

Seilh

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

Plan Local d'Urbanisme

- PLU approuvé le 29 septembre 2005
- Mise à jour du 25 février 2008
- Modification du 11 octobre 2012
- 1ère modification simplifiée du 7 novembre 2013
- Mise en compatibilité du 29 septembre 2015

ZAC LAUBIS

Mise en Compatibilité du PLU par arrêté préfectoral du 20/03/2018

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

INTRODUCTION

La Route Départementale n°2, dite route de Toulouse de Grenade, est classée parmi les voies à grande circulation. Ses abords comportent au niveau des lieux-dits Laubis et Chapello, en entrée de ville sud, des prescriptions au titre de l'amendement Dupont.

Le projet d'aménagement du secteur Laubis, initiée en 2009 par le concours EUROPAN 10, a donné lieu à la création d'une ZAC en 2013. Le périmètre de la ZAC Laubis était situé en grande partie en zone AU_0 du Plan Local d'Urbanisme, le reste étant situé en zone N et correspondant à l'emprise de la ZAC située à l'Est du Chemin de Percin.

En parallèle, le projet de desserte du futur Parc des Expositions sur la commune d'Aussonne a conduit à la création d'une voie nouvelle reliée à la RD2 via un nouveau giratoire (dit G1/PEX) dont l'emprise empiète sur le périmètre de la ZAC Laubis. Cet ouvrage a été intégré au projet de la ZAC en 2013.

Les études ont abouti au schéma d'aménagement approuvé en 2015 et ont été intégrées au Plan Local d'Urbanisme sous la forme d'une « Orientation d'Aménagement », qui sera jointe à la mise en compatibilité du PLU et du projet d'aménagement de la ZAC.

A cette occasion, il est proposé de créer la zone AU_L, dont le périmètre couvre la totalité du secteur bâti de la ZAC. Cette zone AU_L, à vocation majoritaire d'habitat, pourra accueillir des commerces, activités et services, conformément au schéma d'aménagement.
Sur le document graphique du règlement, un emplacement réservé a pour désignation la création d'un mail planté le long de la RD 2 (ER N°42). Il concerne les abords de la RD2, tant du côté du secteur de Laubis, à l'est de la RD2, que de celui du secteur du Chapello, à l'ouest de la RD2.

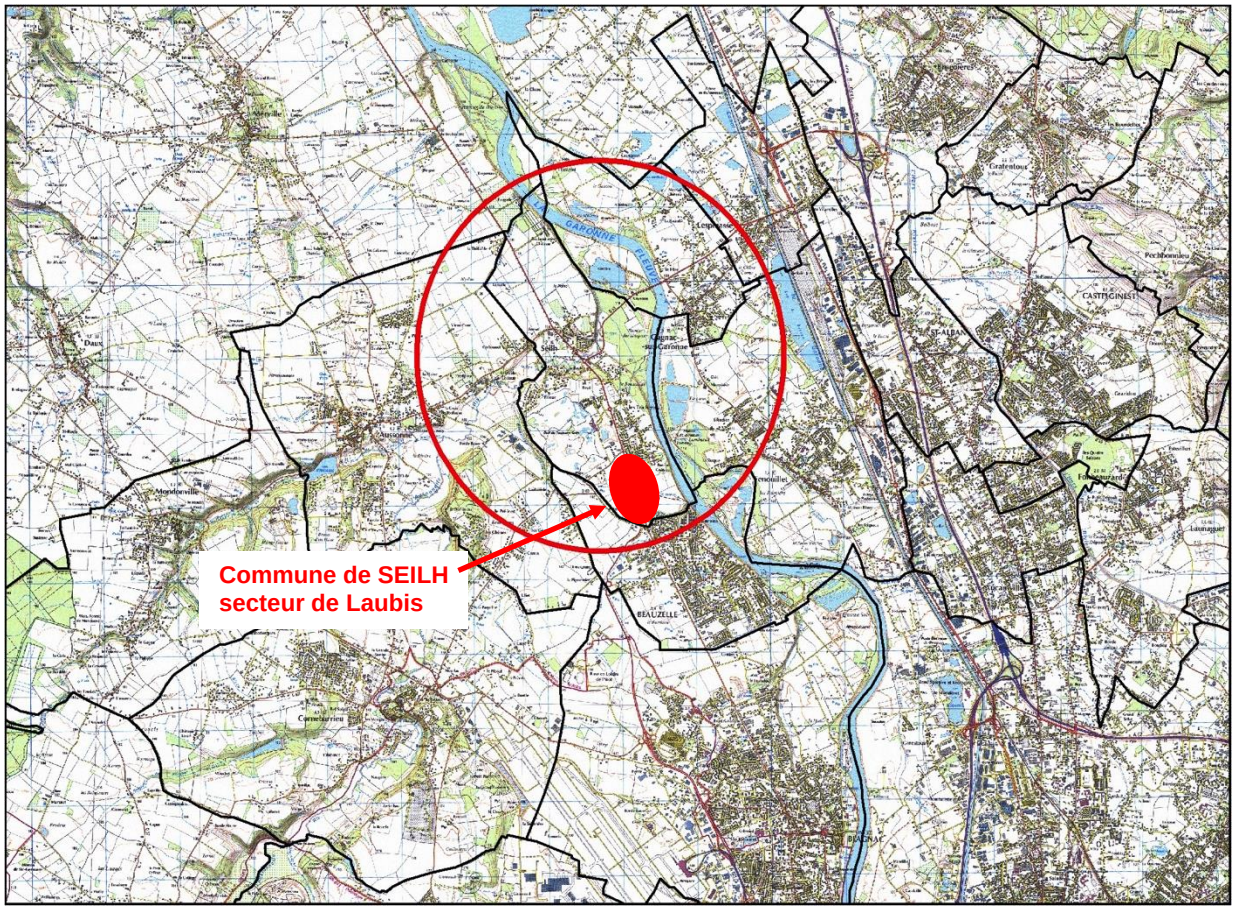
Le Plan Local d'Urbanisme de Seilh impose actuellement un retrait de 25 m par rapport à l'axe de la RD2 pour toute construction. Pour mémoire l'étude « Amendement Dupont » réalisée en février 2015 sur le secteur Ferrat visait à réduire cette distance à 20 m.

Le projet urbain défini sur le secteur de Laubis nécessite de réduire ce recul à 18 m et permettre ainsi de :

- **participer au traitement de l'entrée de ville sud** de Seilh en structurant la façade le long de la RD2
- **intégrer le giratoire G1/PEX à un aménagement urbain et paysager** qui puisse se prolonger à terme au-delà de la ZAC Laubis, dans l'esprit de l'emplacement réservé n°42 qui borde la RD2 sur toute la traversée de Seilh
- **anticiper l'évolution possible de la RD2 en avenue**, dans l'hypothèse de la réalisation du contournement de Seilh (RD902)

