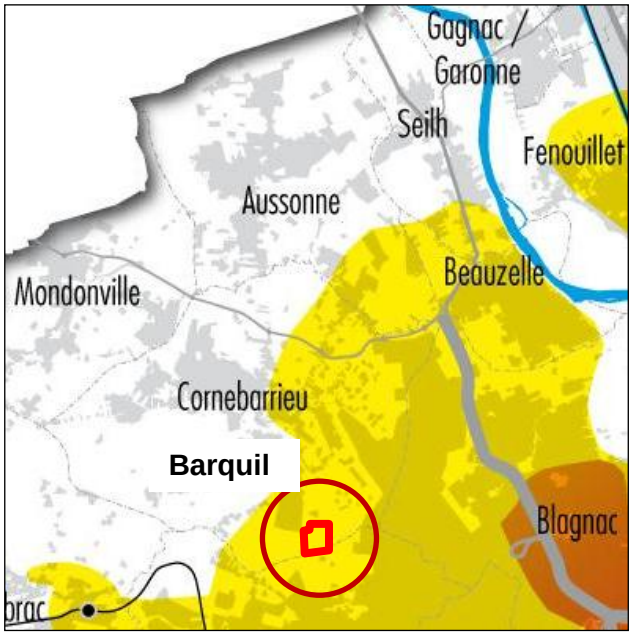
2.2. L'insertion du projet de pôle logistiquedans l'environnement intercommunal

Le contexte intercommunal au regard du SCOT

La commune de Cornebarrieu est située pour partie en développement mesuré et le sud de la commune en ville intense au SCoT arrêté. Le site de Barquil se situe en ville intense. .

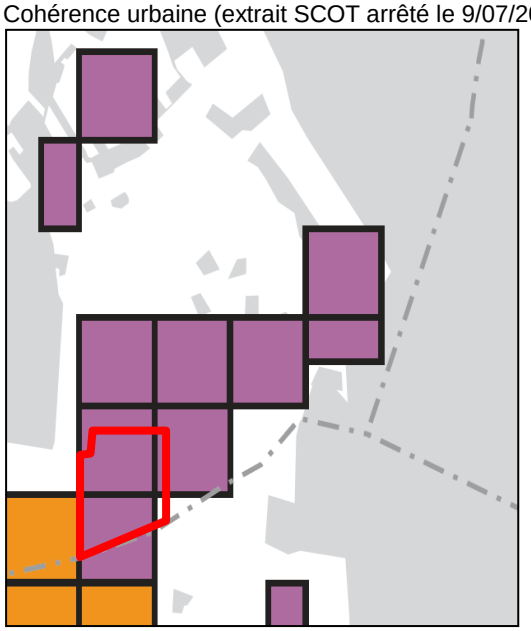
Son développement correspond à une première phase d'une vaste opération d'aménagement.



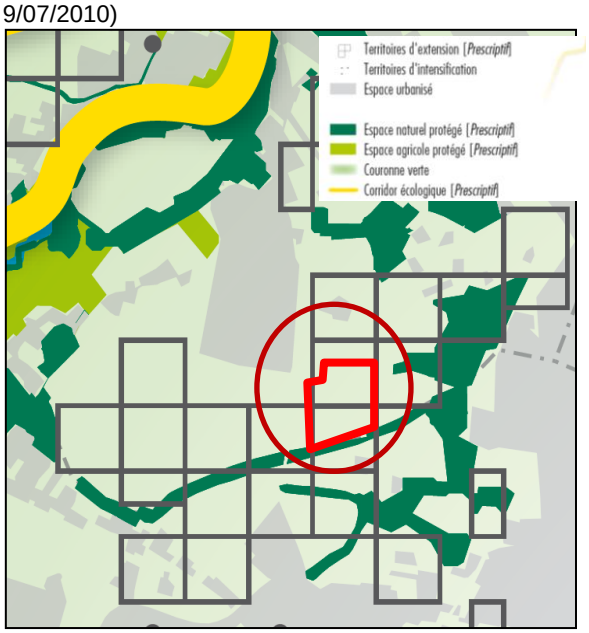


Situation au regard des cohérences urbaines :

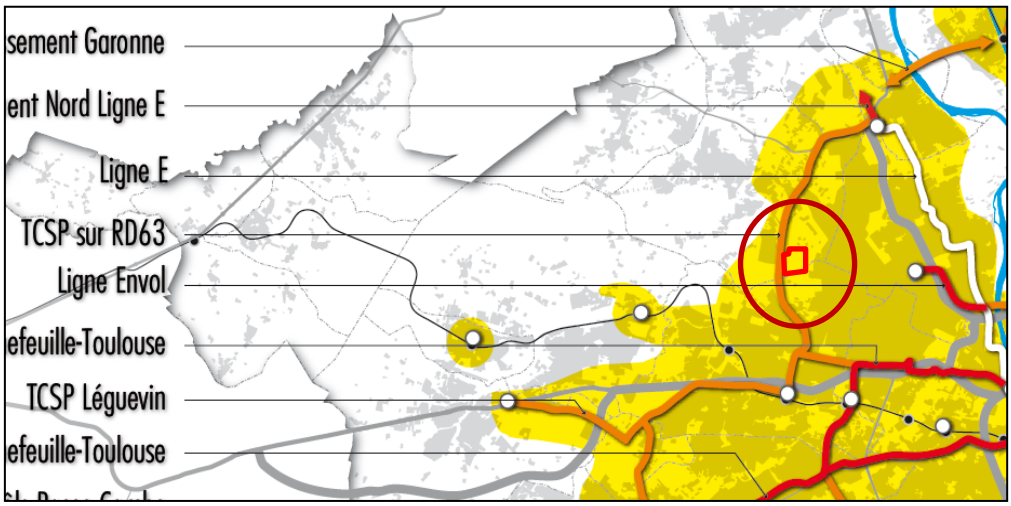
Cohérence urbaine (extrait SCOT arrêté le 9/07/2010)



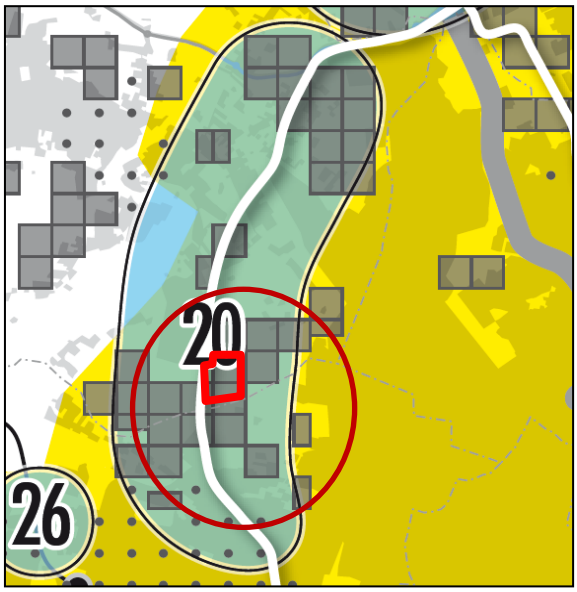
Cohérence environnementale (extrait SCOT arrêté le 9/07/2010)



Cohérence urbanisme /transport (extrait SCOT arrêté le 9/07/2010) et les projets TCSP



Carte de cohérence urbanisme /transport et les contrats d'axe



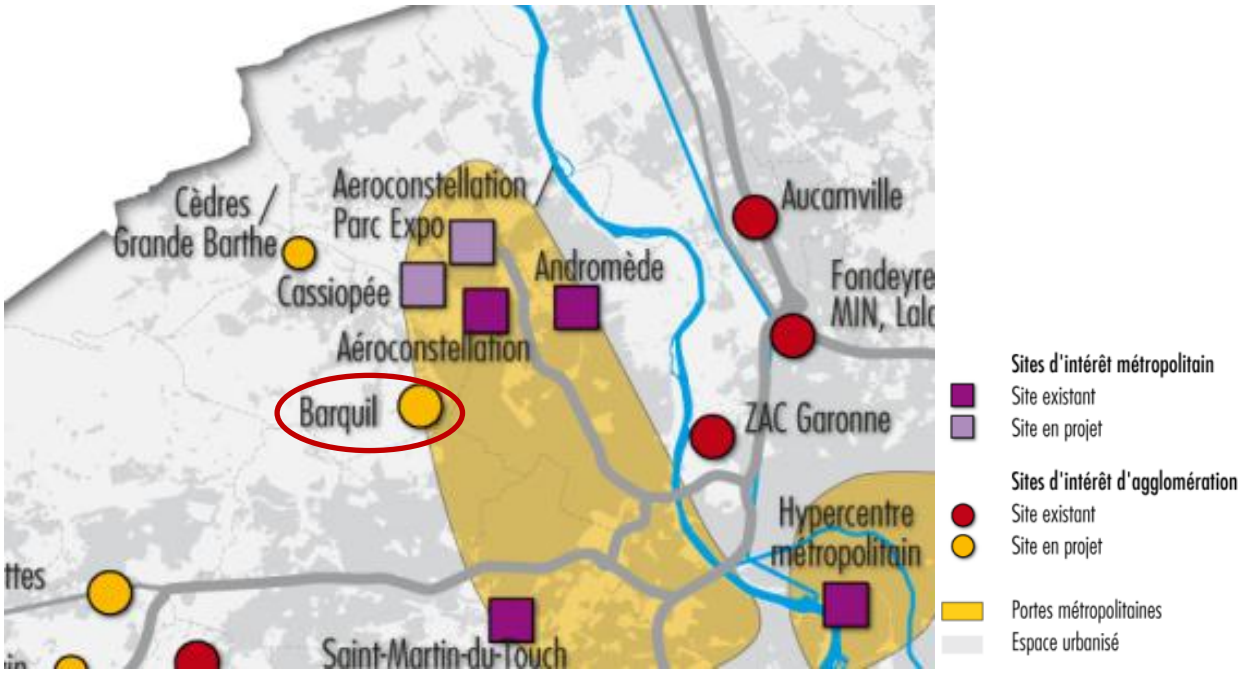
Le site de Barquil, objet de la présente révision simplifiée du PLU, d'accueil d'un pôle logistique à vocation aéronautique n'est pas concerné par des protections de type espace naturel ou agricole protégé ou corridors écologiques. Un espace naturel protégé existe sur la limite communale avec Colomiers. La préservation de cette continuité sera prise en compte dans l'Orientation d'aménagement intégrée au PLU pour ce projet de Barquil (voir la planche du volet paysager de l'Orientation d'aménagement en page 15 du présent document).

Le site de Barquil est intégré à un ensemble de 17,5 pixels, à vocation mixte et vocation économique dédiée, concernés par le contrat d'axe N°20(TCSP sur la RD63). Avec ces vocations affichées au SCOT, l'ensemble du secteur pourrait permettre l'accueil, avec un ratio de 25 emplois par hectare, d'environ 4000 emplois.

Le projet de pôle aéronautique Barquil va consommer environ 1,5 pixel à vocation économique dédié. Le nombre d'emplois attendus sur le site permet de respecter les objectifs de densité préconisés par le SCOT (25 emploi/ha).

Afin d'être compatible avec les orientations urbaines du SCOT, une étude sommaire est envisagée. Ce document sera réalisée avant l'approbation de la présente révision simplifiée du PLU. En effet, l'estimation de la consommation des pixels de ce contrat d'axe conduit à prévoir la réalisation d'une étude sommaire permettant d'ouvrir environ 20 % des territoires futurs situés sous contrat d'axe.

Typologies des pôles d'activités économiques (extrait SCOT arrêté le 9/07/2010)



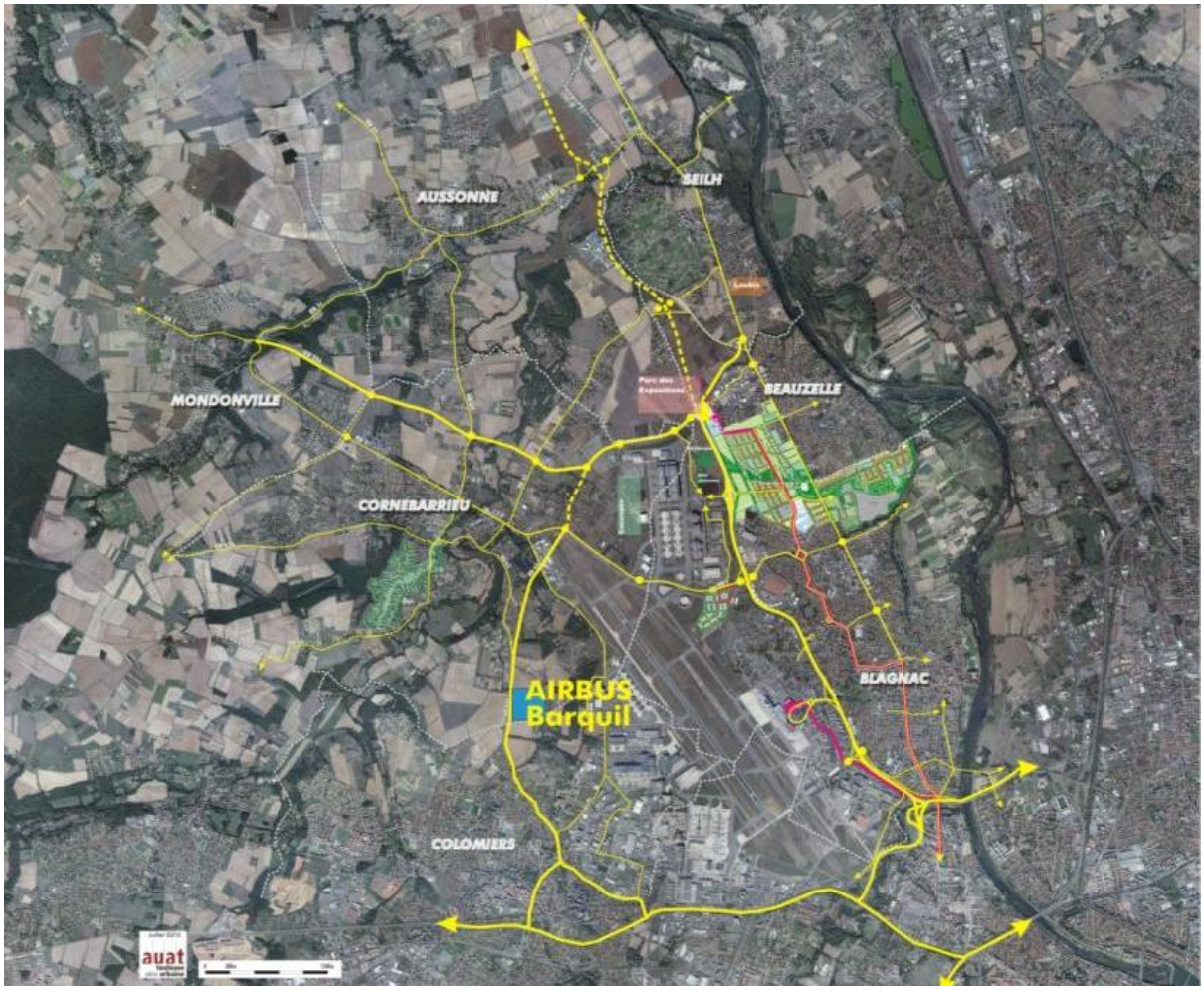
Le développement de Barquil est également inscrit au SCoT dans une porte métropolitaine, comme un site d'intérêt d'agglomération. L'objectif affiché est de rééquilibrer le potentiel d'accueil économique et l'offre d'emploi sur le territoire.

