

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

6 – Documents d'informations

6.2. Étude L 111-1-4 Amendement Dupont

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

Commune de Seilh

SECTEUR DE FERRAT

Entrée de ville – RD 2

Mise à jour de la notice de prise en compte de l'article L.111.1.4 du Code de l'Urbanisme

(Amendement Dupont)

Agence d'urbanisme et d'aménagement Toulouse aire urbaine
11 bd des Récollets - CS 97802 - 31078 Toulouse cedex 4 - Tél. 05 62 26 86 26

Sommaire

Préambule **5**

Introduction **6**

1 - Plan de situation **7**

2 - État des lieux **8**

2.1. Le site et ses abords 8
2.1.1. Les grandes caractéristiques du secteur de Ferrat 8
2.1.2. Le pôle d'équipements publics de Ferrat 9

3 - Le projet de développement du pôle d'équipements de Ferrat en 2013 ..... **17**

3.1. Les enjeux en matière d'urbanisme 17
3.1.1. Le pôle d'équipements publics de Ferrat au regard du SCOT 17
3.1.2. Le pôle d'équipements publics de Ferrat dans le PLU 20

3.2. Le projet de développement du pôle d'équipements de Ferrat 25
3.2.1. Les principes d'aménagement 25

4 - Analyse du projet et de son impact **28**

4.1. Nuisances 28
4.2. Sécurité 28
4.3. Qualité urbaine, architecturale et paysagère 29

5 - Proposition de zonage et de règlement **31**

Préambule

L'article 52 de la loi n°95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement a introduit l'article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme (dite « Amendement Dupont »), visant à mieux maîtriser le développement urbain le long des grandes voies de communication, et surtout des entrées de ville.

L'objectif de cette disposition est d'inciter les communes à engager une réflexion préalable sur l'opportunité d'urbaniser les territoires situés le long de ces axes et sur la manière d'y parvenir. Cette réflexion doit être traduite réglementairement dans le document d'urbanisme, de façon à améliorer la perception des abords des grands itinéraires.

A défaut d'avoir mené et formalisé dans leur document de planification urbaine une telle réflexion préalable, l'interdiction des constructions ou installations, dans une bande de :

- 100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, routes express et déviations au sens du Code de la Voirie Routière (y compris leurs bretelles d'accès),
- 75 mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation,

est applicable de plein droit aux terrains situés en dehors des espaces urbanisés, indépendamment de leur classement dans le document d'urbanisme en vigueur ou de leur situation à l'intérieur des panneaux d'agglomération.
Cette interdiction ne s'applique pas aux constructions, installations, services publics rendus nécessaires à l'exploitation routière, aux constructions exigeant la proximité des infrastructures, aux bâtiments d'exploitation agricole et à l'adaptation, la réfection, l'extension de constructions existantes.

L'institution par l'article L111-1-4 de bandes inconstructibles de 75 et 100 mètres a pour objectif l'amélioration du traitement paysager des entrées de ville et non l'interdiction de construire.
Des dispositions différentes des prescriptions de l'article L.111-1-4, c'est-à-dire l'autorisation de construire à moins de 100 ou 75 mètres de l'axe concerné, pourront être admises dans le plan local d'urbanisme, sous réserve de la production d'un schéma d'aménagement et de la définition de règles d'urbanisme justifiées et motivées au regard des nuisances, de la sécurité et de la qualité architecturale, urbaine et paysagère.

Le PLU de la commune de Seilh approuvé en 2005 intègre une étude « amendement Dupont » sur le quartier d'équipements de Ferrat situé en entrée de ville nord, à proximité du noyau villageois.

Introduction

La Route Départementale n°2, dite route de Grenade, est classée parmi les voies à grande circulation. Ses abords comportent au niveau du lieu-dit Ferrat, en entrée de ville nord, des prescriptions au titre de l'amendement Dupont.

Le schéma d'aménagement mené en 2005 sur ce linéaire, et surtout ses conclusions / préconisations validées par la commune, ont été intégrées au Plan Local d'Urbanisme approuvé le 29 septembre 2005. Elle constitue la pièce N°3 intitulée, à la demande des services de l'état, « Orientation d'aménagement le long de la RD2».

Les dispositions retenues sont traduites dans le document graphique qui localise le secteur soumis à l'amendement Dupont au titre de l'article L 111-1.4.
Dans le règlement écrit, la vocation des zones concernées, les zones UA et NL1, est réservée à l'accueil d'équipements scolaires pour partie sur la zone UA et d'équipements publics divers de types sports et loisirs, socio-culturels,... incluant des constructions, sur la zone NL1.
Sur le document graphique du règlement, le linéaire de la RD soumis à l'amendement Dupont est localisé et concerne les zones NL1 et pour partie la zone UA. Les emplacements réservés présents sur ces zones ont pour désignation la création d'un mail planté le long de la RD 2 (ER N°42) et la création d'un groupe scolaire (ER N°25).

L'équipement scolaire situé en zone UA a été réalisé par l'intermédiaire de l'emplacement réservé et le règlement de la zone NL1 a évolué lors de la première modification du PLU approuvée en 2012.

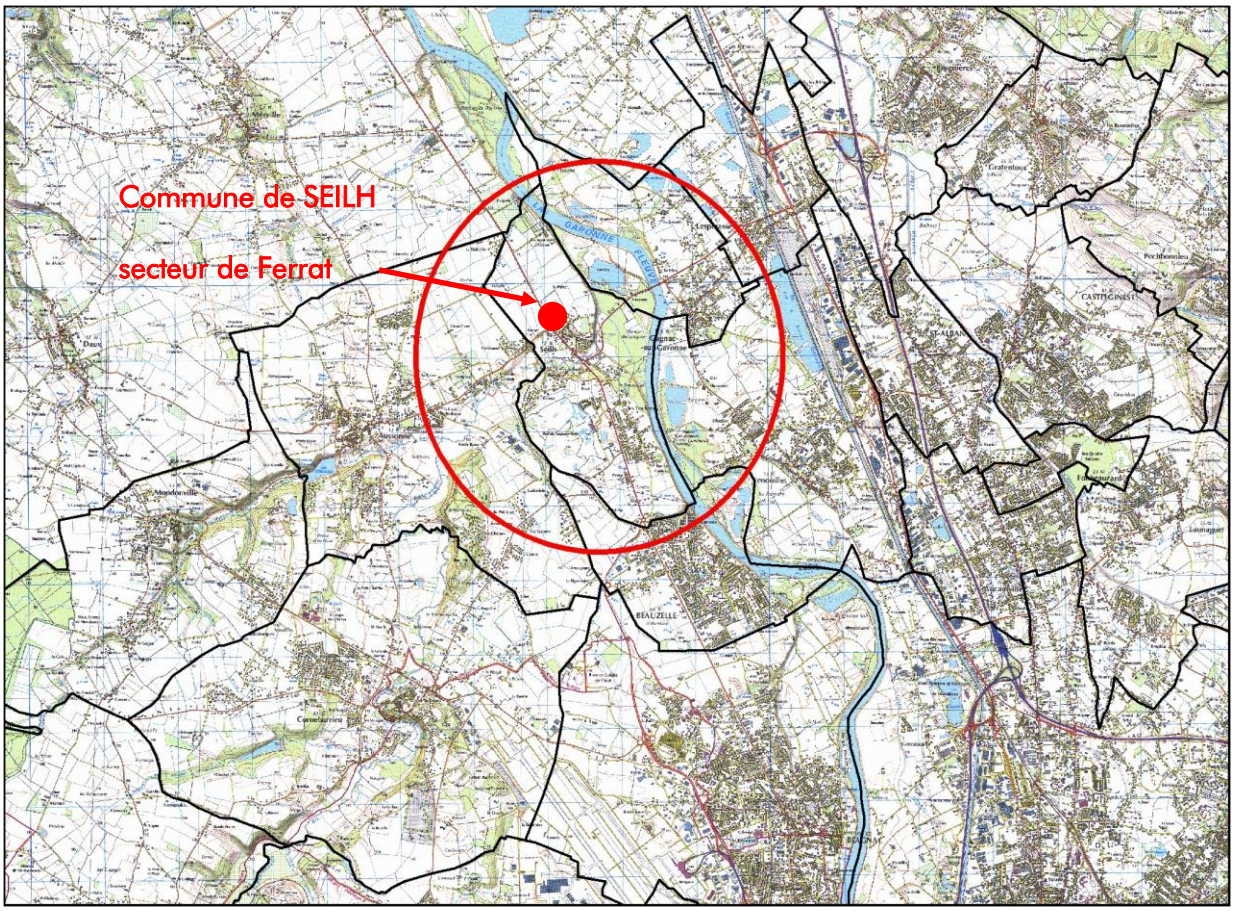
Autrement dit :
Les préconisations prescrites en 2005 concernent les territoires ouest de la RD2 et constituent, indifféremment des zones, un **pôle qui a pour unique vocation l'accueil d'équipements publics diversifiés**.