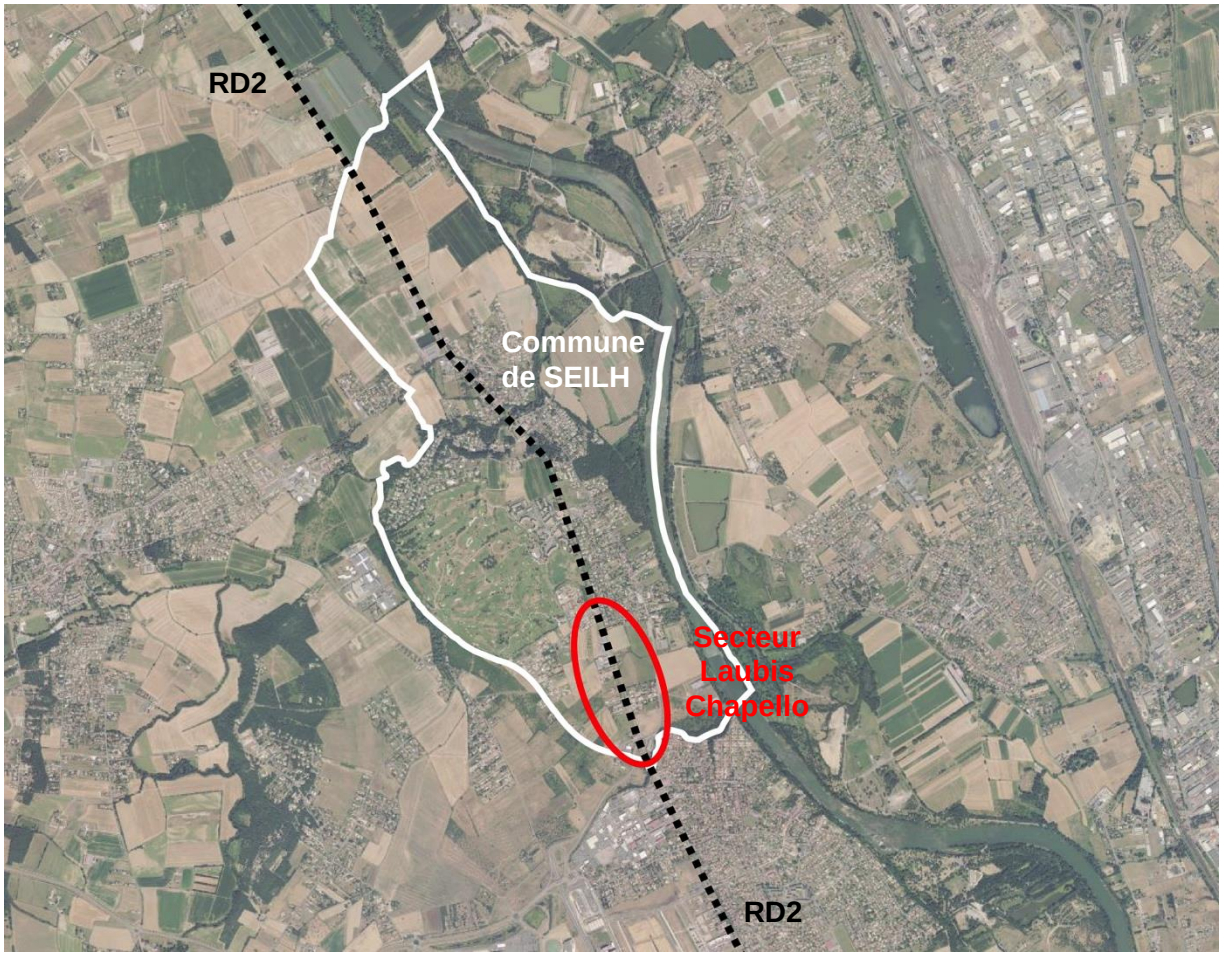
En concertation avec les services de l'état, il a été convenu que la présente étude prenne en considération, dans la partie « état des lieux », le tronçon de la RD2 situé entre le rond-point Gimenells (extrémité sud de la commune) et le rond-point Papou (croisement avec la RD63 – Chemin de Papou). Cette étude concerne donc également des emprises foncières situées en zones AUE_0 et UD.
Dans la partie « projet – proposition de zonage et règlement », le périmètre de l'étude correspond au linéaire de la ZAC Laubis situé le long de la RD2.

1 – PLAN DE SITUATION



2 – ETAT DES LIEUX

Situation du secteur Laubis / Chapello



La commune de Seilh est installée sur un plateau située à un vingtaine de mètres au-dessus du niveau de la Garonne, traversé par plusieurs vallons formés par les cours d'eau, en particulier :

- le ruisseau de Garossos, qui signifie la limite avec le territoire de Beauzelle au sud
- le ruisseau de l'Aussonnelle, au centre de la commune, au niveau du centre-bourg

La traversée du vallon de l'Aussonnelle, perceptible à travers la forte déclivité de la RD2 à cet endroit, définit deux séquences à l'échelle de la commune :

- une **séquence nord**, qui comprend le centre-bourg et le secteur de Ferrat
- une **séquence sud**, le long de laquelle se trouvent notamment le golf, les quartiers des Tricheries et du Percin et le secteur des lieux-dits **Laubis** / Chapello

Dans la séquence sud, l'itinéraire de traversée de la commune est dédoublé par le Chemin de Percin, voie de desserte où la vitesse est limitée à 30 km/h.

