

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

Plan Local d'Urbanisme

- **PLU approuvé le 29 septembre 2005**
- **Mis à jour le 25 février 2008**
- **Modifié le 11 octobre 2012**
- **1ère modification simplifiée le 7 novembre 2013**

1ère Mise En Compatibilité du PLU approuvée par DCM du 29/09/2015

1 – Rapport de présentation

- **Notice explicative justifiant et explicitant la mise en compatibilité du PLU et complétant le rapport de présentation**

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
MAIRIE DE SEILH

aua/Toulouse aire urbaine

toulouse métropole

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

Déclaration de projet emportant mise en compatibilité n°1 du PLU de Toulouse métropole – Commune de Seilh

NOTICE EXPLICATIVE

SOMMAIRE

Partie 1
Présentation de la procédure 5

Partie 2
Déclaration de projet 10

Partie 3
Mise en compatibilité 27

PARTIE 1
PRÉSENTATION DE LA PROCÉDURE

1. Rappel des évolutions du document d'urbanisme

La commune de Seilh est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme approuvé par délibération du Conseil Municipal du 29 septembre 2005. Il a fait l'objet d'une procédure d'une mise à jour approuvée le 25 février 2008, d'une modification approuvée le 11 octobre 2012 et d'une 1ère modification simplifiée approuvée le 7 novembre 2013.

La commune de Seilh a adhéré à l'intercommunalité toulousaine depuis sa création. La compétence en matière de Plan Local d'Urbanisme et documents en tenant lieu a été transférée à la Communauté d'Agglomération en 2008, devenue Communauté Urbaine en 2009 et Toulouse métropole en 2015.

2. Objet et choix de la procédure

La présente procédure a pour objet de permettre la réalisation d'un pôle d'équipements publics sur le secteur de Ferrat pour répondre à un besoin marquant de la commune pour ses habitants. En effet, le complexe Ferrat situé au nord du territoire concentre l'ensemble des infrastructures lourdes dans les domaines éducatif (groupe scolaire), sportif (terrains, vestiaires, tribunes, salle de gymnastique et citystade). Ce complexe entraine une présence croissante des services techniques de la commune et sa proximité du centre-ville impose ce site comme pôle d'accueil d'équipements majeurs pour la ville de Seilh.

A l'issue d'une étude sur l'offre des équipements et des services communaux menée en 2010, études préalables de dimensionnement et localisation des équipements sur le territoire communal, il est apparu que la localisation la plus favorable du projet n'était pas conciliable avec le contenu du PLU, qu'il s'agisse des orientations du PADD qu'il faut compléter ou des dispositions réglementaires. Cependant, il n'y a pas d'incompatibilité majeure entre le projet et le PLU mais des ajustements à apporter à ce dernier pour permettre la faisabilité de l'opération.

Compte tenu de l'importance de ces travaux pour la collectivité, la commune de Seilh 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 (CU) et de procéder à la mise en compatibilité du PLU prévue aux articles L. 123-14 et suivants et R.123-23-3 du CU.

Le cadre juridique de la procédure est défini par les articles suivants du code de l'urbanisme :

- L.300-6 :

  « les collectivités territoriales peuvent après enquête publique se prononcer, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général d'une action ou d'une opération d'aménagement. Les articles L. 122-15, L. 122-16-1, L. 123-14 et L. 123-14-2 sont applicables (…).
  Les adaptations proposées sont présentées dans le cadre des procédures prévues par les articles L. 122-15, L. 122-16-1, L. 123-14 et L. 123-14-2, auxquelles les autorités ou services compétents pour élaborer les documents mentionnés à l'alinéa précédent sont invités à participer.
  (…)
  Une déclaration de projet peut être prise par décision conjointe d'une collectivité territoriale ou d'un groupement de collectivités territoriales et de l'Etat.
  Lorsque l'action, l'opération d'aménagement ou le programme de construction est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement, les dispositions nécessaires pour mettre en compatibilité les documents d'urbanisme ou pour adapter les règlements et servitudes mentionnés au deuxième alinéa font l'objet d'une évaluation environnementale, au sens de la directive 2001/42/ CE du Parlement européen et du Conseil, du 27 juin 2001, relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement.

- L.123-14 :

  « Lorsque la réalisation d'un projet public ou privé de travaux, de construction ou d'opération d'aménagement, présentant un caractère d'utilité publique ou d'intérêt général, nécessite une mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme, ce projet peut faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet.
  Dans ce cas, l'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général du projet et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence.
  La déclaration d'utilité publique ou la déclaration de projet d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir qu'au terme de la procédure prévue par l'article L. 123-14-2. »

- L.123-14-2 :

  « Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan font l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou, dans le cas prévu au deuxième alinéa de l'article L. 123-6, de la commune, et des personnes publiques associées mentionnées au premier alinéa du I et au III de l'article L. 121-4.
  Lorsque la mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme intercommunal est nécessaire pour permettre la réalisation d'un projet, le maire de la ou des communes intéressées par ce projet est invité à participer à cet examen conjoint.

Le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement : (…)
2° Par le président de l'établissement public de coopération intercommunale ou, dans le cas prévu au deuxième alinéa de l'article L. 123-6, le maire, dans les autres cas.
Lorsque le projet nécessitant la mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme intercommunal n'intéresse que certaines communes, l'enquête publique peut n'être organisée que sur le territoire de ces communes. (…)
Le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint est joint au dossier de l'enquête publique.
A l'issue de l'enquête publique, l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou, dans le cas prévu au deuxième alinéa de l'article L. 123-6, la commune :
1° Emet un avis lorsque la décision est de la compétence de l'Etat. Cet avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans le délai de deux mois ;
2° Décide la mise en compatibilité du plan, lorsque la décision relève d'une personne publique autre que l'Etat.
La mise en compatibilité du plan local d'urbanisme éventuellement modifié pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier et du résultat de l'enquête, est approuvée : (…)
3° Par la déclaration de projet lorsqu'elle est prise par l'établissement public de coopération intercommunale ou, dans le cas prévu au deuxième alinéa de l'article L. 123-6, par la commune, dans les autres cas.
Les procédures nécessaires à une ou plusieurs mises en compatibilité peuvent être menées conjointement. »

- R.123-23-3 :

Les dispositions du présent article sont applicables à la déclaration de projet d'une opération qui n'est pas compatible avec un plan local d'urbanisme et ne requiert pas une déclaration d'utilité publique :
(…)
b) Soit lorsque une collectivité territoriale, un groupement de collectivités ou un établissement public dépendant d'une collectivité, autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de plan local d'urbanisme ou la commune, a décidé, en application de l'article L. 300-6, de 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.
La procédure de mise en compatibilité est menée par le président de l'organe délibérant de la collectivité ou du groupement de collectivités responsable du projet ou, lorsque le projet émane d'un établissement public dépendant d'une collectivité ou d'un groupement de collectivités, par le président de l'organe délibérant de cette collectivité ou de ce groupement.
L'examen conjoint prévu à l'article L. 123-14-2 a lieu avant l'ouverture de l'enquête publique à l'initiative de l'autorité chargée de la procédure. Lorsqu'une association mentionnée à l'article L. 121-5 demande à être consultée, son président adresse la demande à l'autorité chargée de la procédure.
L'enquête publique est organisée par le préfet.

Le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis par l'autorité chargée de la procédure à l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou au conseil municipal, qui dispose d'un délai de deux mois à compter de la réception de l'avis du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête pour approuver la mise en compatibilité du plan.

En l'absence de délibération dans ce délai ou en cas de désaccord, le préfet approuve la mise en compatibilité du plan et notifie sa décision au président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou au maire dans les deux mois suivant la réception en préfecture de l'ensemble du dossier.
Le préfet notifie à la personne publique qui réalise l'opération la délibération de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune ou la décision qu'il a prise.

Cette procédure a été retenue au regard de l'intérêt public et collectif de la création d'un pôle d'équipements publics. La déclaration de projet et la mise en compatibilité ont été privilégiées à toute autre procédure d'évolution des PLU car elles permettent de répondre aux contraintes d'adaptation des orientations du PADD et du règlement en toute transparence.

En effet, avec le nouveau régime juridique applicable aux documents d'urbanisme à compter du 1er Janvier 2013 (sur la base de l'ordonnance du 05 Janvier 2012 portant clarification et simplification des procédures de modification et de révision des documents d'urbanisme), les choix possibles en termes de procédures de transformation des PLU ont évolué.

3. Mise en œuvre et calendrier

La procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU est menée par la commune de Seilh. Elle a été prescrite par délibération du Conseil municipal en date du 23 septembre 2014.

La notice présente dans un premier temps l'intérêt général du projet du pôle d'équipements publics de Ferrat et dans un second temps les dispositions du PLU à mettre en compatibilité pour assurer sa mise en œuvre.

Conformément à l'article l.123-14-2 du CU, une réunion d'examen conjoint a été organisée le 30 avril 2015, avant l'enquête publique qui se tiendra courant Mai/Juin 2015, avec les personnes publiques associées suivantes :

Monsieur le Préfet de la Haute-Garonne,
Monsieur le Président du Conseil Régional de Midi-Pyrénées,
Monsieur le Président du Conseil Général de la Haute-Garonne,
Monsieur le Président du SMEAT,
Monsieur le Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse,
Monsieur le Président de la Chambre d'Agriculture de la Haute-Garonne,
Monsieur le Président de la Chambre de Métiers de la Haute-Garonne,
Monsieur le Président du S.M.T.C.,
Monsieur le Président de la Communauté urbaine Toulouse métropole,
Messieurs les Présidents des EPCI voisins de Seilh,
Messieurs les Maires des communes riveraines de Seilh.

L'ensemble du dossier, y compris le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint et les pièces du PLU modifiées, est soumis à enquête publique par arrêté de Toulouse métropole du xx mai 2015. L'enquête publique a lieu courant Mai/Juin 2015.

A l'issue de l'enquête publique, le conseil municipal de Seilh se prononcera sur l'intérêt général de l'opération en approuvant la déclaration de projet et le conseil communautaire de la CUTM délibérera sur la mise en compatibilité des dispositions du PLU.

4. Contenu du dossier d'enquête publique

Conformément aux articles L.123-6, L.123-14 et R.123-23-3 du Code de l'Urbanisme, le dossier soumis à l'enquête comporte les documents suivants :

- Les documents administratifs relatifs à la procédure :
  - Arrêté d'ouverture de l'enquête publique
  - Arrêté de dispense d'une évaluation environnementale
- La présente notice de déclaration de projet et de mise en compatibilité du PLU présentant les caractéristiques les plus importantes du projet et les principales raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de l'environnement, le projet soumis à enquête a été retenu ;
- Les pièces du PLU concernées par la mise en compatibilité, à savoir :
  - Le PADD
  - Les documents réglementaires écrit et graphique
  - La mise à jour de l'Etude L.111-4 dite Amendement Dupont
- Le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint par les personnes publiques associées et les avis émis par écrit.

	Lancement de la procédure
1er semestre 2015	Elaboration du projet de déclaration de projet et de mise en compatibilité du PLU
30 avril 2015	Réunion d'examen conjoint des personnes publiques associées ci-dessus

ARRÊTÉ	**Mise à enquête publique**
15 jours	Mesures de publicité : affichage + 2 journaux régionaux ou locaux
1 mois	Enquête publique du courant Mai/Juin 2015 (+ nouvelle insertion dans les journaux)
1 mois	PV de synthèse du Commissaire-Enquêteur Réponses de la ville de Seilh Rapport du Commissaire Enquêteur
	Modification du projet et réunions éventuelles

DÉLIBÉRATION	**Approbation de la déclaration de projet**

DÉLIBÉRATION	**Approbation de la mise en compatibilité en Conseil Communautaire**
	Mesures de publicité : affichage Mairie et CUTM + 1 journal départemental + recueil des actes administratifs Nouveau PLU opposable dès réception par la Préfecture, affichage, parution et recueil

PARTIE 2
DÉCLARATION DE PROJET

La déclaration de projet sert à établir l'intérêt général d'une opération sous maîtrise d'ouvrage publique ou privée. La création du pôle d'équipements publics de Ferrat, sous compétence et maîtrise d'ouvrage communale répond à un réel besoin de la population.

1. Contexte et enjeux projet de développement du pôle d'équipements de Ferrat

Contexte sociodémographique

La commune de Seilh connaît une croissance démographique portée notamment par le développement du secteur nord ouest du Grand Toulouse. Sa population a doublé entre 1990 et 1999 (passant de 816 à 2086 habitants) et atteint plus de 3000 habitants en 2009. La population au 1er janvier 2013 est de 3 176 habitants.

Plusieurs projets engagés sur le territoire communal confortent cette attractivité : environ 500 nouveaux logements sont programmés au sein du futur quartier Laubis au sud de la commune tandis que la construction d'environ 80 logements est envisagée sur le site de La Plaine au nord permettant de conforter le noyau historique.

Un projet d'intérêt général

En 2010, pour anticiper les besoins en services pour ses habitants, la commune a validé un schéma général des équipements publics réalisé suite à une étude sur l'offre d'équipements et de services. Ce schéma prévoit notamment le transfert des ateliers municipaux et la pérennisation des équipements sportifs sur le site du Ferrat. Cette étude a par ailleurs permis de définir les vocations actuelles et futures des trois principales polarités de la commune :

1. Cœur village

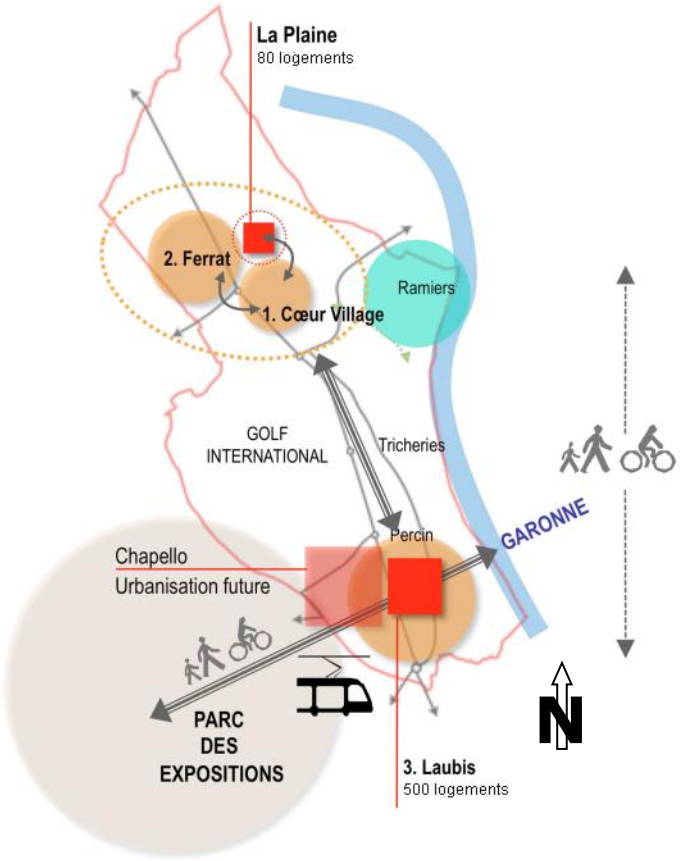
Maintien et dynamisation de la vie de quartier et de la vie associative existantes à court et moyen terme, recentrage progressif de l'offre autour de la vocation culturelle et socioculturelle.

2. Site du Ferrat

Renforcement de la vocation sports et loisirs (avec la réalisation des plateaux de rugby) et transfert des ateliers municipaux.