Aujourd'hui, 8 ans après l'approbation du PLU, il est nécessaire d'adapter ce secteur de Ferrat aux concrètes et importantes évolutions urbaines de la centralité villageoise, de l'entrée de ville, des documents supracommunaux et des nouvelles orientations des politiques publiques.

Le contexte de 2013 conduit à faire évoluer l'orientation d'aménagement de la RD2 effectuée en 2005.

Toutes ces évolutions étant bien entendu, en cohérence avec les orientations émises par le PADD débattu en 2005.

1 - Plan de situation



2 - État des lieux

2.1. Le site et ses abords

La RD 2

La R.D.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

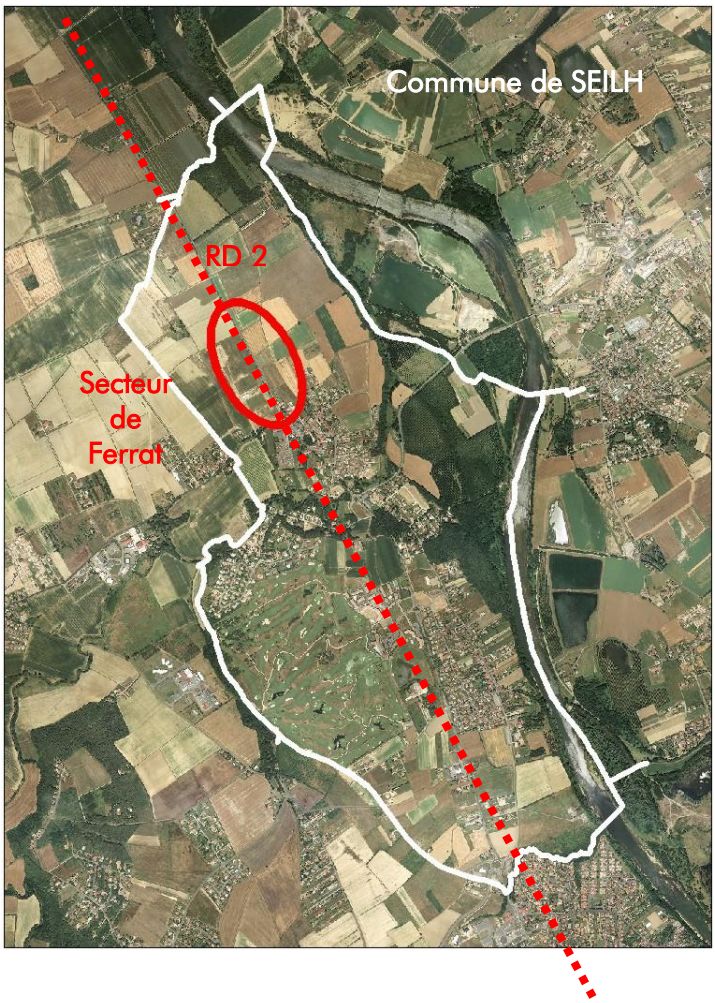
Le secteur de Ferrat et plus largement le noyau vilageois, bénéficient d'une ligne de transport en commun du reseau arc-en-ciel sur la RD 2. C'est la Ligne 88 qui dessert Toulouse-Seilh – Grenade.
Un transport à la demande (TAD 120) sillonne le territoire du Sivom de Blagnac Constellation. Un arrêt est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

<u>Des caractéristiques géométriques satisfaisantes</u>

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.

2.1.1. Les grandes caractéristiques du secteur de Ferrat



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 important, créant un effet de barrière au fonctionnement urbain de la commune, de par le trafic élevé qu'elle supporte.

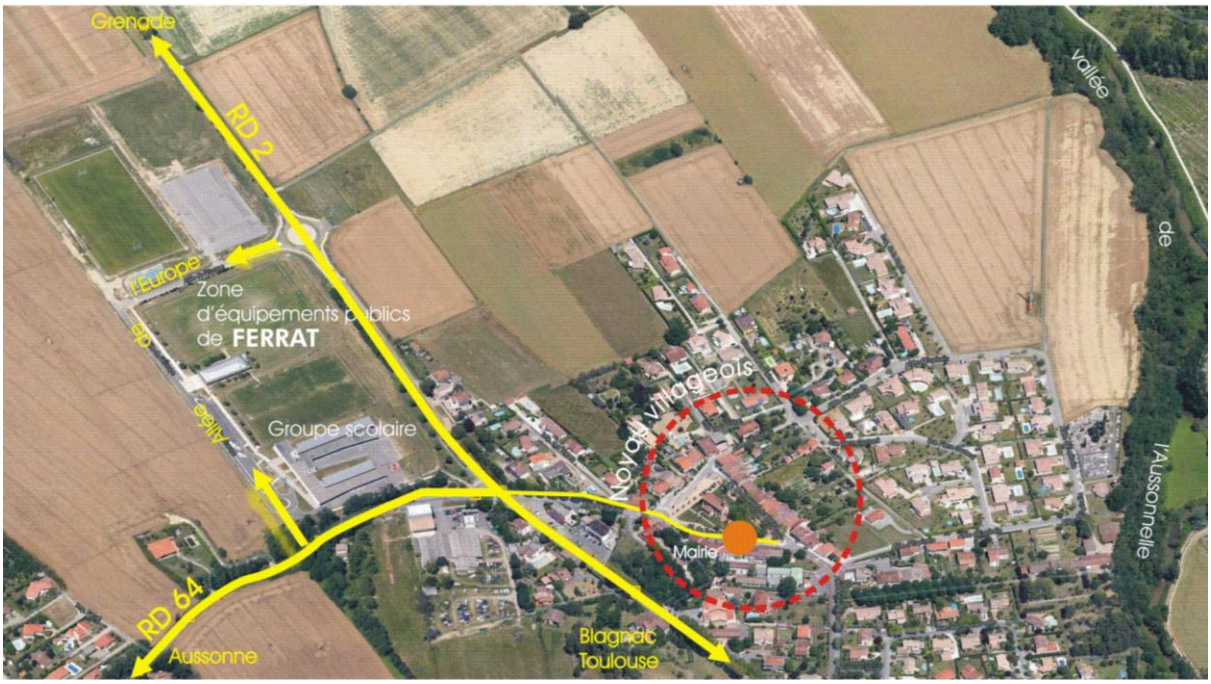
La topographie relativement plane laisse juste apercevoir vers l'Est les massifs boisés liés à la vallée l'Aussonnelle ainsi que la margelle de terrasse sur Aussonne à l'Ouest.
L'arbre est rarement présent. Seules les quelques platanes bordant la RD 2 interrompent l'horizontalité dominante. La disparition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

2.1.2. 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

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 relié 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

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, plateforme 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.