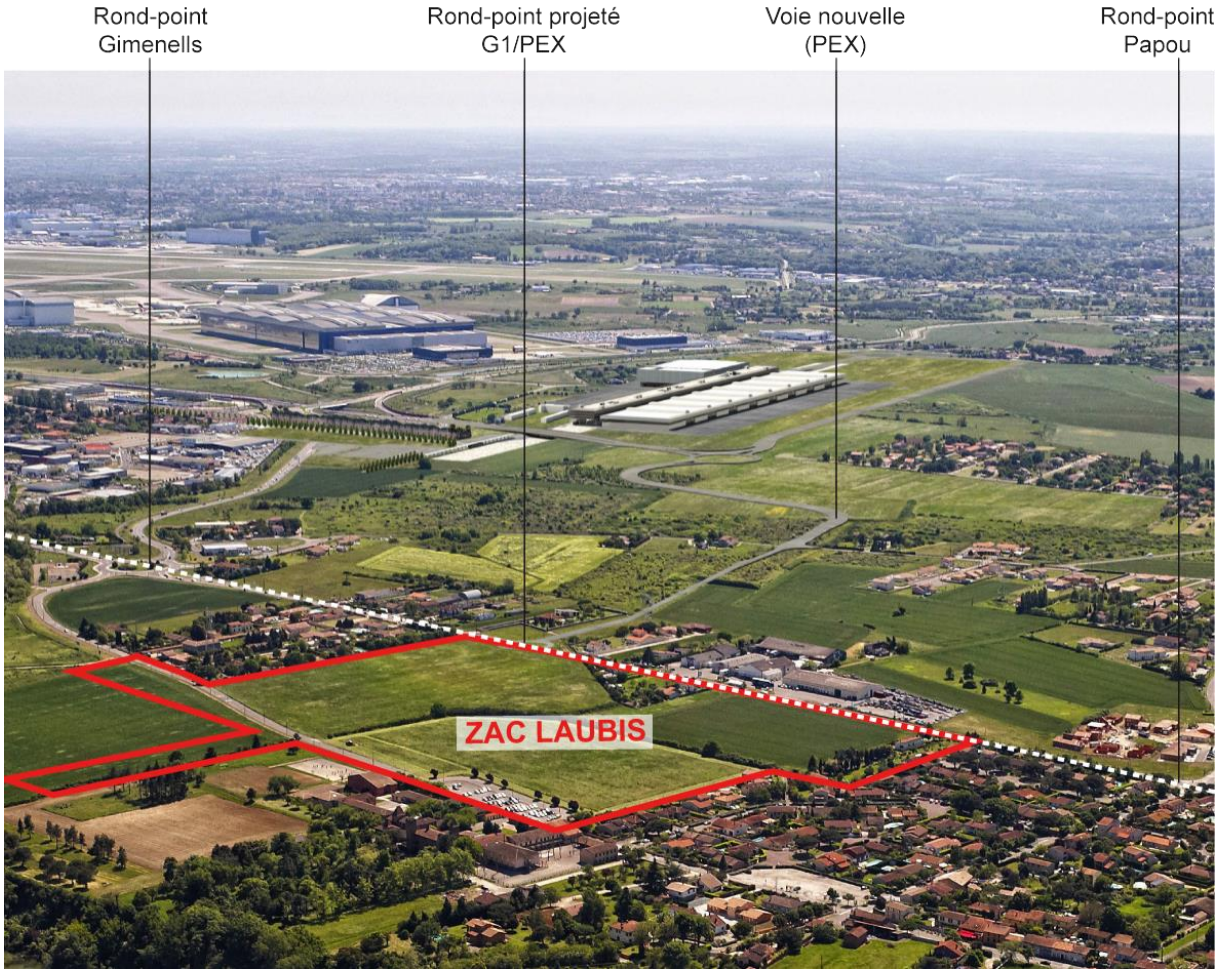
Occupation du sol

L'entrée de ville se caractérise aujourd'hui par une occupation hétérogène :

- terres agricoles
- constructions diffuses à usage d'habitat de type pavillonnaire (au sud de la ZAC Laubis et sur le secteur Chapello)
- lotissements pavillonnaires (quartier du Percin, au Nord de la ZAC Laubis)
- entrepôts et espaces de stockage liés aux activités économiques installées sur le secteur Chapello

Les constructions récentes aux abords de la ZAC Laubis (au sud de la ZAC Laubis et sur le secteur Chapello) témoignent de la dynamique d'urbanisation du sud de la commune, dirigée vers la zone aéroportuaire, Toulouse et le futur Parc des Expositions.

L'aménagement de la ZAC Laubis s'inscrit en particulier dans le prolongement de l'urbanisation continue située entre la Route de Toulouse (RD2) et le Chemin de Percin. L'objectif de ce projet est de permettre l'accueil de 530 logements, des commerces, bureaux et ateliers, ainsi que des équipements publics, tout en maîtrisant la consommation du territoire et en instaurant une forme urbaine plus dense. Cette densité bâtie est semblable à celle du centre-bourg de Seilh.



Repérage du tronçon de la RD2 étudié et situation de la ZAC Laubis



Desserte viaire

La RD2, dite route de Toulouse - route de Grenade dans la traversée de Seilh, est un axe historique de circulation nord-sud parallèle à la Garonne, de part et d'autre duquel s'étire le territoire de la commune.

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.

Elle est le support d'un trafic de transit pour la desserte du secteur nord-ouest de la métropole toulousaine, en rive gauche de la Garonne. A ce titre elle est considérée notamment comme un itinéraire permettant le passage de convois exceptionnels en lien avec l'activité industrielle aéronautique.
Elle a également pour fonction la desserte locale des zones d'habitat situées entre les centres de Blagnac, Beauzelle et Seilh.

Des comptages réalisés sur une semaine en 2012 ont permis de quantifier le trafic automobile sur cet axe : 12258 véhicules/jour (cf. étude d'impact acoustique de la ZAC Laubis – SOMIVAL – septembre 2015).

Le tronçon étudié est ponctué de trois carrefours giratoires, relativement proches les uns des autres puisque le linéaire pris en considération équivaut à 1,1 km :

- le rond-point Papou au Nord, récemment réalisé
- le rond-point G1, face à la ZAC Laubis, dont la réalisation est prévue en 2017
- le rond-point Gimenells, qui correspond à l'extrémité sud de la commune

L'infrastructure routière étudiée, sur le tronçon au droit de la zone de Laubis, présente les caractéristiques suivantes :

- 2 x 1 voie
- chaussée de 6,00 à 6,40 mètres.

Desserte en transports en commun

La commune de Seilh est desservie par plusieurs lignes de transport en commun :

- **la ligne 88 du réseau départemental « Arc-en-ciel »** qui suit la RD2 et dont l'arrêt « Les Tricheries » se situe juste au Nord de la ZAC Laubis, au niveau du rond-point Papou (croisement avec la RD63 - Chemin de Papou).
- **la ligne Tisséo n°30** qui suit le Chemin de Percin et dessert les arrêts « Annonciation » (dans la ZAC Laubis) et « Tricheries »
- **la ligne Tisséo de transport à la demande (TAD) n°120** qui dessert les arrêts « Percin » (extrémité sud de la ZAC Laubis) et « Tricheries » sur le secteur Laubis et les arrêts Albatros (rond-point Papou), « Papou » et « Bel Air » sur le secteur Chapello

Le schéma de circulation actuel est représenté sur la page suivante. Il fait apparaître également les positions des arrêts de bus des lignes citées ci-dessus.