3. Laubis

Affirmation progressive d'une nouvelle centralité, en continuité du site du Parc des expositions et en lien avec la Garonne, autour d'une offre de services et d'équipements à destination des habitants et actifs du quartier, de la commune et du secteur.



Source Ville de Seilh 2014

Le schéma général des équipements publics de la commune a permis de dimensionner et localiser ses pôles d'équipements et des services communaux sur son territoire. Ce schéma, validé par la collectivité a prévu le transfert des ateliers municipaux et la volonté d'implanter des équipements sur le site de Ferrat au nord de la commune.

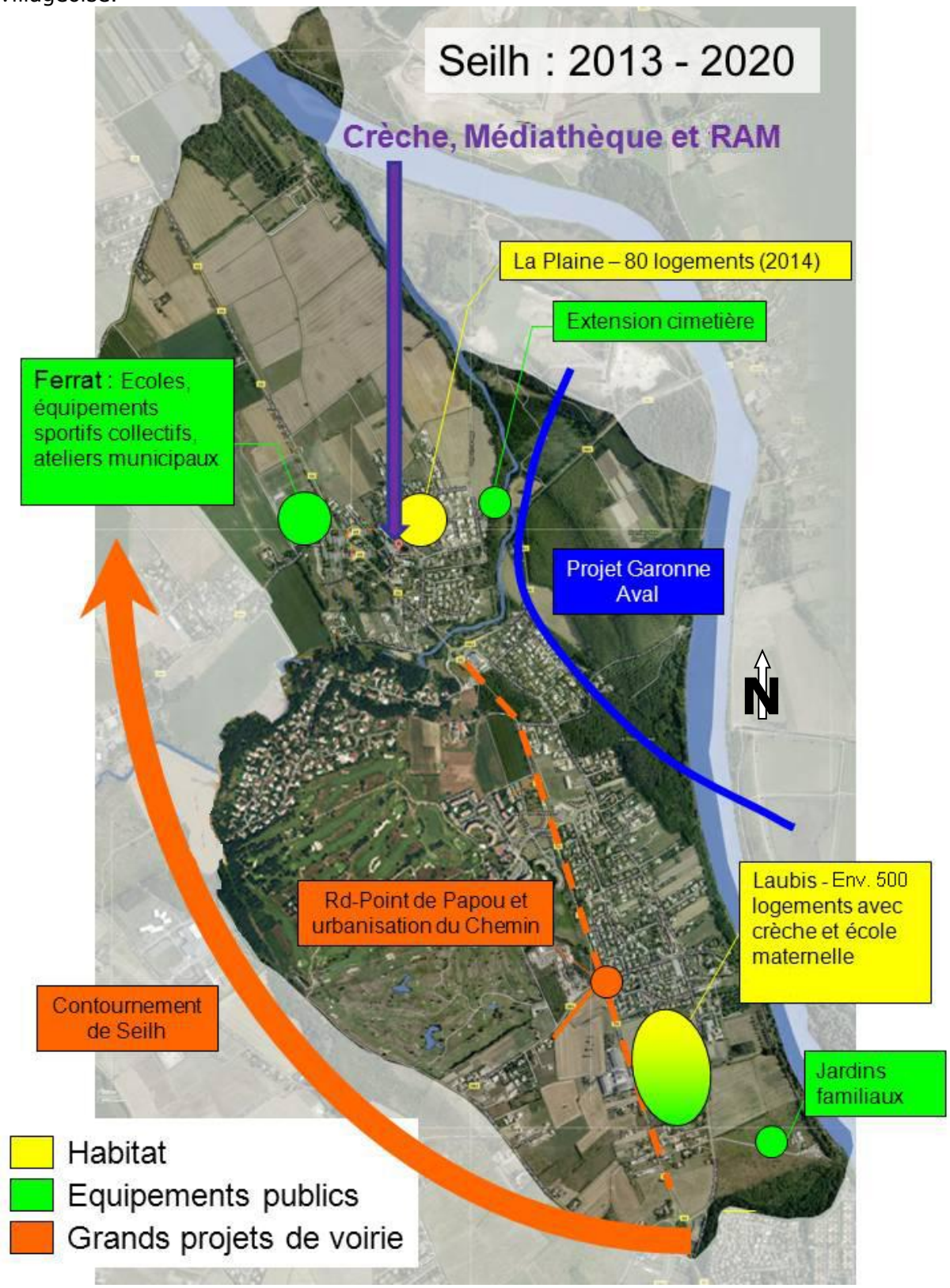
Situé au nord du territoire, le complexe Ferrat concentre aujourd'hui l'ensemble des infrastructures lourdes dans les domaines éducatif (groupe scolaire), sportif (terrains, vestiaires, tribunes et salle de gymnastique et citystade).

De part ces équipements, ce complexe implique une présence croissante des services techniques de la commune pour assurer :

- l'entretien des terrains et des espaces verts,
- la maintenance des bâtiments du groupe scolaire, des vestiaires et de la salle de gymnastique.

Avec la crèche, la médiathèque, le RAM et les locaux associatifs, l'action des ateliers municipaux se situe essentiellement au nord de la commune. En l'état actuel, les ateliers municipaux et services techniques sont à l'étroit dans le centre bourg et connaissent des difficultés constantes de fonctionnement courant. Au regard des difficultés de circulation enregistrées quotidiennement dans Seilh, il est donc nécessaire que les ateliers municipaux soient implantés au plus proche des structures à entretenir.

Leur déplacement sur le site de Ferrat libérera dans le noyau villageois un terrain susceptible d'accueillir une programmation plus à même de renforcer la centralité villageoise.

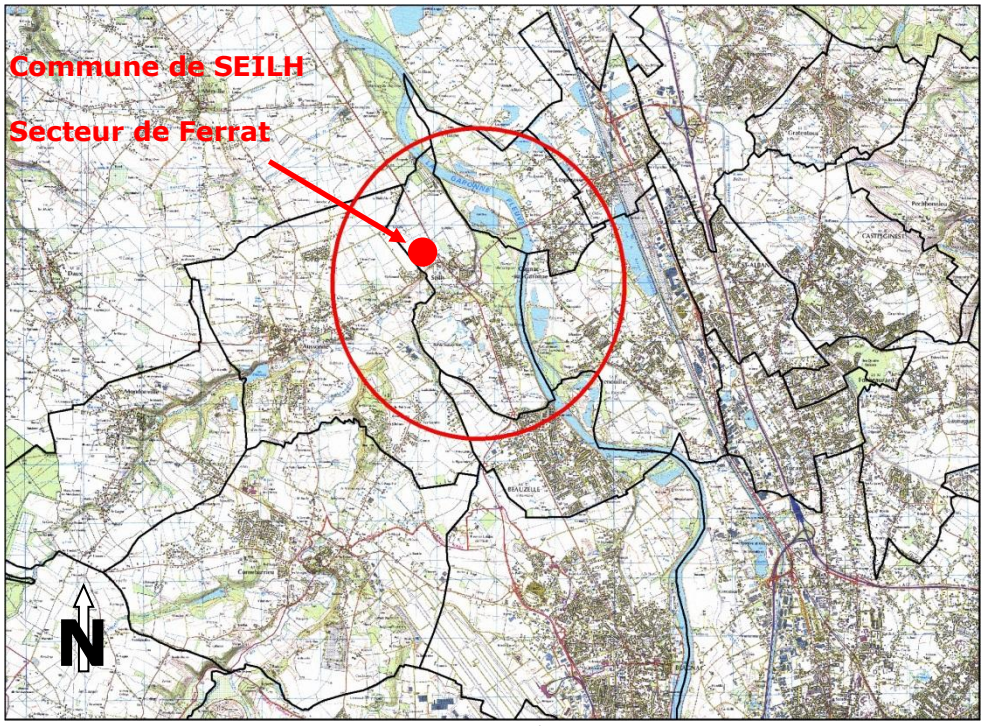


Source Ville de Seilh

Les grands enjeux du projet de développement du pôle d'équipements publics de Ferrat

Dans le contexte communal et supra-communal décrit, les grands enjeux du développement du pôle d'équipements de Ferrat sont :

- → l'intégration de la prise en compte des enjeux paysagers et urbains d'entrée de ville et des nuisances sonores générées par la RD 2 dans le projet d'aménagement global le long de cette voie,
- → améliorer le fonctionnement des services techniques et des ateliers municipaux
- → la mise en sécurité du carrefour RD 2 / RD 64 pour tous les usagers et notamment les piétons – cycles,
- → créer une trame verte de structuration et de lien interne entre le pôle d'équipements, de sports et de loisirs de Ferrat et le centre-ville, d'une part, et la vallée de l'Aussonnelle, d'autre part,
- → aménager une esplanade verte, espace public marquant l'entrée du pôle d'équipements, de sports et de loisirs.



Source aua/t

Le site et ses abords

La RD 2

La RD 2, dite route de Grenade, a pour principale fonction la desserte locale des zones d'habitat situées entre les centres de Blagnac, Beauzelle et Seilh, mais est aussi le support d'un trafic de transit pour la desserte du secteur Nord-Ouest en rive gauche de Garonne.

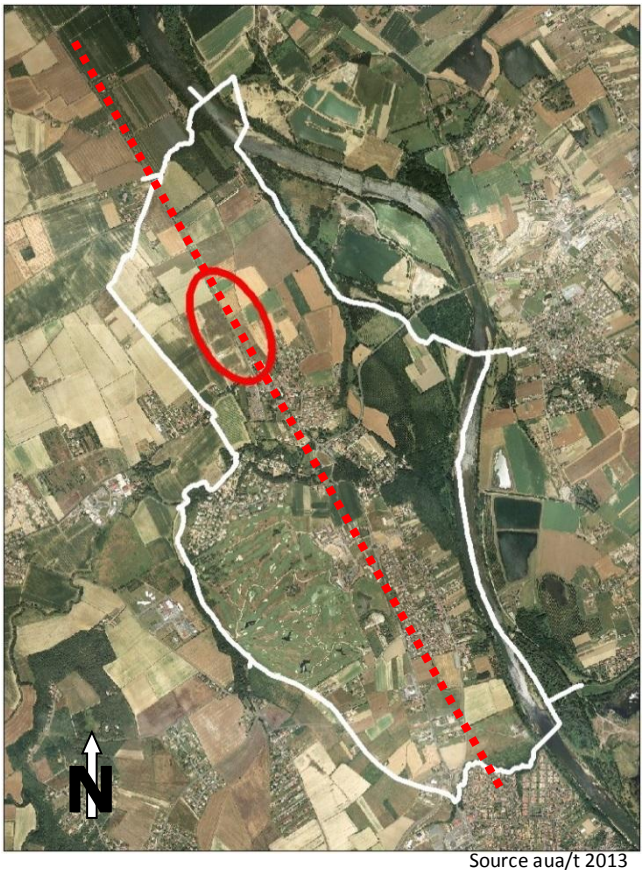
La desserte en transport en commun

Le secteur de Ferrat et plus largement le noyau villageois, bénéficient d'une ligne de transport en commun du réseau arc-en-ciel sur la RD 2. C'est la Ligne 88 qui dessert Toulouse-Seilh–Grenade.
Un transport à la demande (TAD 120) sillonne le territoire du Sivom de Blagnac Constellation. Un arrêt est positionné sur la place de l'Église.
Le quartier de Ferrat bénéficie ainsi de deux lignes de transport en commun.

Des caractéristiques géométriques satisfaisantes
En terme géométrique, l'infrastructure routière étudiée, sur son tronçon au droit de la zone de Ferrat, présente les caractéristiques suivantes :

- 2 x 1 voie,
- Chaussée de 7.00 mètres.

Les grandes caractéristiques du secteur de Ferrat



Source aua/t 2013

Le secteur de Ferrat est marqué par un paysage très ouvert où l'horizontalité domine. Il est proche du centre du village et s'inscrit à l'intersection de la RD 64 et de la RD 2, axe majeur de la commune. Situé en entrée de ville, en limite Nord de l'urbanisation de la commune de Seilh, il possède une situation privilégiée par rapport aux axes de communication.

La RD 2 constitue à la fois un lien de communication, traversant le territoire communal du Nord au Sud, et une coupure physique importante, créant un effet de barrière au fonctionnement urbain de la commune, de par le trafic élevé qu'elle supporte.

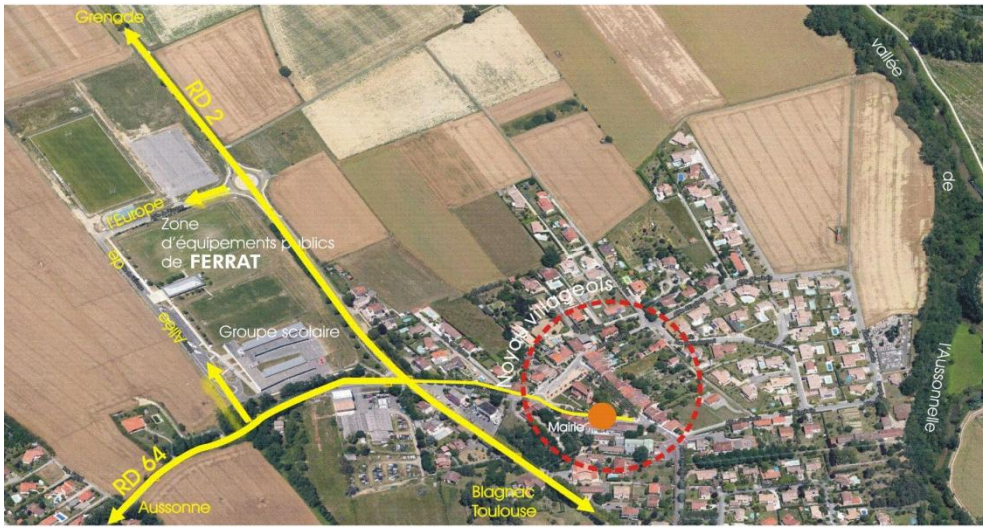
La topographie relativement plane laisse juste apercevoir vers l'Est les massifs boisés liés à la vallée l'Aussonnelle ainsi que la margelle de terrasse sur Aussonne à l'Ouest.
L'arbre est rarement présent. Seuls les quelques platanes bordant la RD 2 interrompent l'horizontalité dominante. La disparition des haies, l'exploitation de la totalité de l'espace, entraînent une diversité biologique relativement limitée.

Au Sud et Sud-Est de la zone et au carrefour des deux départementales, le secteur de Ferrat est en contact direct avec l'urbanisation de la commune. La présence immédiate du groupe scolaire le long de la RD 64 ferme les perspectives visuelles.
En matière d'écoulement des eaux de ruissellement, seuls quelques fossés sont recensés. On peut noter la présence du ruisseau du Serpent, en limite Nord de la commune, qui rejoint la Garonne au niveau des jardins du Château de Rochemontès situé à l'extrême Nord de la commune.

Le pôle d'équipements publics de Ferrat

Le secteur ou quartier de Ferrat, situé au Nord du territoire communal de Seilh est ainsi délimité :

- Au Nord et à l'Ouest, par des parcelles agricoles cultivées,
- Au Sud, par l'itinéraire de la RD 64, ou route d'Aussonne,
- A l'Est, par l'itinéraire de la RD 2, ou route de Grenade, axe traversant Seilh et assurant la liaison entre Toulouse et le secteur Nord-Ouest de l'agglomération.



Source Google Map 2014

Le long des départementales, ce secteur est entièrement voué à l'accueil d'équipements publics. Sa superficie d'environ 20 hectares et sa diversité en font le plus grand pôle d'équipements publics de la commune.
L'ensemble du pôle possède un accès sur chacune des deux départementales reliées par une grande allée, l'allée de l'Europe. L'accès Nord sur la RD 2 se fait sous forme d'un rond-point et l'accès Sud à la RD 64 est limité aux piétons-cycles et selon nécessité permet de laisser entrer les véhicules de secours et d'incendie.