Le site de Ferrat

2005



Parcelle au Sud du site de Ferrat devant accueillir le futur groupe scolaire

2013



Parcelle au Sud du site de Ferrat, accueillant le groupe scolaire « Léonard de Vinci ». Un merlon inséré entre deux clôtures joue un rôle d'écran visuel

2005



Les équipements de sports et de loisirs vus depuis l'accès à la RD64

2013



Les équipements de sports et de loisirs et le groupe scolaire vus depuis l'allée de l'Europe, côté RD 64

La RD 2 **vue vers le Nord depuis le raccordement avec la RD 64**

2005



A l'Ouest, la zone de Ferrat…A l'Est, les premières habitations individuelles du village

2013



Peu de changements, exceptée la place prise par les pins.

La RD 2 **vue vers le raccordement avec la RD 64 – Vue vers le Sud**

2005



A droite, la parcelle devant accueillir le futur groupe scolaire…

2013



Le talus du côté du groupe scolaire s'est embellie

Les aménagements réalisés dans la partie sud du site de Ferrat – situation 2013 -



1



2



3



4



5



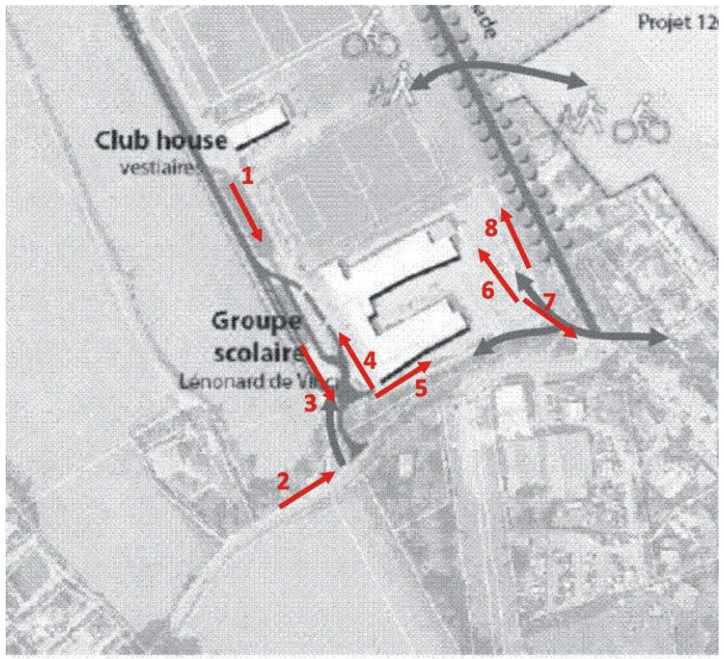
6



7



8



Les aménagements réalisés dans la partie nord du site de Ferrat – situation 2013 -



1



2



3



4



5



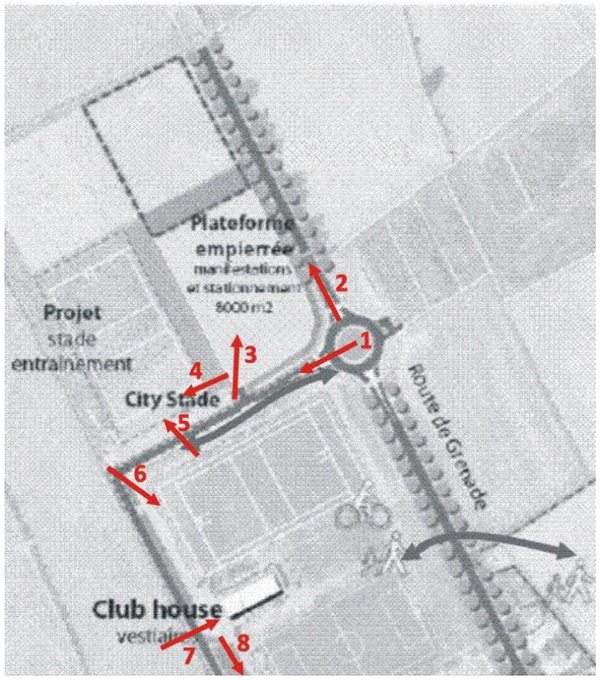
6



7



8



3 - Le projet de développement du pôle d'équipements de Ferrat en 2013

3.1. Les enjeux en matière d'urbanisme

Le projet de développement du pole d'équipement de Ferrat doit se réaliser en cohérence avec le Schéma de Cohérence Territoriale de la grande agglomération (SCoT), et doit être compatible avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du PLU.

3.1.1. Le pôle d'équipements publics de Ferrat au regard du SCOT

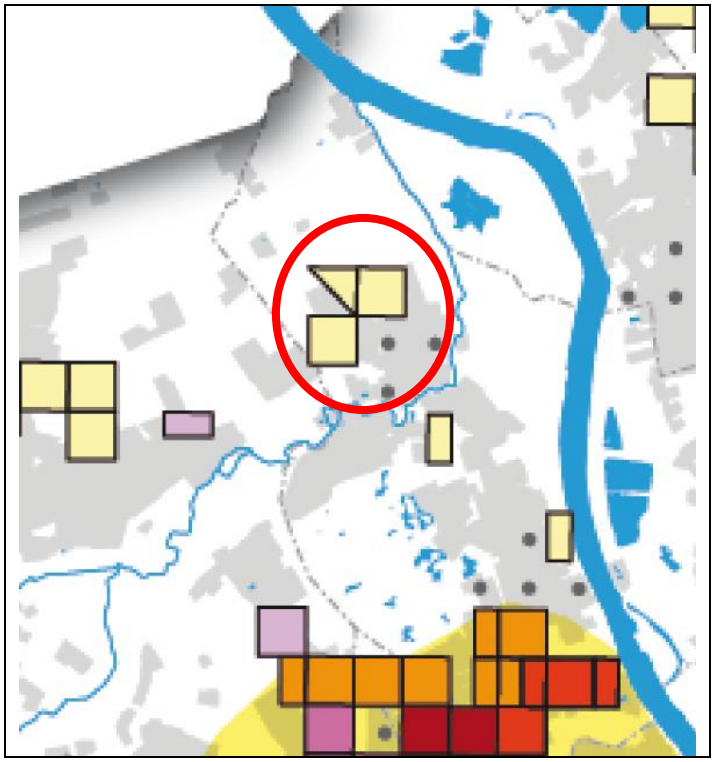
Un territoire en développement mesuré

Dans le SCoT, la quasi totalité 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.