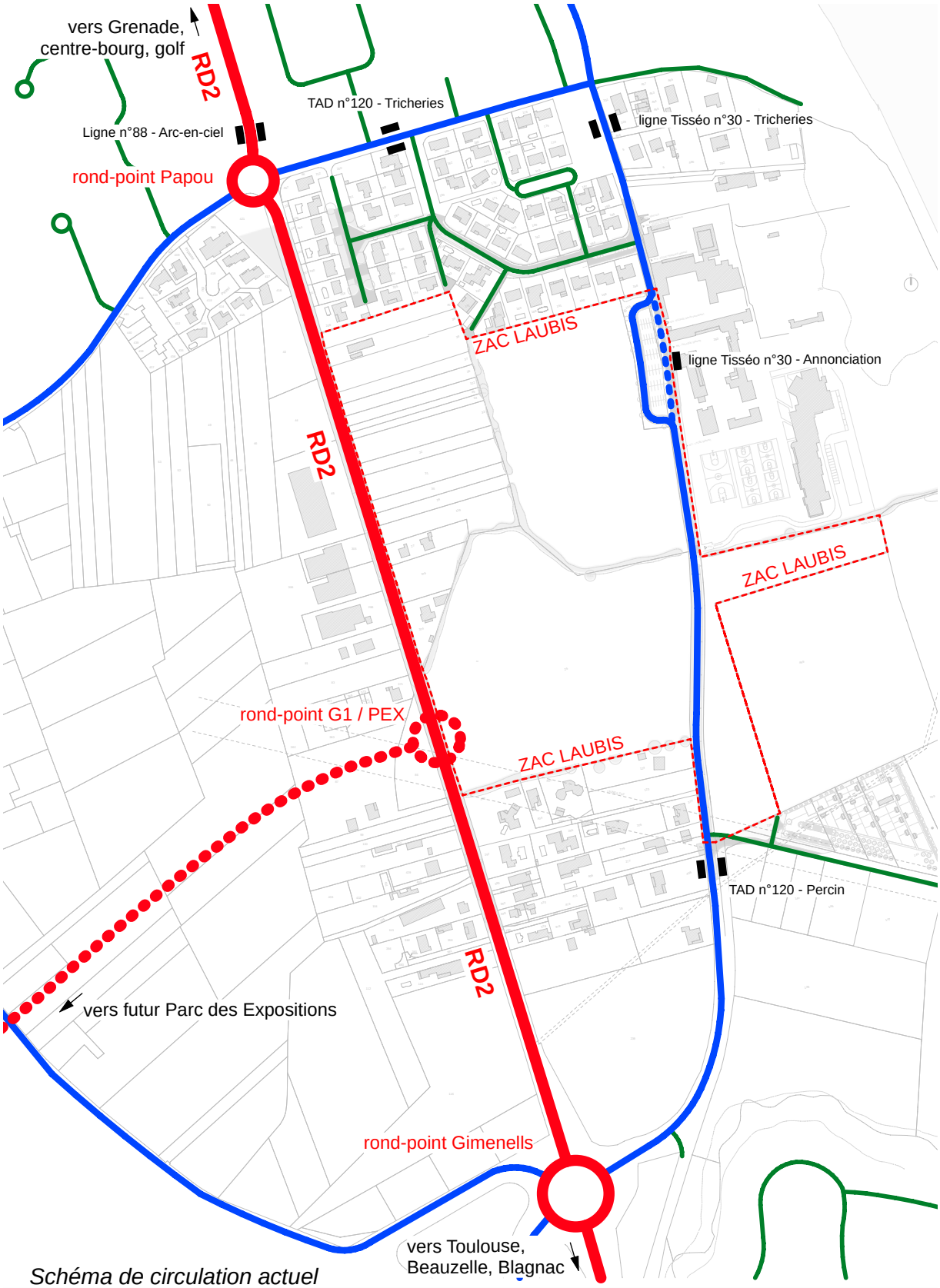


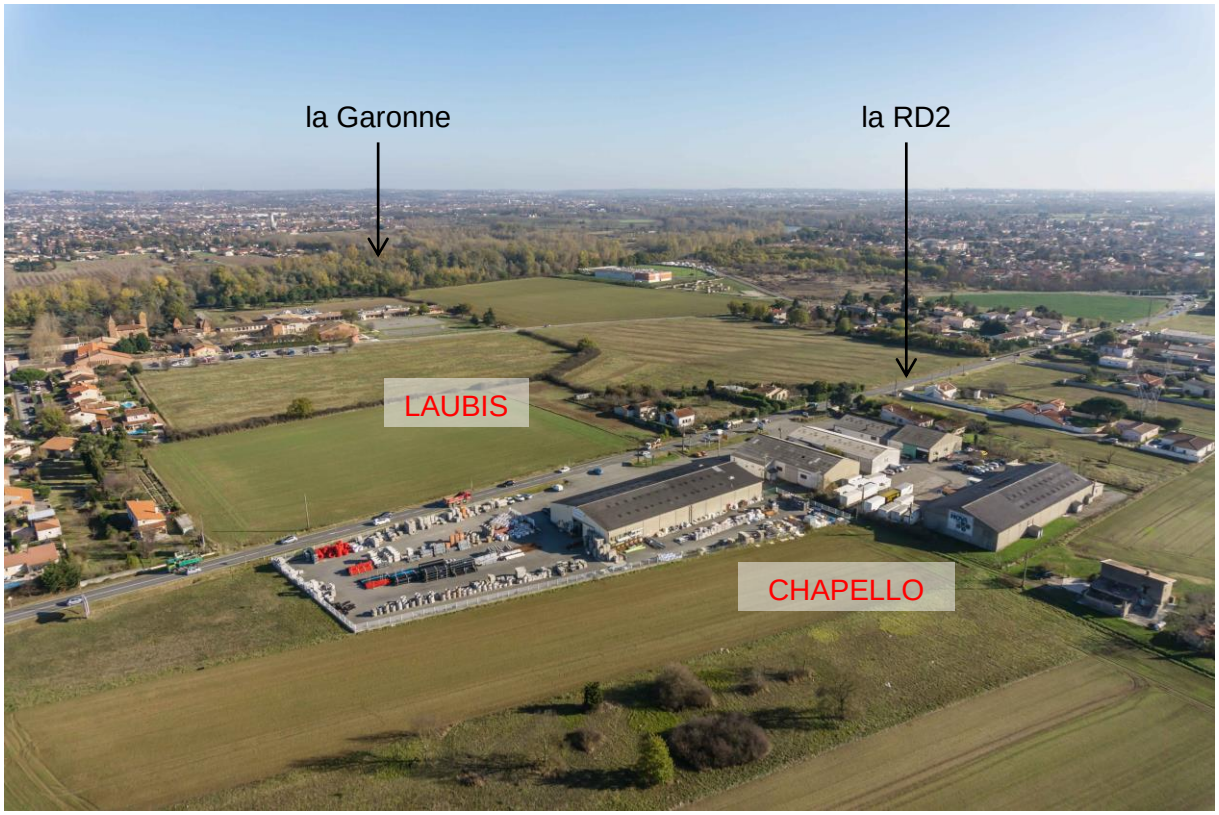
Schéma de circulation actuel des véhicules motorisés

- Axe de circulation principal
- Axe de circulation projeté
- Axe de circulation secondaire
- Axe de circulation dévié
- Voie de desserte
- Arrêt de bus existant

Paysage

Le secteur de Laubis / Chapello est marqué par un paysage très ouvert où l'horizontalité domine. La topographie relativement plane laisse apercevoir vers l'est la végétation ripisylve des berges de la Garonne, vers laquelle le réseau hydrographique se dirige.

On distingue en particulier le fossé-mère du Percin, dont la haie arbustive ponctuée de chênes révèle le découpage parcellaire. Le site de Laubis présente ainsi une légère déclivité orientée vers le fleuve, de l'ordre de 1,50 à 2,00 mètres de différence altimétrique entre la Route de Toulouse et le Chemin de Percin.



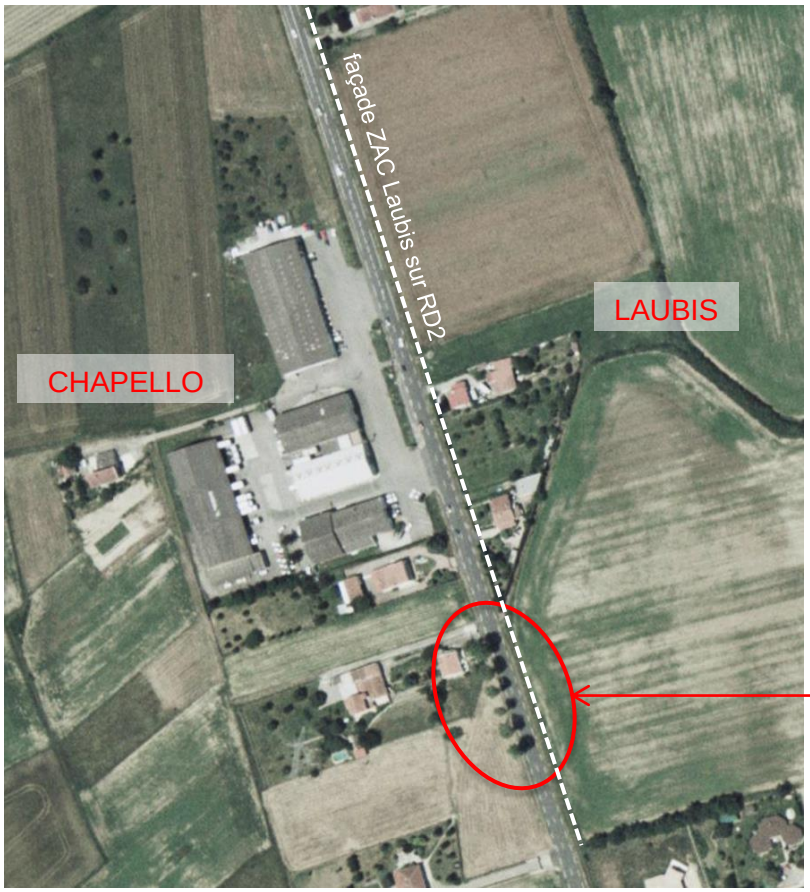
*Paysage aux abords de la RD2 au niveau de la ZAC Laubis / **décembre 2015** / C. PICCI*

Quelques chênes et cognassiers ponctuent les haies mais, de manière générale, on trouve peu d'arbres sur le site. Il y a quelques années, des platanes bordaient la chaussée entre les ronds-points Gimenells et Papou, sous la forme d'un alignement plus ou moins dense et régulier. Ils ont été abattu depuis mais l'emplacement réservé n°42 inscrit dans le Plan Local d'Urbanisme prévoit la création d'un double alignement d'arbres, dans le but de retrouver une continuité paysagère à l'échelle de cet axe de circulation.

