

Domaine de la Planification et de la Programmation
Service de la Réglementation Urbaine

Plan Local d'Urbanisme

Révision 3 du POS en PLU
Approuvée par DCC du 11.04.2013
1ère modification approuvée le 29.09.2015

Mise En Compatibilité du PLU avec la zone d'intérêt général de Tucol approuvée par DCM du 03/10/2017

1 – Rapport de présentation

- Notice explicative

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

Projet de Mise en compatibilité du PLU avec la zone d'intérêt général de Tucol

NOTICE EXPLICATIVE

1 - PROCÉDURE ET MISE EN OEUVRE 4

1.1 Rappel de l'évolution du document d'urbanisme 4

1.2 Exposé du choix de la procédure de mise en compatibilité 4

2 - LE PROJET URBAIN DE TUCOL 5

2.1 Situation du projet 5

2.2 Objectifs du projet 6

2.3 Intérêt général du projet 6

2.4 Description du projet 7

2.5 Les éléments du programme 8

3 - SITUATION DU PROJET DANS LE PLU OPPOSABLE 13

3.1 Dans le rapport de présentation 13

3.2 Dans le PADD 14

3.3 Dans le règlement (PLU opposable) 15

4 -INSCRIPTION DU PROJET DANS LES POLITIQUES PUBLIQUES D'AGGLOMÉRATION 16

4.1 Enjeux du site au regard des orientations du SCoT approuvé le 15.06.2012 et modifié/approuvé le 12.12.2013 16

4.2 Inscription du site dans les orientations du PDU approuvé le 17.10.2012 19

4.3 Enjeux au regard du PLH 2010-2015 approuvé le 17 mars 2011, modifié le 17 décembre 2015 et prorogé jusqu'au 31 décembre 2018 20

5 - LES DISPOSITIONS DE MISE EN ŒUVRE DU PROJET DANS LE PLU 21

1 - PROCÉDURE ET MISE EN OEUVRE

1.1 Rappel de l'évolution du document d'urbanisme

Le POS de Saint-Alban, prescrit le 14 mars 1979 a été approuvé par Délibération du Conseil Municipal du 22 juin 1981.
La première révision a été approuvée par Délibération du Conseil Municipal du 7 avril 1989. Cette première révision a été suivie de 2 modifications approuvées par Délibération du Conseil Municipal, le 25 juin 1992 et le 31 août 1993. La deuxième révision du POS a été approuvée par Délibération du Conseil Municipal du 11 décembre 2001.
La troisième révision du POS au PLU a été prescrite par Délibération du Conseil Communautaire du 20 mars 2009 et approuvée le 11 avril 2013. Cette 3ème révision a été suivie d'une 1ère modification du PLU approuvée le 29 septembre 2015 qui avait pour objectif l'intégration d'une 1ère phase du projet de renouvellement et de requalification du secteur de Tucol, avec la levée de la servitude L123.2a du code de l'urbanisme et la création d'une orientation d'aménagement.

1.2 Exposé du choix de la procédure de mise en compatibilité

a. Contexte réglementaire
Le site de Tucol est actuellement inscrit en zone AU0 du PLU opposable, ainsi réservé pour l'urbanisation future avec l'affichage d'une mixité des fonctions. Ce secteur représente par sa taille et son implantation un formidable levier pour la valorisation de l'image d'entrée d'agglomération et l'attractivité de la commune. Il s'agit de requalifier l'entrée d'agglomération le long de la RD 820 Nord par le développement et le confortement de la vocation économique du secteur et l'accueil d'habitat mixte avec des services, dans un contexte de transport d'agglomération favorable (arrivée d'un futur Pôle d'Échange Multimodal réalisé dans le cadre de la mise à 4 voies ferroviaires entre Saint-Jory et Matabiau à Toulouse).

Afin de permettre la mise en œuvre opérationnelle d'un projet urbain d'ensemble sur le secteur de Tucol aujourd'hui en zone AU0 fermée à l'urbanisation, une mise en compatibilité du PLU doit être mise en œuvre. Celle-ci nécessite au préalable une procédure de déclaration de projet, prévue par l'article L.300-6 du Code de l'Urbanisme.

b. Rappel du cadre législatif
L'article L 300-6 du Code de l'Urbanisme dispose que :
« Les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent, après enquête publique … se prononcer, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général d'une action ou d'une opération d'aménagement … ou de la réalisation d'un programme de construction ».

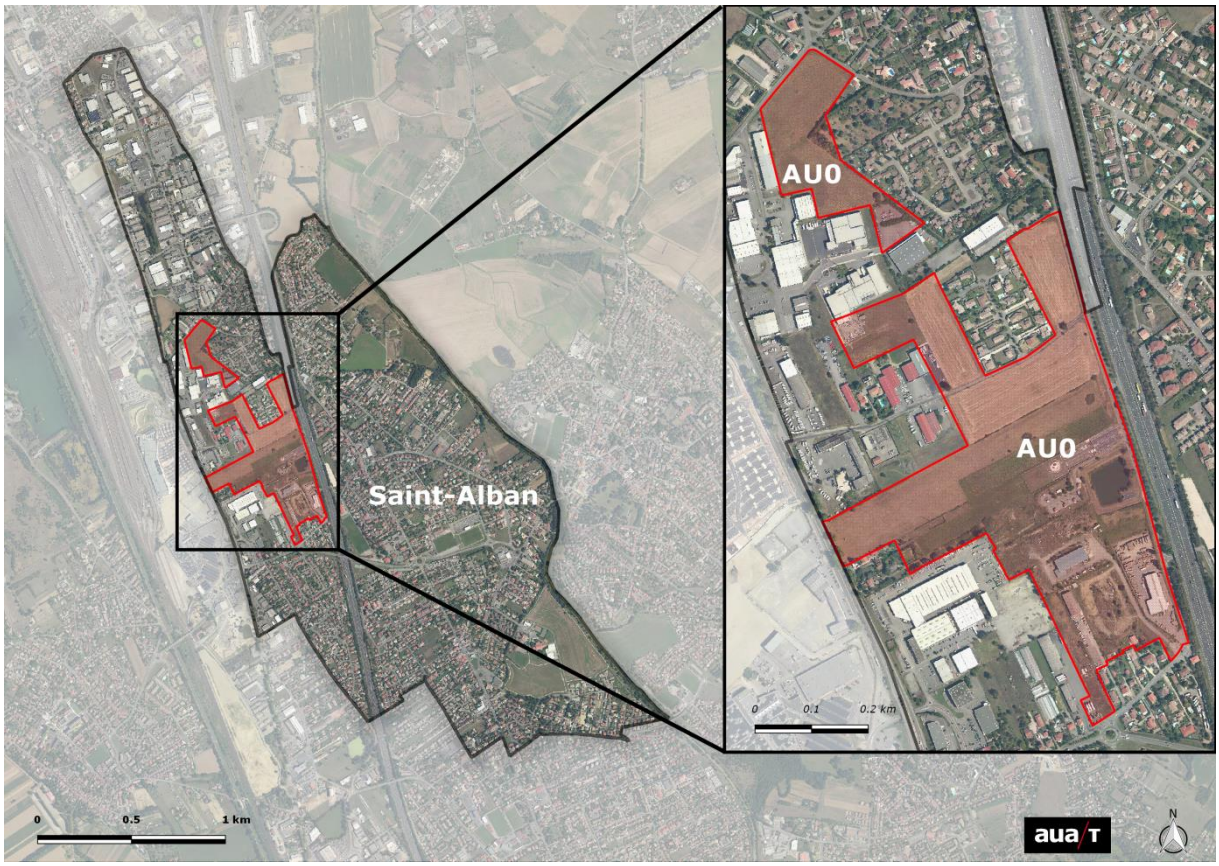
En application des articles L.123-14 et L.123-14-2 du Code de l'Urbanisme, la présente procédure vise à mettre en compatibilité le PLU de Toulouse métropole, Commune de Saint-Alban avec le projet urbain d'ouverture à l'urbanisation de la zone AU0 de Tucol d'accueil mixte.
Cette procédure comporte une enquête publique qui porte à la fois sur l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme qui en est la conséquence. Préalablement à l'enquête publique, un examen conjoint du projet de mise en compatibilité sera organisé par Toulouse Métropole. L'enquête publique préalable à la déclaration de projet portera en conséquence tant sur l'utilité publique de l'urbanisation de Tucol que sur les changements du PLU. La déclaration de projet prononcée après avis du Conseil de la Métropole emportera également approbation des nouvelles règles du PLU.

2 - LE PROJET URBAIN DE TUCOL

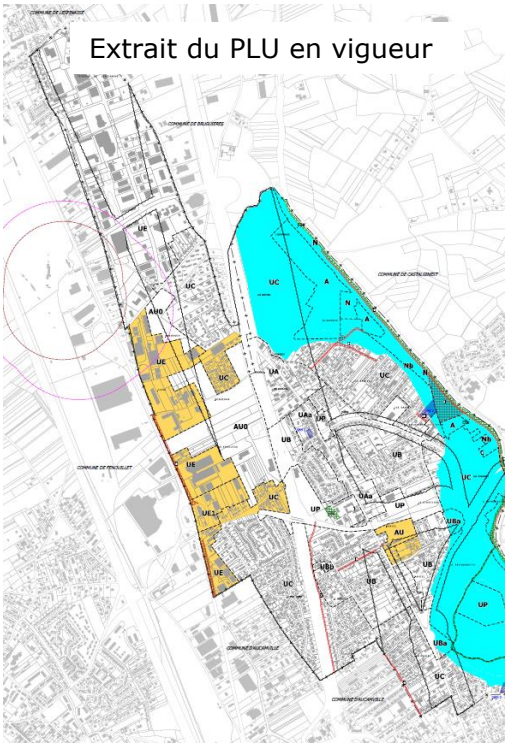
2.1 Situation du projet

Le territoire de Tucol est situé à Saint-Alban, commune de 2ème couronne de l'agglomération Toulousaine.

Tucol est localisé à l'Ouest de la commune, il recouvre des espaces libres de construction (classés en AU0 au PLU) situés entre la RD 820 et l'autoroute A62.



Extrait du PLU en vigueur



2.2 Objectifs du projet

Tucol, un site stratégique, du territoire Nord, en devenir

La zone de Tucol s'inscrit dans un vaste espace de projet associé au futur pôle gare Fenouillet – Saint-Alban dont l'objectif (inscrit au plan guide de l'étude Nord de Toulouse Métropole) est le développement d'un quartier mixte associant habitat et activités de services et commercial.

Le projet de la zone de Tucol s'inscrit également dans l'objectif global à l'échelle de l'agglomération de création d'une entrée Nord requalifiée et attractive entre la RD 820 et l'A62.

La proximité du futur pôle gare Fenouillet – Saint-Alban et du diffuseur autoroutier de Lespinasse Saint-Jory Sud assurent une bonne accessibilité de la zone de Tucol dont l'ambition est de structurer cet espace urbain mixte et de mettre en valeur sur le plan paysager cette entrée de ville RD 820. Le potentiel de renouvellement urbain est avéré et permettra de développer une nouvelle offre d'activités économiques et résidentielles à proximité du pôle d'échange.

Il s'agit donc de redynamiser un site qui porte un potentiel d'attractivité et de développement, situé dans un contexte en évolution, notamment à l'échelle du secteur Nord Fenouillet / Saint-Alban avec requalification du pôle commercial Casino et l'accueil programmé à terme (2020 suivant le Plan Déplacement Urbain) d'un pôle multimodal au niveau de la gare de Fenouillet.

2.3 Intérêt général du projet

Compte tenu de l'importance de ce projet pour la collectivité, Toulouse Métropole a décidé d'en faire valoir l'intérêt général par une déclaration de projet, conformément à l'article L 300-6 du Code de l'urbanisme pour les motifs suivants :

Ce projet a été retenu car il s'inscrit dans les objectifs de développement de la commune et est compatible avec les documents stratégiques supra communaux.