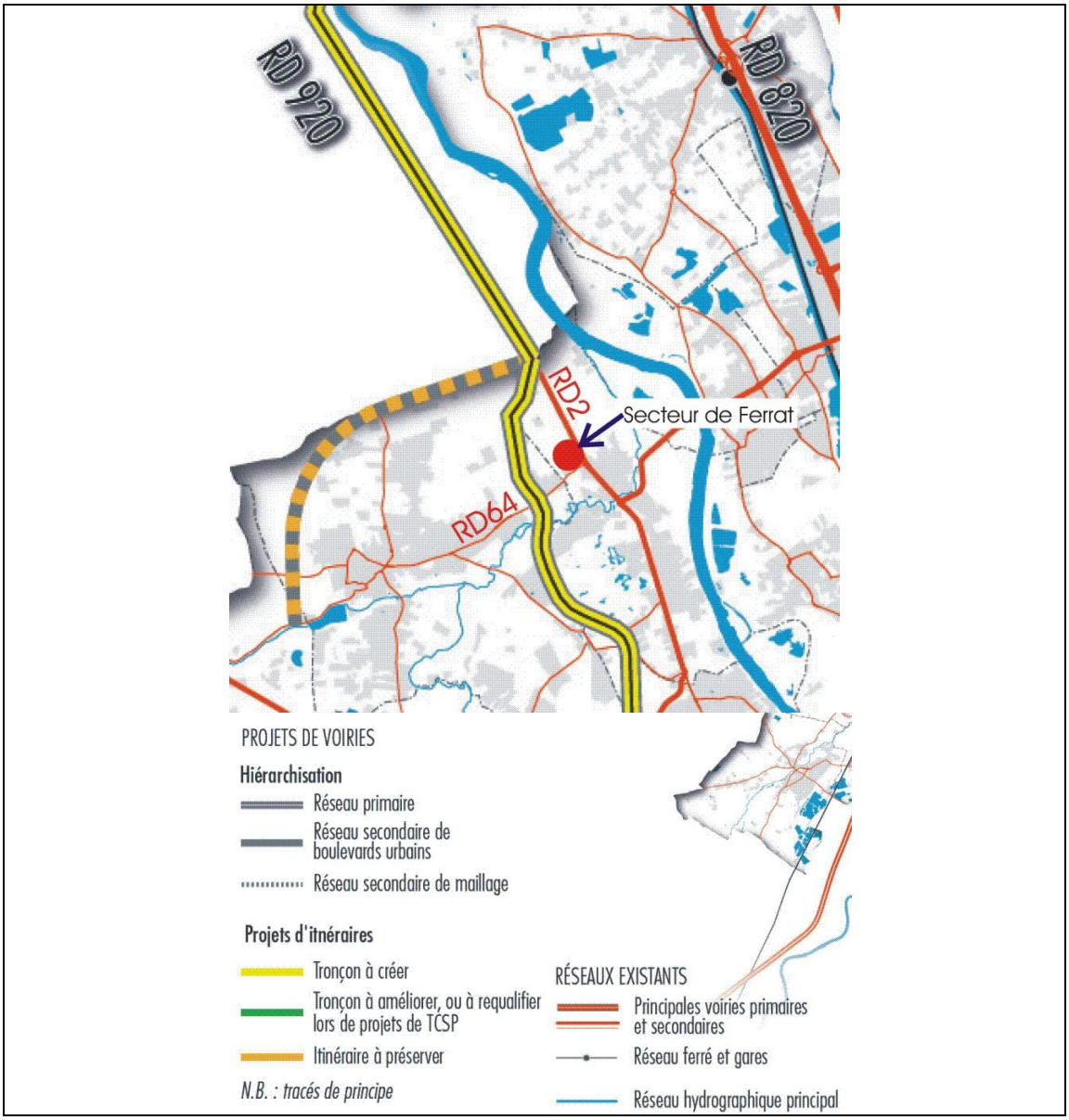
Au 1er janvier 2010, seul ½ pixel situé dans le quartier des Tricheries est ouvert à l'urbanisation. La modification du PLU approuvée en 2012 propose l'ouverture de « la Plaine 1 » sur une superficie de 3 hectares, soit 1/3 de pixel. Le projet de développement du pôle d'équipements publics de Ferrat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



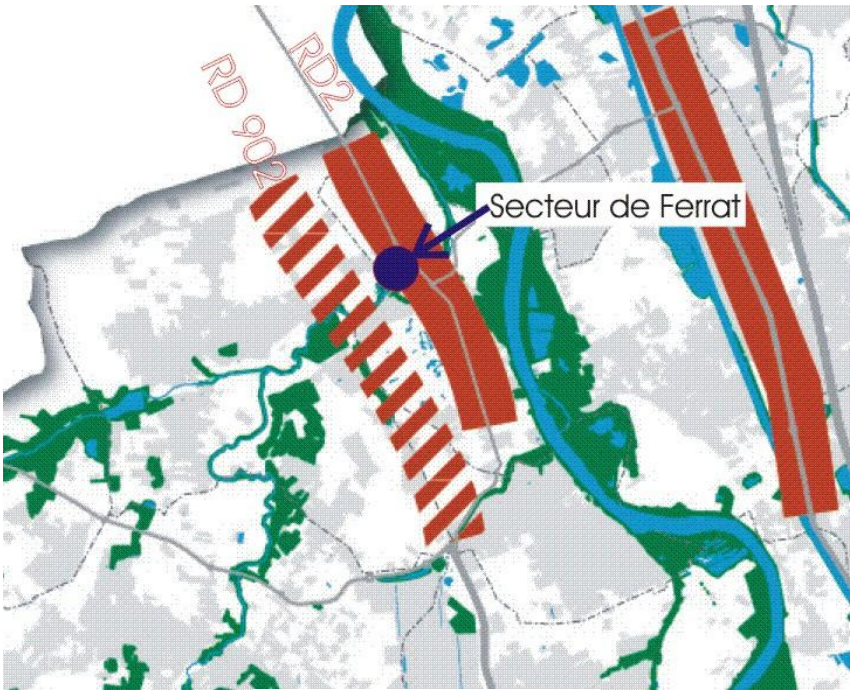
Une desserte routière en devenir

La Rd 902 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.



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 RD2.



Entrée de ville à requalifier

Entrée de ville à créer

3.1.2. Le pôle d'équipements publics de Ferrat dans le PLU

Le PLU approuvé en 2005

Dès 2005, le **Projet d'Aménagement et de Développement Durable (**PADD) affichait le futur quartier de Ferrat comme un quartier d'équipements publics participant au renforcement du cœur de Village.