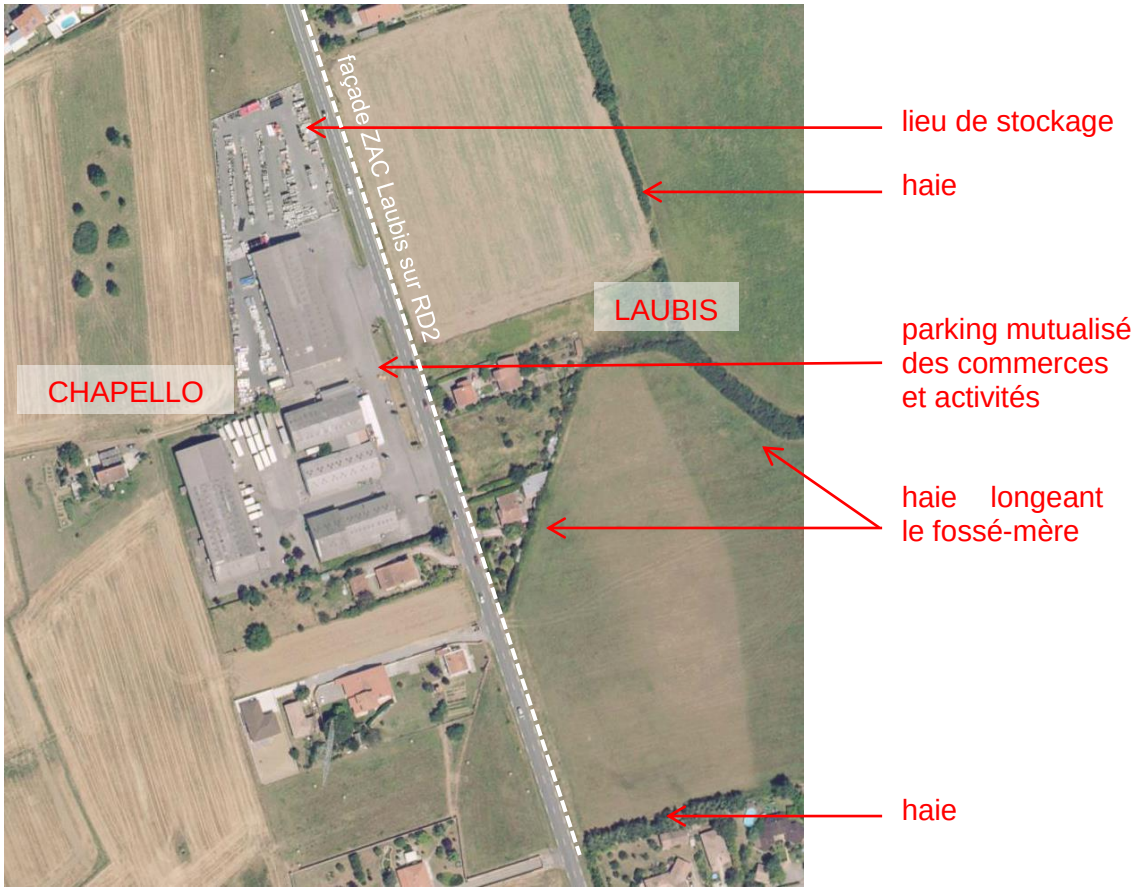
Comme on peut l'observer sur les illustrations suivantes (voir parcours photographique ci-après), la présence d'arbres le long de la chaussée crée un premier plan visuel. Cet aménagement paysager permet de signifier une entrée de ville urbaine malgré une implantation en retrait des constructions. La disparition progressive des terres agricoles le long de la RD2, au profit de l'urbanisation, bouleverse le rapport entre ville et axe de circulation et soulève la question de la maîtrise urbaine et paysagère de l'entrée de ville.

Les haies, parallèles ou perpendiculaires à la route, forment donc aujourd'hui la structure paysagère visible immédiatement depuis la route. Elles permettent que subsiste une relative diversité biologique, en particulier à l'est de la RD2 du côté de la ZAC Laubis.

Evolution des abords de la RD2 au droit de la ZAC Laubis



*Photographie aérienne prise **entre 2000 et 2005** / Géoportail*



*Photographie aérienne prise **en 2013** / Géoportail*

Depuis la RD2 et à travers les terres cultivées du site de Laubis, on distingue également les tours sarrasines de l'Ecole de l'Annonciation, repère visuel à l'échelle du quartier. Cet équipement scolaire est installé à l'est de la ZAC Laubis, entre le Chemin de Percin et la Garonne.



*Vue sur les tours sarrasines de l'Ecole de l'Annonciation depuis la RD2 / **2009** / EUROPAN*

Des accès véhicules privés ont été aménagés directement sur la RD2 au fur et à mesure de l'urbanisation des parcelles, exceptés les lotissements du Percin et de Papou, qui sont accessibles à partir de voies secondaires (Allée Pierre de Boisson et Chemin de Papou). Ainsi les parcelles construites au Nord de la ZAC Laubis et bordant la RD2 ne s'ouvrent pas sur la Route de Toulouse. Des haies denses plantées à l'arrière d'un merlon d'environ un mètre de hauteur constituent une barrière visuelle et physique entre la route et les habitations. A contrario, les activités installées côté Chapello s'ouvrent largement sur l'axe de circulation, l'espace entre bâti et route faisant office de parking mutualisé entre les différents commerces.