Ainsi, le projet d'implantation d'un pôle économique s'inscrit dans les orientations du ScoT arrêté le 9 juillet 2010.

Dessertes, accès et liens intercommunaux

➢ Un site qui s'insère dans le réseau d'agglomération

La RD 63 qui longe les terrains du projet est l'axe majeur qui traverse la commune de Cornebarrieu. Cette départementale parcourt la commune du Nord au Sud. Elle est reliée à la RD1, axe historique du Nord Toulousain et à plus long terme par la déviation de la RD963 programmée par le Conseil Général 31 reliant la RD1 à la RN224.



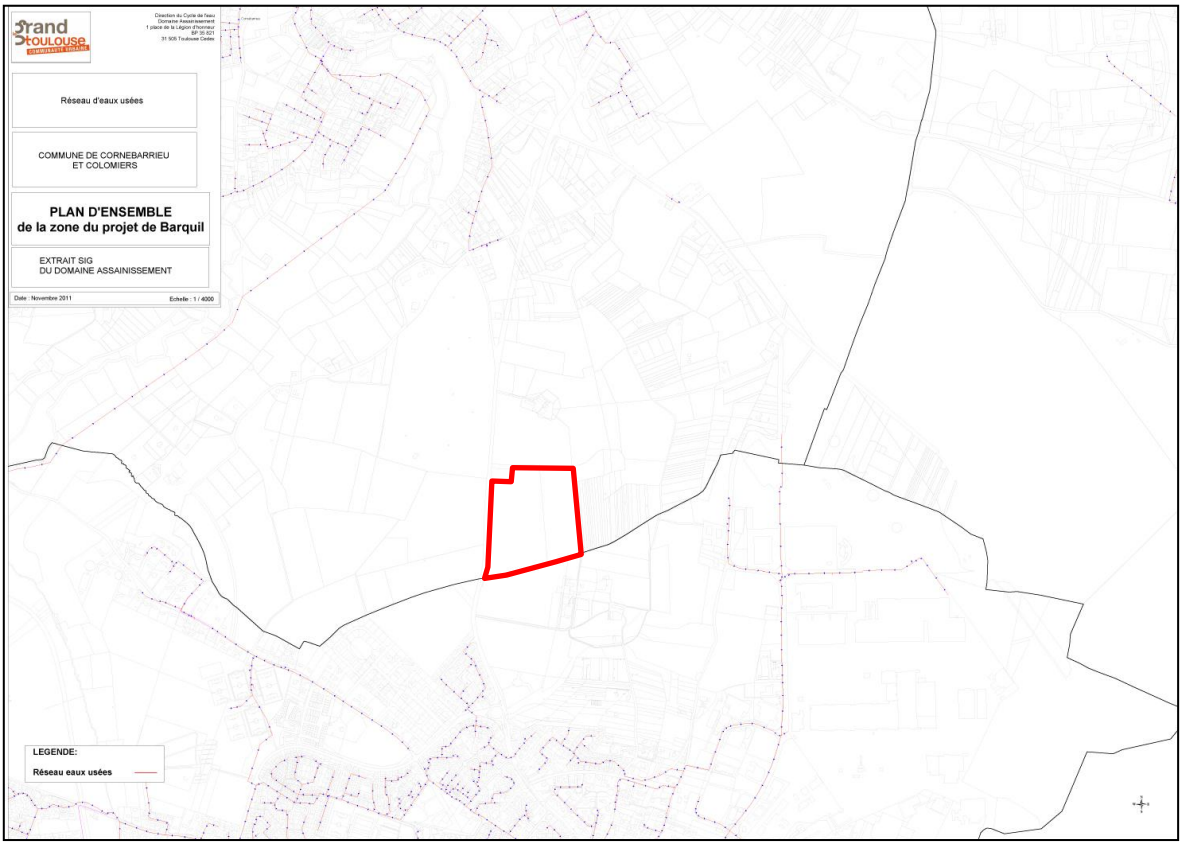
La RD 63 a connu une stagnation du trafic en 3 ans. Ils ont peu évolué dans la période 2003 / 2005, pour être en moyenne de 3000 véhicules par jour sur cette voie.

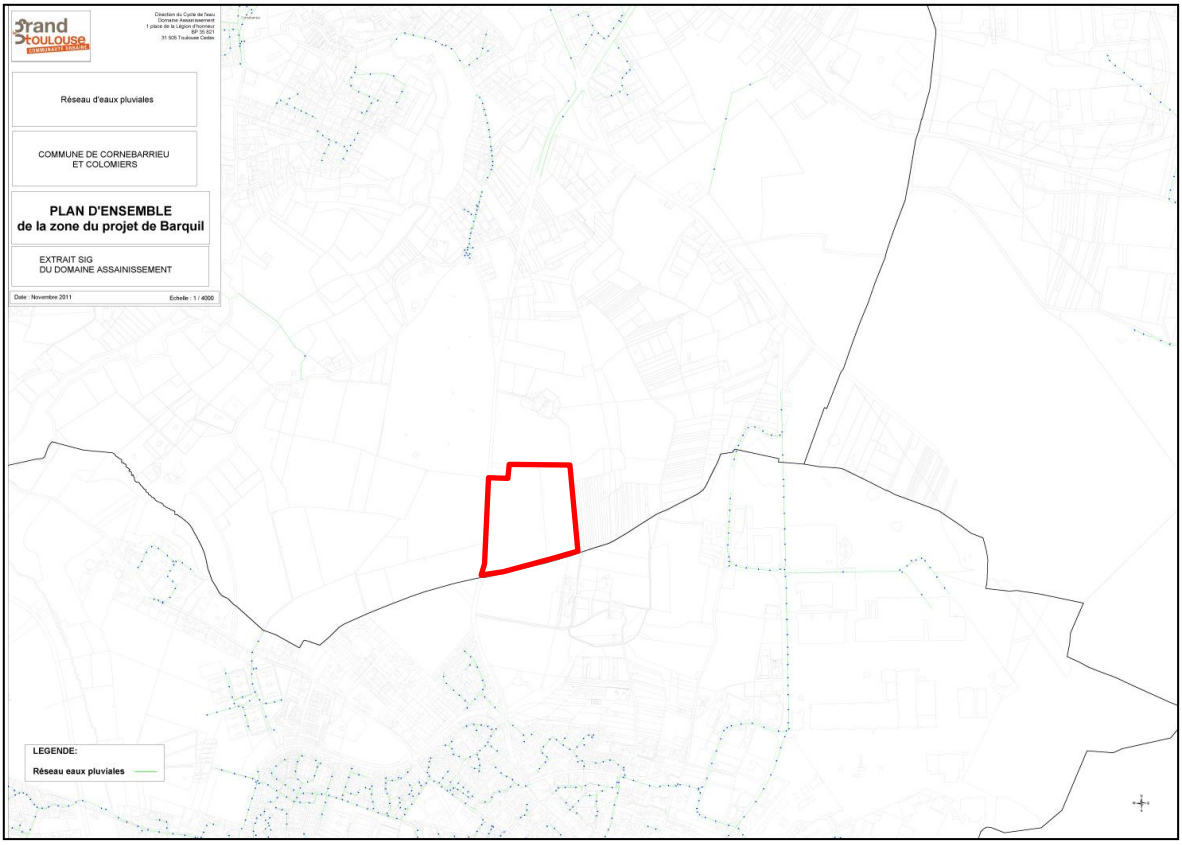
Les perspectives de déplacements induits par le projet sur le site de Barquil vont faire augmenter le trafic routier sur cette voie. Il est estimé par les porteurs de ce projet une arrivée de 500 véhicules légers par jour et une desserte de 400 camions par jour. Ces estimations de déplacements pourraient porter le trafic journalier à environ 4000 véhicules par jour.

Un projet de liaison vers les sites Airbus de Colomiers et Blagnac à l'avenue Latécoère permettra de répartir les flux de circulation qui permettront aussi d'alléger les déplacements sur la RD63.

Dessertes par les réseaux d'assainissement, pluvial et eau potable

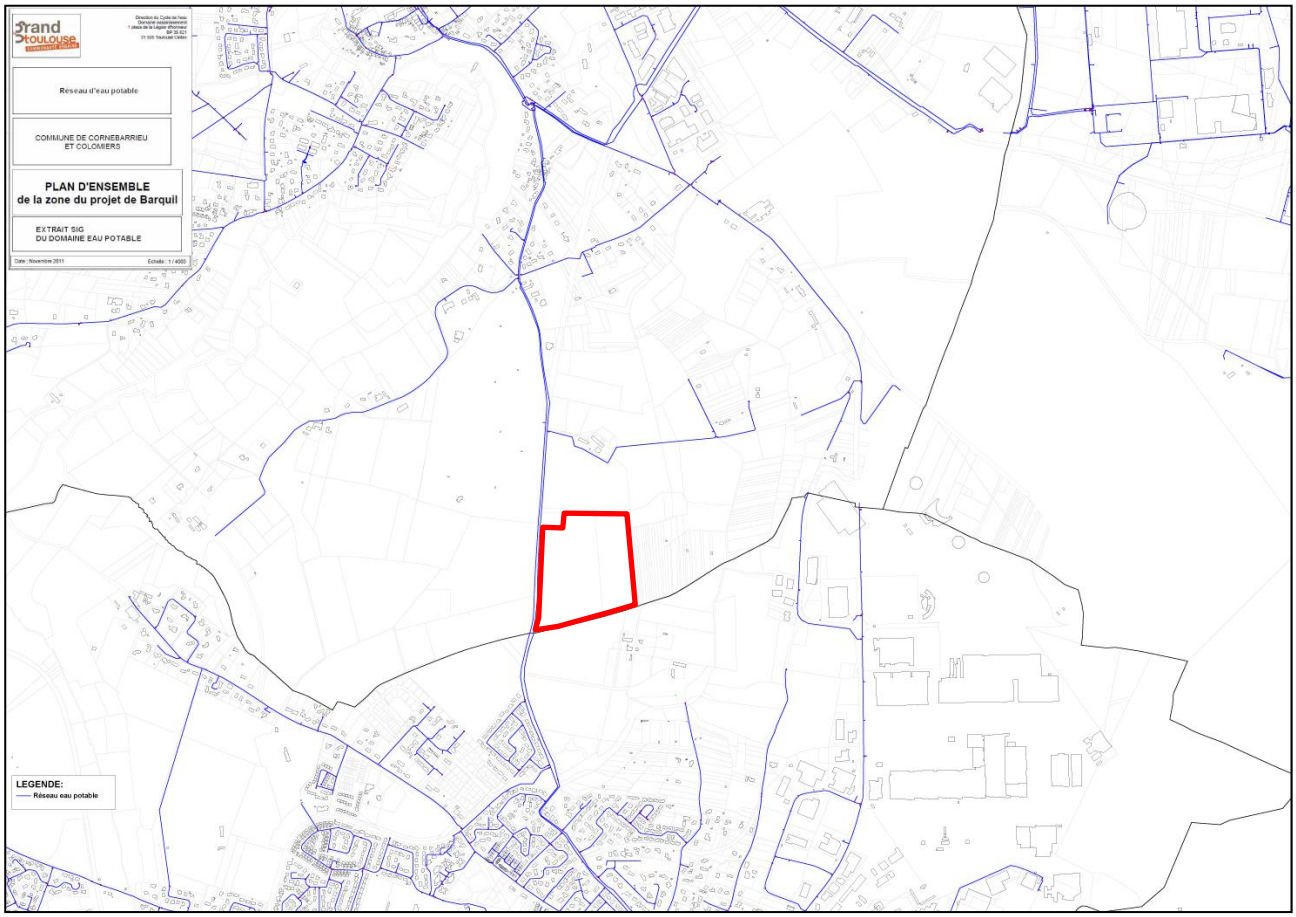
Les réseaux d'assainissement collectif (eaux usées et pluvial) sont présents à proximité sur la ZAC de Garoussal sur la Commune de Colomiers. Une extension de ces réseaux est prévue pour raccorder le projet à l'assainissement collectif.