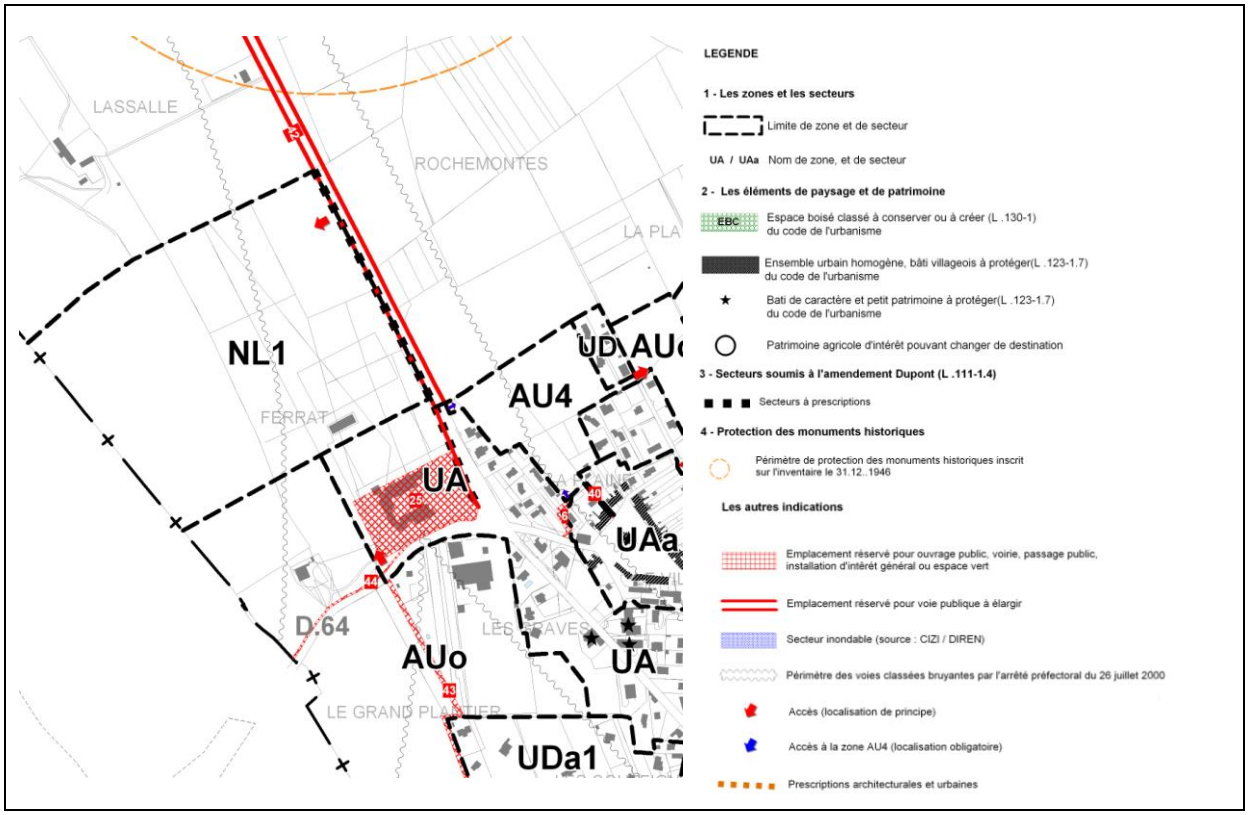
Ainsi, on retrouve le secteur d'équipements de Ferrat dans 3 des 4 grandes orientations du PADD.

Dans l'orientation N°1 du PADD :
Avant l'accueil d'habitants, les premières actions portaient sur la création ou le développement des équipements qui devaient répondre et anticiper les besoins futurs. Ainsi dès 2005, ont été programmés un groupe scolaire et le complexe sportif et de loisirs de Ferrat.

Dans l'orientation N°2 du PADD :
Pour renforcer le cœur de village , le PADD prévoit en accompagnement d'ouvrir le village vers les quartiers périphérique et de développer les liens inter-quartiers.

Dans l'orientation N°3 du PADD :
la volonté est de créer notamment des liaisons cyclables et piétonnes et d'aménager des espaces publics, lieux d'échanges et de vie sociale au sein des quartiers.
Elle demande aussi d'améliorer les déplacements en transports en commun ou de requalifier et d'aménager l'entrée de ville, route de Grenade.

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

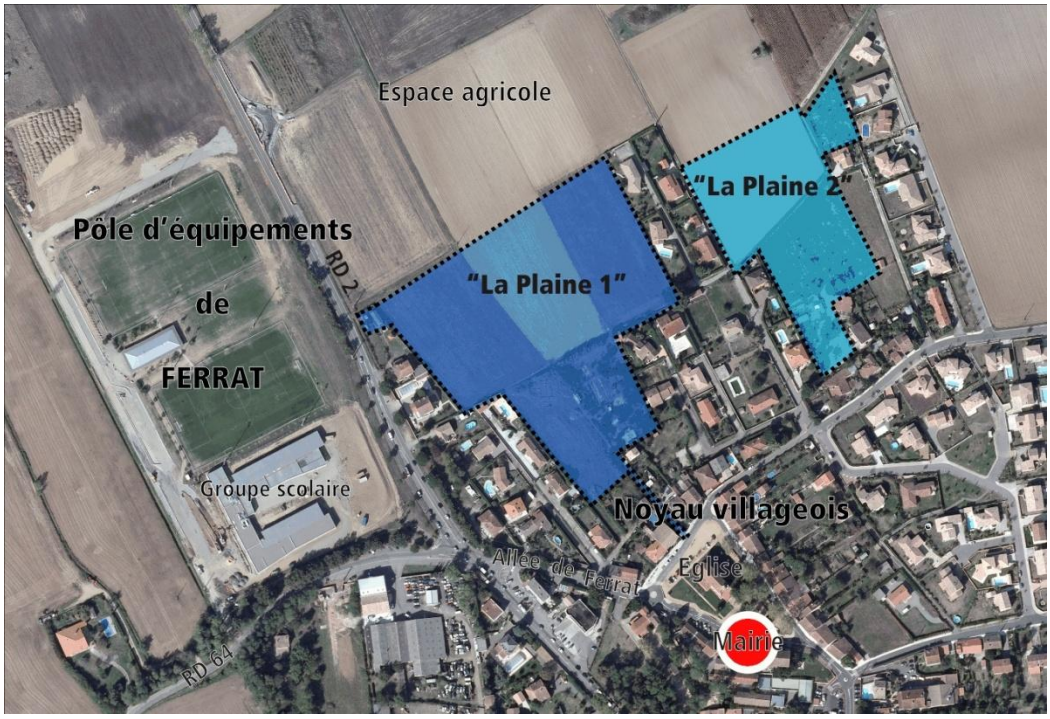


La zone UA correspond au centre élargi de la commune, situé de part et d'autre de la route de Grenade, dans la continuité du centre historique.

le secteur NL1 correspond au pôle de sports et de loisirs de Ferrat d'intérêt communal existant, qu'il s'agit de conforter en accueillant sur ce site le projet de centre équestre intercommunal, d'un cimetière, d'un équipement de type socio culturel...