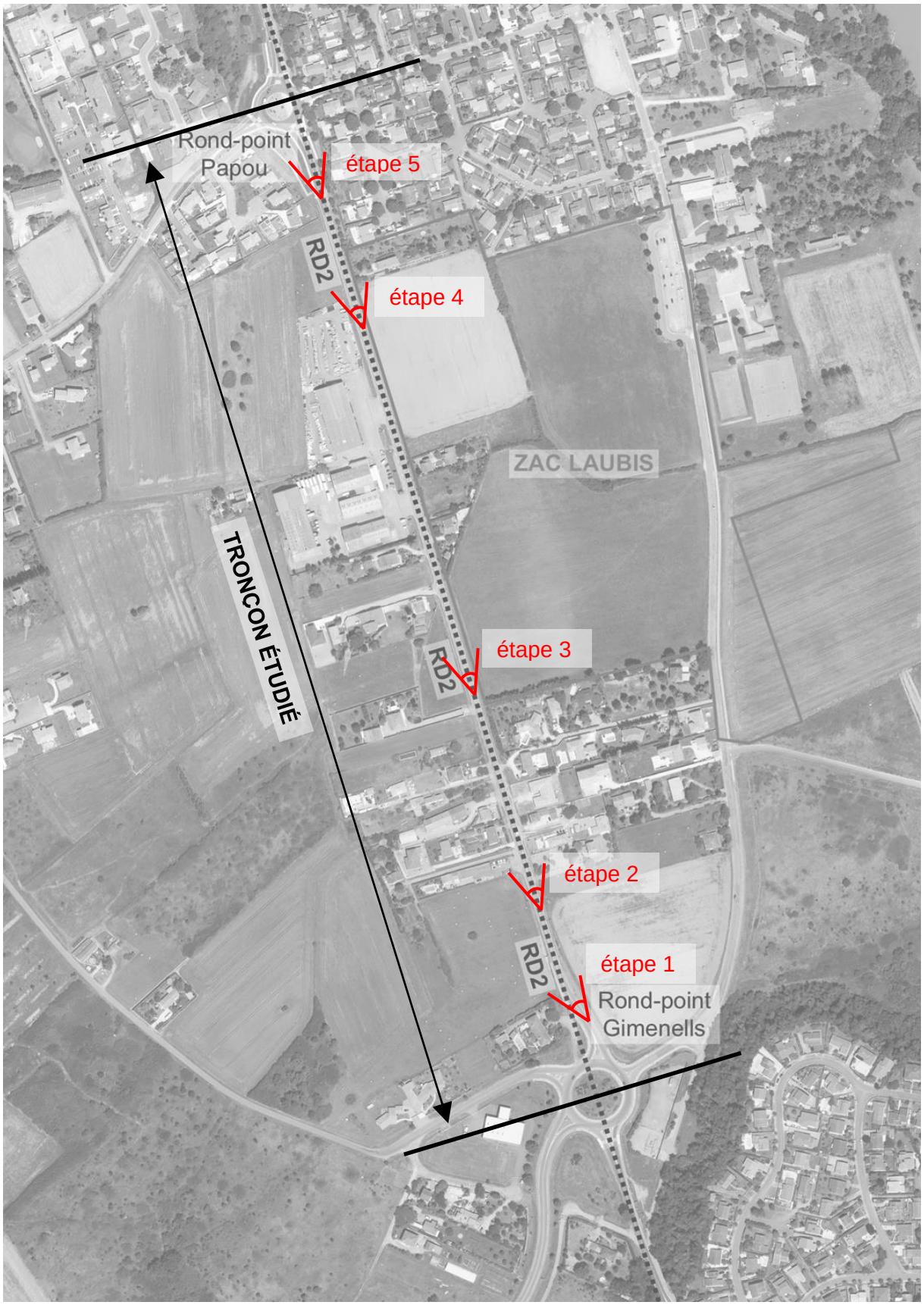
*Vue sur le parking des commerces et activités côté Chapello / **2014** / Google Street*

Les photographies suivantes illustrent le **parcours d'un automobiliste entrant dans la commune de Seilh par le sud**. Ces images (Google Street) sont toutes orientées vers le Nord. Le parcours décrit 5 étapes correspondant à 5 lieux-clés de la séquence étudiée :

1. rond-point de Gimenells
2. future entrée d'agglomération
3. rond-point projeté G1/PEX et, au loin, le futur accès à la ZAC Laubis
4. entrée d'agglomération actuelle
5. rond-point Papou

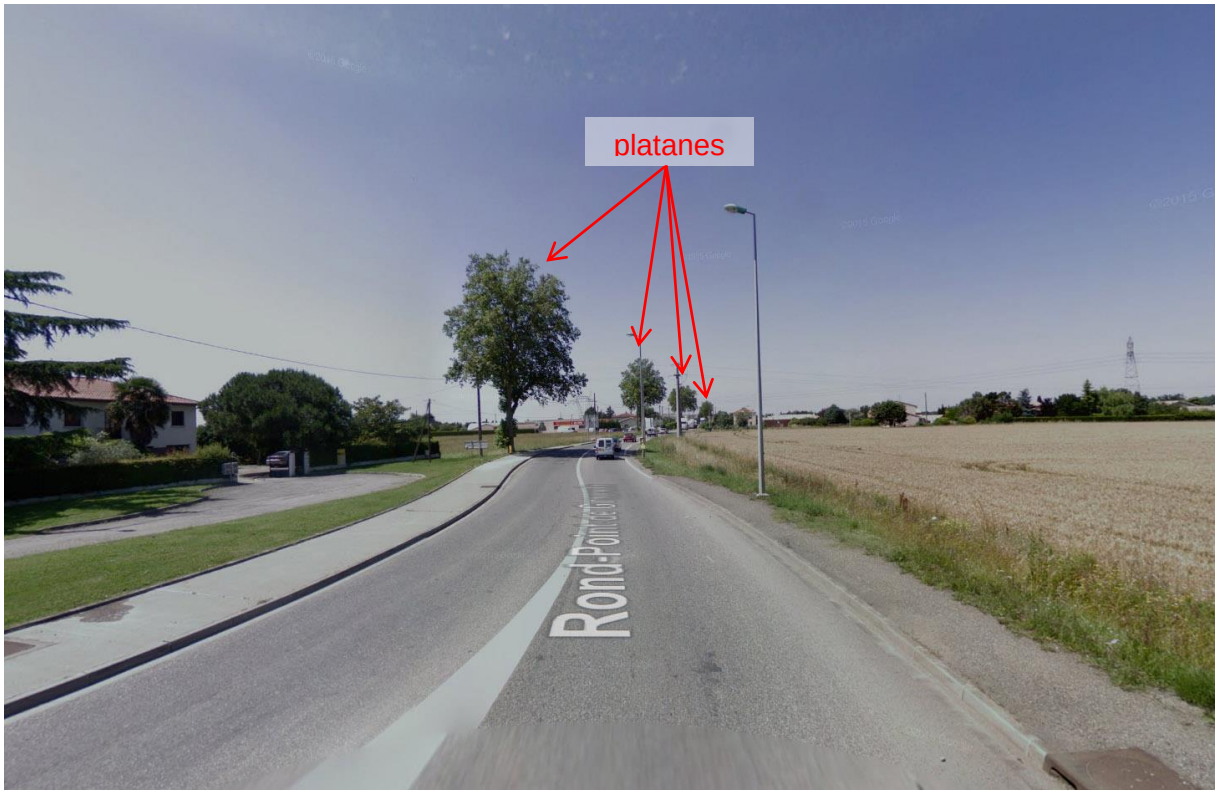
Il s'agit également d'un **parcours dans le temps** donnant à comprendre l'évolution du paysage sur cet axe entre 2008 et 2014 et ainsi la nécessité de structurer l'entrée de ville.