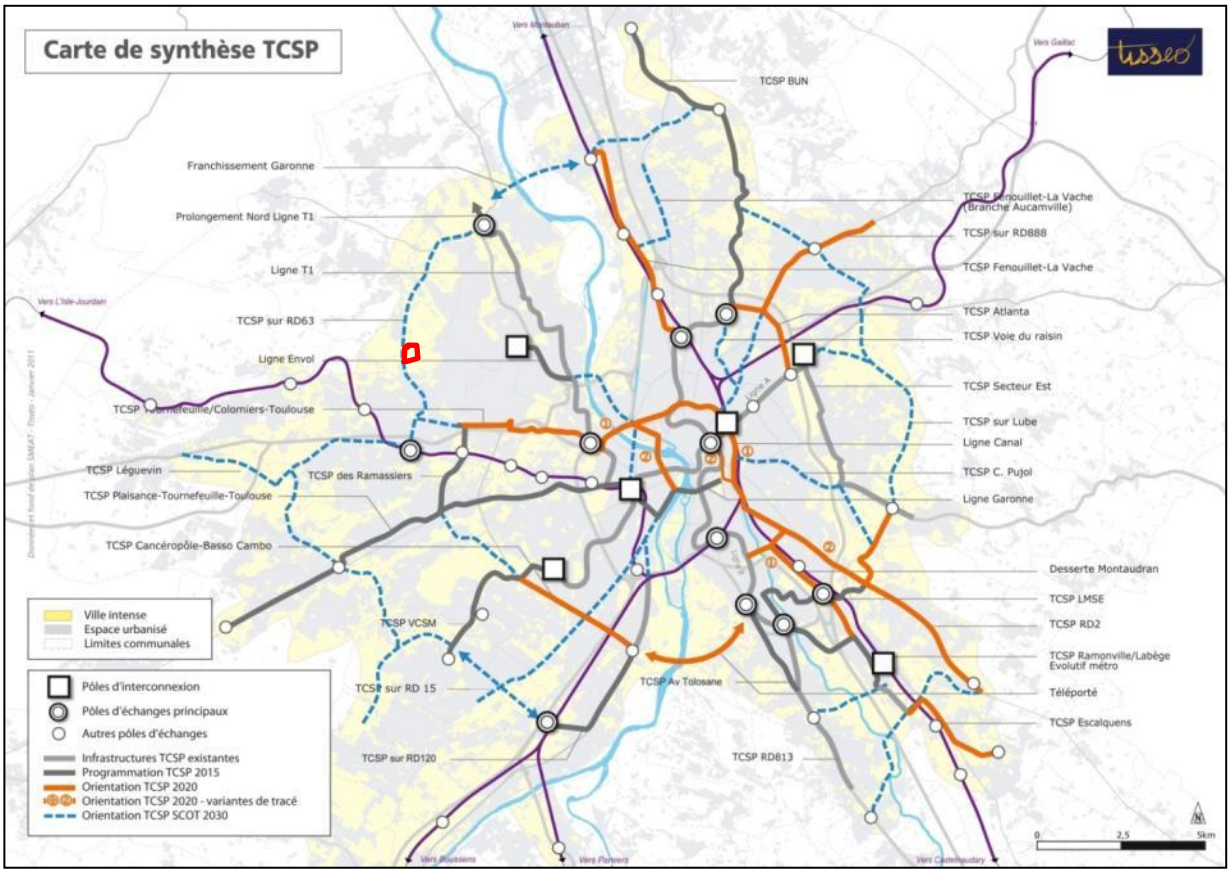


Pour l'eau potable, le réseau est présent sur la RD 63. Le renforcement du réseau peut être envisagé.

En ce qui concerne la défense incendie, Airbus pourra être amené à mettre en place les dispositifs nécessaires pour répondre aux exigences de la réglementation en matière de défense incendie.



- **Les projets de transports en commun en site propre (TCSP)**



La Commune de Cornebarrieu est actuellement desservie par la ligne 17 (Mondonville, Cornebarrieu, Blagnac), la ligne 71 (Andromède Lycée Beauzelle) et les deux Transport à la Demande (TAD) n°118 (Colomiers, Gare SNCF) et n°120 (Aéroconstellation) qui prévoient des arrêts à proximité du site de Barquil.

Dans le projet de PDU arrêté le 24 janvier 2011, figure un projet de TCSP :

À l'horizon 2030, le TCSP RD63 entre la gare de Colomiers et la station-terminus « Aéroconstellation » du tramway T1 de Beauzelle. Il traversera les communes de Colomiers, Cornebarrieu et Beauzelle.

Afin de préserver l'emprise nécessaire au futur TCSP, un emplacement réservé sera inscrit dans le PLU.

La création du TCSP n'est pas nécessaire pour la réalisation du site logistique. En attendant la programmation et la réalisation de ce transport collectif, Airbus s'est engagé à mettre en place un Plan Déplacement Entreprise.

2.3. Le projet de pôle logistique à vocation aéronautique

La genèse du projet

Le hall actuel situé sur le site de Louis Breguet à Colomiers est saturé et ne peut répondre à l'ensemble des besoins de développement d'Airbus. Le foncier potentiellement disponible après démolition du principal hall logistique est insuffisant et conviendrait juste à accueillir les infrastructures nécessaires à la chaîne d'assemblage de l'Airbus A 350.

Or pour répondre aux besoins logistiques d'Airbus, il est programmé la réalisation d'un pôle logistique qui devra permettre de répondre à l'ensemble de la croissance d'activité des nouveaux programmes d'Airbus que sont l'A 350 l'A 320 Néo et à l'augmentation des cadences de production de l'A 330 et de l'A 380.

Ces éléments ont donc conduit la société Airbus à revoir le dispositif logistique d'approvisionnement de toutes les chaînes d'assemblage et à envisager la création d'un nouveau pôle logistique.

Cette activité est essentielle au bon fonctionnement des chaînes de montage des usines d'assemblages existantes et en cours de réalisation. Elle participe à l'ensemble des besoins de développement d'Airbus et donc au développement du pôle aéronautique du nord-ouest de la métropole Toulousaine.

Le périmètre du projet de pôle logistique



La superficie totale du foncier mobilisé est d'environ 13 hectares. Cette superficie a été déterminée en fonction du besoin exprimé du pôle logistique. La zone est délimitée à l'Ouest par la RD 63, au Sud par la limite communale avec Colomiers, au Nord par le réseau de gaz TIGF et à l'Est par un cheminement privé.

Un projet d'intérêt général

- En maintenant la compétitivité de l'activité aéronautique européenne.
- En renforçant l'attractivité du territoire métropolitain.
- En pérennisant et développant les emplois sur le secteur.
- Un objectif de développement urbain durable : conformément aux objectifs du Plan de Déplacements Urbain (PDU) et aux orientations du projet de Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT), le long d'un futur axe de transport en commun en site propre (TCSP) afin de limiter la circulation et en recherchant une intégration paysagère.

Le contenu du projet de pôle logistique

Ce pôle logistique a pour objectif d'accueillir et d'entreposer les pièces nécessaires aux chaînes de montage.

Sur les 13 hectares du foncier global, environ 5 hectares seront consacrés aux constructions et infrastructures et dans lesquelles, dans un premier temps seront présents :

- environ 500 salariés,
- les locaux de stockage représentent 50 000 m² dont 35 000m² de stockage Airbus et 15 000 m² de stockage Vendors,
- la réalisation de quais de déchargement et de chargement,
- le parking possédera une capacité de 300 à 400 places.

Ce projet de pôle logistique devra préserver des possibilités d'extension des constructions afin de pouvoir répondre aux futurs besoins nécessaires à sa gestion et à son fonctionnement.

L'intégration paysagère pour une entrée de ville forte et de caractère

➢ L'intégration paysagère à l'échelle du grand paysage

Le site de Barquil est situé en surplomb de l'aéroport et de la vallée de l'Aussonnelle. L'aéroport est implanté à une altitude de 150 NGF et la vallée de l'Aussonnelle à 146, alors que le site de Braquil est à 174. Ces deux pentes sont largement boisées. La RD63 constitue la ligne de crêtes, d'où quelques fenêtres s'ouvrent sur le grand paysage.

Le site d'implantation du projet est une terre cultivée de plateau. Les surfaces importantes consacrées aux cultures créent un paysage linéaire ponctué par des haies composées de sujets de petits développements ponctués par quelques grands arbres. Le terrain est en faible pente. La RD 63 traverse un paysage linéaire agricole.

Ce plateau actuellement agricole est encore marqué par la présence de la Ferme de Barquil au Nord et du château de Garoussal au sud, inscrit dans des écrins boisés.

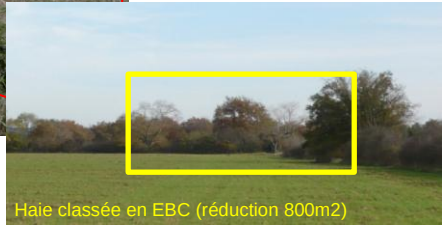
➢ Vues extérieures au site



Le site de Barquil vu depuis la RD63 en venant de Cornebarrieu vers Colomiers.

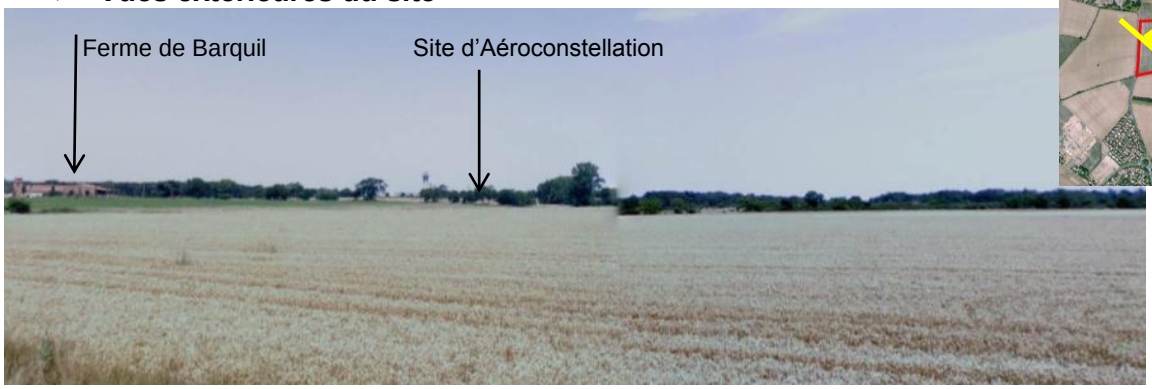






Le site de Barquil vu depuis la RD63 en arrivant de Colomiers vers Cornebarrieu

➢ Vues extérieures du site





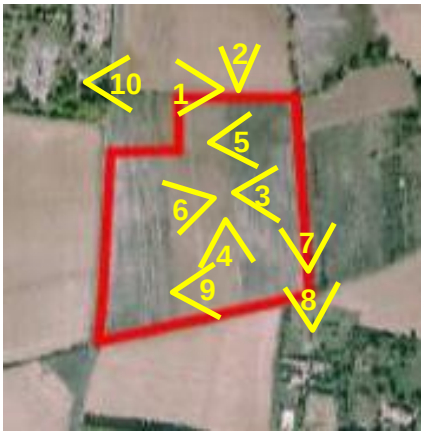
Le site de Barquil vu depuis la RD63 au fond la ferme de Barquil et les usines d'Aéroconstellation























- **L'intégration paysagère à l'échelle du projet**

L'identité du pôle logistique doit notamment s'affirmer par l'architecture des constructions et le traitement des espaces végétalisés. Il faut, à la fois donner un signal fort tout en s'intégrant dans ce site à la vue dégagée.

- les constructions sont réparties en plusieurs bâtiments, associés à un espace de stationnement.

C'est le bâtiment d'Airbus qui est le plus important. Il possède une façade d'environ280 mètres de long sur une hauteur de10 à 15 mètres. Le second bâtiment est de forme carré d'environ 125 mètres de côté.

Dans ce contexte, l'implantation, la composition et le traitement des constructions devront se faire avec soin. Les bâtiments seront implantés Nord/Sud sur la limite de crête. Le linéaire de façade comportera des ruptures ou changement de matériaux afin de minimiser leur impact. La hauteur des bâtiments sera atténuée par des plantations d'arbres de hautes tiges.

Il sera préconisé des parkings légèrement en contrebas de la RD 63 pour atténuer leur vision.

- Les espaces végétalisés

Le périmètre de l'opération sera planté d'un alignement d'arbres de hautes tiges sur les façades Ouest et Sud. La haie existante sur la façade Est sera conservée. La limite Nord devra veiller à conserver un cône de vision sur le pigeonnier de la ferme de Barquil. Les plantations sur cette limite seront massives pour construire un élément végétal fort de type « bois ». Il permettra d'atténuer l'impact visuel des bâtiments depuis la RD63.

Les stationnements seront organisés en poches de façon à minimiser l'impact visuel. Ils seront arborés et bénéficieront d'un revêtement perméable. Les deux poches de stationnements seront entrecoupées d'un espace végétalisé plus massif de type « bois », et ainsi constituer une zone tampon à l'entrée du site. Il permettra également d'atténuer l'impact de la façade de bâti. Toutes les plantations utilisées devront de préférence utiliser des essences autochtones pour une meilleure intégration à l'environnement boisé existant.

Mais pour éviter une impression de fermeture il est nécessaire de garder des porosités et d'instaurer des perspectives visuelles, entre autre depuis l'entrée vers le pigeonnier de la ferme de Barquil.

L'impact sur l'activité agricole

La filiale foncière d'Airbus a fait l'acquisition en décembre 2008 de 47 ha de terrains englobant la zone de 13 ha située au lieu dit Barquil. Lors de cette acquisition, un agriculteur exploitait les terrains par le biais d'une convention de mise à disposition SAFER. Il s'agit d'une convention précaire et la SAFER a été informée de la destination industrielle des terrains. La mutation du territoire vers l'activité industrielle était donc engagée.

L'agriculteur continuera d'exploiter les 34 ha de terrains restant à vocation agricole.

L'activité agricole reste très présente sur le territoire communal de Cornebarrieu (1871 ha et 5000 habitants) puisqu'il existe encore plus de 400ha de terres classées en zone agricole.

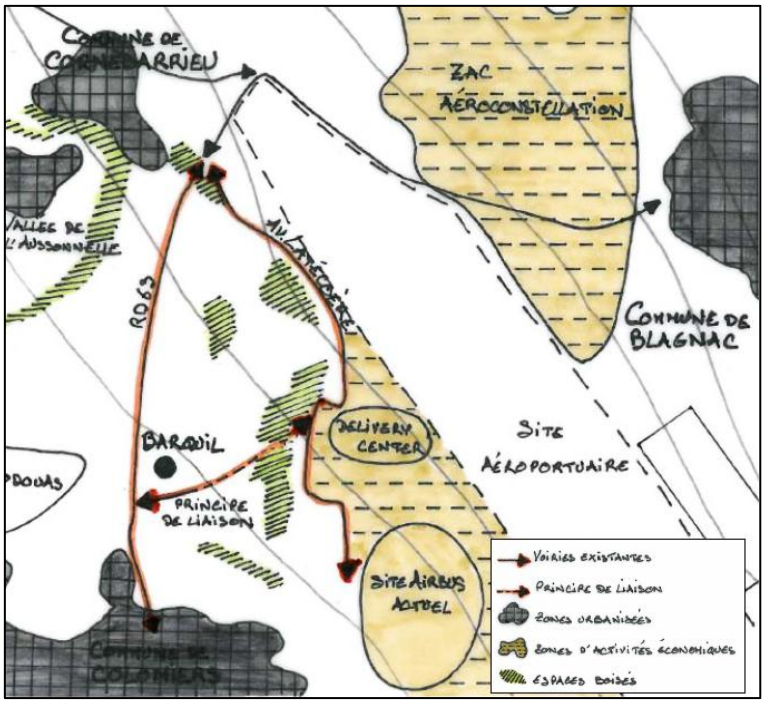
La desserte et les accès

La desserte et les accès du pôle logistique s'opèrent par la RD 63 mais sans accès direct. L'accès au site se fera par la nouvelle voie créée qui sera reliée à la RD 63 par un giratoire.