C'est un projet d'intérêt général favorisant le développement d'un quartier mixte associant habitat et activités de services et commerciales, en lien avec le futur pôle gare de Fenouillet/Saint-Alban. Il s'agit en effet de créer une centralité de proximité pour les poches d'habitat existantes aux alentours et d'apporter une nouvelle offre d'habitat diversifiée en accord avec l'évolution des besoins en logement et dans le respect du tissu urbain existant (graduation des densités et des hauteurs). Cette nouvelle offre permettra également de répondre à la nécessité de produire du logement locatif social à hauteur minimum de 35 %.

Ce projet permettra également d'accueillir à terme un équipement public de type équipement scolaire qui représente un service public indispensable à l'accueil de nouvelles populations.

En outre, c'est un projet d'intérêt économique à l'échelle du territoire Nord de l'agglomération qui développe et restructure les activités présentes en ciblant et répondant aux besoins économiques spécifiques de ce secteur au regard de la demande actuelle. Il s'agit de répondre aux besoins en petites et moyennes surfaces de locaux artisanaux et industriels très recherchés sur ce secteur.

C'est également un projet situé dans un site bien desservi par le réseau viaire existant (RD 820, A62…) et faisant l'objet en outre de la création d'un futur pôle gare à proximité directe, entre Fenouillet et Saint-Alban.

Enfin, c'est un projet qui permet de requalifier et mettre en valeur l'entrée d'agglomération le long de la RD 820 mais aussi de qualifier le cadre de vie de l'ensemble de la zone de Tucol en proposant d'apporter de nouveaux services, commerces et équipements. Ainsi, la revalorisation paysagère de ce secteur aujourd'hui désorganisé, se traduira avec la structuration d'une véritable trame viaire au sein du site en reconnectant les voies actuelles. Il s'agit de créer un axe Nord/Sud desservant le cœur du site et se connectant au Sud à la rue de Fenouillet avec la reprise du giratoire existant pour un accès sécurisé.

Il s'agit également de requalifier le chemin du Bergeron, principal axe Est/Ouest entre la RD 820 et l'avenue du Bergeron. Le maillage interne Est/Ouest sera également complété par deux autres voies de desserte pour assurer un maillage lisible, sans impasse et support d'ouverture paysagère. Concernant les modes doux, le projet prévoit le développement d'un maillage au sein du quartier, en lien avec le centre-ville et le futur pôle gare de Fenouillet – Saint-Alban à proximité. La revalorisation paysagère du site se traduira également par la constitution d'un espace vert paysager sur une largeur de 45 mètres le long de l'avenue du Bergeron ainsi que par le positionnement de l'habitat au cœur du site, en retrait de la rue de Fenouillet de la RD 820 et en bordure de cette bande végétale. La formation de cœur d'îlot paysager dans les opérations d'habitat favorisera également la qualité du cadre de vie et l'infiltration naturelle des eaux pluviales, tout comme le maintien d'espaces libres le long de la RD 820 permettant son aménagement paysager.

Ce projet vise donc à apporter une vision d'ensemble à ce secteur d'entrée de ville aujourd'hui déqualifié grâce à un projet urbain mixte et diversifié mais aussi grâce à un phasage de l'urbanisation. Ce phasage est un principe essentiel du projet se fondant sur la gestion et l'évolution prévue de l'accessibilité routière du site.

2.4 Description du projet

Tucol, un site stratégique pour créer de l'urbanité : de la zone au quartier, le pari est audacieux…

L'enjeu est dans cette perspective de donner de l'attractivité à ce site de projet, celle qui permettra de participer à la nouvelle dynamique du territoire Nord, de sortir du territoire passant, de faire venir et de faire rester.

Le secteur de Tucol, par sa situation entre ville et grands espaces économiques, lacéré par les infrastructures, jouit d'une attractivité économique qu'il faut intégrer et dépasser pour faire de ce lieu un espace habité de haute qualité d'usages.

Cette perspective esquisse la structuration d'un nouveau quartier mixte, entre le tissu historique de Saint-Alban et le Pôle commercial de Fenouillet.

Il nécessite le développement d'aménités pour qualifier le cadre de vie de la zone et apporter des services du quotidien aux nouveaux habitants et usagers : commerces de proximité, services du quotidien, équipements publics, espaces publics de qualité permettant de connecter la zone à son environnement.

Tucol, un site économique orienté vers les activités productives

La commune de Saint-Alban dispose de 3 ZAE représentant 112 ha et regroupant près de 175 entreprises : Hexagone : 53 ha – 37 entreprises. Terroir : 38 ha – 88 entreprises. Vitarelles : 21 ha – 50 entreprises.

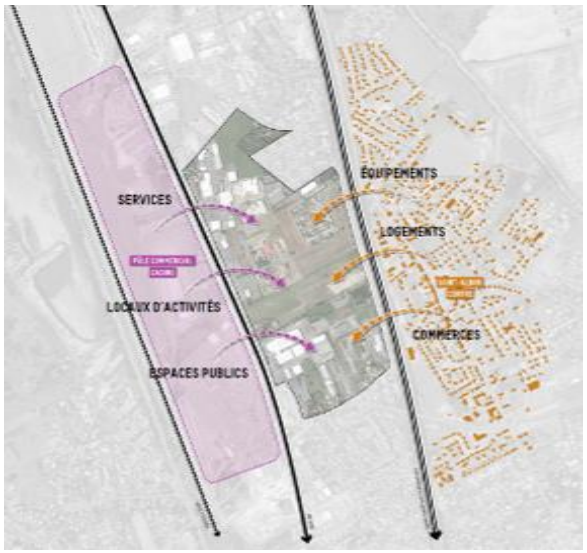
En termes d'immobilier d'entreprises, on dénombre 61 400 m² de locaux d'activités et d'entrepôts et une faible offre tertiaire, sur le territoire communal.

Il s'agit d'espaces économiques où l'on constate un mitage de l'habitat et des activités commerciales, des dents creuses, des espaces en dessous des normes de qualité standard et de nombreuses implantations au fil de l'eau affichant un secteur désorganisé et déqualifié.

Le secteur de Tucol (26 ha) fait partie intégrante de la ZAE de l'Hexagone : la zone AU0 fermée actuellement à l'urbanisation, représente donc le seul potentiel destiné à accueillir de l'activité sur près de la moitié de la surface soit environ 13 ha (sachant qu'il reste quelques micro poches de foncier UE sur de très petites surfaces).

Le schéma d'organisation des territoires de l'économie pointe 2 enjeux majeurs en matière de structuration de l'offre d'accueil à destination des entreprises :

- un risque de sur-offre tertiaire d'ici 2030 : au regard de l'offre existante, des projets programmés et du potentiel de renouvellement, Toulouse Métropole se doit d'optimiser le développement de solutions tertiaires par un travail sur le positionnement et le phasage des produits (parc tertiaire urbain, parc d'affaires et parcs technologiques),
- un manque crucial d'ici 2030 estimé entre 16 et 19 ha/an pour l'accueil d'activités productives (artisanat, industrie et logistique) : l'objectif est triple :
  - assurer une offre adaptée à toutes les tailles d'entreprises (notamment les TPE/TPI et PME/PMI) et à tous les secteurs d'activités,
  - favoriser la densification, la réorganisation et le réinvestissement des potentiels fonciers mobilisables au sein des sites existants,
  - identifier et structurer des nouveaux sites d'accueil économique.



Par ailleurs, les taux d'évolution de l'emploi par secteurs d'activités sur la commune de Saint-Alban entre 2008 et 2013 démontrent la nécessité d'organiser une offre confortant les dynamiques de ces dernières années, à savoir une offre orientée vers les activités productives : industrie : +29,8 %, construction : +38,3 %, tertiaire : -12,8 %.

2.5 Les éléments du programme

En termes d'accueil d'habitat et de mixité fonctionnelle

- Accueillir environ ~~200~~ **270** logements dans la phase 1 du projet, puis environ 200 logements dans la phase 2 du projet (voir phasage page 6 de l'OAP). La programmation du nombre de logement de la phase 2 sera ainsi affinée au regard d'un éventuel passage au cœur du site d'un transport en commun de type bus mais aussi en fonction de la programmation des infrastructures et des équipements publics nécessaires à l'urbanisation du site. L'ensemble de la zone AU ouverte (phases 1 et 2) devra produire à minima 35 % de logements locatifs sociaux.
- Favoriser une diversité d'habitat : dans les secteurs d'intensification moyenne, l'offre de logement sera orientée vers le semi collectif et les petits collectifs, alors que dans les secteurs d'intensification faible, l'offre de logements sera orientée sur l'habitat individuel dense (groupé ou non) et l'habitat semi collectif.
- Permettre le développement d'un secteur de mixité fonctionnelle au cœur du quartier et ouvert sur la RD 820, afin de créer une centralité de proximité accueillant du logement, des commerces, des services et des équipements publics (dont les installations existantes qui seront maintenues : cimetière, etc.). Ce secteur permettra la création d'un espace public (petite place paysagère par exemple) vecteur de lien social.

En terme d'accueil économique

- Il s'agit de développer un nouvel espace économique permettant de redistribuer les activités sur le secteur «élargi » et doter la commune et le territoire nord métropolitain d'une offre en locaux artisanaux et industriels, très recherchés, sous peine de perdre cette économie de proximité et les emplois liés.

Xxxx texte en bleu (rajouté) ou ~~xxxx~~ (supprimé) suite à la phase PPA et enquête publique

- L'objectif est aussi de concevoir un site économique affichant un marqueur pour la revalorisation de l'image du secteur nord et de la RD 820, et s'intégrant dans le paysage de manière optimale et innovante dans son architecture et sa morphologie.
- Il s'agit ainsi de structurer une offre (clé en main) sur des petites et moyennes surfaces foncières et immobilières (divisibles à partir de 100 m² et pouvant aller jusqu'à 3 000 m²), type village artisanal et industriel, sous forme de petits lots associant à la fois la partie productive (atelier, local d'activité, petit entrepôt, etc.) et le petit bureau ou encore l'espace de showroom et sur lesquels les constructions présenteront une architecture homogène et unifiée à partir d'un parti d'aménagement organisant les espaces communs sur un principe de mutualisation.

Exemples de produits à proposer sur le secteur de Tucol



En terme de qualité environnementale, d'insertion urbaine et paysagère

- Permettre une insertion dans le tissu urbain environnant pour les secteurs à dominante d'habitat et de mixité fonctionnelle par une graduation des densités et des hauteurs
- Inscrire le secteur dans son environnement urbain et paysager pour connecter ce morceau de ville aux tissus urbains constitués et aux futurs pôles de vie (futur pôle gare multimodale de Fenouillet – Saint-Alban, pôle commercial et de loisirs).
- Conforter une entrée de ville qualitative avec un aménagement paysager des espaces de stationnement et des espaces libres le long de la RD 820.

État des lieux de la D 820



Exemples d'illustration de traitement paysager de valorisation de l'effet d'entrée de ville de zones économiques par une bande verte paysagère avec parking paysagé en front de la voie





- Favoriser une composition de façades urbaines le long des voies structurantes. Les façades principales seront ainsi tournées vers ces voies avec une architecture qualitative.
- Permettre une certaine intensification du bâti le long de la voie structurante Nord-Sud pour conforter l'urbanité de cet axe.
- Encourager la création de cœur d'îlot paysager dans les opérations d'habitat pour favoriser une qualité du cadre de vie et l'infiltration naturelle des eaux pluviales.