Parcours sur le tronçon étudié, du Sud vers le Nord

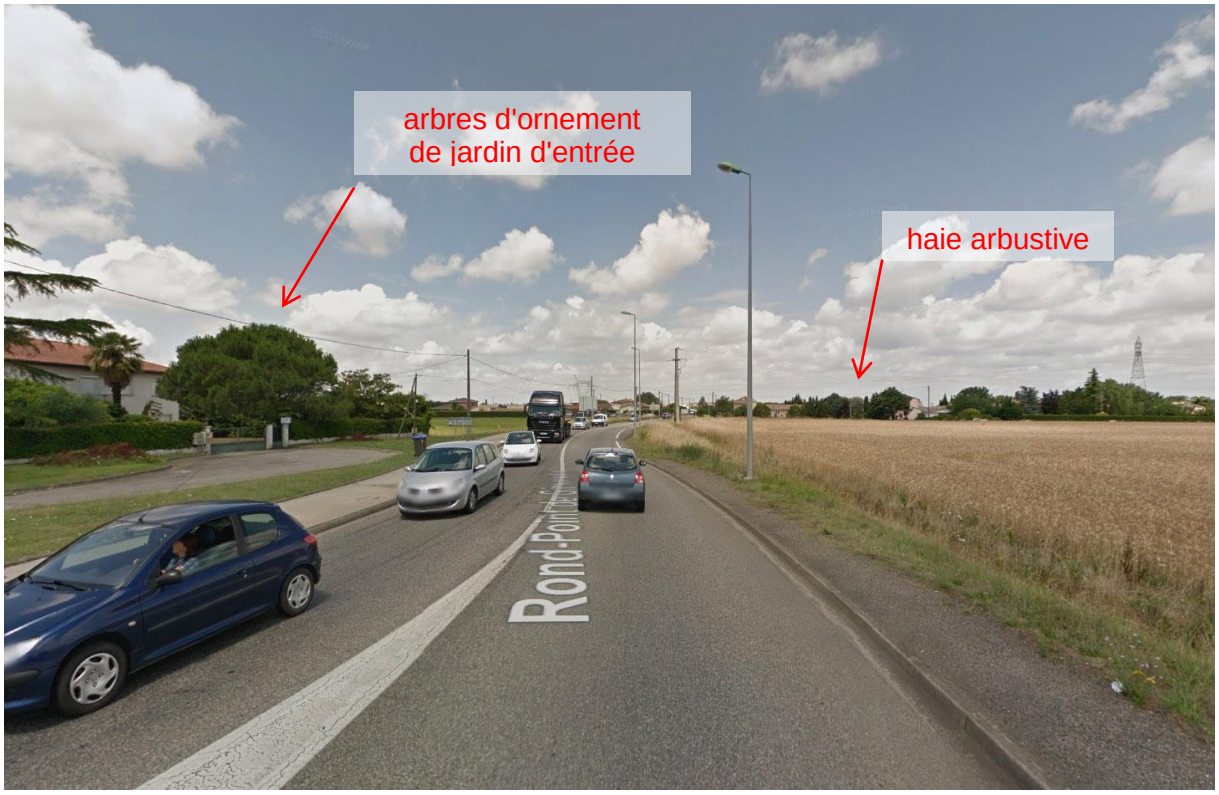


1. Depuis le rond-point Gimenells

= extrémité sud de la commune



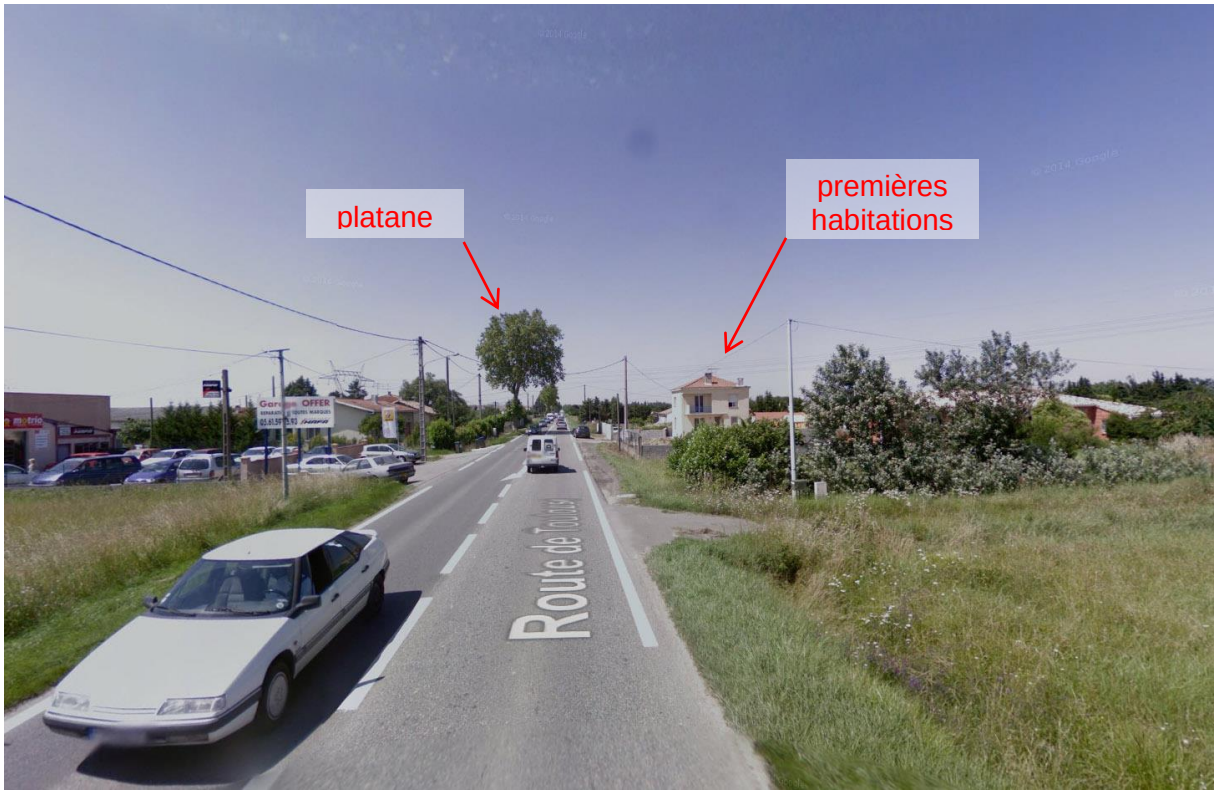
2008



2014

2. Au niveau des premières constructions

= positionnement futur du panneau d'entrée d'agglomération



2008



2014

3. Au niveau du futur rond-point G1/PEX

= extrémité sud de la ZAC Laubis (accès futur à la ZAC en arrière-plan, derrière la haie)