Ainsi, le site du projet s'insère dans une organisation sectorielle. Au droit du site d'implantation, une liaison est prévue vers l'Avenue Latécoère, et les sites d'Airbus, Delevery Center et les chaînes de montages sur Colomiers avec des aménagements à réaliser au droit de l'Avenue Latécoère. Cette voie pourra servir de maillage Est / Ouest sur ce secteur de l'agglomération et être aménagée afin d'être aussi utilisée par un maillage piéton/cycle. Des cheminements piétons seront aménagés sur cette voie.

Dans un premier temps seul le tronçon longeant le projet au Sud sera réalisé. Un dispositif de retournement sera aménagé pour permettre le retournement des véhicules dans l'attente de la réalisation du 2e tronçon qui reliera la RD 63 à l'Avenue de Latécoère. Ces aménagements de voirie nécessite de déclasser une partie de 800 m² de l'EBC. Cette partie d'EBC est composé d'une haie où sont intégrés quelques arbres de hautes tiges.

La 2e partie du tronçon nécessite une procédure de Déclaration d'Utilité Publique et ne peut donc être réalisée dans le même temps.



Le profil de ces voies devra anticiper ce contexte de liaisons évolutives et avoir des caractéristiques capables dans le temps, d'intégrer tous les modes de déplacement.

Le projet de pôle logistique s'insère dans un véritable maillage de déplacements, tous modes confondus.

Le stationnement

Sur le foncier non bâti, les parkings paysagés auront une capacité d'environ 300 à 400 places de stationnement en aérien.

L'essentiel des places de stationnement en aérien se trouve concentré dans la partie sud du projet, à proximité des bâtiments et de préférence en légère déclivité par rapport à la RD 63 pour en atténuer leur vision.

Les aires de stationnements en aérien seront paysagés et circulables en sécurité pour les piétons et conçues de manière à permettre les infiltrations des eaux pluviales.

Des haies végétales, hautes et massives, viendront compléter cet espace de recul.

Ces dispositions seront reprises dans les orientations d'aménagement jointes au présent document.

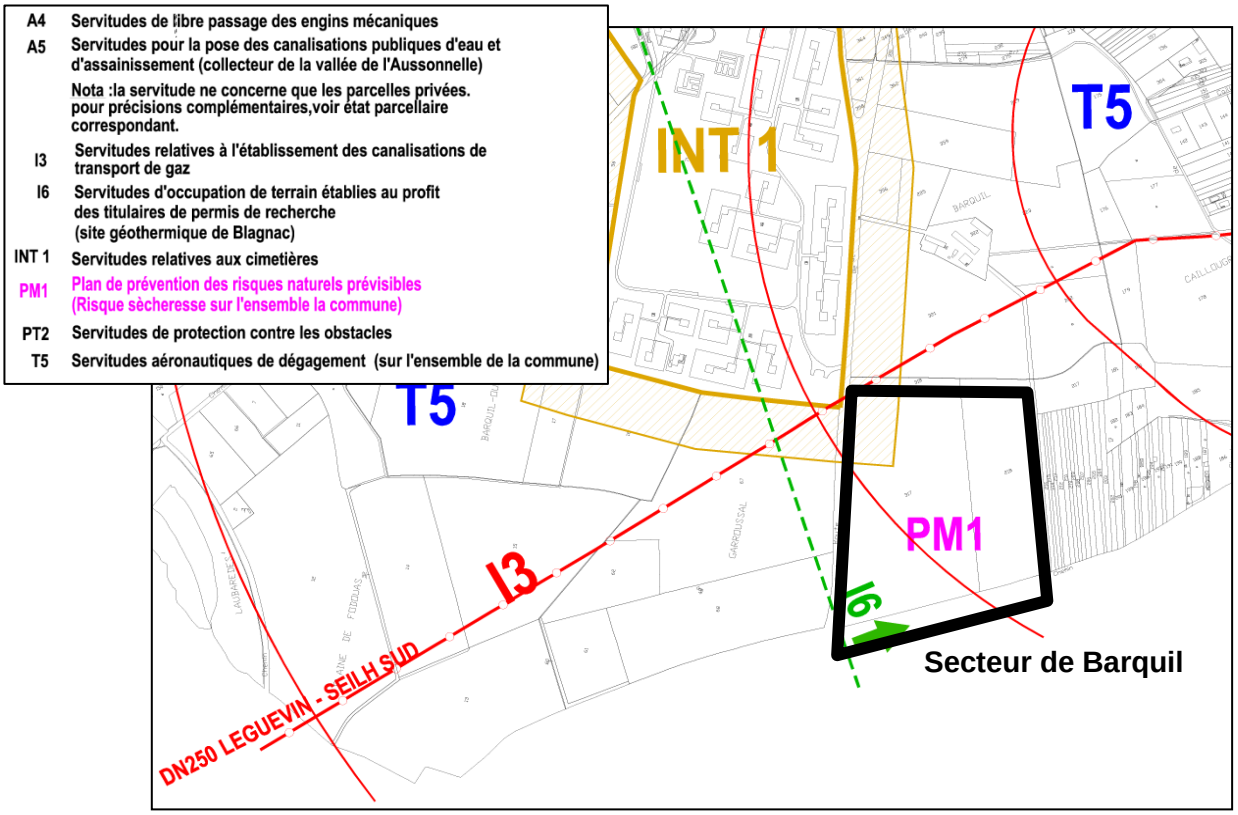
Contraintes, risques et nuisances environnementales

Plusieurs contraintes, risques et nuisances impactent le site d'implantation du projet de pôle logistique.

- Au niveau des servitudes d'utilité publique, 4 d'entre - elles se superposent à la zone :
  - La servitude PM1, résultant de plan de prévention des risques naturels prévisibles dont les générateurs sont les mouvements différentiels de terrain consécutifs au retrait-gonflement des sols argileux. Risque autrement appelé « sècheresse » et qui concerne l'ensemble du site.
  - la servitude PT2, relative aux transmissions radioélectriques concernant la protection contre les obstacles des centres d'émission et de réception exploités par l'état dont les générateurs sont 2 faisceaux hertziens et une liaison troposphérique, et
  - la servitude T5, de dégagement des aérodromes et dont le générateur est l'aéroport de Toulouse-Blagnac. Elle concerne l'ensemble du site.
  - la servitude INT1, lié à la présence du cimetière suburbain
  - la servitude I6, résultant du site géothermique de Blagnac
  - la servitude I3, résultant de l'établissement des canalisations de transports et de distribution de gaz lié à la canalisation DN250 Leguevin-Cornebarrieu.

- La RD 63 est classé voie bruyante par l'arrêté préfectoral du 26 juillet 2000. Dans une bande de 100 m de l'axe de la RD 63, les constructions doivent se soumettre aux exigences d'isolement acoustique de cet arrêté.

De plus Le Plan d'Exposition aux Bruits de l'aéroport de Toulouse-Blagnac, approuvé le 21 Aout 2007, impacte la commune de Cornebarrieu et le site de Barquil. La courbe D du PEB passe sur le site, cela n'entraine aucune contrainte spécifique.



Extrait du Plan des Servitudes d'Utilité Publique – Direction Départementale des Territoires - Janvier 2011

Impact au regard du site NATURA 2000

La commune de Cornebarrieu est relativement éloignée des sites Natura 2000.

Elle ne possède pas de site Natura 2000 sur son territoire, néanmoins, deux sites se trouvent à proximité de la commune. Il s'agit de :

- **la Zone Spéciale de Conservation - ZSC n° FR 7301822 « Garonne, Ariège, Hers, Salat, Pique et Neste »** correspondant à l'aire de fréquentation historique du Saumon atlantique. Elle abrite plusieurs habitats naturels et espèces animales et végétales, aquatiques et terrestres, d'intérêt communautaire. Le périmètre du site correspond au lit mineur et aux berges des rivières Ariège, Hers, Salat, Pique et Neste. Sur la Garonne, il inclut également des portions de lit majeur, principalement des convexités de méandres.

- **la Zone de Protection Spéciale - ZPS n° FR 7312014 « Vallée de la Garonne de Muret à Moissac »** où les espèces concernées sont principalement des échassiers (Blongios nain, Bihoreau gris, Aigrette garzette, …) et des rapaces (Balbuzard pêcheur, Aigle botté, Milan noir, …) qui nichent à proximité du fleuve ou qui sont présents en migration.

Un projet de révision simplifiée portant sur la création d'un pôle logistique nécessaire dans la croissance d'activité des nouveaux programmes d'Airbus

Le projet de révision simplifiée du PLU de Cornebarrieu, doit permettre la création d'une zone 3AUb permettant les constructions à usage d'activités industrielles dans le cadre de l'implantation d'un nouveau pôle logistique à vocation aéronautique sur le secteur de Barquil.

Au plus proche, le secteur se situe :

- **à 5.1 km de la ZPS** n° FR 7312014 « Vallée de la Garonne de Muret à Moissac » ;
- **à 4.9 km de la ZSC** n° FR 7301822 « Garonne, Ariège, Hers, Salat, Pique et Neste »

Le projet de révision simplifiée du PLU permettant l'insertion du projet de pôle logistique porte sur une surface de 13 ha, dont environ 5 ha seront consacré aux constructions et infrastructures.

Le site d'implantation du projet est une terre cultivée de plateau. Les surfaces importantes consacrées aux cultures créent un paysage linéaire ponctué par des haies composées de sujets de petits développements, et par quelques grands arbres. Le terrain est en faible pente. La RD63 traverse ce paysage linéaire agricole. On note la présence d'un Espace Boisé Classé (EBC), d'environ 8 000 m² le long de la limite Est du projet.

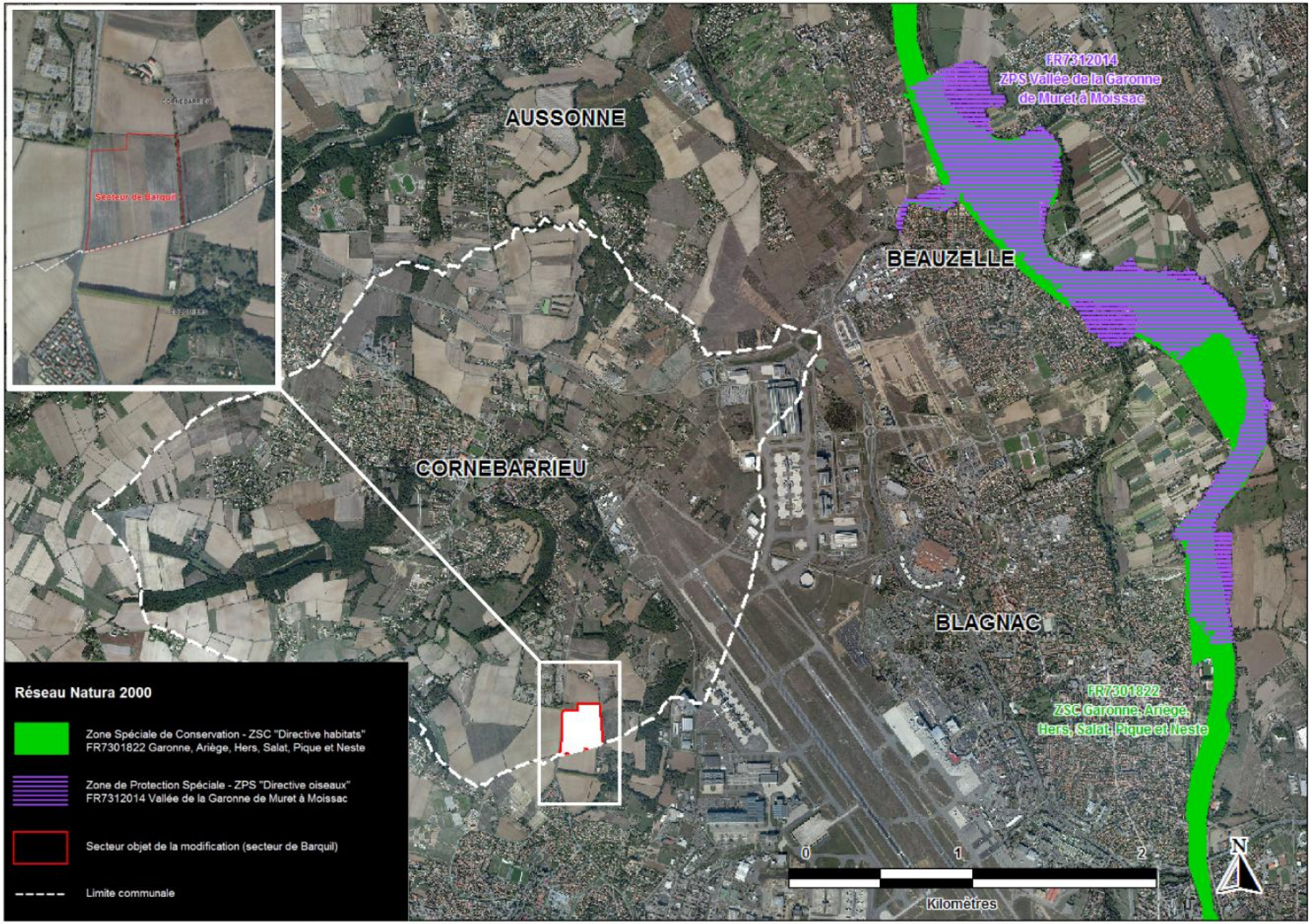
Un projet de révision simplifiée qui ne porte pas atteinte aux objectifs de conservation des sites Natura 2000

Compte tenu de :

- la réelle prise en compte du volet paysager au sein du projet :
  - Traitement paysagé fort en limite du secteur de projet,
  - aménagement d'espaces végétalisés dans le secteur de projet,
  - prise en compte de l'E.B.C. jouxtant le secteur de projet ;
- et surtout de la localisation relativement éloignée du projet par rapport aux sites Natura 2000 : environ 5 km.

Le projet de révision simplifié sur la commune de Cornebarrieu (projet secteur de Barquil) n'aura manifestement pas d'impact sur les deux sites Natura 2000 recensés.

Ce projet **ne porte pas atteinte aux objectifs de conservation des sites** et ne nécessite pas la réalisation d'une évaluation des incidences plus détaillée.



Localisation de la commune de Cornebarrieu et du secteur de projet (Barquil) porté par la révision simplifiée du PLU par rapport aux sites Natura 2000.
Source :DREAL / auat

Les grands principes d'aménagement

La superposition des différents principes énoncés dans la présente notice permet de poser les bases à des orientations générales d'aménagement de la zone nouvelle **3AUb** créée.