Le terrain est plat, légèrement en contre-haut de la RD 64 et du carrefour RD 2 / RD 64.

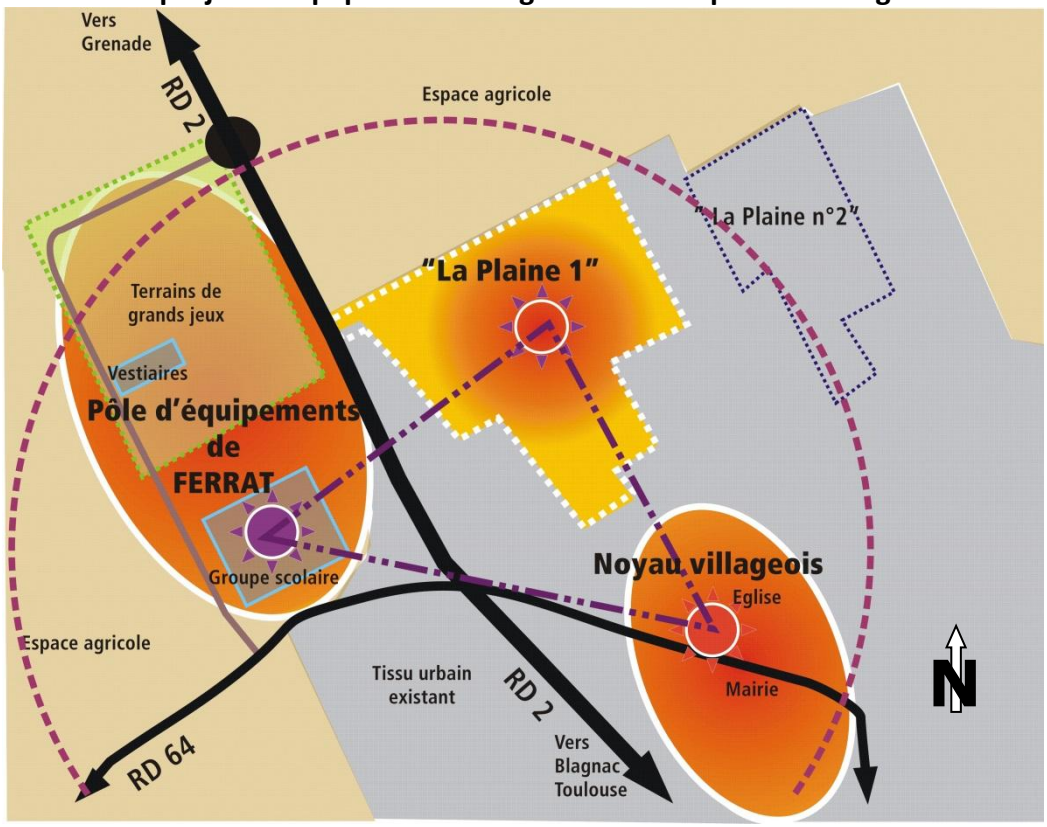
La RD 64 est en lien avec le nouveau groupe scolaire et les autres équipements de sports, de loisirs, socio-éducatifs,... se répartissent à l'arrière pour s'étirer le long de la RD 2. Pour la sécurité et la pratique des activités, une clôture implantée le long de la RD 2, empêche tout accès direct depuis cet axe.


*Façade du secteur de Ferrat sur la RD 2 (*Source aua/t 2013)

Les activités de sports et de loisirs se pratiquent sur trois grands terrains de sports, l'un destiné à la pratique du football, l'autre à la pratique du rugby, séparés par un bâtiment récent abritant les vestiaires et les sanitaires. Le long de la nouvelle allée de l'Europe on y trouve aussi le groupe scolaire Léonard de Vinci, club house, city stade, plate forme empierrée pouvant accueillir des manifestations en extérieur (notamment fête foraine).
A proximité du carrefour RD 2 / RD 64, quelques habitations individuelles amorcent l'urbanisation plus dense du centre-ville de Seilh.

2. Le projet de pôle d'équipements publics de Ferrat

Deux projets d'équipements intégrés dans une polarité villageoise



Source aua/t 2012

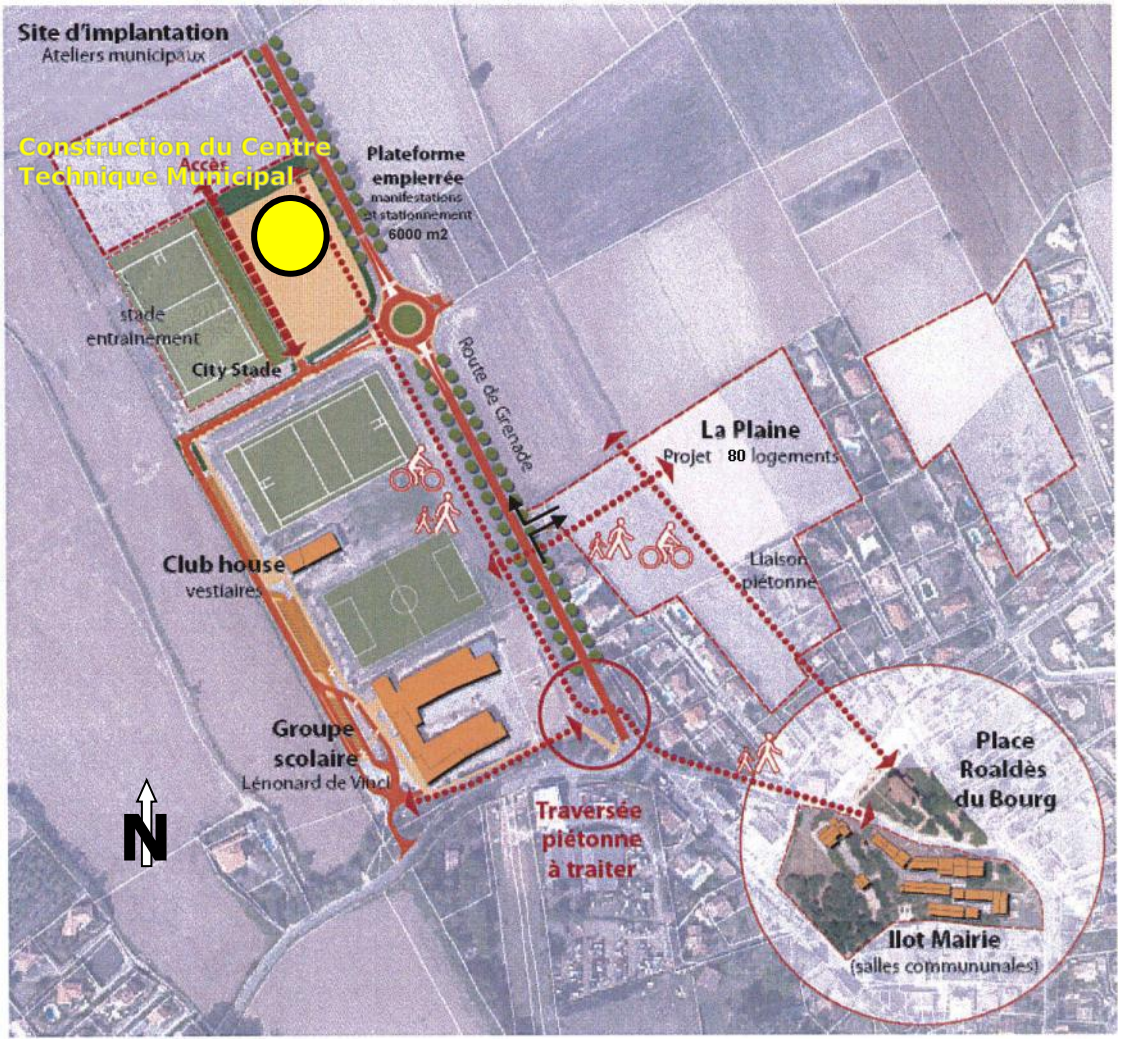
Dans l'ordre chronologique d'aménagement, la nouvelle centralité villageoise se compose de trois entités que sont, le noyau villageois, le pôle d'équipements de Ferrat, site d'accueil des ateliers municipaux et l'opération d'aménagement de « La Plaine1 ». Le pôle d'équipements de Ferrat a été redessiné pour être conforme à la réalité, à savoir, une connexion Nord à la RD 2 et une voie, l'allée de l'Europe, en lien entre les deux départementales.
Désormais, les actions à mener vont concerner l'amélioration des liens entre ces trois polarités mises en place. Dans ces liens, les traversées de la RD 2 semblent prioritaires. Ce qui est confirmé par les réflexions actuellement menées pour apporter des améliorations au carrefour constitué par la RD 2 et la RD 64.

Le site d'implantation de ces équipements se situe au Nord du territoire communal, en entrée de ville, le long de la route de Grenade (RD2). Occupant une position d'interface entre zones urbanisées et terrains agricoles, le projet d'implantation des ateliers municipaux au sein du site du Ferrat, appelé Centre Technique Municipal objet de la présente Déclaration de projet), conforte la vocation d'accueil d'équipements publics de ce quartier.

L'implantation souhaitée permet :
- une construction sur un terrain dont la Mairie assure déjà la maîtrise foncière,
- une continuité avec l'actuelle plate-forme de Ferrat

Les principes d'aménagement

Les grands enjeux mis en exergue dans le cadre de l'étude du projet urbain du centre-ville et de la route de Grenade ont permis de définir les principes d'aménagement du futur quartier de Ferrat dans lesquels devra s'inscrire le projet du Centre Technique Municipal.



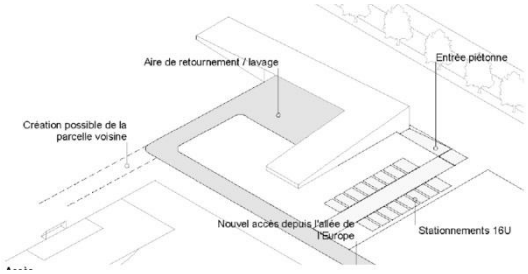
Source Ville de Seilh 2014

Le projet pour la construction du Centre Technique Municipal sur le secteur de Ferrat (Documents SARL d'architecture TRIPTYIQUE/ Bet SETI)

Le projet du Centre Technique Municipal consiste en la création de locaux destiné au personnel technique de la commune de Seilh. Le programme des installations à recevoir dans ce bâtiment sont :

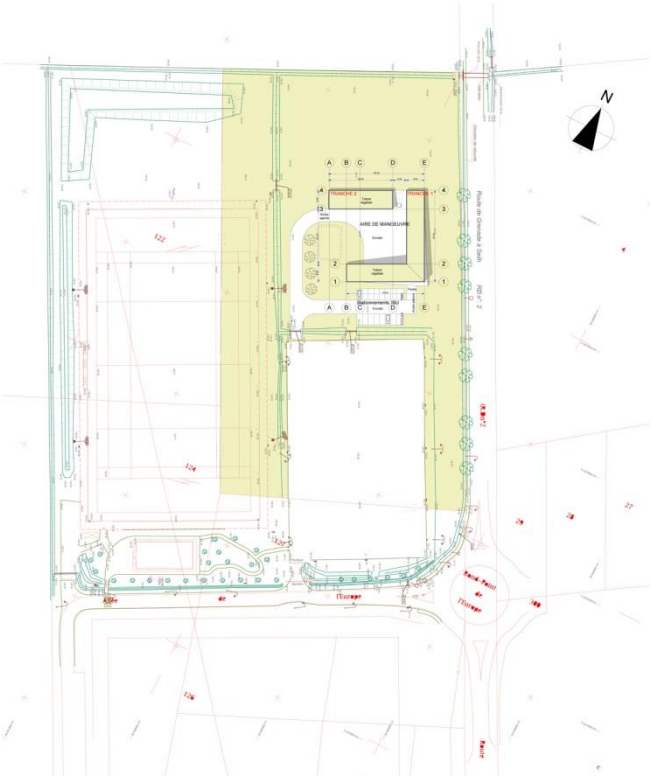
- une activité de stockage matériel et parking couvert côté zone technique
- une activité administrative côté bureau
- une activité pôle de vie des agents techniques

Un espace de stationnement sera aussi aménagé afin d'accueillir dans de bonnes conditions les différents usagers, utilisateurs du site de Ferrat.
L'ensemble de la construction représente une surface bâtie d'environs 400 m 2.
Le bâtiment crée est destiné à recevoir environ une quinzaine de personnes travaillant sur le site.



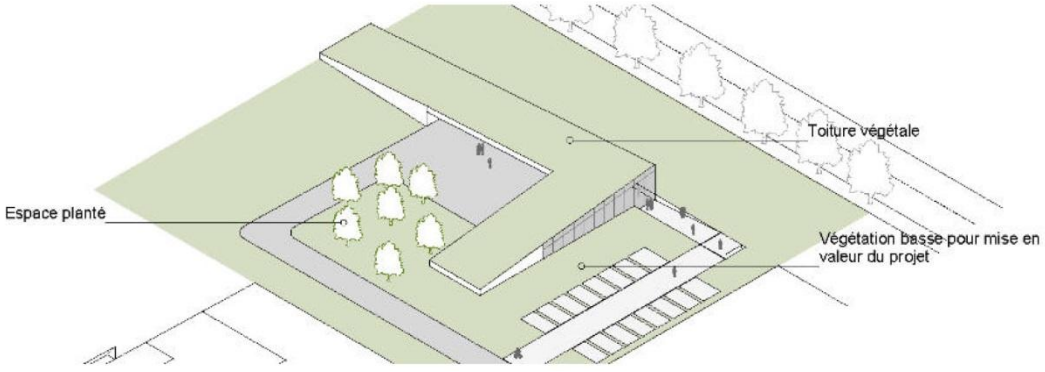
L'accès au projet se fait depuis l'allée de l'Europe, par une voie longeant le stade de rugby. Les stationnements des véhicules, formés par une alternance de stationnements et de pelouse, s'intègrent dans le site. L'accès de service, réservé aux agents, se fait dans le prolongement de l'allée créee. Elle a été conçue dans le but futur de desservir la parcelle au nord du stade de rugby.

Le bâtiment possède une forme en L. Son premier côté s'implante parallèlement et en retrait de la route de Grenade. Sa deuxième façade s'étire parallèlement vers la vue sur le village de Seilh.