Exemples d'opération d'habitat avec cœur d'îlot paysager

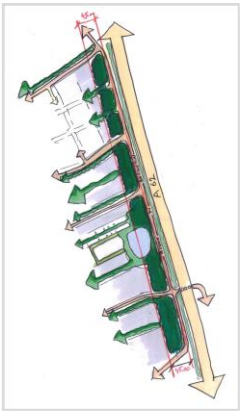





- Permettre un aménagement paysager qui conforte des perspectives et des ouvertures paysagères Est-Ouest.
- Créer un espace vert paysager sur une largeur de 25 m environ, le long de l'A62 et à compter de l'avenue du Bergeron, permettant de faire écran aux nuisances de circulation de l'autoroute et d'infiltrer naturellement les eaux pluviales.
- Dans la mesure du possible, préserver les haies et bosquets existants pour maintenir une biodiversité commune sur le site. Dans le cas contraire, la reconstitution de haies est souhaitée en diversifiant les espèces végétales et en privilégiant les espèces locales.
- Assurer la dépollution du site « Gerlero », condition indispensable pour tout aménagement ultérieur sur ce site.
- Prendre en compte la zone affectée par le périmètre du plan de prévention des risques technologiques.
- Prendre en compte le plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération toulousaine.
- Dans le cadre d'une conception bioclimatique des constructions dans les opérations d'ensemble, les morphologies du bâtiment créant des espaces d'aération et de fraîcheur seront privilégiées et les cœurs d'îlots seront végétalisés pour limiter l'effet d'îlot de chaleur urbain. La végétalisation des pieds de façades et des matériaux de revêtement de couleur claire seront également recherchés pour éviter l'accumulation de chaleur.
- Pour assurer la protection des bâtiments contre les rayonnements solaires, il est également recommandé de prévoir des ombrières, soit naturelle avec arbres à feuilles caduques, soit avec des protections incluses sur la façade du bâtiment, verticales à l'est et à l'ouest et horizontales au sud.
- Enfin, le développement d'une conception bioclimatique des bâtiments nécessite de favoriser leur ventilation naturelle en privilégiant les logements traversants ainsi que l'orientation Nord/Sud.

Principe de porosité de la forme urbaine et de la bande paysagère depuis l'avenue du Bergeron et l'Autoroute A62

(Schémas complétés avec la bande verte de recul de45 m suite à la phase PPA et enquête publique)

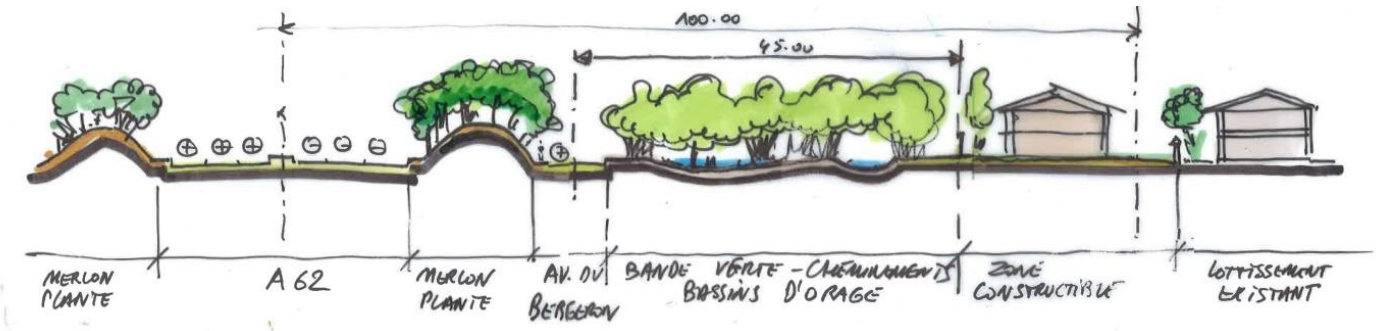




Exemples de traitement paysager des abords de l'A62







- ***Un parti paysager : créer un écran paysager sur ~~25m~~ 45m de largeur depuis l'axe de l'avenue de Bergeron*** *de manière à limiter les nuisances et favoriser un espace de transition pour les habitations à venir. Cet espace sert également en noues pour la récupération des eaux pluviales. Il sera décliné dans une trame végétale faisant appel à des espèces locales.*

- ***Un parti urbain :*** *permettre une porosité du tissu et des ouvertures visuelles Est-Ouest par des venelles de desserte et des liaisons mode doux. Ce principe permettra une implantation de l'habitat en perpendiculaire de l'A62 en éloignant les façades du bruit. Par ailleurs, il permet de créer des petites unités d'habitation avec des espaces verts et de proximité de cadre de vie.*

Xxxx texte en bleu (rajouté) ou ~~xxxx~~ (supprimé) suite à la phase PPA et enquête publique

En terme de déplacements

Déplacements modes doux

- Créer une liaison douce structurante et sécurisée du quartier vers le futur pôle gare multimodal de Fenouillet – Saint-Alban.
- Créer des liaisons douces de desserte interne du quartier et de liaison avec son environnement, notamment vers le centre-ville.

Desserte des terrains par les voies

- Redéfinir une trame viaire structurante avec notamment :
  - la création d'une voie centrale Nord-Sud, véritable colonne vertébrale du secteur et de maillage aux voies existantes et futures,
  - la création d'un carrefour giratoire principal d'accès au Sud connecté à la rue de Fenouillet et la rue du 8 mai 1945,
  - la requalification du chemin de Bergeron existant, pour desservir le cœur du site.
- Compléter la trame structurante par une trame de voirie de desserte interne, en évitant le système de voies en impasse de façon à limiter les enclavements.
- Sécuriser l'accès et le débouché du chemin du Bergeron sur la RD 820 par un aménagement futur, en lien avec les études à venir pour le réaménagement de la RD820.

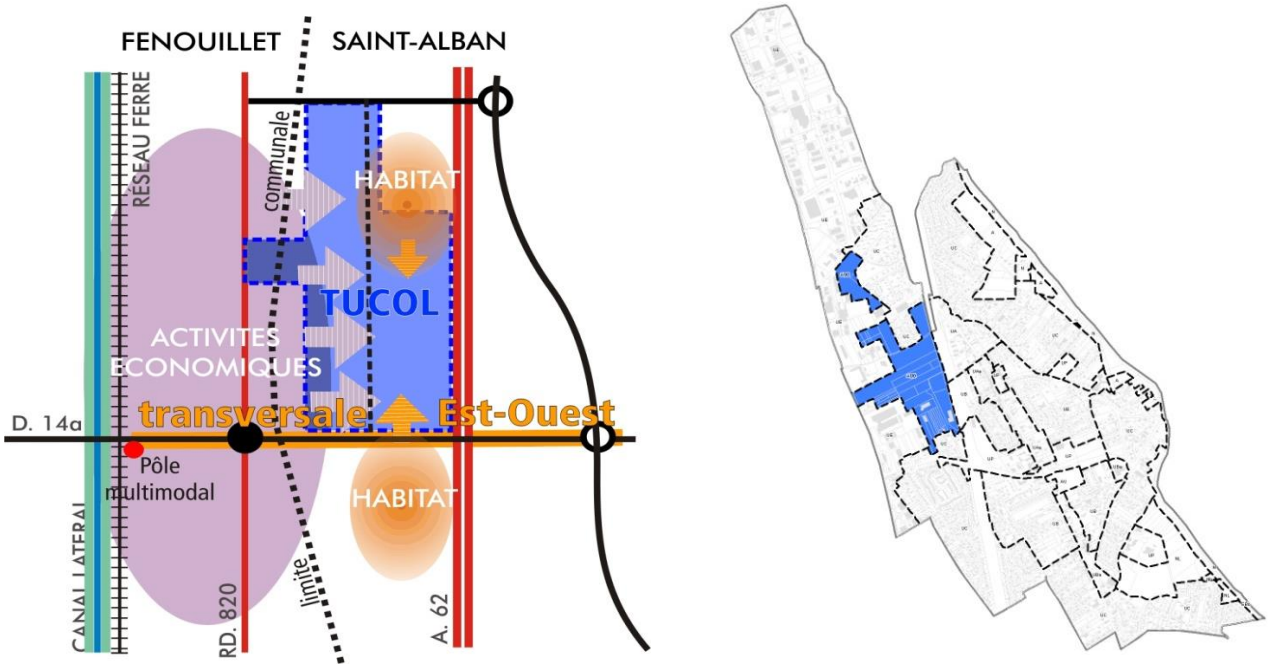
3 - SITUATION DU PROJET DANS LE PLU OPPOSABLE

3.1 Dans le rapport de présentation

Extrait page 117

Le lieu-dit « Tucol », un réservoir foncier stratégique pour une greffe urbaine

Pour la commune de Saint-Alban et au-delà du développement le long de la RD 820, c'est l'ensemble du tissu urbain inséré entre les deux grands couloirs, difficilement franchissables, constitués par la voie ferrée et l'autoroute A62 qui est en attente d'un grand projet de reconquête.
Dans cet espace, la zone dite de Tucol est en contact avec la zone d'activités de la RD 820 – sur laquelle elle possède même une façade-, mais elle apporte surtout de l'épaisseur au développement axial de par son potentiel foncier. À ce titre, elle se positionne en zone stratégique.



L'urbanisation de la zone de Tucol qui participe à la création d'une entrée d'agglomération dynamique doit d'un côté, faciliter l'intégration urbaine des populations et de l'autre, prendre en compte les secteurs d'activités économiques à requalifier à l'échelle intercommunale.

La zone de Tucol va devoir assurer la greffe des différents territoires spécialisés qui composent l'entrée Nord.

Tucol, une greffe avec le secteur à vocation d'habitat

Une des greffes à réussir consiste donc à accueillir des populations à proximité de secteurs industrialisés et traversés par de nombreux grands axes de circulation. Pour cet accueil de populations, le SCoT a inscrit 2 pixels mixtes sur la zone de Tucol. Conformément au Document d'Orientations Générales du SCoT, un minimum 50 % de ces pixels doit être réservé pour de l'habitat mixte. Pour information, dans le SDAT l'ensemble du territoire compris entre l'Autoroute et la RD 820 est un territoire à vocations économiques et à recomposer. La recomposition voire la reconversion commence donc avec le SCoT.

3.2 Dans le PADD

Extrait du PADD (orientation1)

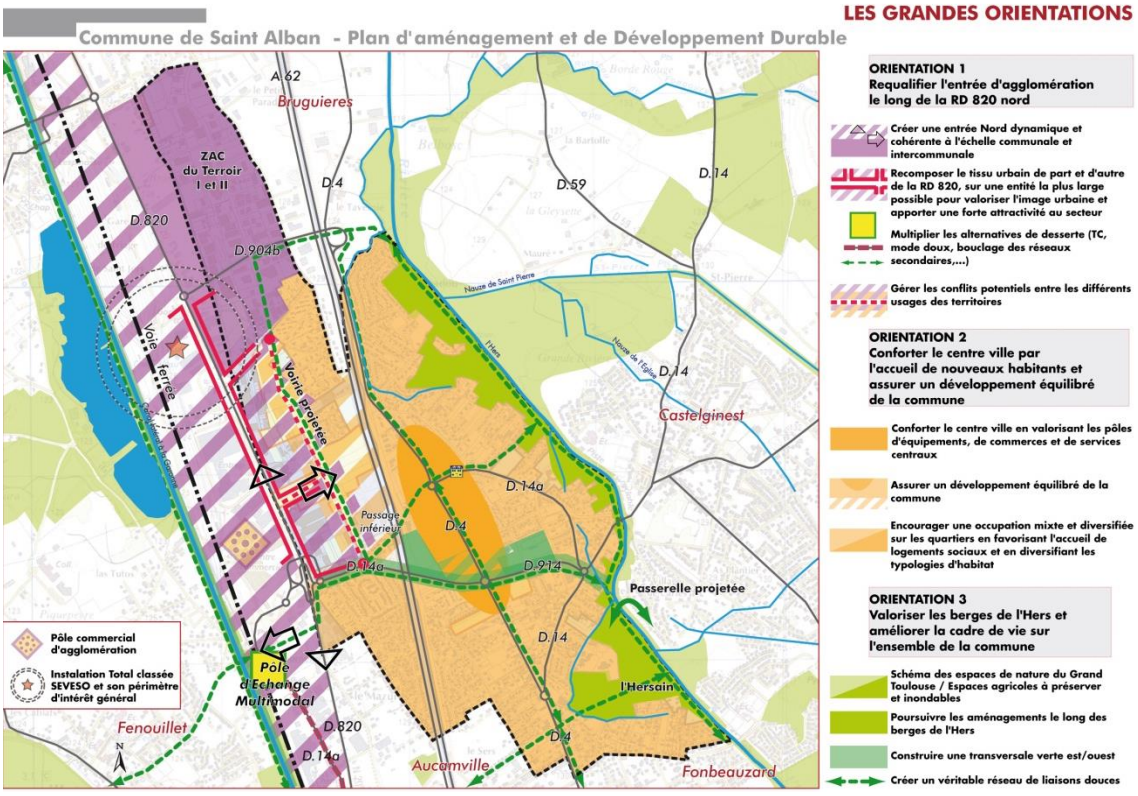
Orientation 1 – Requalifier l'entrée d'agglomération le long de la RD 820 Nord :

→ Créer une entrée Nord dynamique et cohérente à l'échelle intercommunale
- Le secteur de Tucol représente par sa taille et son implantation un formidable levier pour la valorisation de l'image d'entrée d'agglomération et l'attractivité de la commune.
- Développer ce secteur, en façade le long de la RD 820, en synergie avec les opérations programmées pour la requalification du pôle commercial sur la commune de Fenouillet et également à plus long terme sur les friches industrielles issues du départ de Soferti.