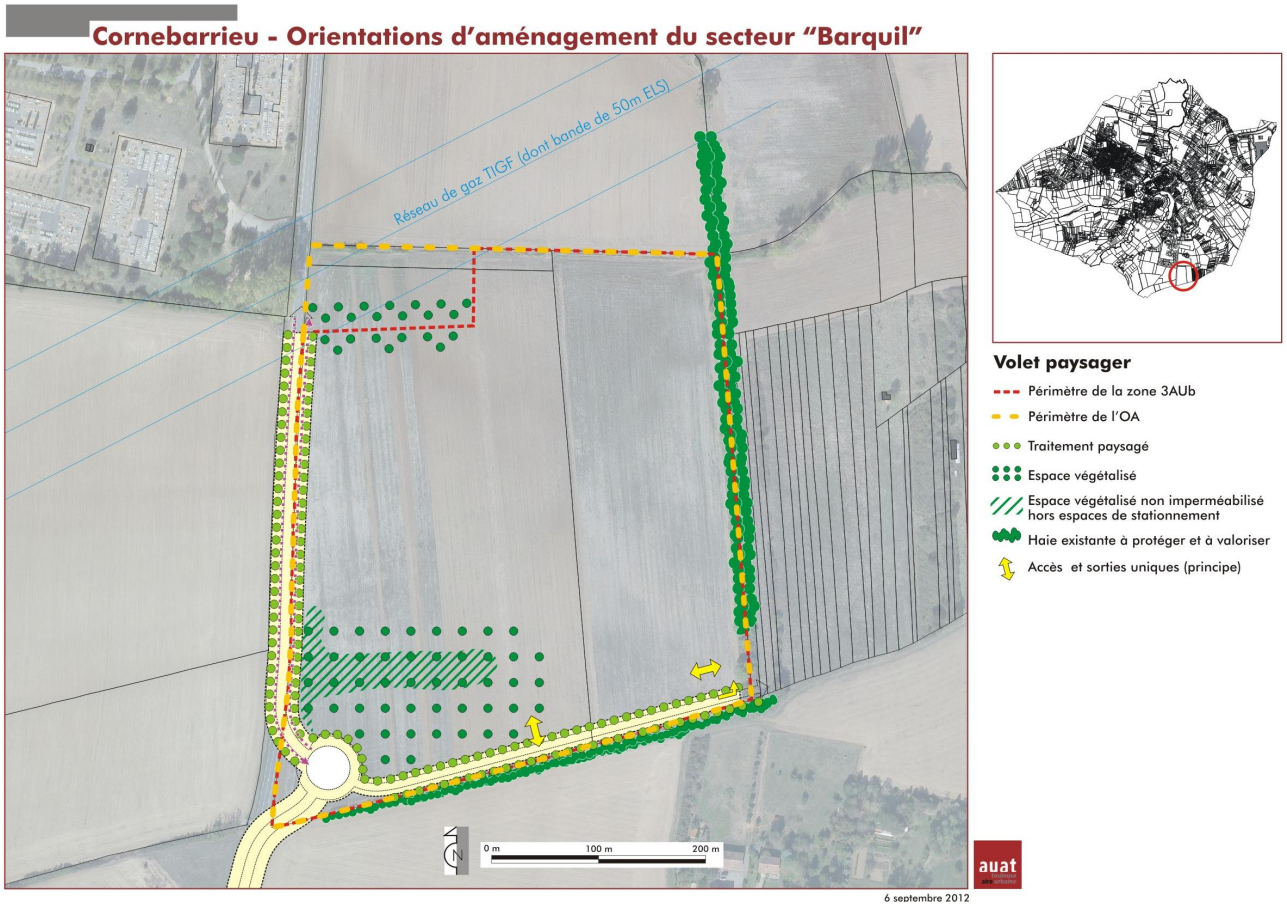
Ainsi la réussite de ce projet d'implantation d'un pôle logistique de l'agglomération toulousaine doit passer par :

- Une intégration paysagère par la création et le renforcement d'un ensemble paysagé le long de la RD 63 et de la nouvelle voie (pour aussi répondre aux attentes du SCOT sur le plan environnemental),
- Un traitement qualitatif des voiries intégrées dans des aires de stationnement ou des espaces verts paysagés et plantés pour renforcer le caractère naturel des circulations et des stationnements.
- La composition architecturale de grande qualité des bâtiments à venir qui a pour objectif de créer une entrée de ville dans Cornebarrieu, et éviter une succession peu qualitative de bâtiments industriels. (travail sur les façades, matériaux, couleur…)

- Des espaces végétalisés à qualifier

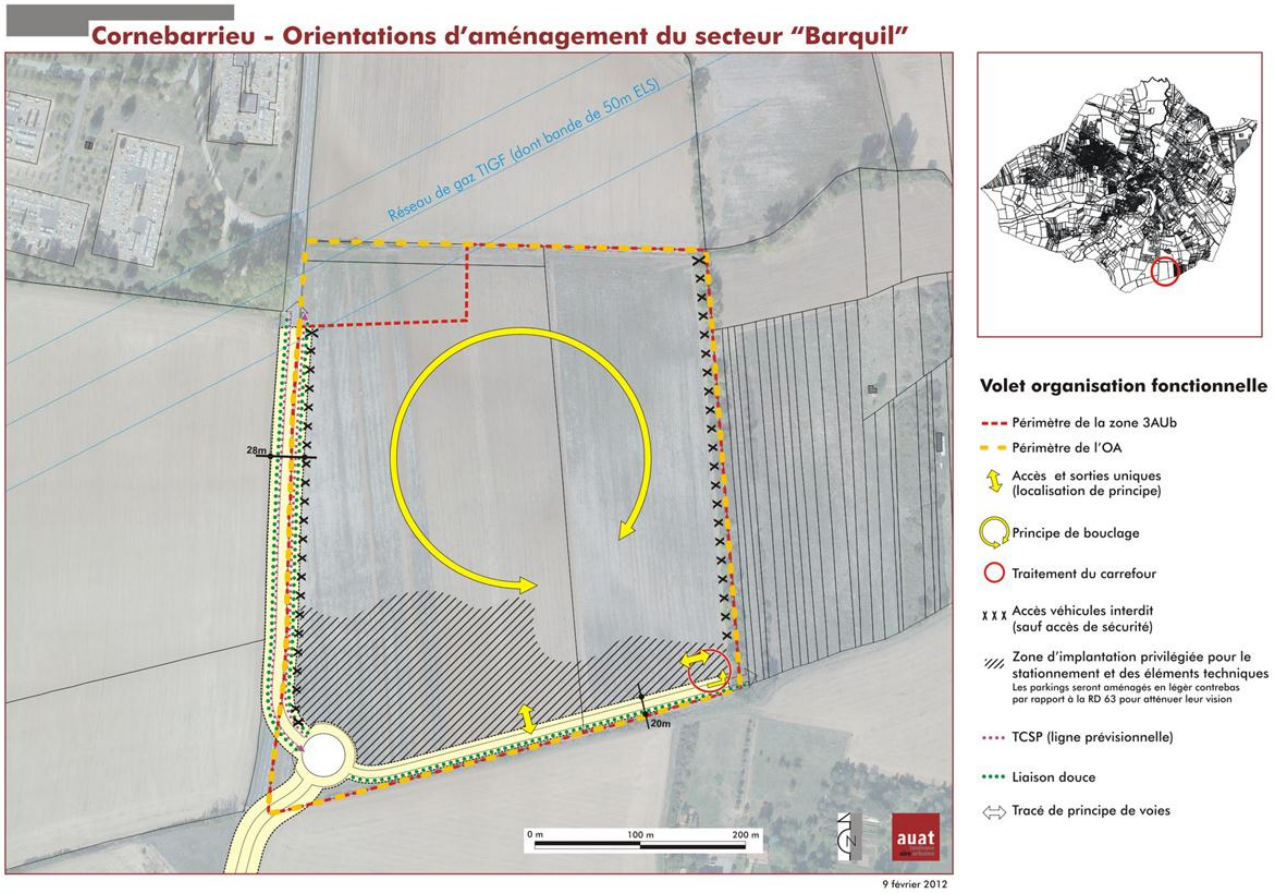
Le périmètre de l'opération sera planté d'un alignement d'arbres de hautes tiges sur les façades Ouest et Sud. La haie existante sur la façade Est sera en partie conservée. La limite Nord devra veiller à conserver un cône de vision sur le pigeonnier de la ferme de Barquil. Les plantations sur cette limite seront massives pour construire un élément végétal fort de type « bois ». Il permettra d'atténuer l'impact visuel des bâtiments depuis la RD63.

Les stationnements seront organisés en poches de façon à minimiser l'impact visuel. Ils seront arborés et bénéficieront d'un revêtement perméable. Les deux poches de stationnements seront entrecoupées d'un espace végétalisé plus massif de type « bois », et ainsi constituer une zone tampon à l'entrée du site.



- Des constructions et aires de stationnement à intégrer dans un paysage

L'identité du pôle logistique doit notamment s'affirmer par l'architecture des constructions et le traitement des espaces végétalisés. Il faut, à la fois donner un signal fort tout en s'intégrant dans ce site à la vue dégagée par des constructions réparties en plusieurs bâtiments, intégrés à un espace de stationnement à forte qualité paysagère. Il sera préconisé des parkings en léger contrebas par rapport à la RD 63 pour atténuer leur vision.




Intégration paysagère


Vitrage réfléchissant


Rythme de façade


Traitement des quais de déchargement


Traitement paysager d'aires de stationnement

3 –LES DISPOSITIONS DE MISE EN ŒUVRE DU PROJET DANS LE PLU

La traduction règlementaire pour la mise en œuvre de ce projet d'implantation d'un pôle logistique se fera par modifications de 3pièces constitutives du PLU et par l'intégration d'une nouvelle pièce.

Les documents modifiés sont :
- Le Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD),
- Le règlement graphique avec la création d'un secteur **3AUb**, création d'un nouvel emplacement réservé pour la mise en place future d'aménagement de voie (élargissement de la RD63 et nouvelle voie d'accès) et la réduction partielle d'un Espace boisé classé pour permettre de réaliser des accès et aménagements nécessaires à la desserte des projets.
- Le règlement écrit

La nouvelle pièce est une orientation d'aménagement autour de la nouvelle zone **3AUb**.

Les principes proposés

Le principe global de traduction règlementaire de la présente révision simplifiée de PLU s'opère par l'évolution de l'actuelle zone A.

Mais :
- Au niveau du PADD, il est nécessaire d'évoquer l'accueil d'activités sur le site de Barquil et de préciser sa localisation sur la carte générale du PADD ;
    - L'ensemble de ces modifications ne portent pas atteinte à l'économie générale du projet d'aménagement et de développement durable, et conformément au code de l'urbanisme, un débat sur la révision du PADD du PLU de Cornebarrieu a eu lieu au sein du conseil communautaire du Grand Toulouse en date du29/09/2011 et au sein du Conseil Municipal de Cornebarrieu en date du 6 octobre 2011.

- En matière d'évolution des règlements, le principe est de faire évoluer la zone **3AU** avec la création d'un secteur **3AUb**, qui accueillera le projet. Sur le règlement graphique, elle sera intégrée et quelques articles du règlement écrit évolueront pour garantir une meilleure insertion de ce projet de pôle logistique.

- Cette volonté d'une insertion réussie sera renforcée par la création d'une orientation d'aménagement déclinée en deux volets, un pour l'organisation fonctionnelle et l'un pour l'intégration paysagère qui viendra désormais s'insérer dans le dossier de PLU.

3.1. Evolution du Plan d'Aménagement et de développement Durable (PADD)

Dans son chapitre I, le PADD fixe 4 grandes orientations d'aménagement.

L'orientation I « Urbanisme et Intercommunalité un projet de ville pour un projet de vie » comprend 6paragraphes déclinés en actions dont la quatrième (§I4) consiste à « accueillir des activités aéronautiques et diverses ».
Au niveau géographique, ce paragraphe concerne deux territoires bien distincts dont un, situé au Sud de la commune, à proximité du site d'implantation du projet de pôle logistique.

La rédaction de cette action I4, doit être compléter afin de préciser dans le secteur Sud, l'accueil d'activités aéronautiques dans la zone de Sabatère mais également dans la zone de Barquil.

De plus l'orientation III « Environnement et cadre de vie : protéger et embellir la ville pour une vie meilleure » comprend 5 paragraphes déclinés en action dont la troisième (§III.3) consiste à « protéger et valoriser les espaces naturels ».

Ce paragraphe évoque la protection de l'activité agricole à l'ouest, au nord et au sud de la commune. Il sera modifié pour permettre l'urbanisation dans la partie Sud de la Commune en continuité des zones urbaines et des grandes infrastructures de transports.

C'est pourquoi, afin de permettre explicitement l'implantation du projet de pôle logistique, il est proposé de modifier le PADD sur deux niveaux ; le niveau rédactionnel et le niveau cartographique.

Modifications du niveau rédactionnel du paragraphe I.4, page 8du PADD :

Les modifications sont reportées en rouge

Extrait :

« I.4.Dans le prolongement de la ZAC AéroConstellation : accueillir des activités aéronautiques et diverses

La partie Est de la commune, dite « Cassiopée », est destinée à l'accueil, à court et moyen terme d'activités.

Accueillir la sous-traitance aéronautique d'AéroConstellation

Des activités de sous-traitance pourront exploiter les espaces disponibles à proximité de la zone AéroConstellation sur le site de Cassiopée.

Favoriser les nouvelles activités pour diversifier l'économie locale

Le secteur Nord-Est pourra également accueillir de nouvelles activités. Celles-ci pourront bénéficier de grandes parcelles et des infrastructures de voirie existantes (R.N. 224) et futures avec la prolongation de la R.D.63E vers la R.N. 224. Ces implantations permettront une diversification de l'activité à Cornebarrieu.

Au Sud des infrastructures aéroportuaires, les secteurs de Sabatère et de Barquil accueillent le radar de l'aéroport et accueilleront le centre de livraison d'Airbus et des activités de logistiques en lien avec le secteur de Gramont de Colomiers.

Modifications du niveau rédactionnel du paragraphe III.3, page 17du PADD :

Le patrimoine agricole de Cornebarrieu est relativement vaste. La reconnaissance de l'activité agricole comme activité économique à part entière doit être clairement affichée.