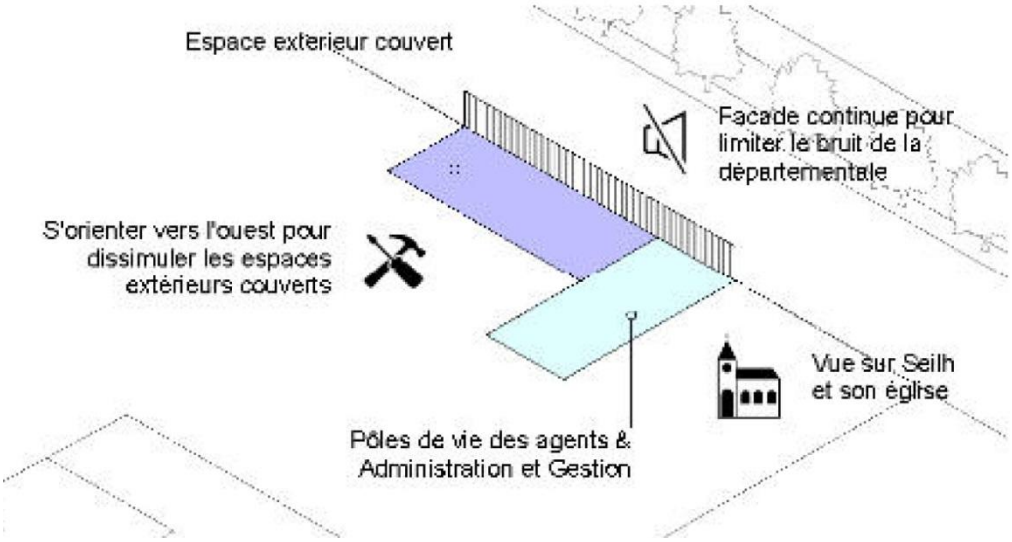


L'intérieur de la forme en L du projet est marqué par sa minéralité. Il est composé d'une aire de retournement et de lavage des véhicules. Ces espaces ne sont pas perceptibles depuis la route afin de favoriser l'intégration du projet dans son paysage. Un espace arboré, forêt en devenir, apportera à cet espace minéral, un rafraichissement en période estivale.

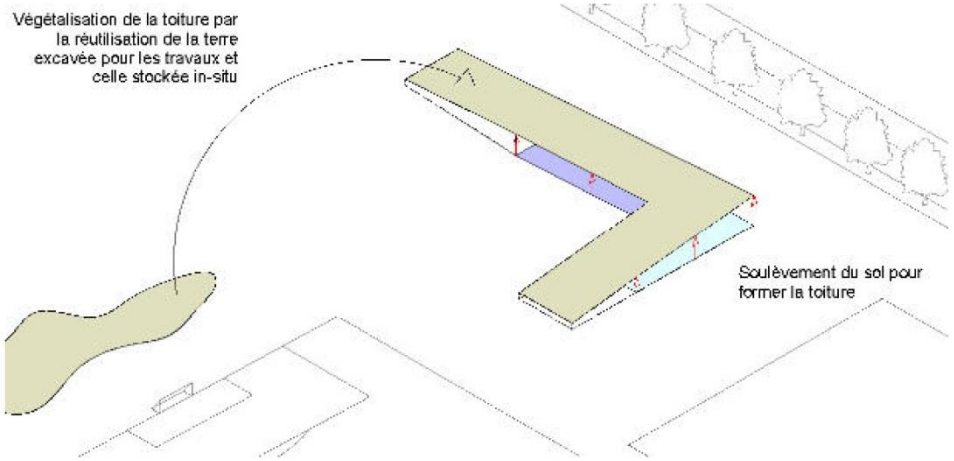
Au niveau architectural, le projet a été conçu pour qu'il s'inscrive dans ce paysage agricole marqué par son horizontalité. Le traitement des espaces extérieurs en façade sud et est du projet, est marqué par une végétation basse, mettant en valeur l'édifice qui semble sortir de terre. Les pentes de la toiture végétale pointent la direction du centre historique et de l'église Sainte Blandine de Seilh. L'effet sera d'autant plus ressenti depuis la route de Grenade.



L'organisation du plan intérieur est relativement simple. L'entrée du bâtiment fait l'articulation entre le Pôle administratif, le Pôle de vie des agents, et les espaces extérieurs couverts. Le Pôle administratif est orienté vers le sud afin de favoriser un éclairage naturel des espaces intérieurs. Les espaces extérieurs couverts donnent sur l'aire minérale et bénéficient d'une exposition est/ouest. Tous les espaces sont traversant afin de favoriser la ventilation naturelle du bâtiment.



Les matériaux in-situ seront utilisés : la terre présentement stockée au nord du stade de rugby et celle qui sera extraite lors de l'excavation des terres pour le chantier, constitueront la toiture végétale du projet. Elle offrira une bonne isolation thermique. Les galets de la Garonne, disposés dans des gabions, formeront les murs de soutènement.



Insertion paysagère du projet dans son environnement



(Documents SARL d'architecture TRIPTYIQUE/ Bet SETI)

Les principes de compositions

1° **Agir sur la trame verte et les espaces publics pour favoriser les liens**

- Développer et valoriser une trame verte paysagère
  - → Raccorder paysagèrement cette trame verte de structuration avec les espaces naturels à vocation agricole environnants
- Faciliter les liens et les échanges
  - → Intégrer de nouveaux cheminements piétons - cycles
  - → Aménager de manière qualitative et sécuritaire les points d'accès à la zone de Ferrat depuis le réseau viaire existant et notamment depuis la RD 2

2° **Renforcer la forme urbaine et la fonction traditionnelle du centre ville**

- Articuler entre eux les équipements structurants prévus pour conforter le centre élargi, le groupe scolaire, le futur centre technique …
- … et avec le pôle sportif et de loisirs

3° **Requalifier l'image du pôle de Ferrat**

- Créer une trame verte paysagère
- Favoriser les liens avec le centre-ville et les espaces naturels de la commune

4° **Sécuriser l'accès au pôle de Ferrat**

- Sécuriser le carrefour d'accès au pôle, qui constitue également le carrefour principal d'entrée de ville
  - → Créer un marquage au sol plus visible
  - → Implanter une signalétique adaptée en amont
- Sécuriser l'accès des piétons - cycles
  - → Aménager des liaisons piétons - cycles spécifiques entre le centre-ville et le pôle de Ferrat
  - → Créer, compléter des cheminements piétons - cycles sécurisés le long de la route de Grenade

Impact sur les réseaux

Alimentation en Eau Potable :

Concernant l'alimentation en eau des futurs services techniques de Seilh, la pression actuelle dans ce secteur de la commune de Seilh est relativement faible, et la parcelle concernée est à une altitude plus élevée que l'école.

Deux solutions peuvent être envisagées :
- soit un branchement au droit de la parcelle depuis le DN 100 de la route de Grenade.
Attention particulière : présence d'un réseau gaz haute pression le long de cet axe.

- soit un raccordement sur le DN 150 qui permet d'alimenter l'école route d'Aussonne. Cette solution permet de réduire le coût du branchement, mais nécessitera la pose d'un réseau privatif relativement long le long des terrains de sport.
Attention particulière : Un sous-dimensionnement de ce réseau pourrait entraîner des problèmes de pression (cumul de la pression insuffisante sur le secteur et de pertes de charges supplémentaires), mais à l'inverse un surdimensionnement présente un risque sanitaire.

Avis Incendie :

Aucune des deux solutions de branchement ne permettra de garantir la défense incendie du site. D'autres moyens devront être trouvés, comme le recours à une bâche de stockage et/ou un raccordement au réseau d'irrigation existant qui semble-t-il ne passe pas très loin.

Avis Eaux Usées

Des travaux ont été faits en 2009, le réseau EU arrive au niveau du city stade, il faudra seulement tirer un réseau EU interne.

Avis Eaux pluviales

Exutoire existant en fossé bord de route de Grenade

Objectifs urbains et paysagers

Conforter la partie Nord de la commune et poursuivre l'aménagement du site du Ferrat

Si le centre de gravité de la commune est amené à se déplacer vers le Sud au fil du développement du projet Laubis, un équilibre est à trouver entre les différents quartiers, notamment avec le cœur de village et ses prolongements vers le Nord. La pérennisation du pôle d'équipements du Ferrat participe à cette recherche d'équilibre.

Marquer l'entrée de ville par un traitement architectural et paysager de qualité

La réalisation des équipements devra s'accompagner d'un traitement paysager assurant la mise en valeur de l'entrée de ville et d'agglomération, ainsi que la sécurité du public vis-à-vis de cet axe important de circulation. Il s'agit également d'intégrer au mieux les espaces techniques et de services, en particulier pour les ateliers municipaux, de manière à sécuriser leur accès et limiter leur visibilité.

Soigner l'insertion architecturale et le traitement des façades sur la route de Grenade

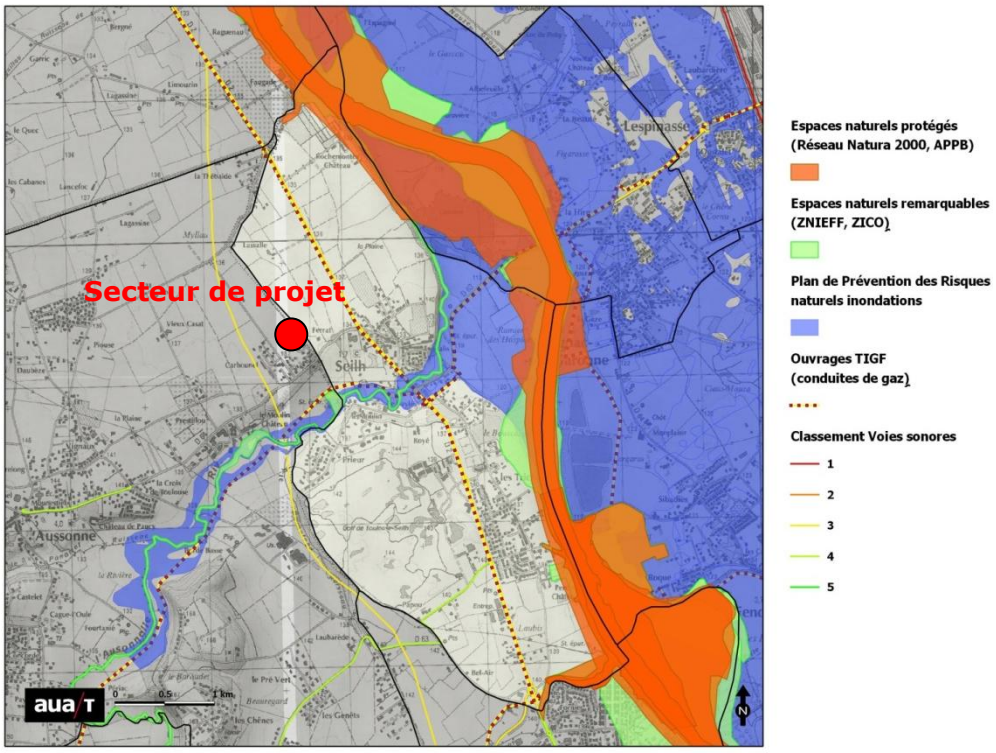
Réaliser un ensemble architectural et paysager cohérent, y compris la plate-forme récemment aménagée pour accueillir des manifestations extérieures. La composition paysagère et végétale comptera autant que l'écriture architecturale.

3. Le projet et son impact sur l'environnement

Notice environnementale

Un étude écologique a été réalisée sur le site de Ferrat. Elle expose les caractéristiques écologiques de la zone d'étude et les incidences sur le projet. Voir document du Cabinet ECTARE de juin 2014 en annexe.

Situation du projet au regard de la zone Natura 2000



Grandes caractéristiques du territoire (*Source :aua/T 2013*)

De par sa proximité à la Garonne et traversée par l'Aussonnelle, la commune de Seilh est concernée par plusieurs protections au titre des espaces naturels d'intérêt et protégés :

Espaces naturels d'intérêt :

- ZNIEFF Z2PZ2066 « Garonne et milieux riverains, en aval de Montréjeau »
- ZNIEFF Z2PZ2066 « Garonne de Montréjeau jusqu'à Lamagistère »
- ZNIEFF Z2PZ0279 « Cours de l'Aussonnelle et rives »
- ZICO 00167 « Vallée de la Garonne : Palayre et environs »

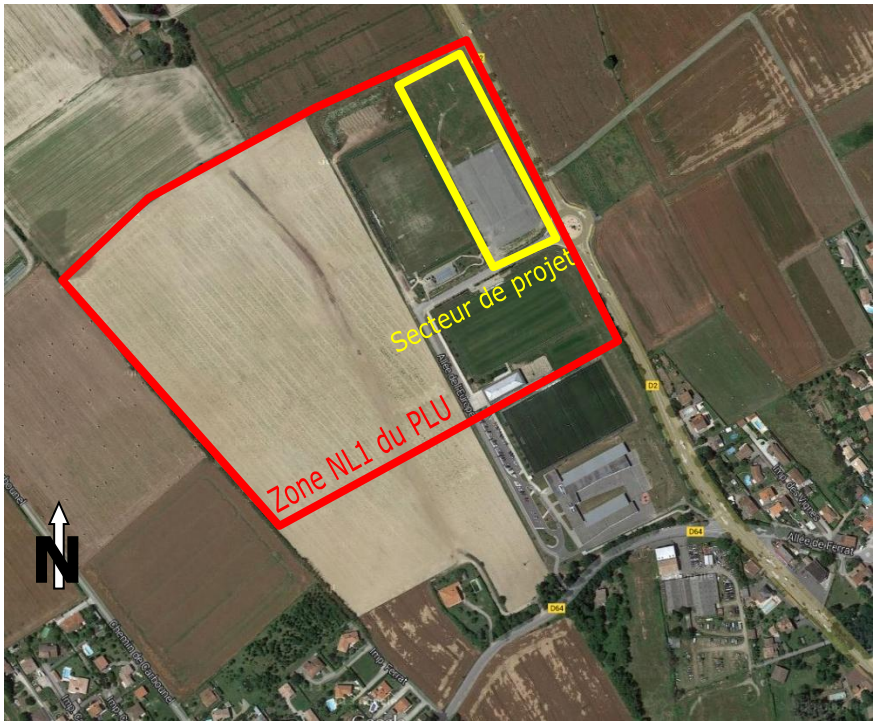
Espaces naturels protégés :

- ZSC FR7301822 « Garonne, Ariège, Hers, Salat, Pique et Neste »
- ZPS FR7312014 « Vallée de la Garonne de Muret à Moissac »
- APPB FR3800263 « Biotopes nécessaires à la reproduction, au repos et à la survie de poissons migrateurs sur la Garonne à l'aval de Toulouse »
- APPB FR3800363 « Bras mort de Fenouillet »

L'enjeu global dégagé du diagnostic communal est de préserver les espaces de nature et notamment les espaces protégés, ainsi que l'Aussonnellle et sa ripisylve identifiées en tant qu'espace de nature remarquable.

Le secteur de projet proposé du pôle communal d'équipements publics sur le site de Ferrat se situe à environ 1400m à l'est des rives de la Garonne et 800m de la margelle. L'Aussonnelle est à environs 1000m au sud du site de Ferrat. (voir carte ci-dessus).

Localisation du site de projet



Source photo Google Maps 2014

Description des incidences potentielles que les orientations du projet pourront avoir sur l'environnement. *(Dans le cadre de la mise en œuvre du projet, les dossiers Loi sur l'Eau, Sécurité et défense incendie et Etat initial du bruit seront réalisés)*

Au regard de la zone agricole :

Le projet n'impacte aucune zone à vocation agricole. **Aucune incidence négative n'est envisagée sur l'environnement et la santé humaine.**

Au regard de la biodiversité, milieux naturels continuités écologiques :

La vocation actuelle de la zone **NL1** n'est pas naturelle au sens propre, mais destinée à l'accueil d'activités de loisirs, d'équipements publics sportifs ou socio-culturels. Elle n'est pas située à proximité des espaces naturels d'intérêt ou bien faisant l'objet de protections règlementaires. **Aucune incidence négative n'est envisagée sur l'environnement et la santé humaine dans le cadre d'un élargissement de l'accueil d'autre type d'équipements publics.**

Au regard de la consommation énergétique et changement climatique :

Le programme des équipements publics attendus prévoit d'optimiser la performance énergétique des futurs bâtiments par un travail sur :

- Une réflexion quant à l'ensoleillement et l'implantation des bâtiments et des espaces
- La conception d'un bâtiment avec une meilleure compacité, ainsi qu'une isolation performante limitant les déperditions thermiques des parois

Les modes de déplacements alternatifs à l'automobile seront grandement favorisés notamment par la prévision de la création d'un cheminement doux identifié au PLU (ER n°42), et participeront à la réduction des émissions polluantes par une diminution des déplacements motorisés individuels. **Aucune incidence négative n'est envisagée sur l'environnement et la santé humaine.**

Au regard de la ressource en eau :

Eaux pluviales : Les eaux de ruissellement, seront collectées et traitées avant rejet dans le milieu naturel. Cette collecte participera à la gestion quantitative des eaux de ruissellement, afin d'éviter tout apport susceptible de provoquer des débordements des cours d'eaux récepteurs. Un ou des bassins de rétention pourront être créés afin de permettre la rétention des eaux avant rejet au milieu naturel.