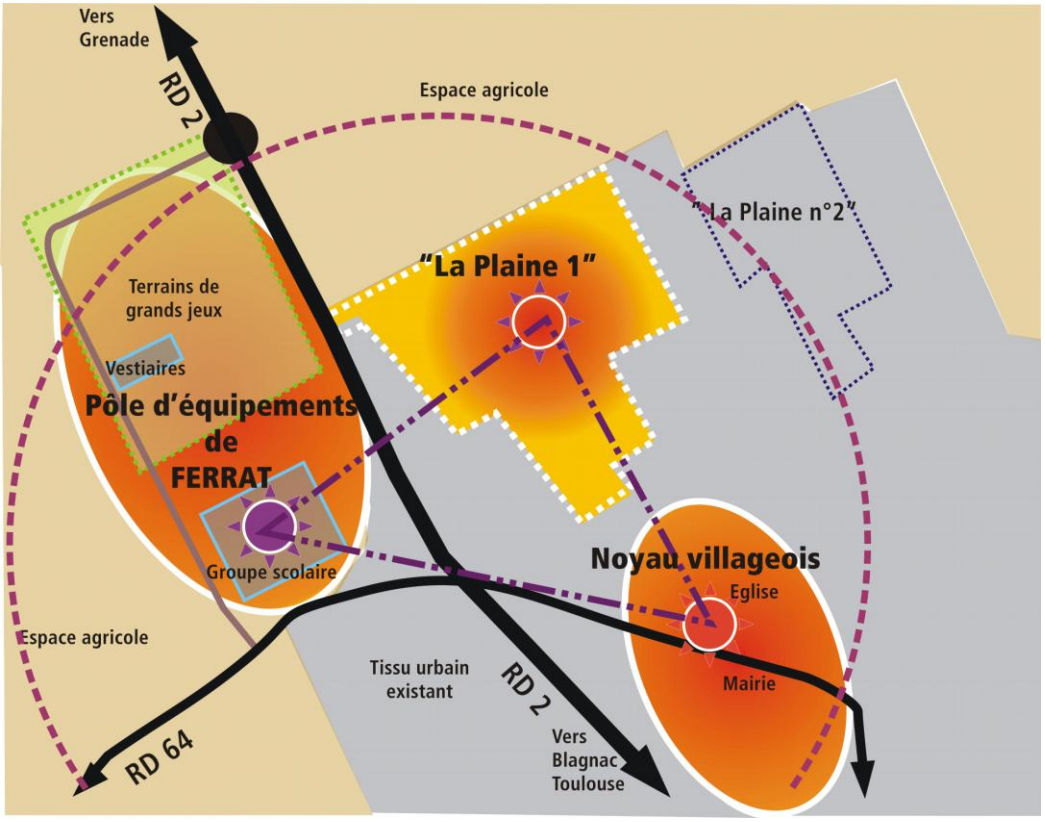
Le PLU approuvé en 2012

La dernière modification du PLU approuvé en 2012 portait sur 4 points dont un s'intitule, « Créer un nouveau quartier d'habitat mixte par l'élargissement de la centralité villageoise ». Ce nouveau quartier d'habitat c'est celui de La Plaine1 mais désormais, une dynamique pour un noyau villageois élargi est posé.



Rappels de la 1ère modification du PLU :

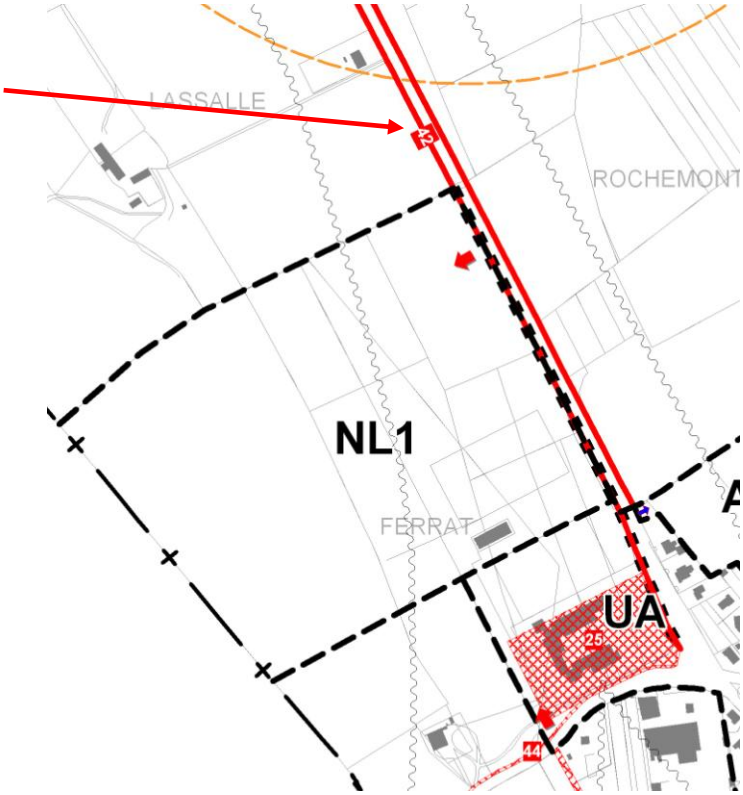
La tri-polarité villageoise



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 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 RD2 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.

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.



Les autres pièces du PLU qui concernent les 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. C'est la servitude de transports de gaz dont le gestionnaire est Transport et Infrastructure Gaz de France (TIGF).

L'étude de sécurité de cette conduite de transports 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 aout 2006.
Par ailleurs, l'arrêté du 4 aout 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.
Les conclusions de cette analyse menée en 2009 sur l'hypothèse d'accueil d'équipements d'un parking aménagé pour recevoir plus de 1000 personnes et d'une salle des fêtes de 700 à 1 500 places proposent plusieurs dispositifs compensatoires dont deux peuvent impacter directement le PLU, à savoir :

- maintient de la bande de servitude de 4 mètres étendue à 6 mètres par précaution et,
- pas d'implantation des équipements à moins de 15 mètres de la canalisation.

Ces dispositions dérogatoires aux distances de bases sont rendues possibles uniquement si des aménagements majorant la sécurité ont été réalisés (dalle béton armée,....).

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







L'orientation d'aménagement de 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.