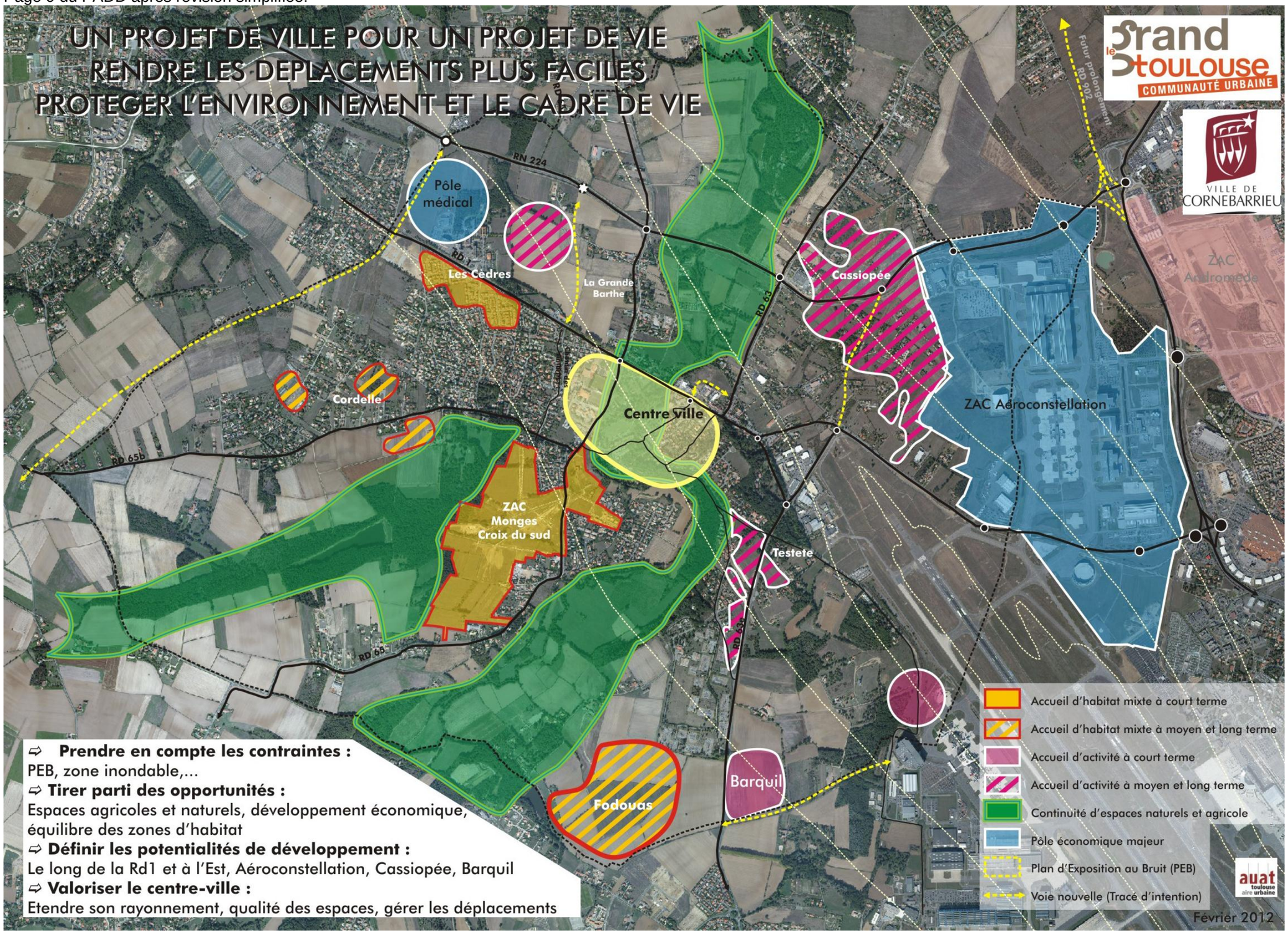
Elle sera protégée à court et moyen terme à l'Ouest et au Nord ~~et au Sud~~ de la commune et sera toujours possible dans certaines coulées vertes et bleues (notamment la vallée de l'Aussonnelle). Cet objectif sous-tend que les futures zones urbaines soient développées en continuité des territoires urbanisés ou le long des infrastructures pour les sites dédiés à l'activité économique.

Un remembrement est en cours sur 250 hectares suite à la création de la RN 224.

Modifications du niveau cartographique pour les plans des pages 5du PADD :

Ce plan subit la même modification avec l'intégration du secteur de Barquil dans la carte.(voir planche suivante).

Page 9 du PADD après révision simplifiée:



3.2. Evolution du règlement graphique

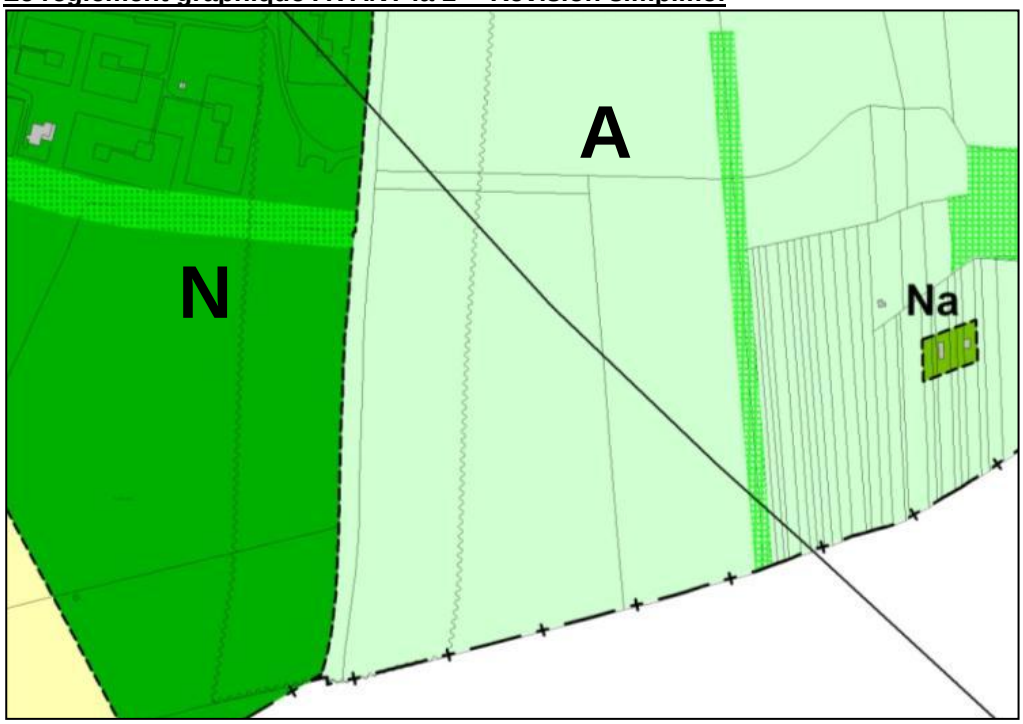
La zone de Barquil se situe en zone A dans le règlement graphique du PLU approuvé.

Dans la présente révision simplifiée, et afin d'inscrire le projet de pôle logistique, il est proposé de créer une zone **3AUb**.

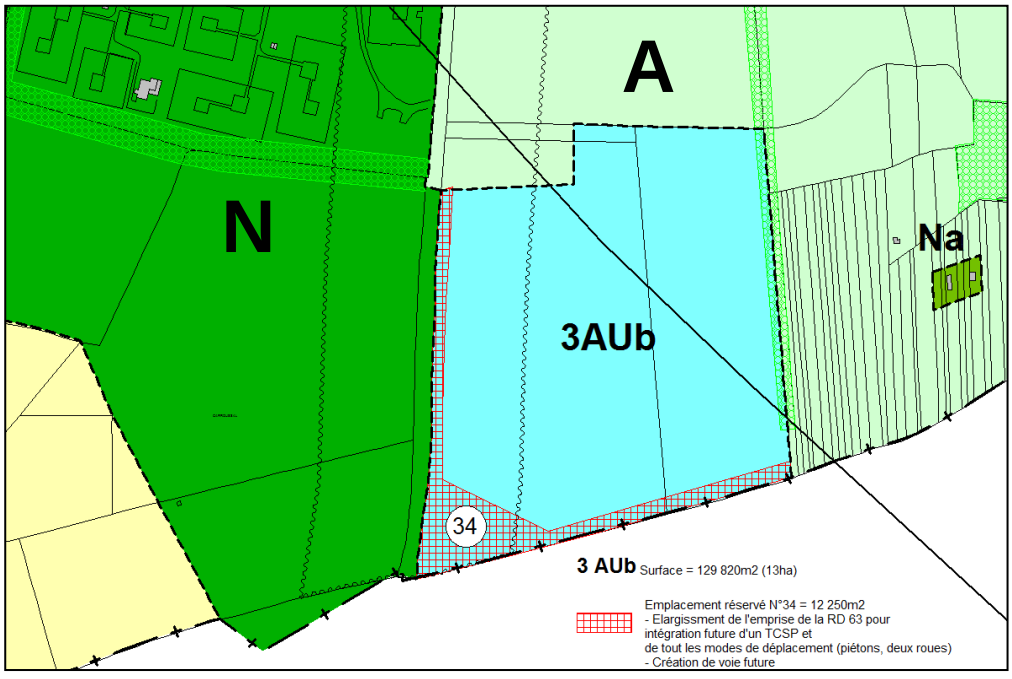
Un Emplacement réservé est aussi mise en place afin de préserver les emprises des voies et des aménagements de carrefours nécessaires à des aménagements futures de ce secteur.

L'Espace Boisé Classé(EBC) à l'Est du futur secteur **3AUb** est réduit (env.800m2) afin de permettre l'aménagement des dessertes.

Le règlement graphique AVANT la 1ère Révision simplifié:



Le règlement graphique APRES la 1ère Révision Simplifié :



3.3. Evolution du règlement écrit

Les propositions de créations des règles existantes en texte noir surligné en jaune et supprimé ~~en rouge barré~~

DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE 3 AU

Caractère de la zone 3 AU

Cette zone correspond aux secteurs destinés aux activités aéronautiques. Elle comprend la ZAC AéroConstellation, site d'assemblage de l'A380, avec l'usine Jean Luc Lagardère déjà présente sur cette zone et les sites d'accueil d'activités industrielles liées à la production et à la maintenance aéronautique. Toutefois, elle pourra également accueillir toutes les activités complémentaires et nécessaires au bon fonctionnement et à la l'exploitation de la zone.

Le secteur **3AUa** correspond à l'extension des activités aéronautiques présentes sur la commune de Colomiers et est destiné à l'extension du centre de livraison des avions d'AIRBUS.

Le secteur **3AUb** correspond au site dit de Barquil destiné à l'accueil d'activités aéronautiques de logistique.

Les dispositions réglementaires établies dans cette zone ont comme objectifs essentiels :

- de conforter le rôle de l'activité aéronautique sur le secteur Nord-Ouest de l'agglomération toulousaine en constituant un pôle aéronautique de dimension internationale,

- d'intégrer ces développements dans une perspective de préservation du cadre de vie et de l'environnement.

SECTION 1 - NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

ARTICLE 3 AU 1 - OCCUPATION ET D'UTILISATION DU SOL INTERDITES

Les constructions et installations de toute nature, à l'exception :

1 - Des constructions destinées à l'activité aéronautique (production, maintenance, exploitation) ;

2 - Des constructions et installations destinées au fonctionnement de l'aéroport de Toulouse-Blagnac (notamment : pistes, fret, maintenance, services, bâtiments assistants) ;

3 - Des constructions et installations complémentaires et nécessaires au fonctionnement et à la gestion des activités industrielles de la zone (équipements techniques, bassin de rétention, poste de garde, équipements techniques de surveillance, restaurant, centre de symposium, de formation, de soin, logements de fonction, équipements hôteliers, para-hôteliers, bureaux et services,…) ;

4 - Des extensions, surélévations et annexes isolées des habitations existantes sous conditions à l'article 3AU 2 ;

5 - De celles à usage d'équipement collectif sous conditions à l'article 3AU 2 ;

6 - Des ouvrages publics d'infrastructures et de superstructures nécessaires au fonctionnement des services publics ;

7 - Des affouillements et exhaussements du sol conformément à l'article R 421-19 alinéa K du Code de l'Urbanisme ;

8 - De celles visées à l'article 3 AU 2, alinéa 7.

ARTICLE 3 AU 2 -OCCUPATION ET D'UTILISATION DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIERES

1 - Les constructions à usage d'habitations ne seront autorisées que si elles sont destinées au logement des personnes dont la présence est nécessaire pour assurer la direction, la surveillance, la sécurité et le bon fonctionnement des services généraux ou des établissements autorisés.

2 - Les constructions à usage d'équipements publics ou d'intérêt collectif non liées à l'activité aéronautique seront autorisées sous réserve de ne pas être situées sous les courbes de bruit B et C du P.E.B. en vigueur.

3 - Toutes les constructions et les extensions sous les courbes de bruit indice B et C du P.E.B, ne devront entraîner qu'un faible accroissement de population et se soumettre aux exigences d'isolement acoustique conformément à la réglementation en vigueur.

4 - Les constructions à usage d'habitation, santé, soin, action sociale, établissement d'enseignement, hébergement, situées au voisinage des axes classés bruyants définis sur le document 4-b-1 ou concernées par les courbes de bruit de l'aéroport, doivent se soumettre aux exigences d'isolement acoustique définies par la réglementation en vigueur (voir document 5-e).

5 - L'extension et la surélévation des bâtiments d'habitations existants sur les unités foncières déjà bâties à la date d'approbation du présent règlement (mars 2006) ne sont autorisées qu'à la condition de ne pas créer d'unité d'habitation supplémentaire et que la SHON totale des extensions cumulées pour chacun des bâtiments d'habitations pris séparément depuis cette date ne dépassent pas 75m² SHON. Ces extensions seront autorisées sous réserve qu'elles s'adaptent au site et à son environnement.

6 - Les constructions d'annexes isolées des habitations existantes à la date d'approbation du présent règlement ne devront pas occasionner la création de nouveau logement et leur surface hors œuvre brute ne devra pas excéder 20 m² au total.

7 - Toute construction nouvelle, non destinée à de l'habitation, ne pourra s'implanter à moins de 100 mètres du bâtiment principal des habitations existantes.

8 - Des travaux seront autorisés sur une construction ou une occupation du sol existante non conforme aux règles applicables à la zone, sous réserve de ne pas aggraver la non-conformité de ces constructions à l'égard de ces dites règles.

9- Dans le secteur **3 AUb**, les constructions et opérations pourront être autorisées sous réserve :

- de porter sur la totalité du secteur **3 AUb** ;
- d'être compatibles avec l'orientation d'aménagement jointe au présent PLU.