Assainissement : Le réseau d'assainissement dessert aujourd'hui les équipements publics existants sur la zone de projet. Il dessert déjà le groupe scolaire et les installations des équipements sportifs (vestiaires/tribune). Ce réseau sera prolongé et adapté aux futurs équipements prévus.

Aucune incidence négative n'est envisagée sur l'environnement et la santé humaine.

Au regard des nuisances

En raison du classement de la RD 2 parmi les infrastructures de transports terrestres bruyantes de type 3, tout nouveau bâtiment (habitations, établissements d'enseignement, bâtiments de santé, de soins et d'actions sociales, bâtiments d'hébergement à vocation touristique) sera soumis à un renforcement d'isolation acoustique dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de la RD 2, au droit de la zone de Ferrat.

La RD 2 supporte actuellement un trafic important. A terme, le renforcement de la desserte en transports en commun urbains et interurbains, ainsi que le projet de déviation de cette infrastructure de transport (la RD 920) participeront à réduire le volume de trafic supporté par la RD 2 et par-là même les émissions sonores et atmosphériques induites.

Les nuisances sonores liées à la proximité de la RD 2 seront également atténuées par la création d'une bande de recul de 20 mètres à partir de l'emprise de la voie, confortée par quelques aménagements paysagers de type plantations.

Ces derniers participeront également à la réduction des nuisances visuelles créées par la "barrière" de la voie (cf. paragraphe « Qualité urbaine, architecturale et paysagère »).

Les eaux de ruissellement, vecteurs de pollution chronique et éventuellement accidentelle, seront collectées et traitées avant rejet dans le milieu naturel. Cette collecte participera à la gestion quantitative des eaux de ruissellement, afin d'éviter tout apport susceptible de provoquer des débordements des cours d'eaux récepteurs. Un ou des bassins de rétention pourront être créés afin de permettre la rétention des eaux avant rejet au milieu naturel.

Des possibilités d'infiltration d'une partie des eaux pourraient également être mises à l'étude. Les conditions de réalimentation de la nappe d'eaux souterraines et ses conditions d'écoulement seront rétablies.

Les modes de déplacements alternatifs à l'automobile seront grandement favorisés (desserte par les transports en commun, itinéraires spécifiques piétons - cycles), notamment par la prévision de la création d'un cheminement doux identifié au PLU par un emplacement réservé n°42 et participeront à la réduction des émissions polluantes dans l'atmosphère, par une baisse des déplacements motorisés individuels.

Les nuisances, liées à l'installation et au fonctionnement des diverses activités prévues sur la zone, seront limitées par un traitement individuel des différentes sources de pollution potentielle du milieu dans le respect des normes et seuils en vigueur.

Au regard de la sécurité et des risques

La RD 2 constitue un axe de desserte majeur pour la zone d'équipements de Ferrat.

La sécurité des différents usagers de la RD 2, comme celle des riverains de la voie, sera particulièrement prise en compte dans l'aménagement de la voie :

- interdiction de tout accès privé direct sur la RD 2,
- raccordement à la RD 2 via le carrefour existant,
- limitation de la vitesse autorisée sur la RD 2, maintenue à 50 km/h jusqu'aux panneaux d'agglomération puis 90 km/h au-delà, et notamment au droit du secteur de Ferrat,
- création future d'un itinéraire piétons – cycles le long de la voie et séparé de celle-ci, identifié par l'emplacement réservé n°42 dans le PLU.

Les accès piétons - cycles, permettant d'accéder au pôle de Ferrat, seront facilités et sécurisés, via des carrefours aménagés sur l'itinéraire piétons - cycles longeant la RD 2. Ces accès se grefferont sur les itinéraires piétons - cycles spécifiquement aménagés et maillant la zone.

La circulation des transports en commun sera maintenue sur la RD 2, avec éventuellement la création ultérieure d'une desserte directe de la zone, via la création d'une halte supplémentaire sur la RD 2.

La conduite de gaz de 200 mm de diamètre gérée par Transport et Infrastructure de Gaz de France (TIGF) qui longe la RD 2 sera prise en compte sur les bases de l'analyse effectuée en 2009 par TIGF. Pour échapper au régime général d'implantation des bâtiments recevant du public à proximité d'une telle canalisation de gaz, cette étude conclue aux dispositions dérogatoires suivantes : le maintien d'une bande de servitude de 6 m et l'interdiction d'implanter un équipement à moins de 15 m de la canalisation à condition notamment de renforcer la protection (dalle bétonnée...). Ces reculs demandés par TIGF devront être intégrés dans une bande verte paysager de 20 mètres instaurée dans le règlement du PLU et dans une mise à jour de l'amendement Dupont (L111-4).

Qualité urbaine, architecturale et paysagère

Le projet est conçu suivant une trame verte simple, structurée par la bande paysagère créée le long de la RD 2. Dans la continuité des aménagements qualitatifs prévus le long de la RD 2, le traitement des franges de cette voie au droit de la zone de Ferrat est essentiel à la bonne intégration de ce pôle majeur à l'échelle de la commune. Le profil en travers de la voie donne un rythme et de l'épaisseur aux traitements de ses abords.

De l'emprise publique, une première bande engazonnée de 5 mètres de large assure la protection et la sécurité au droit de la conduite de gaz puis, l'espace non bâti est traité en espace vert arboré. L'aménagement paysager de cette bande verte sur 15 mètres de large, tout en maintenant les quelques platanes en place le long de l'axe RD 2, confortera qualitativement ce principe d'aménagement, tout en assurant une transition entre espaces agricoles au Nord et espace urbanisé au Sud.

Cette section de la voie devra connaître un aménagement soigné, suffisamment fort pour bien marquer cette "transition verte" de l'itinéraire, mais relativement sobre pour conserver, pour tous les usagers, des perspectives visuelles lisibles et lointaines sur deux points forts de la coulée verte : la vallée de la Garonne à l'Est et la margelle de terrasse à l'Ouest. La création de l'esplanade en entrée de site, outre son rôle fonctionnel, a de par son traitement paysager un rôle de jonction "verte", d'ouverture entre la trame verte de la zone de Ferrat et les espaces verts situés au-delà (espaces agricoles, vallée de l'Aussonnelle, …).

L'implantation de nouvelles constructions respectant une marge de recul de 20 mètres par rapport à l'emprise de la voie participera également à l'homogénéité et à la

cohérence de ces abords. En effet, la création d'un front un peu plus bâti et harmonieux, ayant déjà débuté avec la construction du groupe scolaire, permettra de renforcer l'identité de la RD 2 comme une véritable entrée de ville. Une attention particulière sera portée à la gestion des implantations des différentes constructions, évitant ainsi la création de tout point noir visuel non traité au niveau du paysage perçu et détériorant la qualité de l'image d'ensemble des abords de la voie. Des échappées visuelles seront préservées depuis la voie vers le pôle de Ferrat, limitant l'effet « d'écrans visuels » des constructions et des plantations.

Ces principes permettent de plus une bonne organisation et desserte du secteur.

L'usage de la RD 2 doit permettre de découvrir et d'apprécier la façade d'une opération plus urbaine et de qualité. Celle-ci participera ainsi à la requalification globale de l'image d'entrée de ville de la RD 2.



Photos aua/T

PARTIE 3
MISE EN COMPATIBILITÉ

1. Rappel de la procédure

La mise en compatibilité du PLU de Toulouse métropole - Commune de Seilh porte sur la prise en compte d'un projet du Pôle d'équipements publics de Ferrat au Nord de la commune. Initié par la municipalité, ce projet vise à répondre aux besoins de la population sur ce secteur en s'insérant au mieux dans l'environnement de la commune.

Le projet fait l'objet d'une procédure de déclaration de projet afin de faire reconnaître son intérêt général et la nécessité, pour la collectivité, de mettre en compatibilité les dispositions du PLU qui ne permettent pas actuellement sa mise en œuvre conformément aux dispositions des articles L.123-14 et suivants du CU.

Il convient d'examiner les dispositions actuelles du PLU qui empêchent la réalisation du pôle d'équipements de Ferrat et de proposer des modifications qui permettront sa mise en œuvre tout en respectant l'équilibre général du PADD, la cohérence interne des documents d'urbanisme et leur compatibilité avec le SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine.

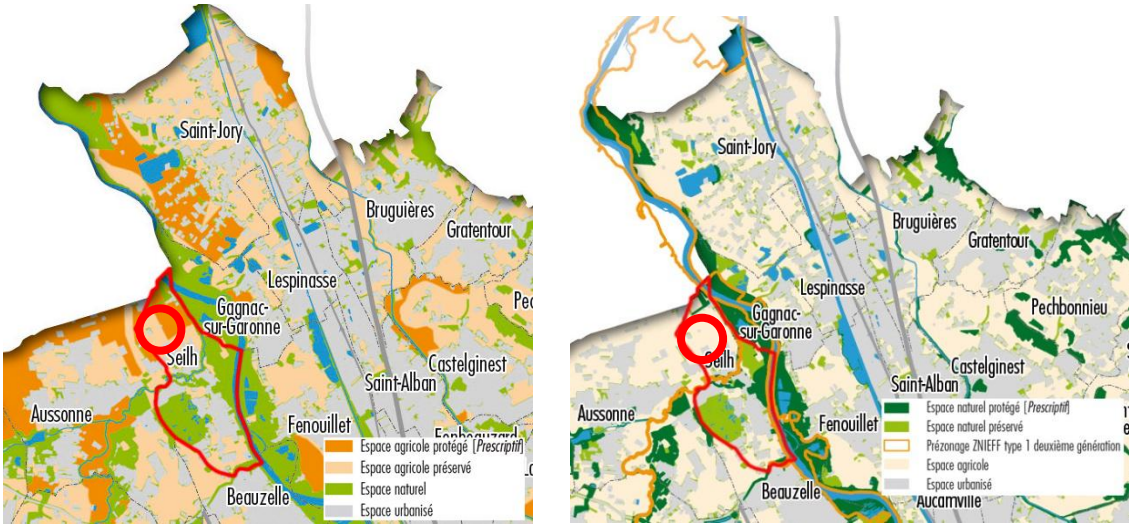
Outre la présente notice, les pièces modifiées du PLU, le PADD, les documents écrit et graphique du règlement, l'Étude L.111-4 Amendement Dupont et Étude environnementale (doc ECTARE juin 2014) seront annexées au dossier soumis à enquête publique.

A l'issue de l'enquête publique conjointe à la déclaration de projet et à la mise en compatibilité du PLU, une délibération du Conseil Municipal de Seilh prononcera l'intérêt général du Pôle d'équipements publics de Ferrat et sera suivie par une délibération du Conseil Communautaire de Toulouse Métropole qui approuvera la mise en compatibilité des dispositions du PLU.

2. La compatibilité du pôle d'équipements publics de Ferrat au regard du SCoT

Un secteur de projet permettant l'implantation d'équipements publics

Le secteur prévu pour l'implantation du pôle d'équipement public de Ferrat est actuellement identifié dans le SCOT comme un « **espace agricole préservé** ». Il n'est pas soumis à l'interdiction stricte d'urbanisation qui protège l'intégrité des espaces naturels ou agricoles protégés.



Extrait du SCOT approuvé le 16 mars 2012 et modifié le 12 décembre 2013

D'après le Document d'Orientations Générales (DOG), la prescription **P5** du SCoT explique qu'« *Aucune urbanisation nouvelle n'est autorisée en dehors des territoires d'extension clairement identifiés, à l'exception des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif et à l'exploitation agricole » dans les espaces agricoles préservés.*

Un territoire en développement mesuré

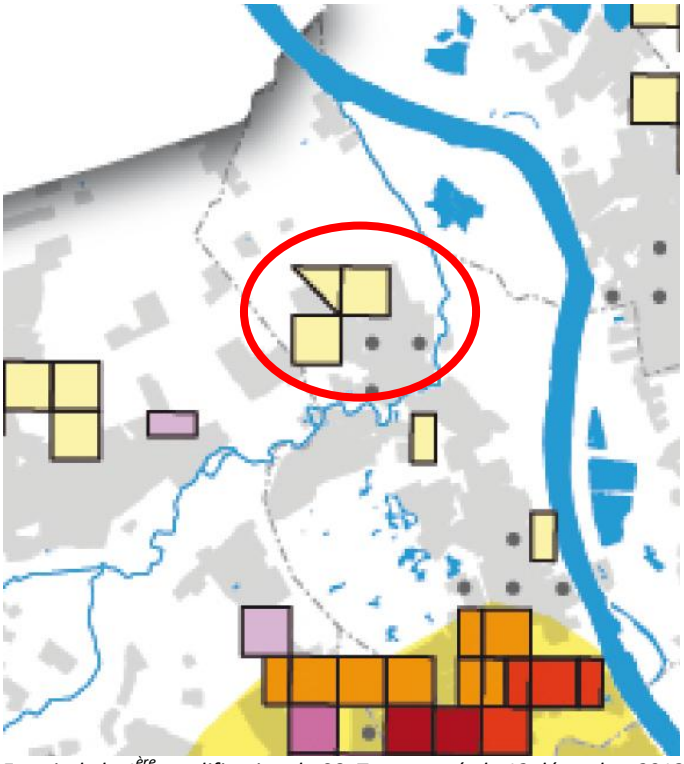
Dans le SCoT, la plus grande partie du territoire urbanisé de la commune se situe dans les territoires à développement mesuré. Ce contexte implique notamment que les capacités foncières en extension ne pourront être consommées qu'à hauteur de 50 % avant 2020.

Les capacités foncières définies par les pixels au SCoT en extension pour la commune de Seilh sont de 3,5 pixels, dont 2,5 sont situés dans le noyau villageois. Les possibilités d'ouverture à l'urbanisation par extension sur les pixels sont donc limitées à **1,75 pixel** d'ici à 2020.

Au 1er janvier 2010, seul ½ pixel situé dans le quartier des Tricheries est ouvert à l'urbanisation. La modification du PLU approuvée en 2012 propose l'ouverture de « la Plaine 1 » sur une superficie de 3 hectares, soit 1/3 de pixel. Le projet de développement du pôle d'équipements publics de Ferrat s'inscrit dans un ½ pixel.