→ Recomposer le tissu urbain de part et d'autre de la RD 820, sur une entité la plus large possible pour valoriser l'image urbaine et apporter une forte attractivité au secteur
- Requalifier la vocation économique du secteur par l'accueil d'activités tertiaire et de services. Cette offre étant complémentaire à celle déjà existante (majoritairement industrielles sur Terroir 2 et plus artisanales sur Terroir 1).
- Ouvrir le développer de ce secteur à des opérations mixtes et diversifiés.

→ Multiplier les alternatives de desserte (TC, mode doux, bouclage des réseaux secondaires,…)
- Poursuivre la desserte Nord/Sud irriguant les zones d'activités de Terroir 1 et Terroir 2 au Nord jusqu'à la Rd 14a, rue de Fenouillet.
- Anticiper l'arrivée d'un futur Pôle d'Échange Multimodal réalisé dans le cadre de la mise à 4 voies ferroviaires entre Saint-Jory et Matabiau.

Carte : extrait du PADD du PLU approuvé le 11.04.2013



3.3 Dans le règlement (PLU opposable)

ZONE AU0

Principales caractéristiques réglementaires		Explications
Article AU0 1 & 2 : interdit & Conditions particulières	Zone d'urbanisation bloquée, exception faite pour les extensions limitées des bâtiments existants.	Cette zone fermée à l'urbanisation est identifiée comme stratégique dans l'aménagement de l'entrée Nord de l'agglomération. Son ouverture à l'urbanisation est conditionnée à la définition d'un projet urbain structurant autour de la RD 820.
Article AU0 6 : Implantation / emprises publiques	**6 m** de l'emprise des voies	
Article AU0 7 : Implantation / limites séparatives	retrait **H/2 ≥ 6 m** minimum	
Article AU0 9 : Emprise au Sol	Sans objet	
Article AU0 10 : Hauteur	Sans objet	
Article AU0 13 : Espaces verts	Sans objet	
Article AU0 14 : COS:	Sans objet	

Caractère de la zone

La zone AU0 d'une superficie de **26,3 hectares**, est située entre l'Autoroute A62 et la RD 820 et constitue un grand territoire quasiment libre de toute urbanisation. Ses capacités d'accueil, sa superficie et sa localisation sont autant d'atouts pour faire de cette zone AU0 une zone stratégique pour des projets d'envergure, à l'échelle de l'agglomération.
Non équipée, ses accès et sa desserte nécessitent des études qui s'inscrivent dans le projet plus global de recomposition urbaine de l'axe historique dégradé de la RD 820. C'est dans l'attente de ces études et d'une programmation des infrastructures nécessaires à sa structure et à son fonctionnement que cette zone est fermée à l'urbanisation.

Aujourd'hui, elle est composé d'équipements publics ou d'intérêt collectif (aire d'accueil des gens du voyage, futur cimetière,...) ou de constructions existantes qui verront, pour ces dernières, leurs développements limités dans l'attente d'une ouverture à l'urbanisation qui pourra s'opérer par une modification ou lors d'une révision du PLU.

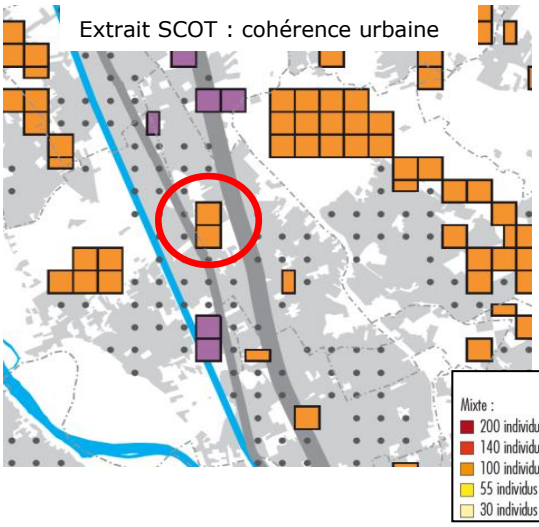


4 - INSCRIPTION DU PROJET DANS LES POLITIQUES PUBLIQUES D'AGGLOMÉRATION

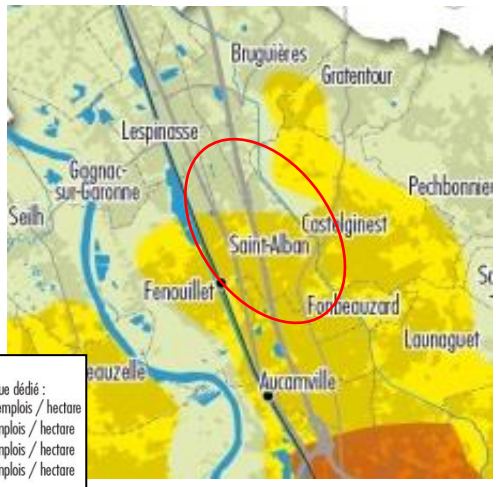
4.1 Enjeux du site au regard des orientations du SCoT approuvé le 15.06.2012 et modifié/approuvé le 12.12.2013

- La zone AU0 de Tucol avec est un territoire d'extension concerné par 2 pixels d'accueil mixte jouxtant le territoire de renouvellement et d'intensification en UE.

Extrait SCOT : cohérence urbaine



Extrait SCOT : ville intense



Densités brutes (recommandations)

Territoires mixtes	Densité Individus (1) / Ha	Nombre de Logts / Ha	Nombre d'emplois / Ha	Mode	Zone d'influence (de part et d'autre de l'axe)
Cœur d'agglomération	200 Densités moyennes	70	45	Tous modes	
Ville intense (hors cœur d'agglo.)	200 Densités moyennes	70	45	Métro	600 m
				Tram	500 m
	140 Densités moyennes	50	30	Gare	600 m
				BHNS (2)	400 m
	100 Densités moyennes	35	20		Autres territoires de la Ville intense
Développement mesuré	55 Densités moyennes	15	10		Pôles de services et noyaux villageois
	30 Densités maximales	10	–		Hors pôles de services et hors noyaux villageois

(1) Habitant + emploi.
(2) Bus à Haut Niveau de Service.

Densités brutes moyennes (recommandations)

Territoires économiques dédiés	Densité Individus / Ha	Nombre de logts / Ha	Nombre d'emplois / Ha	Territoire	Typologie principale (exemple)
Cœur d'agglomération	100	–	100	Portes métropolitaines	Métropolitain (R&D, technopole, services supérieurs...)
	50	–	50	Cœur d'agglo.	Zone d'activité mixte (industrie, tertiaire, services...)
Ville intense (hors cœur d'agglo.)	25	–	25	Ville intense	Petite industrie, logistique, artisanat
Développement mesuré	25	–	25	Pôles de services	Petite industrie, logistique, artisanat
	10	–	10	Hors pôles de services	Artisanat

Ce que dit le SCoT dans le chapitre sur l'accueil de l'activité économique :

- **« Accueillir préférentiellement le développement économique dans des quartiers mixtes »**

L'implantation d'activités nécessaires à la vie du quartier est particulièrement encouragée (commerces de proximité, artisanat, services à la population et aux entreprises). Ainsi les règles d'urbanisme (PLU) doivent permettre d'intégrer l'activité économique dans des zones à vocation principale d'habitat existantes ou en création en y autorisant tout type d'activités qui n'entrainent pas des risques et des nuisances pour le voisinage.

- **« Hiérarchiser et qualifier les sites d'accueil d'activités »**

Dans la hiérarchie proposée dans le SCoT, les zones d'activités de Fenouillet/Saint-Alban sont de niveau local.

- **« Promouvoir la densification des territoires dédiés à l'économie, en extension comme en renouvellement »**

Cela consiste notamment à :
« Intensifier les zones d'activités existantes et maîtriser l'ouverture de nouvelles zones dédiées exclusivement à l'activité économique, dans un objectif d'économie de la ressource foncière. ».

Ainsi l'urbanisation de nouvelles zones d'activités doit s'opérer en continuité de l'existant afin d'éviter la dispersion de zones non viables le long des axes de circulation.

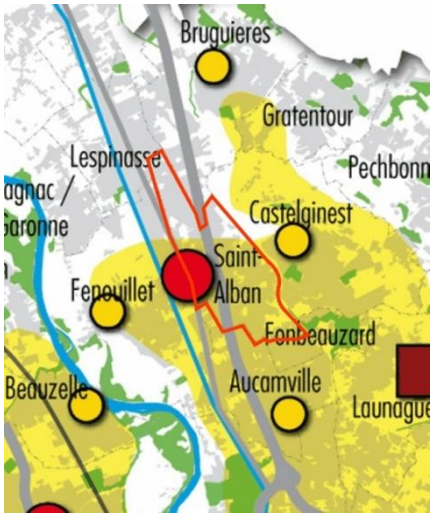
- **« Engager prioritairement une politique volontariste de renouvellement urbain et de requalification des sites d'activités existants »**

Ici, il s'agit de mettre en œuvre une politique de requalification des zones d'activités vieillissantes et peu valorisées, notamment en entrée de ville.

Cela consiste notamment à :
Mettre en œuvre, avec une forte implication des collectivités locales, la recomposition de certaines zones à vocation économique, afin de faire évoluer leur vocation économique vers des activités plus denses en emploi. Il s'agit de **la RN 820**, RN 120, ZFU, Montaudran, Chapitre, Palays, Joffrery, …

Ce que dit le SCoT sur la polarité commerciale

Extrait SCoT : polarité commerciale



Une des orientations fondamentales de la fonction commerciale contenue dans le SCoT s'appuie sur la notion de polarisation. Il s'ensuit une hiérarchisation qui dépend du niveau de rayonnement des polarités commerciales.
La commune de Saint-Alban est concernée par deux niveaux, le niveau pôle majeur d'agglomération et le niveau communal.