SECTION 2 - CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL

ARTICLE 3 AU 3 - ACCES ET VOIRIE

Les caractéristiques de ces accès et voiries doivent répondre aux normes minimales en vigueur concernant l'approche des moyens de défense contre l'incendie et de protection civile, le brancardage, la circulation des personnes à mobilité réduite. Ils ne devront en aucun cas être inférieurs à 3 mètres (bande de stationnement non comprise).
Un projet peut être refusé sur des terrains qui ne seraient pas desservis par des voies publiques ou privées dans des conditions répondant à son importance ou à la destination des constructions ou des aménagements envisagés, et notamment si les caractéristiques de ces voies rendent difficile la circulation ou l'utilisation des engins de lutte contre l'incendie.
Il peut également être refusé, ou n'être accepté que sous réserve de prescriptions spéciales, si les accès présentent un risque pour la sécurité des usagers des voies publiques ou pour celle des personnes utilisant ces accès. Cette sécurité doit être appréciée compte tenu, notamment, de la position des accès, de leur configuration ainsi que de l'intensité du trafic.

1 – Accès aux voies ouvertes à la circulation publique

2.1. Pour pouvoir être constructible, toute unité foncière doit avoir au moins un accès à une voie publique ou privée.

2.2. Les accès doivent être adaptés à l'importance et à la destination de l'immeuble ou de l'ensemble d'immeubles édifiés. Ils doivent présenter des caractéristiques permettant de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la protection civile et de la défense contre l'incendie. Ils ne devront en aucun cas être inférieurs à 3 mètres (bande de stationnement non comprise).

2.3. Les accès privatifsà la R.D. 1 et R.D 63 doivent être réalisés en **3 AUb**en cohérence avec l'orientation d'aménagement jointe au présent PLU sur le site de Barquil.

2 - Voirie

2.1. Voies ouvertes à la circulation publique

Les voient comprennent non seulement la chaussée mais également toutes ses dépendances nécessaires à la conservation et à l'exploitation de la route ainsi qu'à la sécurité des usagers.

2.1.1. Les dimensions, formes et caractéristiques techniques des voies doivent être adaptées aux usages qu'elles supportent et à l'importance et à la destination de l'immeuble ou de l'ensemble d'immeubles édifiés qu'elles doivent desservir.

2.1.2. Les intersections et les carrefours doivent être aménagés de manière à permettre l'évolution correcte des véhicules et à assurer la meilleure visibilité.

2.1.3. Les voies ouvertes à la circulation publique doivent correspondre aux caractéristiques suivantes :

- les voies à double sens doivent avoir :

. une largeur minimum de 8 mètres, portée à 10 mètres en cas de stationnement latéral

. une chaussée d'une largeur minimum de 5,20 mètres en fonction de la nature du trafic susceptible d'être supporté, portée à 7 mètres minimum en cas de stationnement latéral. .

- Les voies en sens unique doivent avoir :

. une largeur minimum de 6 mètres pouvant être portée à 8 mètres minimum en cas de stationnement latéral.

. une chaussée de d'une largeur minimum de 3,20 mètres, portée à 3,50 minimum en cas de stationnement latéral.

- En cas d'impasse, le dispositif de retournement devra présenter un diamètre extérieur minimum de 22 mètres. Pour les impasses courtes un dispositif en forme de marteau est admis.

2.1.4. En **3AUa**, Les voies publiques desservant les ensembles de constructions à usage d'activité doivent, en règle générale, avoir une largeur d'emprise de 12 mètres au moins avec une chaussée de 7 mètres au minimum.

2.2. Voie privée

Elles doivent être aménagées afin de permettre aux usagers de faire aisément demi-tour et répondre aux caractéristiques techniques permettant l'accès et la manœuvre des moyens de secours.

2.3. Voies cyclables et chemins piétonniers

L'ouverture de voies cyclables et/ou de chemins piétonniers pourra être exigée notamment pour desservir les équipements publics, renforcer les liaisons inter quartiers…etc.
Les cheminements cycles ou piétons devront être compatibles avec les liaisons de principe telles que définies dans l'orientation d'aménagement du secteur de Barquil jointe au présent PLU.

2.4. D'autres caractéristiques de voies différentes à celles évoquées aux alinéas ci-dessus peuvent être :
. Acceptées dans le cadre d'un plan de masse d'ensemble garantissant une bonne conception de l'espace urbain
. Exigées, si la voie remplit d'autres rôles que la desserte directe des constructions (voie structurant la zone, voie destinée à recevoir les transports en commun, voie ou cheminement assurant des liaisons entre quartiers, secteurs ou îlots).

ARTICLE 3 AU 4 - CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES RESEAUX PUBLICS D'EAU, D'ELECTRICITE ET D'ASSAINISSEMENT

Toute construction doit, en matière de réseaux, satisfaire à toute obligation vis-à-vis des gestionnaires de ces réseaux et tous les aménagements doivent être conformes à la législation en vigueur en la matière et au schéma général de desserte par les réseaux.

1 - Alimentation en eau

1.1. Pour les établissements industriels, le raccordement au réseau public susceptible de fournir les consommations prévisibles est obligatoire, à moins que les ressources en eaux industrielles puissent être trouvées en accord avec les autorités compétentes sur l'unité foncière concernée.

1.2. Les autres constructions (logements, etc...) doivent être alimentées en eau potable et raccordées au réseau public.

1.3. Les points d'eau nécessaires à la lutte contre l'incendie doivent être prévus et positionnés en accord avec les services de sécurité concernés.

2 - Assainissement

Les réseaux d'eaux usées et d'eaux pluviales doivent être réalisés selon un système séparatif. Il est formellement interdit, à quelque niveau que ce soit, de mélanger les eaux usées et les eaux pluviales.

2-1 – Eaux usées

Toute construction ou installation doit être raccordée par des canalisations souterraines au réseau collectif d'assainissement lorsqu'il existe. Les modalités de raccordement au réseau

d'eaux usées sont fixées dans le règlement du service d'assainissement du Grand Toulouse donné en annexe.

Le raccordement des installations privées de collecte des eaux usées domestiques au réseau public d'assainissement est obligatoire dans un délai maximal de deux ans à compter de la date de mise en service de ce réseau.

2-2 – Eaux pluviales

Les modalités de raccordement au réseau d'eaux pluviales sont fixées dans le règlement du service d'assainissement du Grand Toulouse donné en annexe.

Tout propriétaire peut solliciter l'autorisation de raccorder son immeuble au collecteur pluvial à la condition que ses installations soient conformes aux prescriptions techniques définies par le Service d'Assainissement et que ce dernier ne puisse pas être desservi par le caniveau.

D'une façon générale, seul l'excès de ruissellement doit être canalisé après qu'aient été mises en œuvre toutes les solutions susceptibles de favoriser le stockage et l'infiltration des eaux. Au final, l'excès de ruissellement ne doit pas dépasser un débit équivalent à 20 % d'imperméabilisation du terrain.

En l'absence ou en l'insuffisance de réseau, les aménagements nécessaires au libre écoulement des eaux pluviales sont à la charge exclusive du constructeur ou de l'aménageur qui doit réaliser les dispositifs adaptés à l'opération du terrain, en accord avec le service d'assainissement du Grand Toulouse.

3 - Réseaux divers

3.1 Electricité – Télécommunications

Les réseaux électriques de distribution d'énergie et de télécommunications doivent être aménagés en souterrain.

3.2 Les locaux et les installations techniques

Les locaux et les installations techniques (poste de transformation, boîtiers, coffrets, armoires, regards,...) nécessaires au fonctionnement des réseaux notamment de vidéocommunication et de distribution d'énergie doivent être de préférence intégrés aux constructions (bâtiments, murs de clôture) et doivent présenter une isolation phonique suffisante afin de ne créer aucune gêne pour le voisinage.

En cas d'impossibilité technique justifiée, ils doivent être intégrés à la composition générale du plan de masse de l'opération.

4 - Collecte des déchets urbains

Les occupations et utilisations du sol doivent prévoir les aménagements nécessaires à la collecte des déchets urbains. Un abri réservé au stockage des containers d'ordures ménagères ainsi qu'une aire de présentation de ces containers (espace en bordure immédiate de voirie publique réservé à la présentation des conteneurs à la collecte) pourront être exigés et ils devront s'intégrer au plan de masse et au paysage dans les meilleures conditions.

ARTICLE 3 AU 5 - CARACTERISTIQUES DE L'UNITE FONCIERE

Cet article est sans objet.

ARTICLE 3 AU 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

Les dispositions suivantes s'appliquent aux voies publiques, aux emprises publiques, existantes ou futures.

Toute construction doit être implantée à une distance au moins égale à la moitié de la hauteur et au moins à :

. 50 mètres de l'axe de la RN 224,
. 75 mètres de l'axe de la R.D. 1,
. 24 mètres de l'axe de la RD 63

Sur les autres voies, les constructions pourront être implantées à l'alignement ou avec un retrait de 3 mètres minimum par rapport aux autres voies privées et emprises publiques.

. En **3AUa** :

- Toute construction nouvelle doit être implantée à une distance minimale de 10 mètres de la limite d'emprise des voies existantes ou futures,
- Des implantations différentes sont admises pour :
  - Les constructions indispensables au fonctionnement des services publics, et dont l'implantation est commandée par les impératifs techniques de l'exploitation aéronautique. Par rapport à la plate-forme de manœuvre limitrophe de la zone aéroportuaire, ces constructions doivent être implantées de manière à ne pas gêner les circulations d'avions.
  - Pour les ouvrages d'infrastructures indispensables (château d'eau, réservoirs, cheminées pylônes, émetteurs récepteurs, etc.), si des raisons techniques le justifient.
  - Dans la mesure où elles contribuent à une amélioration de la composition du plan masse, pour les ensembles industriels (groupements de 2 bâtiments ou plus).

Les extensions, surélévations et annexes isolées des habitations existantes, les ouvrages nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif et bâtiments nécessaires à l'accueil, la surveillance ou à la sécurité, ainsi que les piscines pourront être implantés à l'alignement ou en recul des voies.

ARTICLE 3 AU 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Toute construction doit être implantée à une distance des limites séparatives de l'unité foncière au moins égale à la moitié de sa hauteur et toujours supérieure ou égale à 4 mètres.

Sur le secteur **3AUa** :

1 - Toute construction ou installation nouvelle doit être implantée à une distance des limites séparatives de l'unité foncière au moins égale à la moitié de leur hauteur et jamais inférieure à 5 mètres.

2 - D'autres implantations que celles définies ci-dessus sont admises pour les parcelles en front des installations aéroportuaires, le long duquel aucun recul n'est exigé,

3 - A l'intérieur de la marge de reculement pourront être admis des éléments architecturaux d'accompagnement.

Sur le secteur **3AUb**, toute construction ou installation nouvelle sera implantée à l'alignement ou au minimum à 3 mètres des limites séparatives.

ARTICLE 3 AU 8 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME UNITE FONCIERE

Dans tous les cas, les constructions non contigües, implantées en vis-à-vis sur une même unité foncière doivent l'être de telle façon qu'il n'en résulte aucun inconvénient quant à leur utilisation : conditions d'éclairement, d'ensoleillement, de salubrité, de sécurité, etc..., et que soit aménagé entre elles un espace suffisant pour permettre leur entretien ainsi que celui de leurs abords et, s'il y a lieu, le passage et le fonctionnement des moyens de lutte contre l'incendie et autres moyens de secours ou d'urgence.

Sur le secteur **3AUa** :

Deux constructions non contiguës implantées sur une même propriété doivent l'être de façon telle que la distance les séparant soit au moins égale à la moitié de la hauteur du bâtiment le plus élevé et jamais inférieure à 5 mètres, non compris les éléments architecturaux d'accompagnement.

Pour deux constructions non contiguës et aveugles cette distance doit être de 4 mètres au moins.

Dans la mesure où elles contribuent à une amélioration de la composition du plan masse, des implantions autres que celles définies ci-dessus sont possibles à l'intérieur des ensembles industriels (groupements de plus de 2 bâtiments).

ARTICLE 3 AU 9 - EMPRISE AU SOL

Sur le secteur **3AUa**, l'emprise totale des constructions existantes et projetées ne peut excéder 50 % de la superficie totale de l'unité foncière.

Ne sont pas pris en compte, dans l'application du rapport indiqué ci-dessus, quand ils sont extérieurs aux bâtiments principaux, tous les dispositifs ou appareillages nécessaires à la bonne marche de l'installation, sans que leur emprise puisse excéder 10% de la surface totale de la parcelle.

Sur le secteur **3AUb** il n'est pas fixé de cœfficient d'emprise au sol.

ARTICLE 3 AU 10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

La hauteur des constructions est limitée par les servitudes aéronautiques et radioélectriques de l'aéroport Toulouse-Blagnac.

Toutefois, pour les constructions à usage d'habitations, non liées aux activités aéroportuaires ou aéronautiques, la hauteur maximale mesurée en tout point par rapport au terrain naturel ne peut excéder 6,50 mètres sur sablière ou à l'acrotère. Au-dessus de cette hauteur, peuvent s'ajouter avec une hauteur limite de 3,50 mètres, les ouvrages techniques nécessaires au bon fonctionnement des bâtiments et les éléments architecturaux singuliers (pigeonniers...) limités à 10 % de l'emprise au sol de la construction.

Sur le secteur **3AUb**, la hauteur des constructions projetées ne peut excéder 15 mètres sur sablière ou à l'acrotère.

Des dépassements seront autorisés pour les édifices et ouvrages techniques à implanter sur les constructions projetées.

ARTICLE 3 AU 11 - ASPECT EXTERIEUR

1 - Pour les constructions destinées à un usage autre que l'habitation ~~non liée à l'activité aéronautique~~

1.1. Conditions générales

Pour être autorisé, tout projet doit garantir :

- la recherche d'une très grande qualité architecturale au travers de la cohérence des différentes constructions entre elles, de l'harmonie des styles, des formes, des volumes, des proportions, des matériaux et des couleurs, compte tenu de la nature de la zone et de son potentiel exceptionnel d'image,

- les façades des bâtiments visibles depuis la R.D. 1, la RN 224 et l'avenue Latécoère devront faire l'objet d'un traitement architectural soigné. Il sera recherché un effet « d'entrée de ville » qui s'appuiera sur l'homogénéité des volumes en mettant en valeur des rythmes, des matériaux et des couleurs, etc.

1.2. Façades et murs extérieurs

Les façades latérales, arrières et annexes, les murs extérieurs séparatifs ou aveugles apparents, doivent être traités avec le même soin que les façades principales et en harmonie avec elles, afin d'assurer l'homogénéité des constructions concernées.