En comptabilisant les potentialités offertes aux quartiers des Tricheries, de La Plaine, et de Ferrat, le total de territoires ouverts à l'urbanisation est d'environ

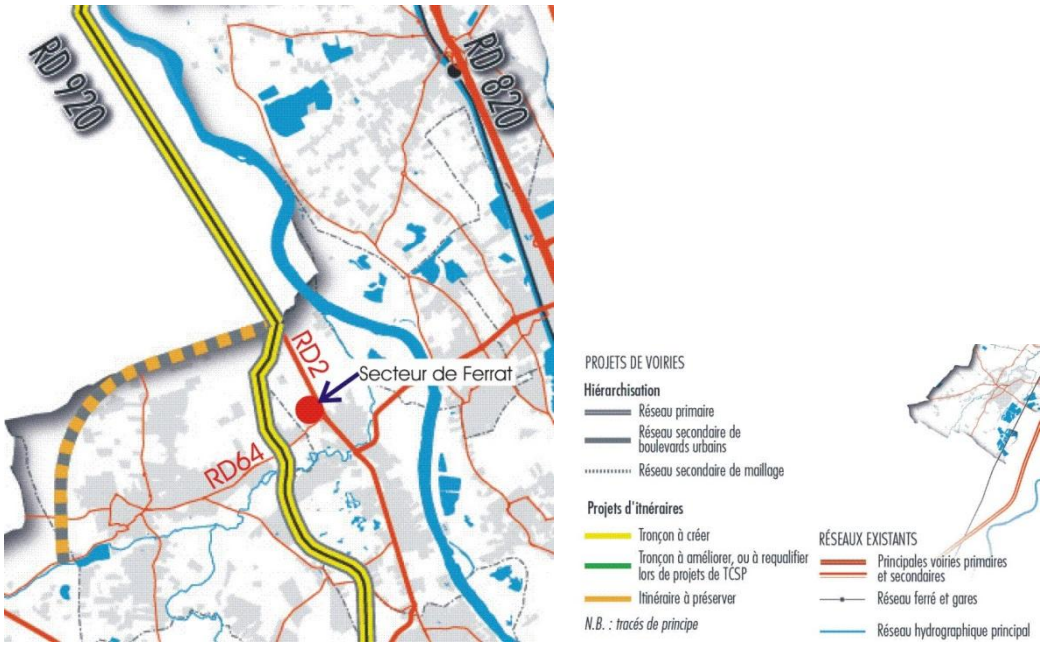
équivalent à 1,3 pixel. C'est donc un contexte compatible avec les prescriptions du SCoT.



Extrait de la 1ère modification du SCoT approuvée le 12 décembre 2013

Une desserte routière en devenir

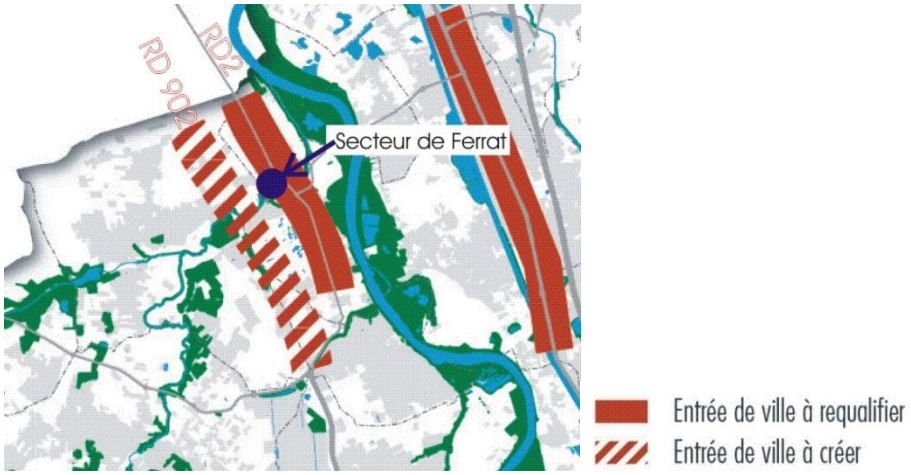
La RD 920 est un projet inscrit dans le SCoT. Au droit de la commune de Seilh il assure une fonction de déviation de la RD 2. Cette orientation permet d'envisager un moindre trafic sur l'actuelle RD 2 et ainsi de par une circulation apaisée, une meilleure intégration du secteur de Ferrat au noyau villageois.



Extrait du SCOT approuvé le 16 mars 2012 et modifié le12 décembre 2013

Une entrée de ville à requalifier

Dans le SCoT, la RD 2 est une entrée de ville à requalifier et la future déviation RD 902, une entrée de ville à créer.
Les prescriptions qui accompagnent ces orientations paysagères demandent notamment de maîtriser l'urbanisation à créer en bordure de ces axes et à ce que les opérations d'aménagement et de qualification des entrées de ville soient l'occasion de définir et de garantir dans le temps la qualité paysagère, notamment par une règlementation de la forme urbaine.
Pour le secteur de Ferrat, ces prescriptions contiennent des objectifs identiques à la présente étude : requalifier l'entrée de ville sur la RD 2.



Extrait du SCOT approuvé le 16 mars 2012 et modifié le12 décembre 2013

3. La traduction du projet dans le PLU

Comme évoquées précédemment, certaines dispositions actuelles du PLU ne sont pas conciliables avec le projet de réalisation d'un pôle d'équipements publics sur le site de Ferrat. Il s'agit d'éléments :

- du règlement qui n'autorise pas la réalisation d'un équipement de type ateliers municipaux dans le zonage NL.
- l'étude L.111-4 existante dans le PLU en vigueur doit être complétée afin de définir les règles d'implantation des bâtiments le long de la RD 2.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) sera mis à jour sans remettre en cause les enjeux et orientations affichés mais complétés pour permettre l'accueil de tous types d'équipements publics ou d'intérêt collectif.

La nature du projet et le choix de son implantation présentent un intérêt général pour le développement urbain de la commune qui est exposé dans la déclaration de projet ci-dessus. Aussi, il est proposé de faire évoluer les dispositions du PLU comme suit.

3.1. Impact du projet sur le PADD et propositions d'ajustement

La réalisation du projet du pôle d'équipement publics sur le site de Ferrat nécessite de modifier de manière succincte certains passages et documents graphiques du PADD, car ce projet n'était pas affiché aussi précisément lors de la phase d'approbation du PLU, en 2005. En effet, il s'agit d'affirmer aujourd'hui dans le document du PADD, aux pages mentionnant le site de Ferrat, le pôle d'équipements publics sans préciser le type de services à accueillir.
Plusieurs points seraient ainsi à modifier ou supprimer :

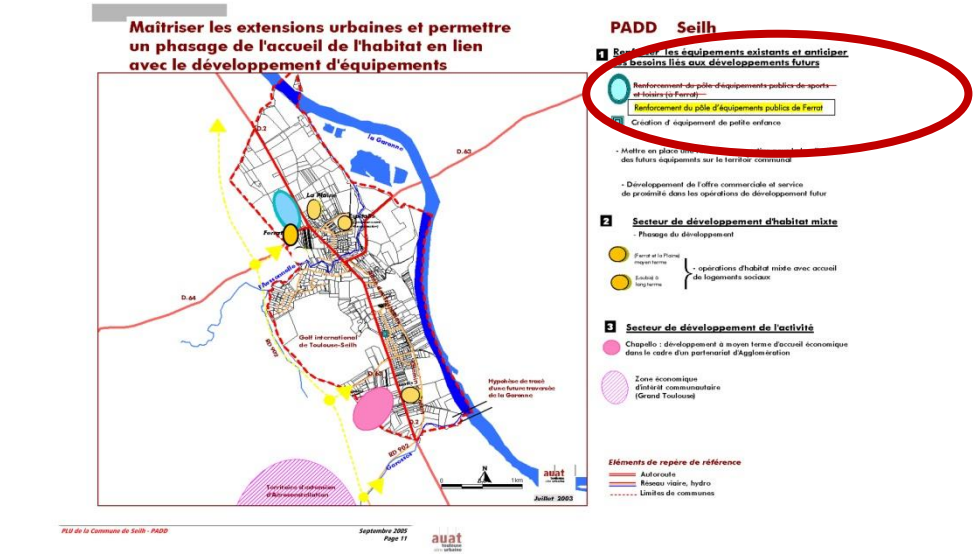
Page 8, du PADD :

1.3 Réaliser les équipements nécessaires répondant aux besoins actuels et anticiper les besoins futurs :

(…)

- Renforcer le pôle d'équipements publics ~~complexe sportif et de loisirs~~ de Ferrat
  - *Renforcement des aires de jeux, de sports et de loisirs*
  - *Accueil du projet du centre équestre de Blagnac-Constellation*
  - *Accueillir des équipements publics et de services destinés à la population et au fonctionnement de la ville*

Page 11, du PADD : Modifier la légende de la carte



Document graphique intégré au PADD actuel

Page 14, du PADD :

2.2. Donner une unité, permettre un centre élargi

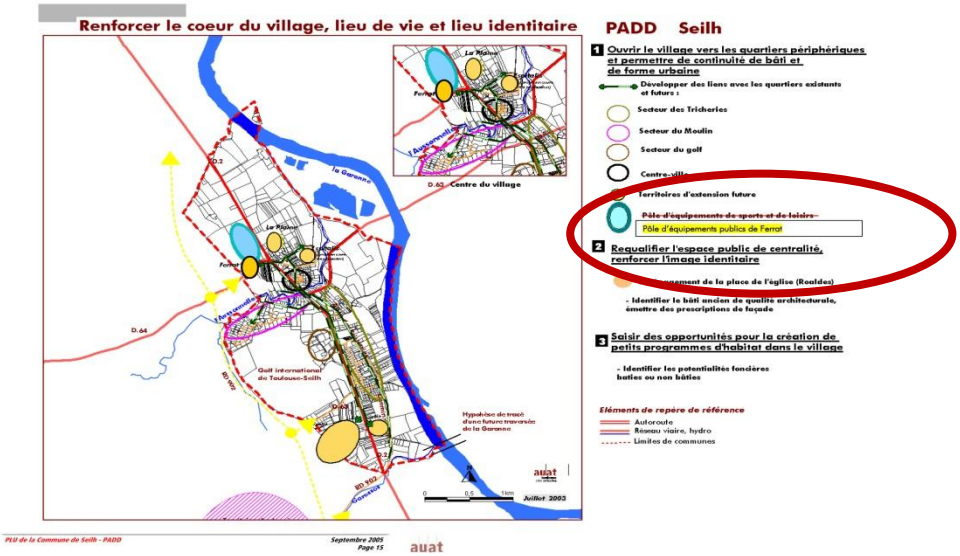
Requalifier l'image du centre-ville

(…)

- Requalification du paysage du pôle d'équipements publics ~~sportif et de loisirs~~ de Ferrat

(…)

Page 15, du PADD : Modifier la légende de la carte



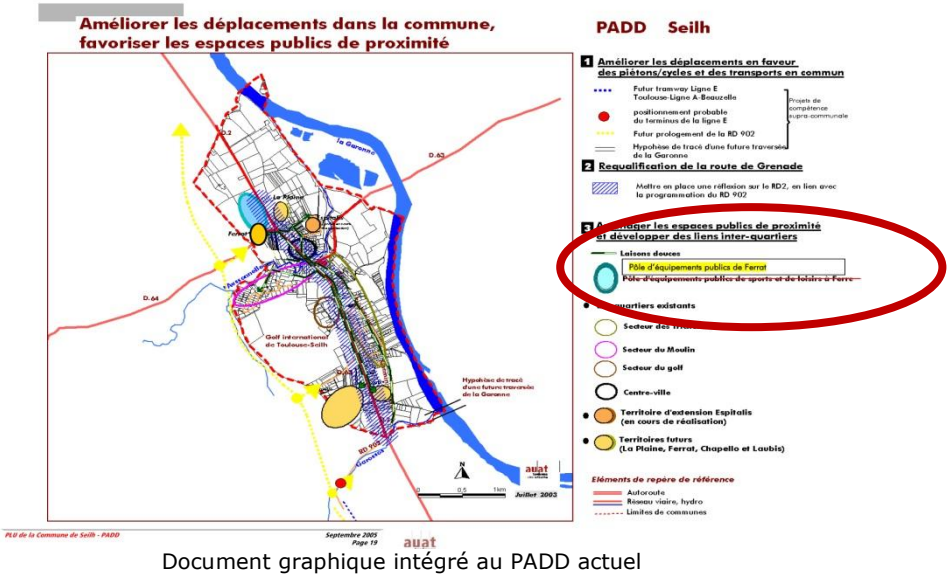
Document graphique intégré au PADD actuel

Page 18, du PADD :

3.3. Aménager des espaces publics, lieux d'échanges et de vie sociale au sein des quartiers

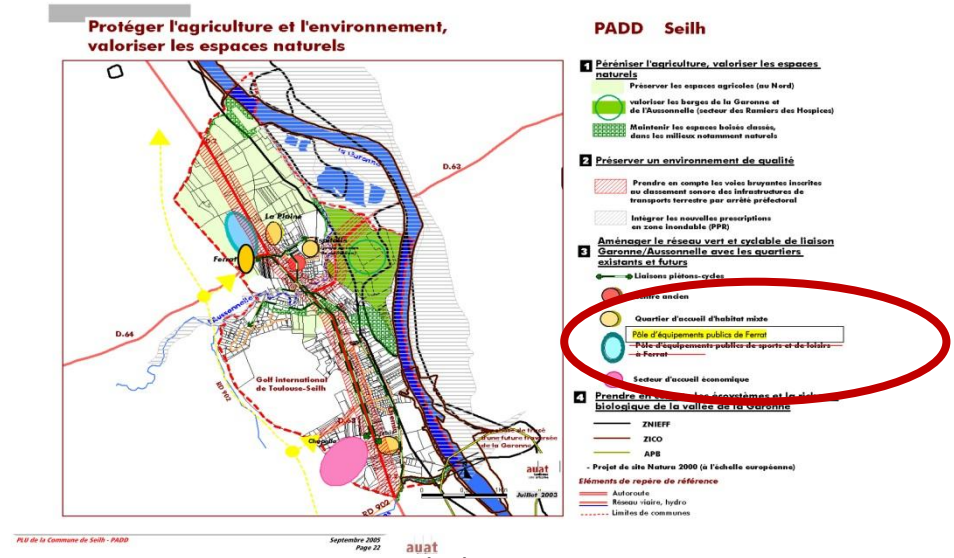
- Valoriser, paysager, rendre accessible le plateau du pôle d'équipements publics ~~de sports et de jeux~~ de Ferrat

Page 20, du PADD : Modifier la légende de la carte



Document graphique intégré au PADD actuel

Page 23, du PADD : Modifier la légende de la carte



Document graphique intégré au PADD actuel

3.2. Les dispositions réglementaires à faire évoluer

Le secteur du projet se situe actuellement dans la zone **NL1** du PLU. Cette zone naturelle particulière permet en cohérence avec le PLU actuel, l'accueil d'équipements publics destinés à l'accueil d'activités de loisirs, de sports et socio-culturels.

Le secteur **NL1** correspond au pôle de sports et de loisirs de Ferrat d'intérêt communal existant. Le PLU actuel permet par ailleurs d'accueillir sur ce site d'autres projets de type centre équestre intercommunal, cimetière ou équipements de type socio-culturel...
La zone UA contiguë au sud à la zone **NL1**, correspond au centre élargi de la commune, situé de part et d'autre de la route de Grenade, dans la continuité du centre historique.