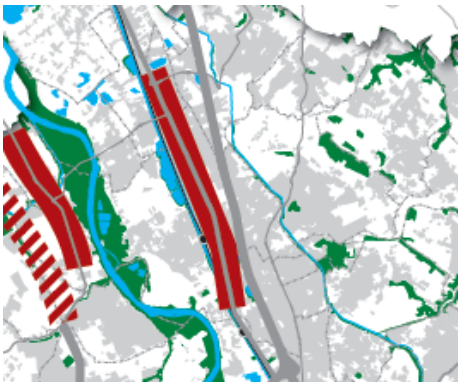
Au niveau du pôle majeur d'agglomération
Le pôle Fenouillet/Saint-Alban est un pôle commercial majeur au rayonnement intercommunal et interdépartemental, car comme les dix autres pôles majeurs présents dans le périmètre du SCoT il possède un minimum de 25 000 m² de surfaces commerciales.

Son développement est basé sur 2 niveaux de seuils d'extension selon l'existence ou pas d'une desserte en Transport en Commun en Site Propre. Le choix de créer une halte ferroviaire multimodale au sein même de ce pôle lui permet de bénéficier du maximum de surfaces d'extensions autorisé.

Dans un souci de préservation des ressources foncières pour un développement durable de la fonction commerciale, le SCoT propose de limiter l'emprise foncière des pôles majeurs en les bordant à leur enveloppe actuelle au sein des Zones d'Aménagement Commercial (ZACOM) majeures.

Ce que dit le SCoT sur : entrée de ville – Saint-Alban est concernée par RD 820

Extrait SCoT : entrée de ville



Le SCoT prescrit que les entrées de ville de l'agglomération sont requalifiées par la maîtrise de l'urbanisation à créer en bordure des voies principales. De plus, les opérations d'aménagement et de qualification des entrées de ville sont l'occasion de définir et garantir dans le temps la qualité paysagère et/ou bâtie des traversées urbaines, notamment par une règlementation de la forme urbaine.

Ce que dit le SCoT sur : maillage vert et bleu

Extrait SCoT : maillage vert et bleu et espaces récréatifs



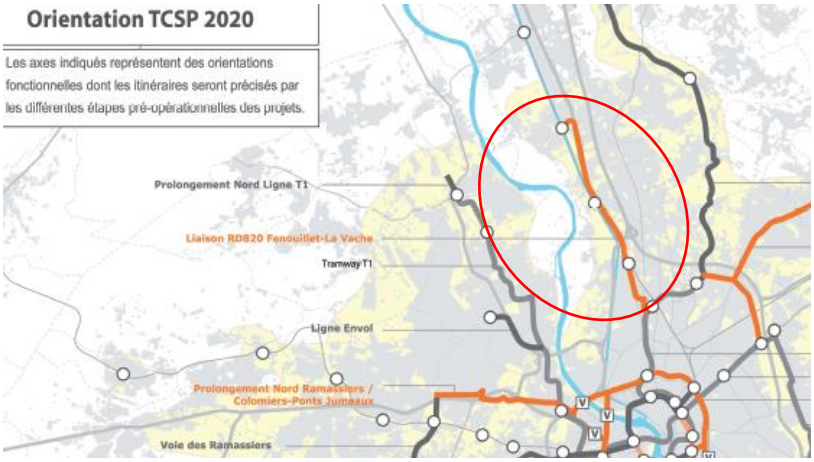
Deux liaisons vertes et bleues assurent des liens entre les continuités écologiques de l'Hers et du canal du midi. La continuité de ces deux liaisons sont contraintes par les passages existants sur l'autoroute.
La zone UE sous la servitude L123.2a n'est pas concernée par ces liaisons vertes.

4.2 Inscription du site dans les orientations du PDU approuvé le 17.10.2012

Deux projets de TCSP à l'horizon 2020 sont orientés vers le cœur d'agglomération

Le projet de la mise à 4 voies ferroviaires entre Saint-Jory et Matabiau, porté par Réseau Ferré de France (RFF) et la région Midi-Pyrénées, et inscrit dans le Plan des Déplacements Urbains (PDU), a pour objectif une desserte cadencée au ¼ d'heure entre Toulouse et Saint-Jory.
Dans ce projet, la halte ferroviaire prévue sur la commune de Fenouillet sera connectée au pôle d'échange du TCSP « Toulouse/Fenouillet » prévu sur la RD 820, à l'horizon 2020.»

Extrait PDU approuvé – carte TCSP



Un projet de TCSP transversal

Un autre projet de TCSP relie le pôle multimodal de Fenouillet/Saint-Alban aux projets urbains du Boulevard Urbain Nord (BUN) situés plus à l'Est, aux pieds des coteaux de la vallée de l'Hers.

Cette transversale Est-Ouest sert de support aux transports collectifs et se doit aussi d'accueillir les aménagements pour les modes doux nécessaires pour accéder au pôle multimodal.
L'axe support du projet de TCSP transversal est aussi un tronçon à requalifier dans le SCoT.

Extrait PDU approuvé – carte TCSP



4.3 Enjeux au regard du PLH 2010-2015 approuvé le 17 mars 2011, modifié le 17 décembre 2015 et prorogé jusqu'au 31 décembre 2018

3. Objectifs territorialisés 2014-2019

Objectifs communaux de développement et de diversification de l'habitat au titre de la modification-prorogation du PLH 2014-2019

- **Objectifs de production de logements 2014-2019 :** 384 logements, soit 64 logements par an
- **Objectifs de diversité des logements 2014-2019 :**
  - Période triennale 2014-2016 : objectif légal fixé par l'État de 25 % du nombre de logements sociaux manquants au 1er janvier 2013, soit 82 logements locatifs sociaux à programmer, soit 28 logements par an. Cet objectif a été formalisé dans un contrat de mixité signé entre l'État et la commune.
  - Période triennale 2017-2019 : l'objectif légal sera fixé par l'État en 2017, à l'issue du bilan triennal de la période précédente, au regard de l'évolution du nombre de résidences principales.

Agenda 2025

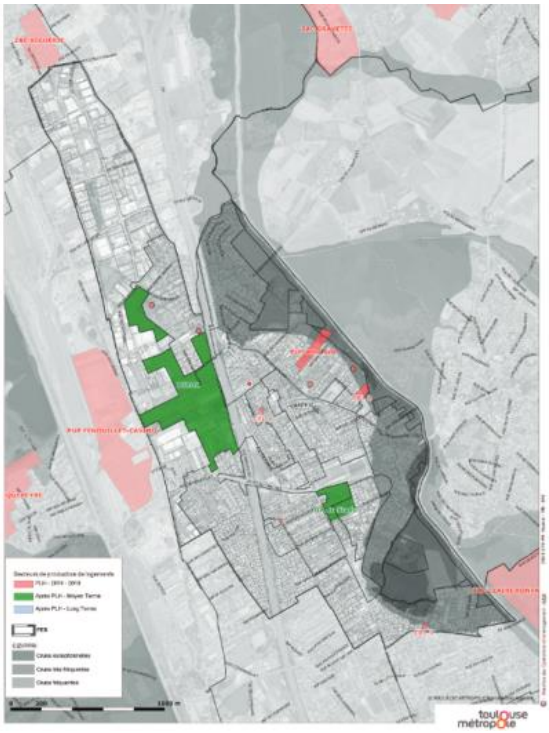
- **Afin de ne pas creuser l'écart entre le nombre de résidences principales et le nombre de logements sociaux, la commune doit prendre en compte l'accompagnement de la croissance globale de son parc de logements en livrant, en plus du nombre de logements sociaux mentionnés dans l'objectif légal de rattrapage, un nombre de logements sociaux équivalant à 25 % du nombre global de logements produits sur sur territoire.**

Projets et opérations identifiés en livraison pour la période PLH 2014-2019

Opérations / Localisation	Nombre de logts prévu sur la période 2014 - 2019	Solde de logements après 2019	Dont logements sociaux	Lien avec l'évolution POS / PLU	Observations
PUP Albarède	49		13		
17 impasse Antonin Olivier – Ancienne gendarmerie	46		46		
121 avenue du Sers	4		4		
2 rue de Lespinasse	52		52		
8 rue des Acacia	20		10		
9 rue des Sables	40		12		
135 avenue du Bergeron	100		40	Modification du PLU nécessaire afin de lever la servitude	40% LLS demandé par la commune

Le reste de la production de logements envisagée sur la période 2014-2019 pour atteindre l'objectif convenu correspond à une partie du potentiel identifié sur la commune, comme pouvant donner lieu à des opérations de logement, à savoir :

- le potentiel non bâti en diffus en secteur urbanisé
- le potentiel lié à des orientations d'aménagement
- le cas échéant, si nécessaire, le potentiel lié à l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation prévue à court terme



5 - LES DISPOSITIONS DE MISE EN ŒUVRE DU PROJET DANS LE PLU

❒ EXPOSE DES MOTIFS DES CHANGEMENTS APPORTÉS AU PLU

L'intégration du projet urbain de Tucol nécessite l'ouverture à l'urbanisation de la zone AU0 de Tucol visant à développer un nouveau quartier dans une approche globale de projet imposant une totale mixité urbaine : habitat diversifié, activités économiques, équipements et services.

Ce projet a fait l'objet d'une évaluation environnementale réalisée à l'occasion de cette déclaration de projet et intégrée dans cette procédure de mise en compatibilité.

Pour cela, il est nécessaire de modifier différents documents du PLU :

☞ Modification et extension de l'orientation d'aménagement existante en zone UE +UC dans le PLU opposable

Il existe aujourd'hui dans le PLU opposable une Orientation d'aménagement de Tucol en zone UE+UC qui recouvre la zone économique et d'habitat en bordure de la RD 820 qui a fait l'objet d'une modification pour lever la servitude au titre de l'article L.151.41.5 du Code de l'Urbanisme.

L'objectif de cette nouvelle orientation d'aménagement portée par la procédure de Mise en compatibilité est de compléter celle-ci en intégrant le projet d'ouverture de la zone AU0 Tucol qui la jouxte.