1.3. Toitures

1.3.1. Dans tous les cas, les toitures ne doivent nuire ni à l'harmonie, ni à l'unité de la construction ou de l'ensemble des constructions environnantes.

1.3.2. Les ouvrages en toiture, lorsqu'ils sont indispensables (cages d'escaliers, capteurs solaires, machineries d'ascenseur et tout locaux techniques des constructions ou installations), doivent être traités avec un soin particulier. Tout projet entrant dans ce cadre doit comporter l'étude précise de ces ouvrages et une présentation du traitement envisagé.

1.4. Gaines et conduits

Les gaines et conduits doivent être traités de manière à s'intégrer visuellement aux formes, matériaux, revêtements et couleurs des pignons leur servant de support (gaines et conduits bâtis participant à l'organisation du pignon). Tout projet entrant dans ce cadre doit comporter l'étude précise de leur implantation et une présentation du traitement envisagé.

1.5. Clôtures

Elles doivent être simples d'aspect, en harmonie avec les constructions existantes et de préférence intégrées dans un traitement paysager et n'excéderont pas 3 mètres, sauf en cas de mesure spéciale nécessaire à la sécurité d'un établissement industriel.

En **3AUb**, les clôtures en limite d'emprise publique devront être traitées avec un soin particulier et avec la qualité des emprises publiques concernées. Un paysagement pourra être demandé en accompagnement et compatible avec les orientations d'aménagement du secteur de Barquil jointes au présent PLU.

1.6. Voies privées

Elles doivent être traitées avec le même soin que les voies publiques de la zone.

1.7. Aires de stationnement

Il convient de rechercher tout aménagement paysager capable d'atténuer leur caractère utilitaire. La conception d'ensemble doit faire une large part à l'ornementation (arbres, portiques, jardinières, mobilier de repos et tous ornements pouvant constituer des éléments d'accompagnement et masquer les voitures aux vues latérales et plongeantes). Tout projet entrant dans ce cadre doit comporter une présentation des aménagements envisagés.

1.8. Enseignes et pré-enseignes

Elles doivent s'intégrer harmonieusement aux éléments de construction et au site concerné et doivent respecter la législation et la réglementation en vigueur en la matière.

1.9. Eclairage

La hauteur et l'intensité des appareils d'éclairage devront se conformer à la réglementation en vigueur aux abords des aérodromes. Un soin particulier devra être porté à la recherche d'ambiance lumineuse nocturne en façade de la R.D. 1 et de la RN 224.

1.10. Réservoirs d'hydrocarbures et dépôts industriels

Les réservoirs seront de préférence enterrés. Dans le cas contraire, ils devront être dérobés à la vue, d'autant plus s'ils sont visibles depuis la voie publique, entourés de haies vives ou d'un parement d'aspect soigné d'une hauteur telle qu'elles masquent totalement lesdits réservoirs ou dépôts.

1.11 Installations diverses

L'implantation des pylônes, des paratonnerres, des antennes, des paraboles doit être déterminée dans un souci d'esthétique par leurs formes, leurs couleurs et leurs dispositions et être le moins visible possible depuis l'espace public.
Les aires de livraison, stockage, les conteneurs et dispositif techniques diverses, devront être intégrés au plan de masse et comporter des aménagements de nature à être le moins prégnant possible depuis l'espace public

2 - Pour les constructions d'habitation non liées à l'activité aéronautique

2.1. Constructions

Les constructions doivent être conformes, par leur forme et leurs matériaux, à l'architecture traditionnelle de la région.

2.2. Couverture

Les couvertures doivent être obligatoirement en tuile canal ou ses dérivés, tuile romane, tuile stop, tuile méridionale, excepté pour les annexes isolées d'habitation d'une S.H.O.B. inférieure à 20 m².

La pente des toitures doit être comprise entre 15 et 35 %.

Il sera exigé au moins deux pentes pour la toiture des annexes isolées des constructions existantes, d'une S.H.O.B. supérieure à 20 m².

2.3. Coloris

Les enduits doivent être :
- soit laissés couleur chaux naturelle.
- soit teintés couleur sable, brique crue, ocre léger ou toute teinte s'harmonisant avec la teinte des constructions traditionnelles.

2.4. Clôtures

Les clôtures sur les voies publiques et sur les limites séparatives ont une hauteur maximale de 2,00 mètres. Toutefois, en cas de murs pleins, leur hauteur sur voie publique sera limitée à 1,50 m., excepté le long des routes départementales. Elles doivent être constituées :
- soit de haies vives ou de rideaux d'arbres, doublés ou non d'un grillage,
- soit d'un mur de clôture plein en enduit teinté couleur sable, brique ocre, ocre léger ou toute teinte s'harmonisant avec la teinte de l'habitation, ou en pierre naturelle ou en brique de parement avec ou sans alternance de galets,
- soit d'un mur bahut d'une hauteur maximale de 0,60 mètres, surmonté d'une grille, d'un grillage ou de tout autre dispositif à claire voie,
- soit d'une rambarde en bois teinté.

ARTICLE 3 AU 12 - STATIONNEMENT DES VEHICULES

1 - Cet article est applicable aux constructions nouvelles et aux changements d'affectation des locaux et des extensions projetées.

2 - Le stationnement des véhicules, doit être assuré sur l'unité foncière et en dehors de la chaussée.

3 - Le stationnement des véhicules et les dessertes doivent correspondre aux besoins des constructions.

4 - Les normes minimales de stationnement par fonction sont les suivantes :

4.1. Habitat (logements de fonction)

Il est exigé une place de stationnement par tranche de 80m² de SHON avec un minimum de deux places de stationnement par logement, dont une couverte.

4.2. Bureaux ou services

Il est exigé une place pour 40 m² de surface de plancher hors œuvre nette et 30m2 sur le secteur 3AUa.

4.3. Bâtiments à usage industriel et d'entrepôt

Il est exigé une place pour 100 m² de surface de plancher hors œuvre nette, avec au minimum une place par poste de travail sur engagement du pétitionnaire. Une dérogation à la première exigence (une place pour 100 m² de S.H.O.N.) est possible pour les activités qui, eu égard aux dimensions du bâtiment, ne nécessitent pas un personnel important pour leur fonctionnement et qui ne reçoivent pas un nombre de visiteurs important.

Sur le secteur **3AUa** et **3AUb**, il est exigé au minimum une place pour 150m2 de SHON ~~une place de stationnement par poste de travail,~~ et d'autres places en nombre suffisant pour les clients et fournisseurs. (Le pétitionnaire s'engage sur les chiffres avancés lors de la demande de permis de construire, afin de ne créer ultérieurement aucune gêne sur le Domaine Public).

5 - **Pour les constructions et installations publiques**

Le stationnement devra être réalisé de manière à permettre le bon fonctionnement de l'équipement.

L'existence de parcs publics de stationnement à proximité immédiate pourra dispenser de tout ou partie des obligations correspondantes.

6 - Stationnement des deux-roues

Des emplacements pour les deux-roues sont dans tous les cas obligatoires. Ils devront être facilement accessibles et réalisés sur des emplacements aménagés.

7 - La règle applicable aux établissements ou constructions non prévus ci-dessus est celle à laquelle ces établissements ou constructions sont le plus directement assimilables.

ARTICLE 3 AU 13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS - ESPACES BOISES CLASSES

1 - Les espaces boisés classés

Les dispositions des articles L-130-1 et suivants et R-130-1 et suivants du Code de l'Urbanisme sont applicables aux espaces boisés classés, à conserver, à protéger et à créer, indiqués au plan de zonage.

2 - Espaces boisés et plantations existantes

Les espaces boisés, arbres isolés ou alignement d'arbres existants sont à conserver et à protéger.

Tout arbre abattu ou détérioré, pour des raisons justifiées, doit être remplacé. Les espaces libres et les plantations doivent présenter un entretien garantissant la tenue décente des propriétés foncières.

3 - Les espaces libres et espaces verts à créer

Les espaces libres de toute construction, de stockage d'eau de pluie, d'aire de stationnement et de voies de circulation doivent être engazonnés.
Toutefois, pour les constructions d'habitation non liées à l'activité aéronautique, seule 30 % au moins de la surface doit être traitée en jardin planté et engazonné.

Sur le secteur **3AUa**, les espaces libres de toute construction, de toute aire de stationnement et de manœuvre, et en particulier l'espace restant libre entre la limite d'emprise de la voie et les bâtiments, doivent être traités en jardin planté et gazonné. La surface des espaces verts plantés doit être au moins égale à 25 % de la superficie du terrain. Cette surface pourra être réduite à 10 % dans le cas d'entreprises nécessitant de vastes aires de manœuvres d'avions.

Sur le secteur **3AUb**, les espaces libres de toute construction, de toute aire de stationnement et de manœuvre, doivent être traités en jardin planté et gazonné en cohérence avec l'orientation d'aménagement jointe au présent PLU sur le site de Barquil.

Les aires de stockage, quelle que soit leur nature, les réservoirs, stocks de matériaux et dépôts industriels laissés à l'air libre seront masqués par des haies vives ou des plantations appropriées.

4 - Les plantations sur les aires de stationnement

Les aires de stationnement publiques ou privées de véhicules légers doivent comporter au moins un arbre de haute tige pour quatre emplacements. Ces arbres seront répartis sur l'aire de stationnement suivant étude circonstanciée.

Cet alinéa ne s'applique pas aux aires de stationnements d'avions.

5 - Plantations d'alignement le long des voies de circulation

Des plantations d'alignement sont recommandées le long des voies de circulation en cohérence avec l'orientation d'aménagement jointe au présent PLU sur le site de Barquil.

SECTION 3 - POSSIBILITES D'OCCUPATION DU SOL

ARTICLE 3 AU 14 - COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

Il n'est pas fixé de coefficient d'occupation du sol.

Cornebarrieu - Orientations d'aménagement du secteur "Barquil"





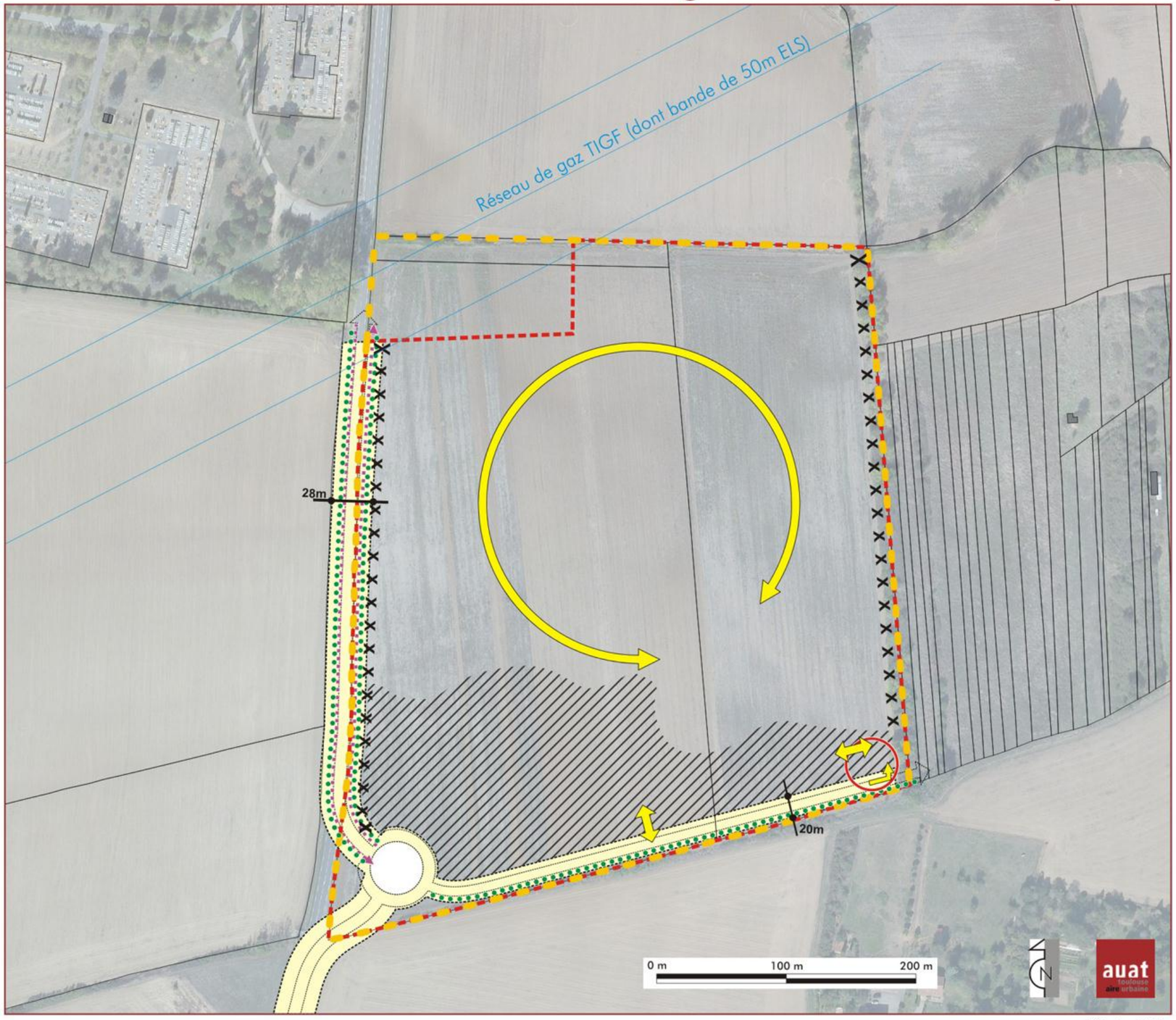
Volet paysager

- Périmètre de la zone 3AUb
- Périmètre de l'OA
- Traitement paysagé
- Espace végétalisé
- Espace végétalisé non imperméabilisé hors espaces de stationnement
- Haie existante à protéger et à valoriser
- Accès et sorties uniques (principe)

auat toulouse aire urbaine

6 septembre 2012

Cornebarrieu - Orientations d'aménagement du secteur "Barquil"



9 février 2012



Volet organisation fonctionnelle

- Périmètre de la zone 3AUb
- Périmètre de l'OA
- Accès et sorties uniques (localisation de principe)
- Principe de bouclage
- Traitement du carrefour
- X X X Accès véhicules interdit (sauf accès de sécurité)
- Zone d'implantation privilégiée pour le stationnement et des éléments techniques
  Les parkings seront aménagés en légèr contrebas par rapport à la RD 63 pour atténuer leur vision
- TCSP (ligne prévisionnelle)
- Liaison douce
- Tracé de principe de voies