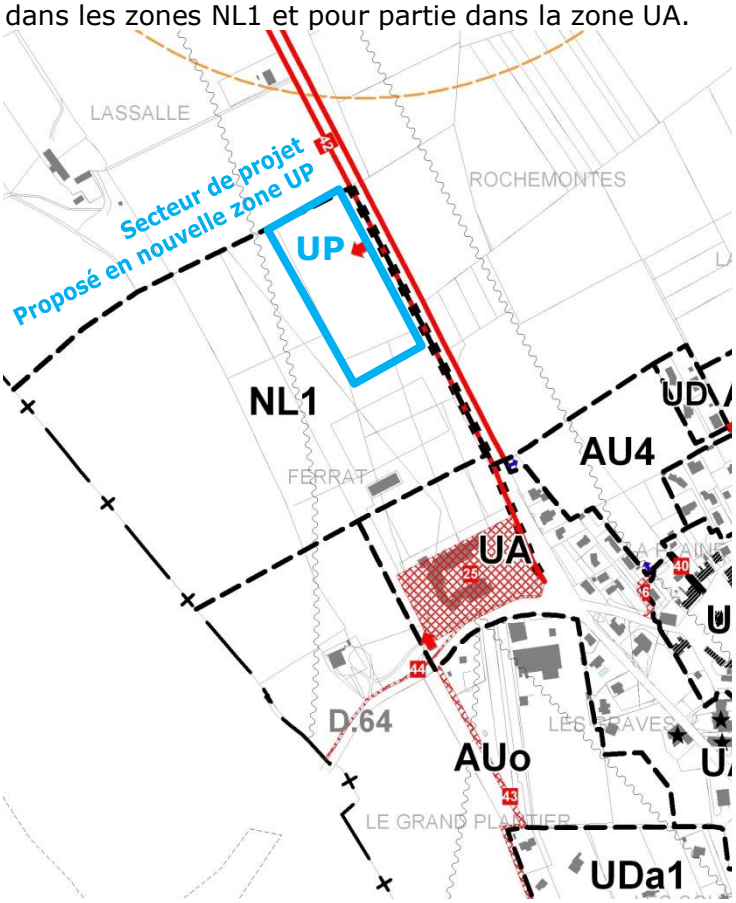
Pour préserver le caractère de cette zone, le règlement interdit toute urbanisation à l'exception des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif liées au caractère de la zone (art.2 du règlement écrit).

Ainsi la destination de la zone définie par les occupations et utilisations du sol admises sous condition ne permet pas l'implantation des ateliers municipaux prévus dans le pôle de Ferrat décrit précédemment.

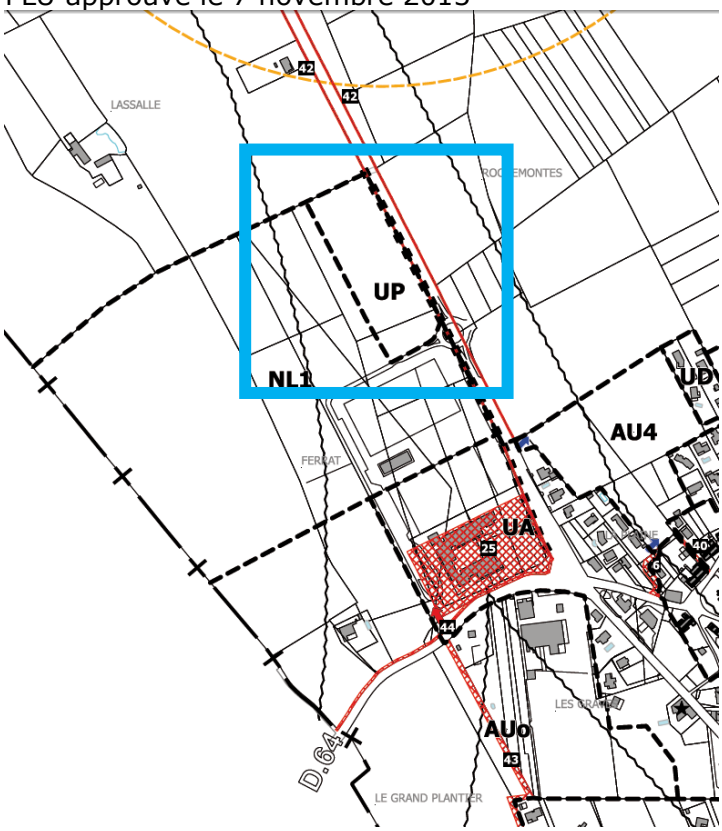
Pour permettre l'accueil d'autres projets d'équipements publics et d'intérêt collectif qui renforceront le pôle d'équipements publics de Ferrat décrit dans la présente procédure de Déclaration de projet, il est proposé de créer une nouvelle zone **UP** pour permettre l'accueil de tous types d'équipements publics ou d'intérêt collectif, à l'article 1 du règlement écrit, et être cohérent avec la conservation de la vocation initiale de la zone **NL1**.

Extrait du document graphique du règlement de PLU actuel

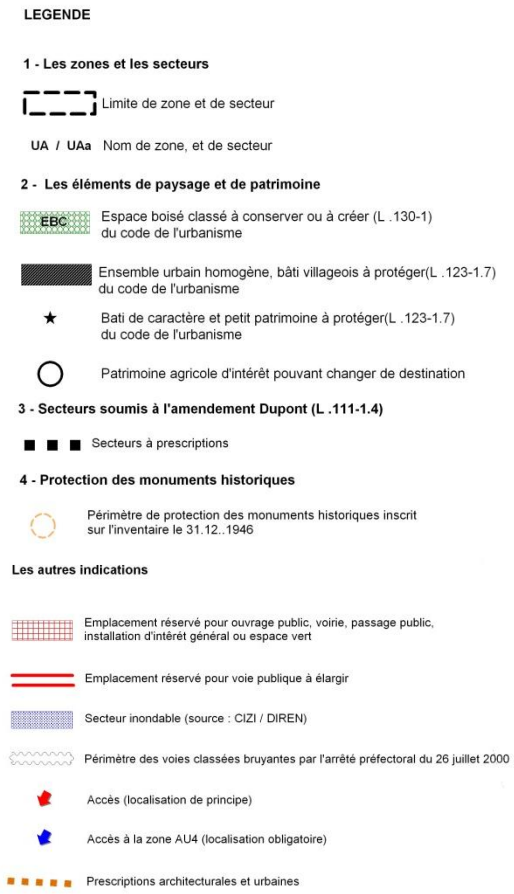
Dans les règlements **écrit et graphique** le pôle d'équipements de Ferrat s'inscrit dans les zones NL1 et pour partie dans la zone UA.



PLU approuvé le 7 novembre 2013



PLU modifié dans le cadre de la Déclaration de projet



3.3. Les autres pièces du PLU qui concernent le secteur de Ferrat

- **Liaisons vertes et « modes doux »**

Le pôle d'équipements de Ferrat est connecté aux circulations piétons - cycles de la commune par un projet inscrit dans le PLU sous forme d'un emplacement réservé route de Grenade.
Celui-ci porte le **N° 42**, et s'intitule **« Création d'un mail planté le long de la RD 2 avec chemin piéton »**. Le bénéficiaire de cet emplacement réservé est la Communauté Urbaine de Toulouse Métropole.
Cet emplacement réservé n°42 est conservé dans le cadre de la présente procédure de Déclaration de Projet.

- **Les autres pièces du PLU qui concernent le secteur de Ferrat**

En terme de nuisances, la RD 2 est un axe chargé en trafic, où la vitesse est réglementairement limitée à 90 km/h jusqu'aux panneaux d'agglomération, puis 50 km/h lors du passage en centre-ville.

Elle constitue donc une source potentielle de nuisances sonores pour les riverains.
La RD 2 est ainsi classée en voie bruyante de type 3, au droit du secteur de Ferrat.
A ce titre, les bâtiments nouveaux sont donc soumis à la règle d'isolation acoustique précitée dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de la voie.

Les servitudes d'utilité publique

Une seule servitude d'utilité publique impacte le secteur de Ferrat et longe la RD2. Il s'agit d'une servitude de transports de gaz dont le gestionnaire est Transport et Infrastructure Gaz de France (TIGF).

L'étude de sécurité de cette conduite de transport de gaz d'un diamètre de 200 mm, fixe pour les équipements recevant du public des zones de seuils d'effets irréversibles ou létaux et pour cela donne des distances d'implantations situées entre 35 et 70 mètres (de part et d'autre de la conduite). Ceci est conforme à la circulaire ministérielle du 4 août 2006.

Par ailleurs, l'arrêté du 4 août 2006 précise que le transporteur, en l'occurrence TIGF, peut éventuellement proposer à l'aménageur des dispositions dérogatoires issues d'une analyse, plus précises des risques.

Des dispositions dérogatoires aux distances de bases seront rendues possibles uniquement si des aménagements majorant la sécurité sont réalisés (dalle béton armée,....) et un renforcement de la conduite sur ce secteur mis en œuvre.

Sur le terrain, des plots de localisation signalent la présence de cette conduite de gaz.







Photos aua/T

Étude Amendement Dupont – L.111-4 pour la RD 2

Cette pièce N°3 du PLU de 2005 est le document de base de la présente mise à jour. C'est la notice de prise en compte de l'article L 111-1.4 du code de l'urbanisme dit, Amendement Dupont, et dont les services de l'État ont demandé de dénommer « orientation d'aménagement de la RD2 ».

Cette analyse s'appuie sur un principe de projet dessiné et sa traduction s'effectue, d'une part, sous la forme du document graphique ou plan de zonage du Plan Local d'Urbanisme et, d'autre part, d'un règlement spécifique à chaque zone située aux abords de la RD2.

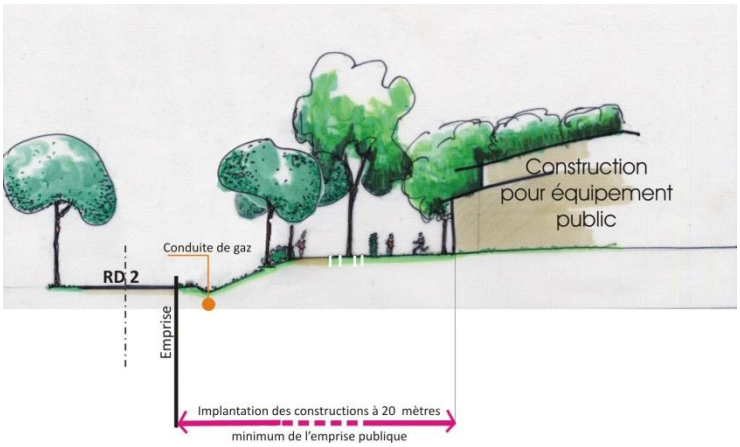
Il concerne deux zones :

- Une zone UA, correspondant à un secteur à vocation de centralité (de part et d'autre de la route de Grenade),
- Une zone NL1, correspondant à un secteur à caractère naturel autorisant des constructions limitées, en lien avec les activités existantes, et permettant d'accueillir notamment des activités de sports et de loisirs et un centre équestre à Ferrat.



Extrait Etude Amendement Dupont (L111-4) intégré au PLU actuel

Schéma de profil en travers



Source aua/T

Ce document sera mis à jour dans le cadre de cette procédure pour harmoniser cette entrée de ville

3.4. Traduction réglementaire proposée

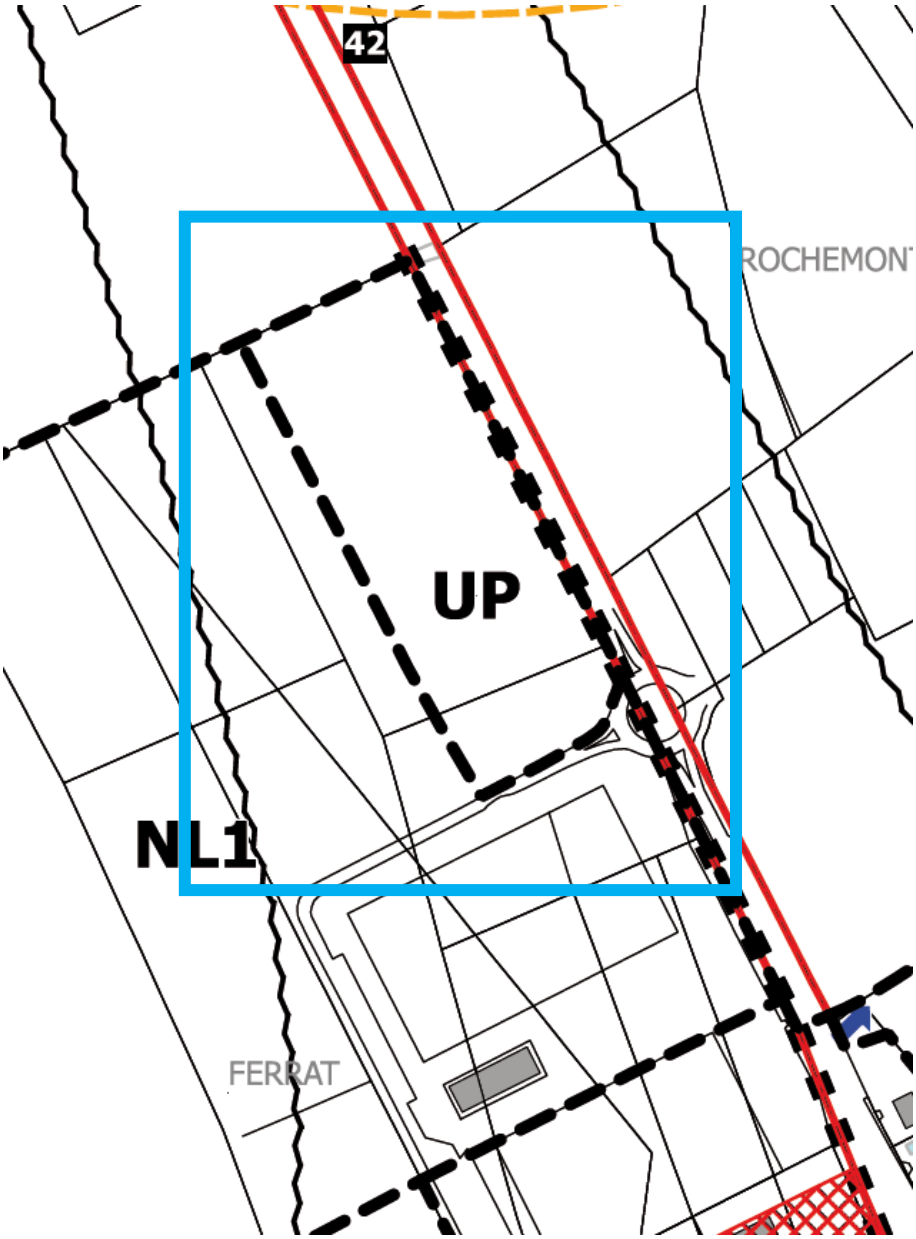
Conformément à la volonté de la ville d'accueillir sur le pôle de Ferrat tous types d'équipements publics et bien identifier sur ce site l'accueil de constructions non spécifiquement destinées à des loisirs en zone naturelle, il est proposé de créer une nouvelle zone, particulière d'accueil équipements publics et d'intérêt collectif.

Il est donc proposé de réduire la zone **NL1** de 16,8 ha à 14,3 ha et créer une zone **UP** (2.5 ha) destinée à recevoir uniquement des équipements publics et d'intérêt collectif.

L'Étude Amendement Dupont – L.111-4 pour la RD 2 sera mise à jour dans le cadre de cette procédure. Elle concerne déjà la zone **UA** et concernera aussi les zones **NL1** et **UP**.

Traduction dans le règlement :

Dans le document graphique du règlement :



- **Dans le règlement écrit**

Caractère de la zone UP

Elle recouvre une superficie d'environ 2.5 hectares qui concerne des terrains, à vocation d'équipements publics et d'équipements d'intérêt collectif type établissements des services techniques de la commune de Seilh.

Pour la zone NL1 :

Pour cette zone l'évolution règlementaire concerne les articles 6 :

- **Article 6 :** un prospect de 20 mètres minimum de l'emprise de la RD 2 pour la création d'une façade plus urbaine et le traitement paysager de l'entrée de ville.