☞ Modification du règlement

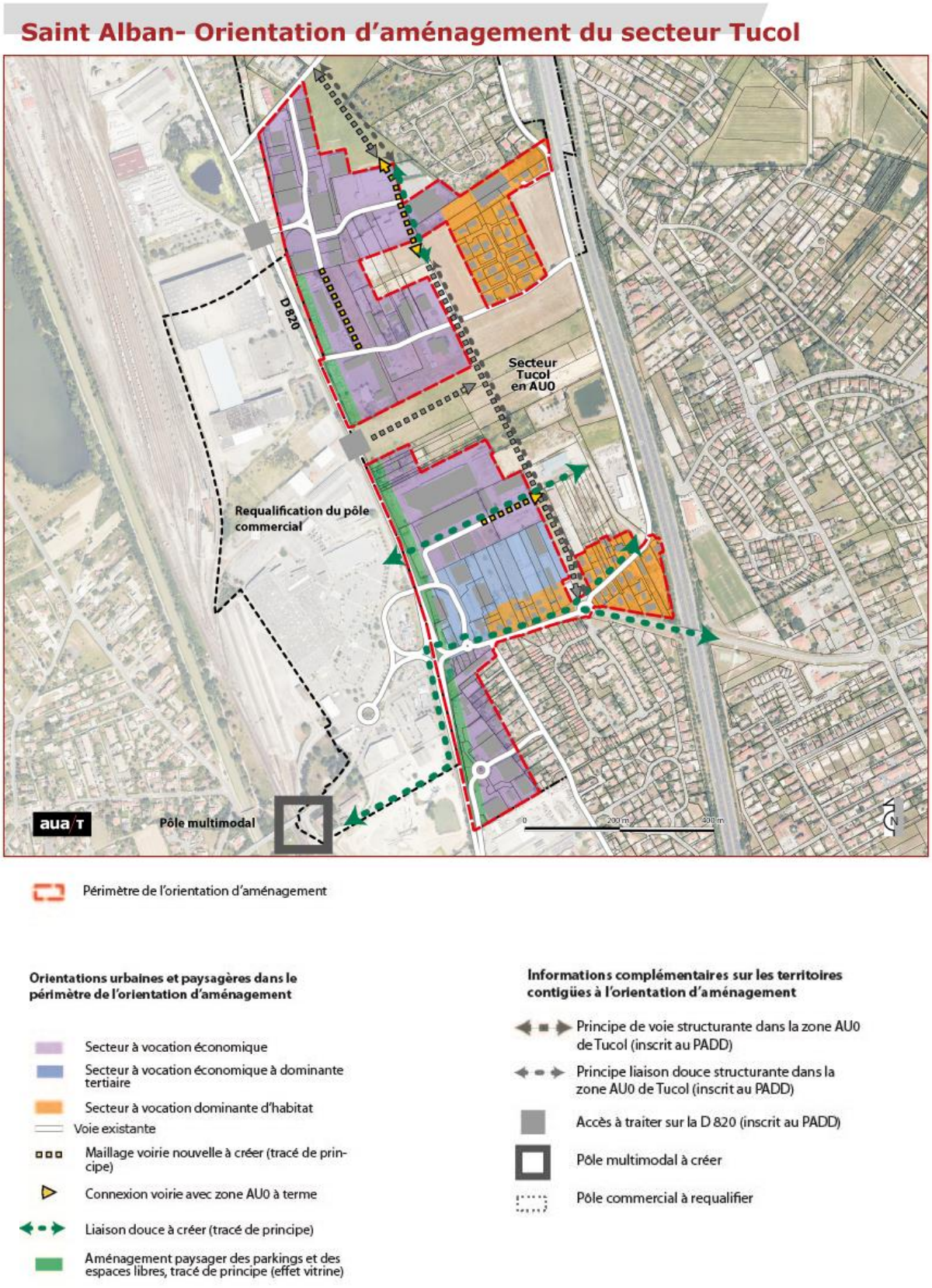
→ Le document graphique du PLU

→ Le document écrit

❒ L'ORIENTATION D'AMÉNAGEMENT

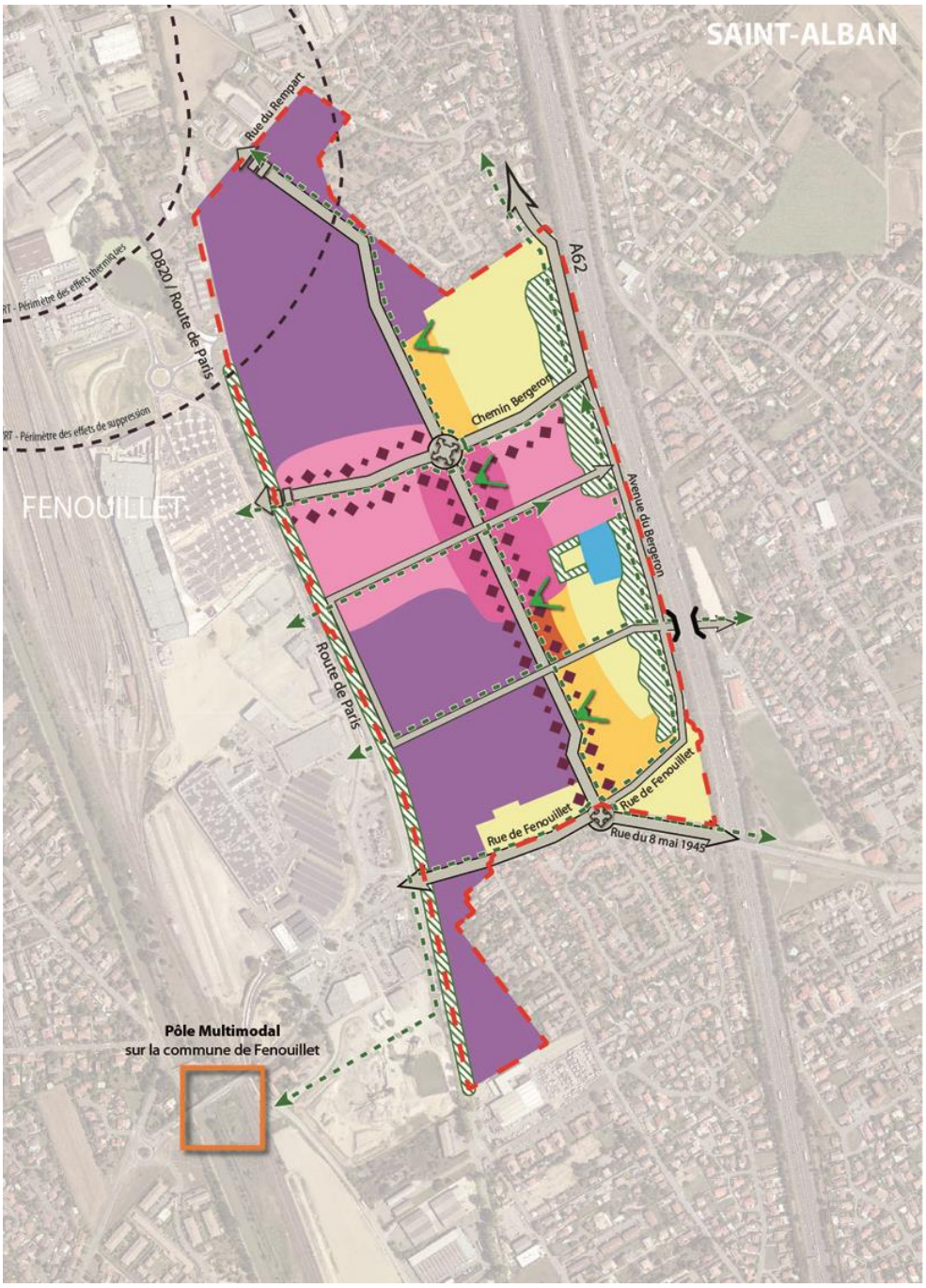
De l'OAP existante (PLU approuvé le 29/09/2015) à son extension sur la zone AU0 de Tucol

OAP Tucol dans le PLU opposable



OAP Tucol dans le projet de mise en compatibilité du PLU

(OAP complétée suite à la phase PPA et enquête publique)



Périmètre de l'OAP

MIXITÉ FONCTIONNELLE ET INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGÈRE

PRINCIPES DES VOCATIONS ET DE GRADATION DES HAUTEURS

Degré d'intensification du bâti : faible/moyen/fort

- Secteur à dominante d'habitat
- Secteur à dominante économique
- Secteur de mixité fonctionnelle
- Secteur à dominante agricole ou naturelle
- Secteur à dominante de service public

PRINCIPES DE TRAITEMENT DES ESPACES PARTAGÉS

- Espace paysager à dominante piétonne
- Espace à dominante de loisirs, sports et/ou détente
- Espace végétal paysager à créer
- Noue paysagère à créer
- Composition de façades urbaines

PRINCIPES PATRIMONIAUX ET PAYSAGERS À VALORISER OU À CRÉER

- Élément (ou ensemble) bâti d'intérêt patrimonial
- Arbre remarquable ou alignement arboré remarquable
- Perspective visuelle et paysagère

QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET PRÉVENTION DES RISQUES ET NUISANCES

TRAME VERTE ET BLEUE

- Réservoir de biodiversité
- Corridor écologique majeur à protéger ou à restaurer
- Espace de nature de proximité à protéger ou à restaurer

DÉPLACEMENTS

DESSERTES EN TRANSPORTS EN COMMUN

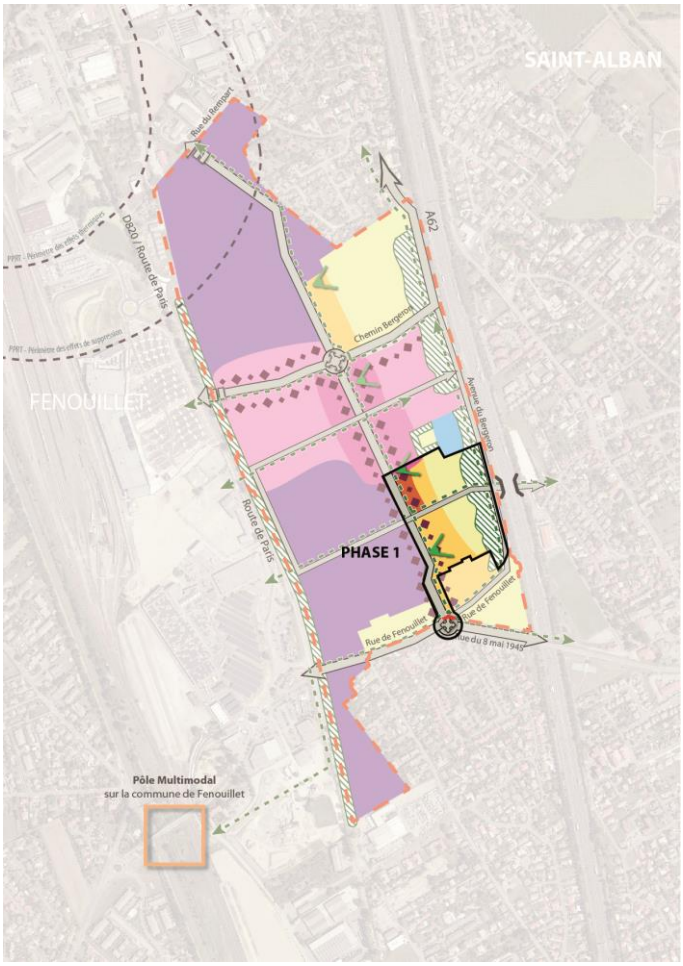
- Ligne et station de transports en commun

PRINCIPES DE DESSERTE ET DE STATIONNEMENT

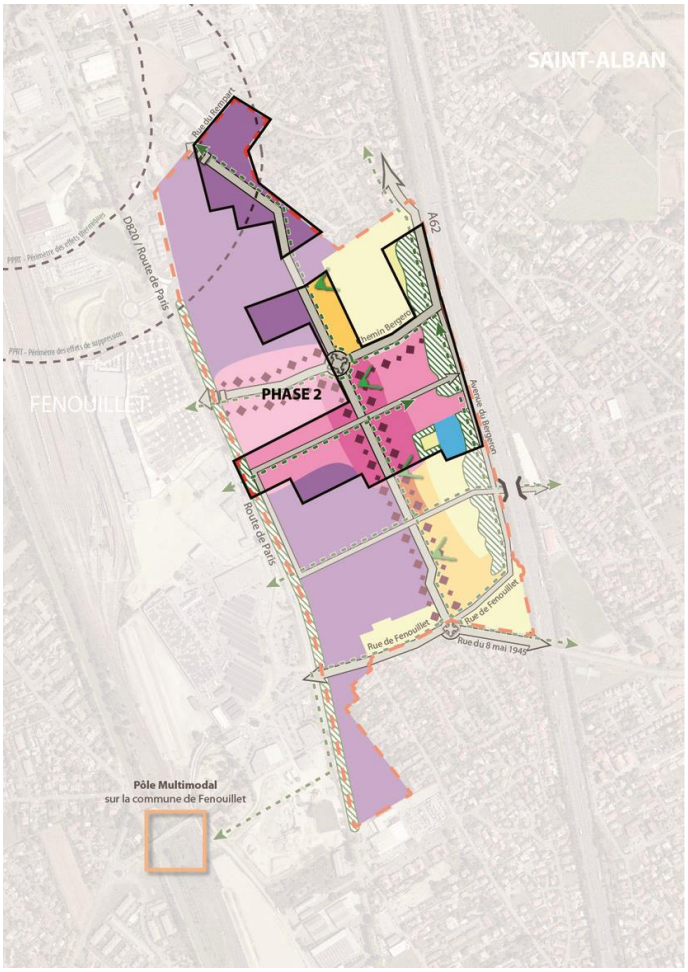
- Liaison et/ou desserte viaire
- Liaison mode doux
- Parking
- Accès
- Carrefour