3.2. Le projet de développement du pôle d'équipements de Ferrat

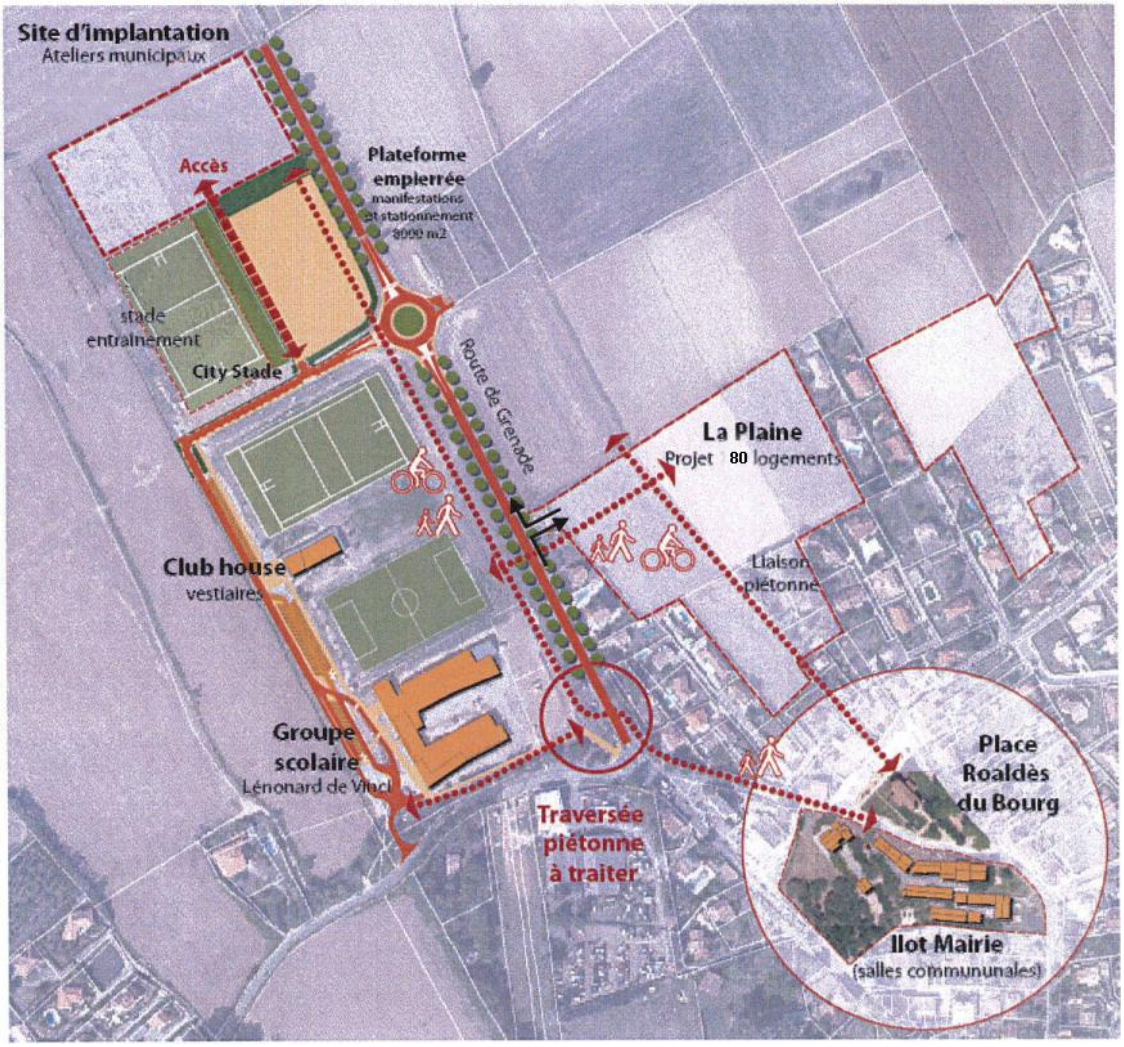
Les grands enjeux du projet de développement du pôle d'équipements publics de Ferrat

Dans le contexte communal et supracommunal décrit, le secteur de Ferrat s'inscrit pleinement dans le projet urbain conduit sur le centre ville de Seilh et sur la route de Grenade :

- Il constitue un lieu d'accueil d'équipements structurants venant compléter l'offre du centre ville et plus largement de la commune,
- Il doit intégrer une requalification des abords de la RD 2, permettant de donner une nouvelle identité à ce tronçon d'entrée de ville en favorisant un paysage plus urbain,
- il doit diversifier ces équipements pour renforcer le pôle existant et le noyau villageois,
- Il doit être relié au centre ville et aux espaces naturels de la commune par des cheminements tous modes et notamment piétons –cycles,
- il doit prendre en compte la servitude de transports de gaz et les nuisances sonores générées par la RD 2,
- il doit intégrer la mise en sécurité du carrefour RD 2 / RD 64 pour tous les usagers, et notamment les piétons - cycles,

3.2.1. 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.



Le projet de développement retenu sur le site de Ferrat a pour objectif de conforter le pôle sportif existant en y introduisant, à l'image du groupe scolaire Léonard de Vinci, une diversité fonctionnelle, source d'équilibre et de force pour la centralité villageoise.

Cette réorganisation s'appuie principalement sur la création d'une trame verte paysagère, qui structure le site et le relie aux autres composantes du centre ville.

Dans un axe nord-sud, l'armature principale de cette trame verte est constituée par l'axe de la RD2. Une bande verte paysagée, large, est ainsi inscrite le long de son axe, marquant et valorisant l'entrée de la ville.
Perpendiculairement à cette entrée de ville, des liaisons piétonnes renforcent l'accessibilité de ce pôle et desservent les différents équipements. Ce réseau de cheminements doux, en lien avec le reste du réseau communal, ouvrira la vocation du site. Dans ces orientations le pôle d'équipements constituera également un nouveau lieu de loisirs et de détente sur la commune, une sorte de nouveau parc accessible à toute la population.

Comme évoqué plus haut, ce pôle de sports a vocation d'être conforté avec l'accueil d'autres équipements publics. Un groupe scolaire a déjà été construit , d'autres sont d'ores et déjà envisagés.

Tous ces projets de réorganisation du site, d'aménagement paysager et d'implantation de nouveaux équipements s'accompagnent bien sûr des réflexions nécessaires en matière d'accessibilité, de déplacements, voire de réorganisation de voirie, assurant toute sécurité aux usagers de quelque type que ce soit.

Un projet qualitatif en entrée de ville

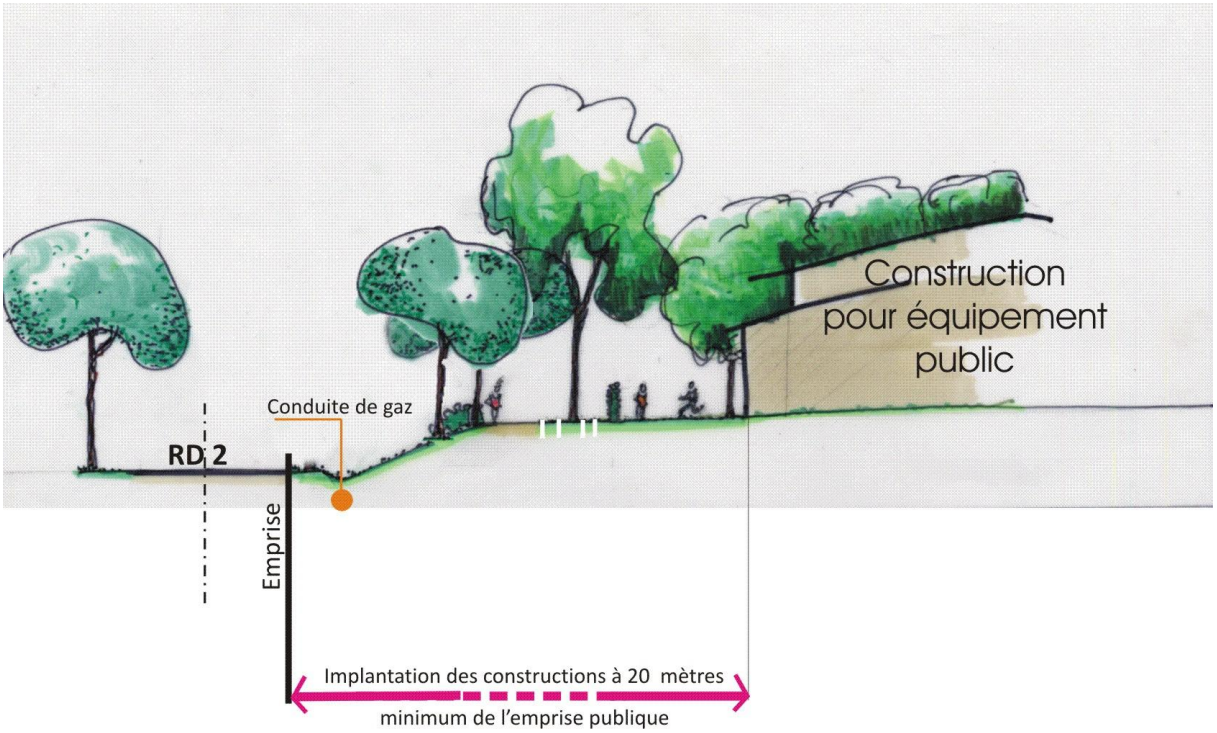
La volonté affichée est de poursuivre la réflexion sur le secteur de Ferrat, situé en entrée de ville. Le renforcement du pôle de sports et de loisirs, l'implantation de nouveaux équipements publics, la création d'une trame verte en lien avec les autres composantes du centre ville participent pleinement au traitement qualitatif et au renforcement des fonctions urbaines engagés aujourd'hui le long de la RD 2.