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

1 - Implantations par rapport aux voies publiques et privées :

1.1. Toute construction doit être implantée à une distance :

. de 75 m minimum de l'axe de la RD2 (sauf sur secteur NL1), à l'exception de l'extension des constructions existantes (à la date d'approbation du présent règlement) et des constructions à usage agricole, qui doivent être à 25 m minimum de l'axe de la RD2,

. de 20 m minimum de la limite d'emprise de la RD 2 pour les constructions autorisées en zone NL1.

. de 15 m minimum de l'axe de la RD63,

. de 15 m minimum de la limite d'emprise des autres voies, excepté dans le secteur NL5 où cette distance pourra être ramenée à 3 mètres,

. de 30 m minimum de la limite d'emprise du futur RD 902 (ER n° 1) pour les constructions et leurs extensions autorisées en zone NL2 et N conformément à l'article 1.

(…)

Pour la nouvelle zone UP :

DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE UP

ARTICLE UP 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Toutes constructions ou installations autres que celles à usage d'équipement public ou d'intérêt collectif, les équipements et services annexes, logements de fonction, constructions et installations qui y sont liés.

Toute occupation et utilisation du sol, à l'exception des constructions et installations autorisées sous conditions à l'article UP 2 ci-après.

ARTICLE UP 2 - OCCUPATION ET UTILISATION DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

- Les installations classées nécessaires à la vie du quartier ou de la cité.

- l'habitat nécessaire au fonctionnement et/ou à la surveillance des constructions et installations admises à condition de ne pas dépasser 100 m² de surface de plancher.

ARTICLE UP 3 - CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES PUBLIQUES OU PRIVEES ET D'ACCES AUX VOIES OUVERTES AU PUBLIC

1 - Accès

Définition : est considéré comme accès tout chemin ou passage d'accès automobile desservant au plus 4 terrains à la construction ou de quatre logements.

1.1. Pour être constructible, tout terrain doit avoir un accès privatif à une voie publique ou privée, soit directement, soit par l'intermédiaire d'une servitude de passage aménagée sur fonds voisins et constituée par acte authentique ou par voie juridique.

1.2. 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 ces 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, notamment au regard de la position des accès, de leur configuration ainsi que de l'intensité du trafic.

1.3. La largeur minimale de tout accès doit être de 4 mètres.

1.4. Les caractéristiques (dimensions, formes, ...) de ces accès doivent être adaptées à la nature et à l'importance des usages qu'ils supportent et des opérations qu'ils desservent et aménagés en conséquence et de façon à apporter la moindre gêne et le moindre risque pour 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.

2 - Voirie nouvelle publique ou privée

Définition : est considéré comme voie tout chemin ou passage d'accès automobile desservant plus de quatre terrains destinés à la construction ou de quatre logements.

2.1. Les dimensions, formes et caractéristiques techniques de voies publiques et privées doivent être adaptées aux usages qu'elles supportent, à l'importance des opérations et à la destination de l'immeuble ou de l'ensemble édifié qu'elles doivent desservir, enfin être adaptés à l'approche des véhicules de lutte contre l'incendie et d'enlèvement des déchets urbains.

2.2. Dans les opérations d'ensemble, toutes les voies publiques ou privées doivent prévoir l'aménagement de trottoirs pour les piétons.

2.3. Les voies publiques (ou susceptibles d'être intégrées dans le domaine public) et les voies privées susceptibles d'être ouvertes à la circulation publique sont soumises aux conditions minimales suivantes :

- Pour les opérations de plus de 4 lots destinés à la construction ou de 4 logements, il est exigé une largeur minimum de plate-forme de 8 mètres et une chaussée de 5 mètres au moins pour les voies à double sens et une plate-forme de 6 mètres au moins et une chaussée de 3 mètres au moins pour les voies à sens unique.

- La longueur totale des voies en impasse ne peut excéder 150 mètres, y compris le dispositif terminal de retournement, sauf si elles sont conçues pour être ultérieurement raccordées à des voies existantes ou projetées.

- Il doit être aménagé dans la partie terminale des voies en impasse un dispositif de retournement qui devra présenter un diamètre extérieur de 22 mètres, si le véhicule de ramassage des ordures ménagères pénètre à l'intérieur de l'opération. Dans le cas où le ramassage se fait à l'entrée de l'opération, l'aire de retournement n'est pas soumise à ces dimensions, toutefois elle devra permettre à tout véhicule de faire aisément un demi-tour, (raquette en forme de T ou Y) conformément aux préconisations du Service Départemental d'Incendie et de Secours (Voir détails en annexe du présent PLU).

2.4. D'autres caractéristiques de voies différentes de celles évoquées aux alinéas ci-dessus peuvent être :

- Acceptées, si elles répondent au vu du Plan de masse,
  - . à la volonté de maintenir le caractère de l'espace urbain du village traditionnel,
  - . à une meilleure conception de l'espace urbain.
- Exigées, si la voie remplit d'autres rôles que la desserte directe des habitations (voie structurante la zone, voie destinée à recevoir les transports en commun, voie assurant des liaisons entre quartiers...).

3 - Pistes cyclables, cheminements piétonniers

L'ouverture d'aménagements cyclables ou de chemins piétonniers pourra être exigée, notamment pour desservir les équipements publics et pour renforcer les liaisons inter quartiers.

ARTICLE UP 4 - CONDITIONS DE DESSERTES DES TERRAINS PAR LES RESEAUX PUBLICS D'EAU, D'ELECTRICITE ET D'ASSAINISSEMENT

1 - Prescriptions générales :

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 - Eau potable

2.1. Toute construction ou installation doit être raccordée au réseau public de distribution d'eau potable.

2.2. Dans les opérations d'ensembles, des points d'eau d'incendie normalisés, leur nombre, leur contenance, débit et implantations doivent être déterminés en accord avec le Service Départemental d'Incendie et de Secours de la Haute Garonne.

3 - Assainissement

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

3.1. Eaux usées (eaux domestiques)

Toute construction ou installation doit être raccordée par des canalisations souterraines au réseau collectif d'assainissement. Les modalités de raccordement au réseau d'eaux usées sont fixées dans le règlement d'assainissement du Grand Toulouse présent dans les annexes sanitaires du PLU.

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.

3.2. Eaux usées non domestiques

Tout raccordement pour déversement d'eaux usées non domestiques dans les eaux de collecte doit faire l'objet d'un accord préalablement consenti par le Service gestionnaire, cet accord étant concrétisé par un arrêté d'autorisation de déversement du Grand Toulouse.

Les modalités concernant l'admissibilité des eaux usées non domestiques, le traitement préalable de celles-ci, les caractéristiques des branchements etc… sont fixées dans le règlement du service d'assainissement du Grand Toulouse donné en annexe.

3.3. Eaux pluviales

Les modalités de raccordement au réseau d'eaux pluviales sont fixées dans le règlement d'assainissement du Grand Toulouse présent dans les annexes sanitaires du PLU.
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.

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 un coefficient d'imperméabilisation du terrain équivalent à 20 %.

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 ou au terrain, en accord avec le service d'assainissement du Grand Toulouse.

4 - Réseaux divers

4.1. Electricité- Télécommunications

Dans les opérations d'ensemble, les réseaux électriques de télécommunications et de distribution d'énergie (autres que ceux assurant provisoirement des dessertes isolées) doivent être installés en souterrain, et dans la mesure du possible pour les constructions individuelles.

4.2. Les locaux et les installations techniques

Les locaux et les installations techniques (boîtiers, coffrets, armoires, transformateurs, regards, ...) nécessaires au fonctionnement des réseaux, notamment de vidéocommunication et de distribution d'énergie, de distribution postale doivent être 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 paysage dans les meilleures conditions.

5 - Déchets urbains

5.1. Stockage :

Un local réservé au stockage des containers d'ordures ménagères et tri sélectif sera prévu dans les opérations d'ensemble de constructions à usage d'habitation et d'activités. Il devra être intégré aux bâtiments ou à défaut, s'intégrer au plan de masse et au paysage.

5.2. Collecte :
Les occupations et utilisations du sol doivent prévoir les aménagements nécessaires à la collecte des déchets urbains.
Ce dispositif nécessaire au fonctionnement des services publics, conformément aux dispositions générales, est soumis au seul article 11 relatif à l'aspect extérieur des constructions et aménagement de leurs abords.
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 UP 5 – CARACTERISTIQUES DE L'UNITE FONCIERE

SANS OBJET

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

Champ d'application des dispositions du présent article :

Elles s'appliquent aux voies publiques et privées ainsi qu'à toute emprise publique hors voirie, existantes ou futures.

Elles ne s'appliquent pas :
- Aux terrasses non couvertes de plain- pied avec le rez-de-chaussée
- Aux couvertures des sous-sols à condition d'être remblayées sans présenter de talus à forte pente et traitées en espaces verts plantés et engazonnés.

1 - Toute construction nouvelle devra être implantée à une distance minimale :
- de 3 mètres de la limite d'emprise des voies publiques ou privées.
- de 20 mètres de la limite d'emprise de la RD 2.

2 - Des implantations autres sont possibles pour les installations et constructions de faible importance, nécessaires à la gestion, sécurité et gardiennage des équipements.

ARTICLE UP 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

1 - Toute construction nouvelle doit être implantée à une distance des limites séparatives de l'unité foncière au moins égale à 3 mètres minimum.

2 - A l'intérieur de la marge de recul, les éléments architecturaux tels que : balcons, emmarchements, poutres .... pourront être admis avec une saillie maximale de 1 mètre.

3 - D'autres implantations sont admises :

Les installations et constructions de faible importance, nécessaires à la gestion, la sécurité et le gardiennage des équipements pourront être implantés à une distance minimale des limites séparatives de l'unité foncière au moins égale à la moitié de la hauteur et jamais inférieure à 3 mètres.

ARTICLE UP 8 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE

SANS OBJET

ARTICLE UP 9 - EMPRISE AU SOL DES CONSTRUCTIONS

SANS OBJET

ARTICLE UP 10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

La hauteur maximale des constructions nouvelles ne peut excéder 9 mètres.

Des dépassements de hauteur pourront être admis, pour des éléments de construction de faible emprise ou des ouvrages indispensables tels que cages d'escalier, cheminée, machinerie d'ascenseur, appareillage de climatisation. Les ouvrages feront l'objet d'un traitement architectural en harmonie avec le bâtiment.

ARTICLE UP 11 - ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS

1 - Conditions générales

Pour être autorisé, tout projet de construction nouvelle ou d'aménagement de construction existante doit garantir le respect de conditions satisfaisantes en matière de salubrité, de commodité, de tranquillité, d'orientation des logements favorisant des économies d'énergies et du confort environnemental en général (confort thermique, acoustique, confort d'été, éclairement naturel …).

Dans tous les cas, l'aspect extérieur des constructions et l'intégration au site demeurent soumis aux dispositions de l'article R.111-21 du Code de l'Urbanisme.

2 - Couvertures

2.1. Dans le cas de toitures traditionnelles, la pente sera comprise entre 25 % et 35 %, et les matériaux de construction utilisés devront être la tuile canal ou similaire..
2.2. Les ouvrages en toiture, lorsqu'ils sont indispensables (cages d'escaliers, capteurs solaires, machineries d'ascenseur et tous 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.

3 - Façades

3.1. L'ensemble des façades devront faire l'objet d'une recherche qualitative forte, et les options architecturales retenues devront être justifiées au regard de la vocation, de l'image des bâtiments, et de leur insertion dans le paysage.
3.2. Les façades latérales, arrière 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.

ARTICLE UP 12 - OBLIGATIONS IMPOSEES EN MATIERE DE REALISATION D'AIRES DE STATIONNEMENT

Cet article concerne :
- les constructions nouvelles,
- les extensions de constructions de plus de 100 m² de surface de plancher hors œuvre,
- les changements de destination des constructions existantes,
- la création de logements supplémentaires.

1 - Habitations :
Il est exigé un minimum de 2 places par logement.

2 - Equipements collectifs et/ou publics :
Des places de stationnement sont exigées, leur nombre sera déterminé en fonction du type d'équipement, de son fonctionnement et de sa localisation.

3 - **STATIONNEMENT DES DEUX-ROUES**
Obligations de stationnement des deux-roues exigées :
Les obligations en matière de réalisation de stationnement pour les deux-roues sont applicables en terme de « seuil plancher ».
Le nombre d'emplacements de stationnement est celui nécessaire à la destination de la construction au regard des besoins particuliers et justifiés et des conditions normales d'utilisation.

3.1 - **Pour les constructions à usage d'habitation.**
Un ou plusieurs emplacements couverts seront prévus à raison de 4 % de la surface de plancher projetée. Ils seront accessibles par tout autre moyen que par un escalier.

3.2 - **Pour les constructions à usage de bureaux.**
Un ou plusieurs emplacements couverts seront prévus à raison de 6 % de la surface de plancher projetée. Ils seront accessibles par tout autre moyen que par un escalier.
3.3 - **Pour les constructions à usage hôtelier, industriel, d'entrepôt, de service public ou d'intérêt collectif.**
Un ou plusieurs emplacements couverts seront prévus à raison de 2 % de la surface de plancher projetée. Ils seront accessibles par tout autre moyen que par un escalier.

3.4 - **Pour les constructions à usage d'artisanat ou de commerce de plus de 200 m² de la surface de plancher projetée.**
Pour 10 places de stationnement automobile exigées, 1 surface supplémentaire équivalente à 12,5 m² sera réalisée et réservée au stationnement des deux-roues. Ces emplacements seront couverts et pourront être regroupés et seront clairement identifiés. Ils seront accessibles par tout autre moyen que par un escalier.

ARTICLE UP 13 - OBLIGATIONS IMPOSEES EN MATIERES DE REALISATION D'ESPACES LIBRES, D'AIRES DE JEUX, DE LOISIRS ET DE PLANTATIONS

Les présentes occupations et utilisations du sol, notamment en matière de plantations, sont soumises aux dispositions réglementaires du Plan de Prévention des Risques Naturels (PPRN) sécheresse approuvé par arrêté préfectoral du 22 décembre 2008.

Espaces libres et plantations

1. Plantations et boisements existants
   Les espaces boisés, arbres isolés ou alignement d'arbres existants sont à conserver et à protéger.
   Tout arbre abattu et détérioré doit être remplacé.

2. Plantations d'alignement le long des voies de circulation
   Les voies ayant une emprise de 10 mètres à 14 mètres doivent être plantées sur un des côtés minimum de la chaussée, d'arbres d'alignement de même variété.
   Les voies ayant une emprise de 15 mètres et au-delà, doivent être plantées sur les deux côtés de la chaussée, d'arbres d'alignement de même variété.

3. Plantations sur les aires de stationnement non couvertes
   Les aires de stationnement doivent être plantées à raison d'un arbre pour quatre emplacements de voiture d'une même variété de haute tige.
   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, arbustes, jardinières, mobilier de repos et tous ornements pouvant constituer des éléments de rupture. Tout projet doit comporter une présentation des aménagements envisagés.

4. Les talus aux abords de la RD2
   - Les talus aménagés aux abords de la RD2, doivent faire l'objet d'une étude paysagère spécifique, présentée dans le permis de construire ou de lotir.
   - Les espaces en talus doivent être traités en écran très paysagé sur la voie avec sol engazonné et plantations denses d'arbustes et de bosquets.
   - La hauteur du talus doit être adaptée avec le profil de la voie RD2. Elle sera fixée au cas par cas, en fonction de la séquence traitée sur la RD2, l'ambiance recherchée et les perspectives visuelles à préserver éventuellement.

ARTICLE UP 14 - COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL (C.O.S.)

SANS OBJET