Un principe de phasage de l'opération est indiqué dans l'OAP
(OAP complétée suite à la phase PPA et enquête publique)

Phase 1



Phase 2

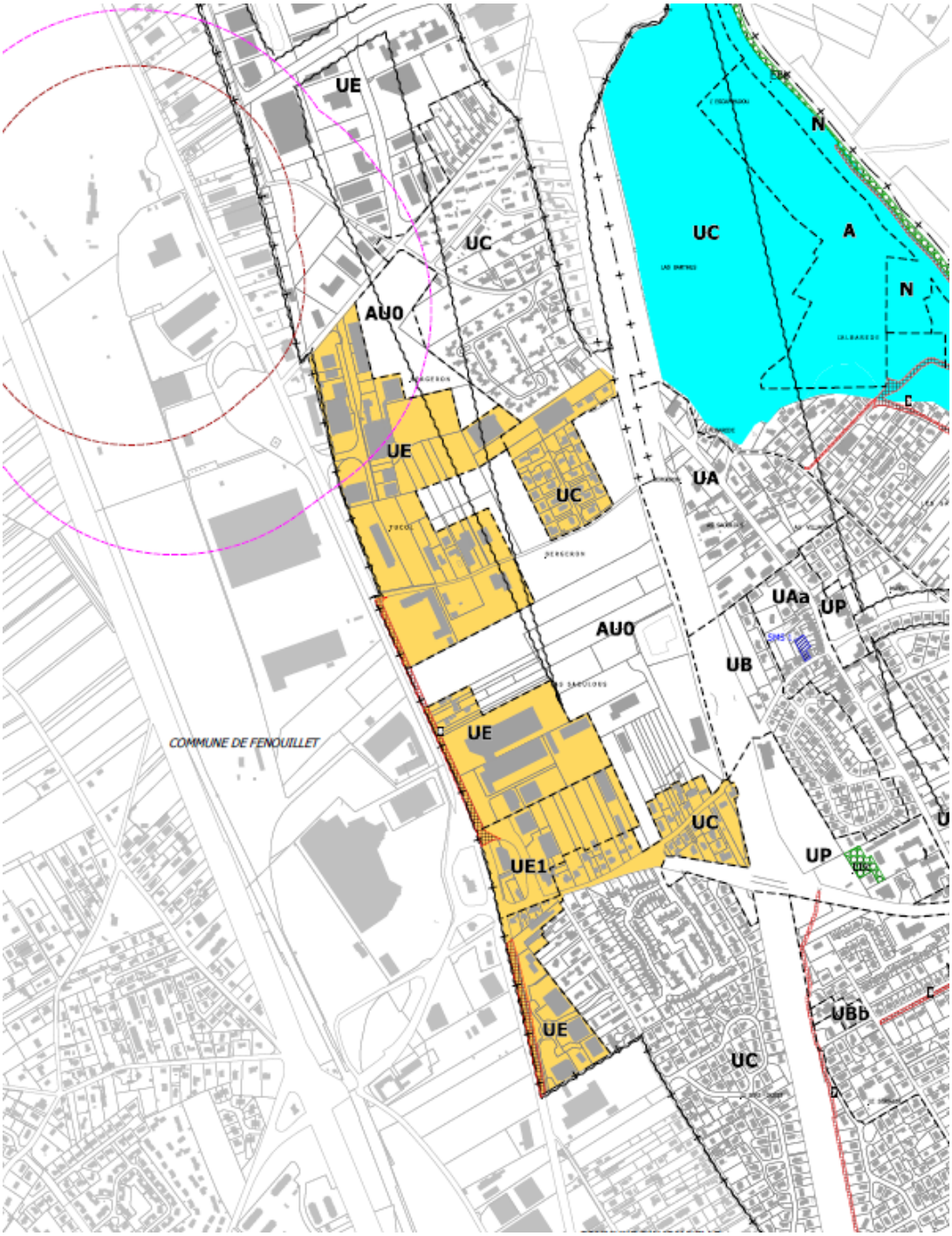


Les équipements publics d'infrastructure conditionneront le phasage de l'urbanisation.
L'urbanisation de la phase 2 pourra ainsi démarrer, dès lors que :

- ~~80 % des déclarations attestant l'achèvement et la conformité des travaux, auront été accordées de la phase1~~.
- la voie de la phase 2 soit programmée financièrement.

❒ LA TRADUCTION RÉGLEMENTAIRE DU DOCUMENT GRAPHIQUE

Extrait du document graphique du PLU approuvé au 29.09.2015



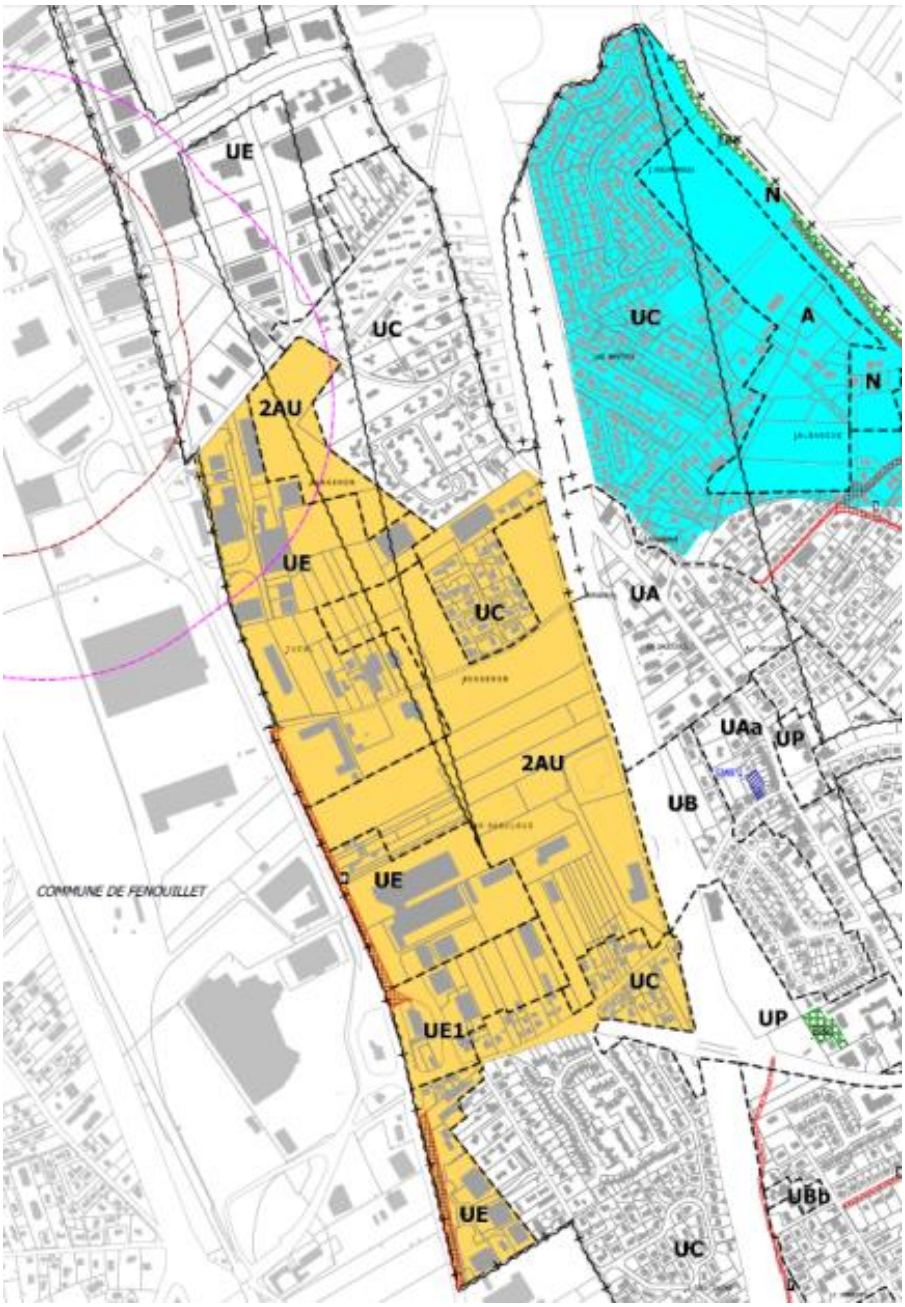
UE | UE1
UC

Orientation d'aménagement de "Tucol"

Projet de mise en compatibilité du PLU

Création d'une zone 2AU ouverte à l'urbanisation qui remplace la zone AU0

Extrait du document graphique du projet de mise en compatibilité du PLU



UE UE1
UC 2AU

Orientation d'aménagement de "Tucol"

❒ LA TRADUCTION RÉGLEMENTAIRE DU DOCUMENT ÉCRIT

ARTICLE 2AU 1 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdits :

1 - Les constructions à usage agricole.

2- Les terrains de camping et de caravaning et l'habitat léger de loisirs.

3 - Le stationnement de caravanes isolées.

4 - L'ouverture et l'exploitation de carrières et de gravières.

5 - Les dépôts couverts ou non, de quelque nature qu'ils soient.

6 - Les affouillements et les exhaussements du sol non liés à une opération autorisée.

7 - Les parcs d'attractions, les stands de tir, les pistes de karting.

ARTICLE 2AU 2 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES SOUS CONDITIONS

1 - Les constructions et opérations ne pourront être autorisées qu'après réalisation des équipements d'infrastructures indispensables à leur fonctionnement (accès, voirie et réseau divers), conformément aux articles 2AU 3 et 2AU 4 ci-après et sous réserves :

- ☛ Qu'elles soient compatibles avec l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) jointe au présent PLU et respectent le phasage de l'urbanisation de la zone.
- ☛ Que les opérations d'aménagement ou de construction de plus de 500 m² de surface de plancher à usage d'habitat ou de plus de 2 lots devront affecter un minimum de 35 % du nombre de logements (arrondi à l'entier supérieur) à du logement locatif conventionné bénéficiant d'un financement aidé par l'État avec les variétés des formes de financement.

2 - Les constructions à usage artisanal sous réserve qu'elles soient compatibles avec le caractère de la zone et les lieux avoisinants et qu'elles ne soient pas une source de nuisances pour l'environnement immédiat.

3- Les installations classées pour la protection de l'environnement ne sont autorisées qu'à la condition qu'elles soient nécessaires à la vie du quartier ou de la cité.

4 - Les occupations et utilisations du sol sont soumises aux dispositions réglementaires du plan de prévention des risques naturels sècheresse approuvé par arrêté Préfectoral du 30 août 2005 et annexées au présent PLU.

5 - A l'intérieur du périmètre d'étude du Plan de Prévention des risques technologiques de « Total-Gaz » annexé au présent PLU, ne sont autorisées que les constructions nouvelles et les installations industrielles classées pour l'environnement ainsi que leurs extensions sous réserve de l'avis préalable de la Direction Régionale de l'Environnement et du Logement (DREAL).

6 - Toute construction doit être implantée à une distance minimale de 4 mètres par rapport à la berge des cours d'eau et fossés mères

ARTICLE 2AU 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 handicapés moteurs.
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

1.1. Pour être constructible, un terrain doit avoir, un accès privatif à une voie publique ou privée, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur fonds voisins.

1.2. 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 4 mètres (bande de stationnement non comprise).

1.3. Les accès doivent être aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique
- Toute opération doit comporter le minimum d'accès sur les voies publiques.
- Lorsque le terrain est riverain de deux ou plusieurs voies publiques, l'accès sur celle de ces voies qui supporte les trafics les plus importants ou qui présente une gêne ou un risque pour la circulation peut être interdit.