L'espace à aménager le long de la route de Grenade s'étend sur une séquence d'environ 500 mètres de longueur.

Depuis l'emprise de la RD 2, il est proposé l'aménagement d'une bande verte paysager de 20 mètres de large au minimum, et intégrant chemin piétons – cycles et plantations paysagères. Cette bande sera plantée d'arbres à hautes tiges afin de constituer un véritable mail.
Cette bande verte intègre la protection de 6 mètres de large au droit de la canalisation de transport de gaz. Tous les aménagements dans cette bande de protection sont à mener après consultation et avis de TIGF.

L'objectif est de traiter cette séquence d'entrée de ville en mail planté, en prolongement des plantations de platanes existantes le long de la RD2, dans la zone agricole. L'arrivée dans la ville est ainsi traitée par une densité plus grande de plantations.
Les espaces et terrains de grands jeux élargissent le champ visuel et préparent à la rencontre avec l'urbain.
Le bâti nouveau devra faire l'objet d'une réflexion architecturale attentive, permettant de soigner l'effet de façade et créant ainsi un événement urbain de qualité sur cette séquence d'entrée de ville.
Les constructions seront implantées en retrait de 25 mètres minimum par rapport à l'emprise de la route de Grenade.

Schéma de profil en travers



De par cette prise en compte d'une entrée de ville à requalifier sur la RD2, des besoins de diversification des équipements publics sur le site de Ferrat et des incidences reglementaires, les documents du PLU doivent évoluer au regard de la présente étude élaborée au titre de l'article L 111-1.4 du code de l'urbanisme.

4 - Analyse du projet et de son impact

4.1. 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 902) 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.

4.2. Sécurité

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 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. Les projets en cours comme la déviation de la RD2 ou un passage piétons-cycles sous la RD2 vont grandement faciliter et sécuriser les liens entre le village et le pôle d'équipements de Ferrat.

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 au 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 s'intègrent complètement dans la bande verte paysager de 20 mètres instaurée par la présente mise à jour de l'amendement Dupont.

4.3. Qualité urbaine, architecturale et paysagère

Le projet est conçu suivant une trame verte simple, structurée par la bande paysager 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.

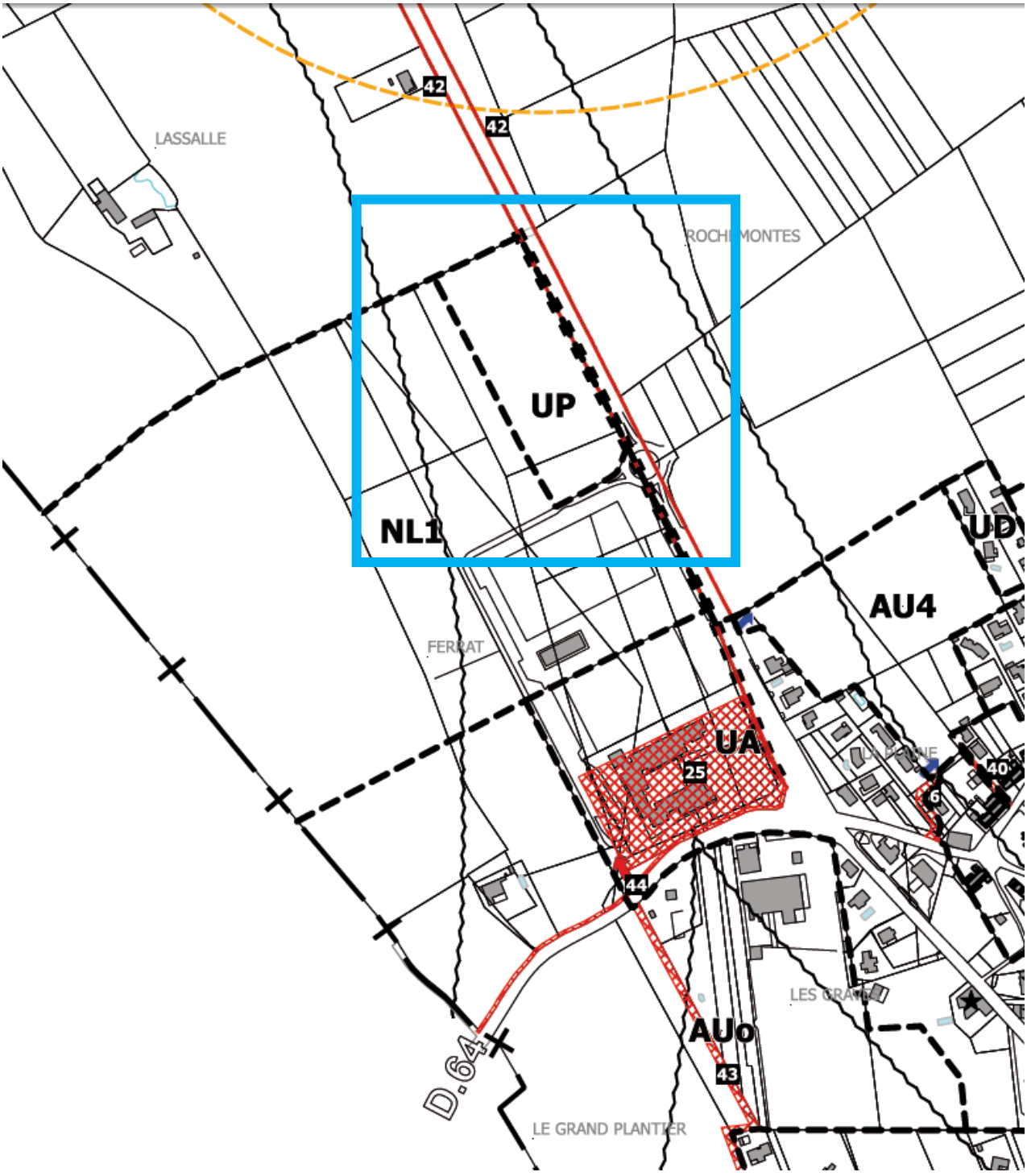
5 - Proposition de zonage et de règlement

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 naturel, 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.

Traduction dans le règlement :

- **Dans le document graphique du règlement :**



- **Dans le règlement écrit**

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 :

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.

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 les 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. Espaces libres et verts à créer
   En secteur NL5, tout projet devra comporter un traitement paysager de nature à permettre une intégration harmonieuse des constructions et occupations du sol par rapport aux éléments naturels du site. En outre, chaque emplacement réservé pour l'accueil des gens du voyage devra comporter au moins un arbre de haute tige.

5. 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