1.4 Pour être constructible, toute unité foncière doit être desservie par une voie autre que la RD 820.

2 - Voiries nouvelles

2.1. Voies ouvertes à la circulation publique

Est considéré comme voie tout chemin ou passage d'accès automobile d'une opération comprenant au moins 2 lots destinés à la construction ou 2 logements.

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 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.

2.2. Voies privées

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.

Dans les opérations d'aménagement (lotissement et permis groupés), la longueur totale des voies en impasse ne pourra excéder 80 mètres.

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.

Dans les lotissements et groupes d'habitations, la largeur minimum des chemins piétonniers doit être de 3 mètres.

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 2AU 4 : CONDITIONS DE DESSERTES DES TERRAINS PAR LES RESEAUX PUBLICS D'EAU, D'ELECTRICITE ET D'ASSAINISSEMENT

1 - 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.

2 - Réseau d'alimentation en eau

Toute construction doit être raccordée au réseau public de distribution d'eau potable.
Dans les ensembles groupés de constructions, des points d'eau d'incendie normalisés doivent être disposés à des endroits précis à déterminer avec le Service Départemental d'Incendie et de Secours.

Cas particulier possible
En cas d'insuffisance du réseau public pour répondre aux exigences de défense extérieure contre l'incendie des établissements recevant du public ou des établissements autorisés, le pétitionnaire devra mettre en œuvre, à sa charge, les solutions techniques permettant de compléter les capacités du réseau public et de respecter les préconisations des services de sécurité.

3 - Réseau d'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.

3.1. 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 d'assainissement du Grand Toulouse.

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.

Les eaux usées non domestiques (eaux industrielles, eaux artisanales...) doivent être prétraitées avant rejet dans le réseau public d'assainissement.

3.2. Eaux pluviales
Les modalités de raccordement au réseau d'eaux pluviales sont fixées dans le règlement d'assainissement du Grand Toulouse. 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 du Grand Toulouse et que l'immeuble ne puisse pas être desservi par le caniveau.

D'une façon générale, seul l'excès de ruissellement pourra être canalisé après qu'aient été mises en œuvre toutes les solutions susceptibles de favoriser le stockage et/ou l'infiltration des eaux.
Au final, l'excès de ruissellement ne doit pas dépasser un débit équivalent à 10l/s/ha 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.

4 - Réseaux divers

4.1. Les réseaux électriques de distribution d'énergie et de télécommunications, autres que celles assurant provisoirement des dessertes isolées, doivent être aménagés en souterrain.

4.2. Les locaux et les installations techniques (boîtiers, coffrets, armoires, regards, ...) nécessaires au fonctionnement des réseaux notamment de vidéocommunication, de distribution d'énergie, de distribution postale doivent être intégrés aux constructions ou au plan de masse et au paysage urbain dans les meilleures conditions.

4.3. 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 pourront être exigés et ils devront s'intégrer aux constructions ou au plan de masse et au paysage dans les meilleures conditions.

Les aires de présentation sont destinées à accueillir les déchets dans leurs contenants et doivent être directement accessibles depuis l'espace public. Cette disposition ne s'applique pas aux zones concernées par la collecte en colonnes enterrées.

ARTICLE 2AU 5 : CARACTÉRISTIQUES DE L'UNITÉ FONCIÈRE

Sans objet

ARTICLE 2AU 6 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX EMPRISES PUBLIQUES ET VOIES PRIVÉES

1 - Toute construction nouvelle doit être implantée avec recul minimum de :

- **Autoroute A.62** ~~: **50**~~ **70** mètres de l'axe de la voie pour les constructions à usage d'habitat, ~~40 mètres de l'axe de la voie pour les constructions à usage~~ et d'activités.

- **R.D 820** : 15 mètres de la limite d'emprise de la voie

Autres voies publiques ou privées : 5 m de la limite de l'emprise de la voie

2 - Les ouvrages techniques et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif seront implantées soit en limite, soit au moins à 0,80m du domaine public.

3 - Les piscines non couvertes devront respecter une marge de recul d'au moins 2 mètres par rapport à la limite des emprises publiques et voies privées.

ARTICLE 2AU 7 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SÉPARATIVES

1 – Pour les constructions à destination d'habitat

Toute construction nouvelle devra être implantée soit en limite séparative, soit à une distance des limites séparatives de l'unité foncière au moins égale à la moitié de sa hauteur et jamais inférieure à 3 mètres.

Toutefois, les annexes et/ou les extensions pourront s'implanter en limite séparative sans dépasser 10 mètres par limite séparative et une hauteur maximale de 2,50 mètres sur sablière ou sur acrotère..

Xxxx texte en bleu (rajouté) ou ~~xxxx~~ (supprimé) suite à la phase PPA et enquête publique

2 - Pour les constructions à destination autre que l'habitat

Toute construction nouvelle devra être implantée à une distance des limites séparatives de l'unité foncière au moins égale à la moitié de sa hauteur avec un minimum de 6 mètres.

Les constructions à usage d'activités devront être implantées à une distance minimum de 20 mètres des limites séparatives de la zone UC.

3 - Les ouvrages techniques et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif seront implantés soit en limite séparative latérale, soit à au moins 80 centimètres de cette limite.

4 - Les piscines non couvertes devront respecter une marge de recul d'au moins 1,50 mètre par rapport à toutes les limites séparatives.

ARTICLE 2AU 8 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR LA MÊME PROPRIÉTÉ

Sans objet

ARTICLE 2AU 9 : EMPRISE AU SOL

L'emprise au sol des constructions à destination d'habitat ne pourra excéder 50 % de la superficie de l'unité foncière. Pour les autres constructions, l'emprise au sol ne pourra excéder 70 % de la superficie de l'unité foncière.

ARTICLE 2AU 10 : HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

Définition de la hauteur (H) :
La hauteur des constructions se mesure en tout point à partir du terrain naturel, avant travaux, au pied des constructions et jusqu'au niveau supérieur de la panne sablière ou de l'acrotère.

La hauteur des constructions à usage d'habitat ne pourra excéder 12 mètres..

La hauteur maximale des autres constructions ne pourra excéder. 21 mètres.

ARTICLE 2AU 11 : ASPECT EXTÉRIEUR

1 - Façades

Toutes les façades doivent présenter un traitement architectural harmonieux. 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
Les maçonneries de briques creuses ou d'agglomérés devront être obligatoirement enduites en finition lisse..
Toute imitation de matériaux (fausses pierres, moellons, fausses briques, faux bois, faux colombages) est interdite.
Les matériaux d'architecture contemporaine en façade (bardage bois, zinc, …) sont autorisés s'ils garantissent une bonne intégration à la construction existante et à l'environnement.
Un soin particulier devra être apporté à la mise en œuvre des matériaux de façades (bardages, métal appareillage de brique, béton, façade en verre…) afin d'assurer le calepinage et la sobriété des teintes du matériau favorisant une qualité esthétique de la façade tout en limitant l'entretien des façades.

Les enduits doivent être lisses à grains fins et les teintes :
- soit laissés couleur chaux naturelle,
- soit teintés couleur sable, brique crue, ocre léger, ton pierre ou blanc cassé ou toute teinte assimilée à ces dernières
- soit teintés dans des couleurs privilégiant un aspect sobre déclinant des tons de gris et assimilé si justifiées par une architecture contemporaine.

L'utilisation de couleurs vives est interdite.

Les volets et les menuiseries partie intégrante des constructions doivent être en harmonie avec la couleur de la construction concernée et des constructions voisines.

Les capteurs solaires et les dispositifs de climatisation en façade doivent s'intégrer harmonieusement à la façade.

2 - Installations diverses

L'implantation d'ouvrages tels que : les appareils de climatisation, les antennes, pylônes, paraboles, paratonnerres, ... doit être faite dans un souci d'esthétique et notamment de manière à être le moins visible depuis l'espace public. Les transformateurs électriques et coffrets techniques devront être intégrés dans les constructions ou aux murs de clôtures de façon la plus harmonieuses possible.
Les lieux de stockage et de dépôt temporaire des déchets d'activité devront être intégrés dans une trame végétale paysagée.

3 - Toitures :

En cas de toiture traditionnelle en tuile, la pente des toitures ne devra excéder 35 %.

Tous les types de toiture (toit terrasse, bac acier..) sont admis à l'exception des toitures en fibre ciment, ardoise, bandeaux d'asphalte, tôles ondulées et assimilées.

Les toitures ne doivent pas nuire à l'harmonie de la construction ou de l'environnement.
Les ouvrages en toiture et tous locaux techniques des constructions ou installations, doivent être traités avec un soin particulier, de manière à permettre leur intégration à l'architecture du bâtiment.

Les chiens assis sont interdits.

4 - Clôtures :

4.1. Les clôtures sur voies publiques doivent être constituées :
- d'un mur bahut d'une hauteur maximale de 1 mètre surmonté de grille, grillage, lisses de bois qui pourront être doublées d'une haie vive d'arbustes en mélange, sans toutefois dépasser une hauteur maximale de clôture de 2 mètres.

D'autres caractéristiques pourront être imposées pour des raisons de sécurité aux intersections, avec une hauteur maximale de clôtures de 1,20 mètre.

4.2. Les clôtures en limite séparative peuvent être constituées :
- soit par un mur plein d'une hauteur maximale de 2 mètres,
- soit par un mur bahut d'une hauteur maximale de 1 mètre surmonté de grille, grillage, lisses de bois qui pourront être doublées d'une haie vive d'arbustes en mélange,
- soit par un grillage de teinte sombre sur poteaux de même teinte doublée d'une haie vive d'arbuste en mélange.

ARTICLE 2AU 12 : STATIONNEMENT DES VÉHICULES

Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations doit être assuré en dehors des voies ouvertes à la circulation.

1 - Pour les constructions à usage d'habitation :
Il est exigé une place de stationnement par tranche de 50 m² de surface de plancher.

2 - Pour les constructions à usage de bureaux : il est exigé au moins 1 place de stationnement pour 80 m² de surface de plancher.

3 - Pour les constructions à usage de commerces et d'artisanat
Il est exigé un minimum de 1 place pour 40 m² de surface de plancher.

4 - Pour les constructions à usage hôtelier :
Il est exigé au moins une place de stationnement pour 50 m² de surface de plancher.

5 - Pour les constructions à usage industriel et d'entrepôt :
Il est exigé au minimum 1 place pour 100 m² de surface de plancher.

6 - Services publics et d'intérêt collectif :
Des places de stationnement seront exigées, leur nombre sera déterminé en fonction de la nature, du fonctionnement et de la localisation de l'équipement.

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

ARTICLE 2AU 13 : ESPACES BOISÉS CLASSÉS - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

1 - Plantations existantes :

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

Cependant, tout arbre abattu ou détérioré pour des raisons justifiées devra être remplacé, sur la même unité foncière, par des plantations au moins équivalentes en qualité et en nombre.

2 - Espaces libres, plantations et espaces verts à créer :

2.1 Sur chaque unité foncière, la surface des espaces verts plantés et gazonnés devra être au moins égale :
- à 25 % pour les constructions à usage d'habitat
- à 15 % pour les autres constructions

Ces espaces seront plantés d'au moins 1 arbre par 50m² d'espaces verts créés.

2.2 Les aires de stationnement publiques ou privées doivent être plantées à raison d'un arbre de haute tige pour 4 emplacements de stationnement .L'implantation des arbres pourra être réalisée de manière séquencée par rapport aux places de stationnement. On privilégiera des essences locales à caractère d'ombrage.
En complément, il conviendra de rechercher des aménagements capables d'atténuer le caractère utilitaire du stationnement et d'éviter les grandes surfaces de parcage d'un seul tenant. La conception d'ensemble doit faire une large part à l'ornementation par des haies arbustives, des bosquets, des pergolas paysagées…tout dispositif pouvant contribuer à renforcer l'aspect paysager.
Les sols des aires de stationnement seront perméables.

ARTICLE2AU 14 : COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL (C.O.S.)

Sans objet