2008



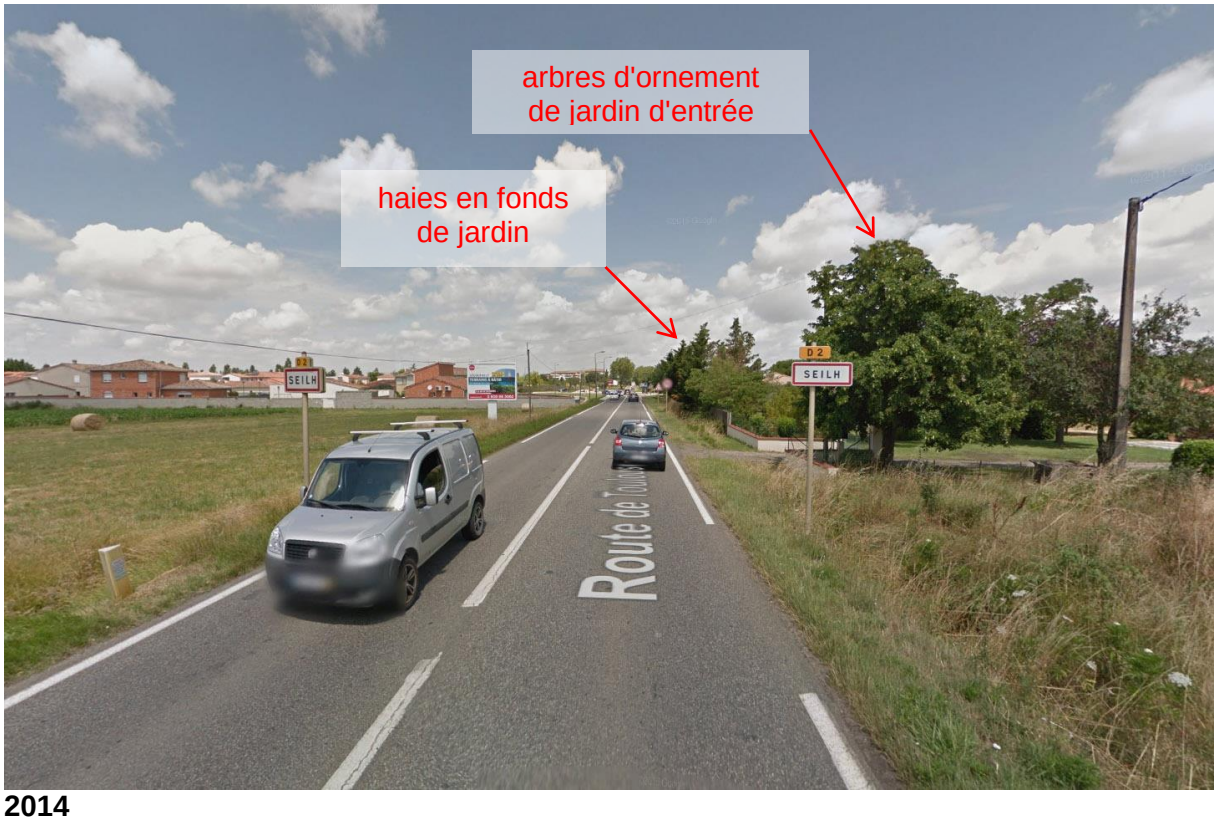
2014

4. Au niveau de l'entrée d'agglomération actuelle

= extrémité nord de la ZAC Laubis



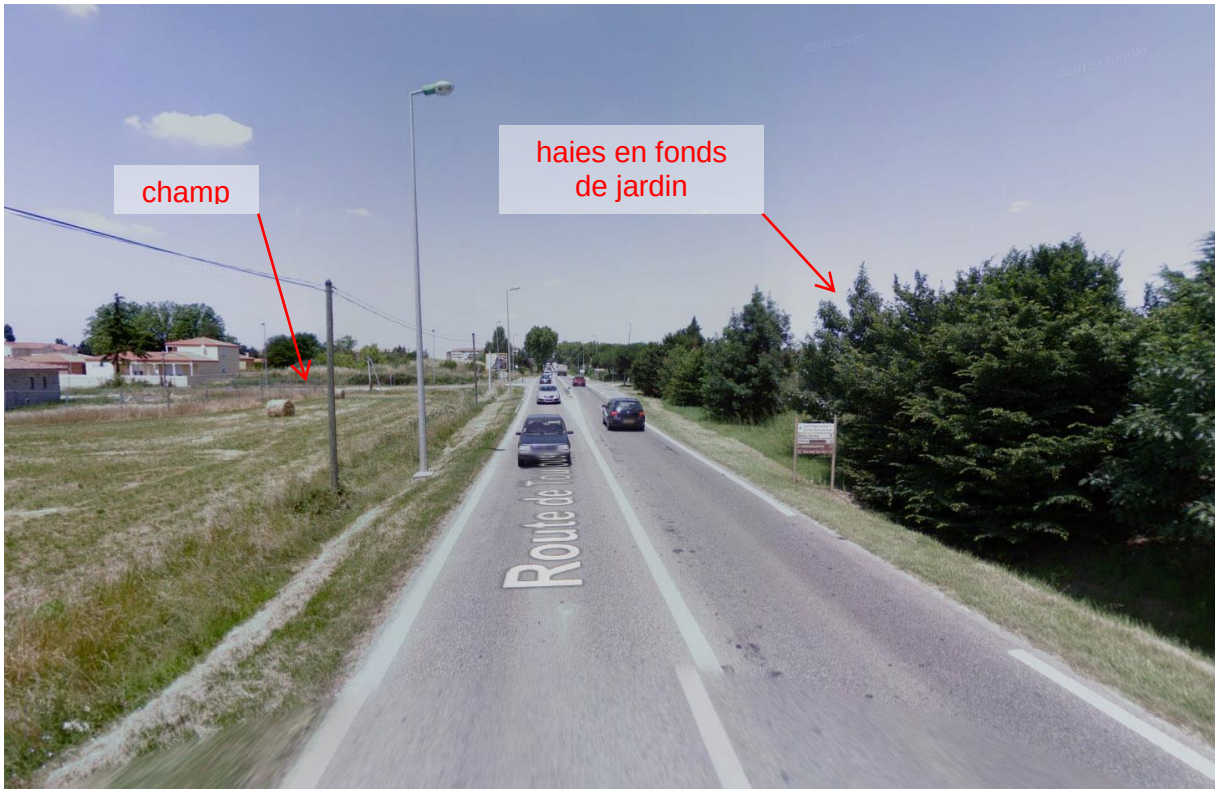
2008



2014

5. Au niveau du rond-point Papou

= extrémité nord de la ZAC Laubis / panneau d'entrée d'agglomération



2008



2014

3 – PROJET DE DÉVELOPPEMENT DE LA ZAC LAUBIS

Enjeux en matière d'urbanisme

Le projet de développement de la ZAC Laubis 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.

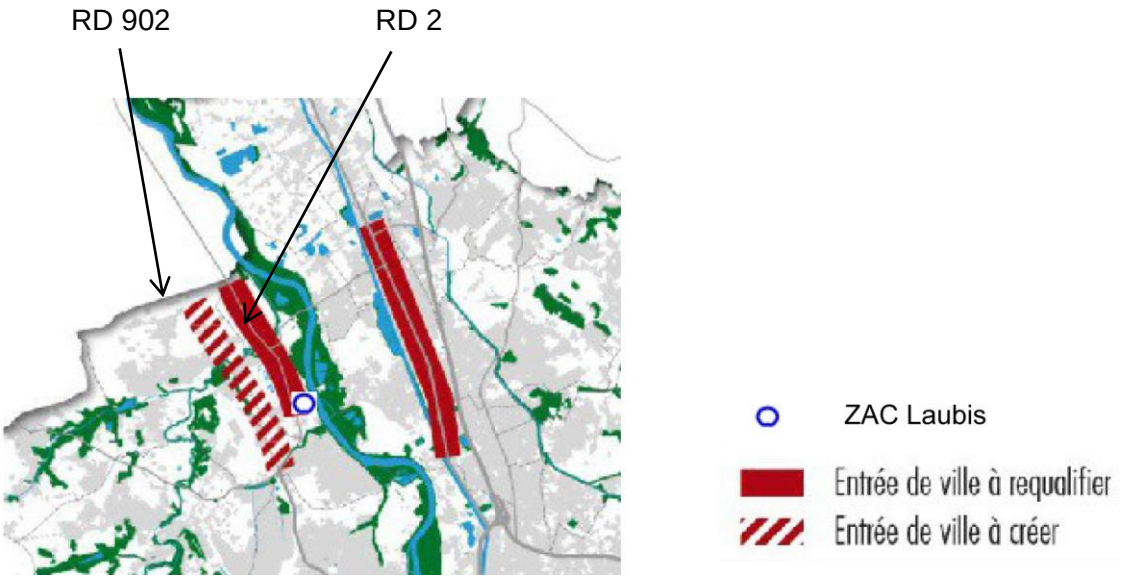
Enjeux au regard du SCOT

Le projet Laubis est inscrit dans le SCOT à plusieurs titres, une présentation exhaustive de l'inscription du projet dans le SCOT est présenté dans l'évaluation environnementale. Sont synthétisés ci-après les enjeux d'aménagement principaux.

- Le SCOT souhaite garantir durablement la qualité paysagère et bâtie des entrées de villes et des axes majeurs. La RD2 entre dans cette définition

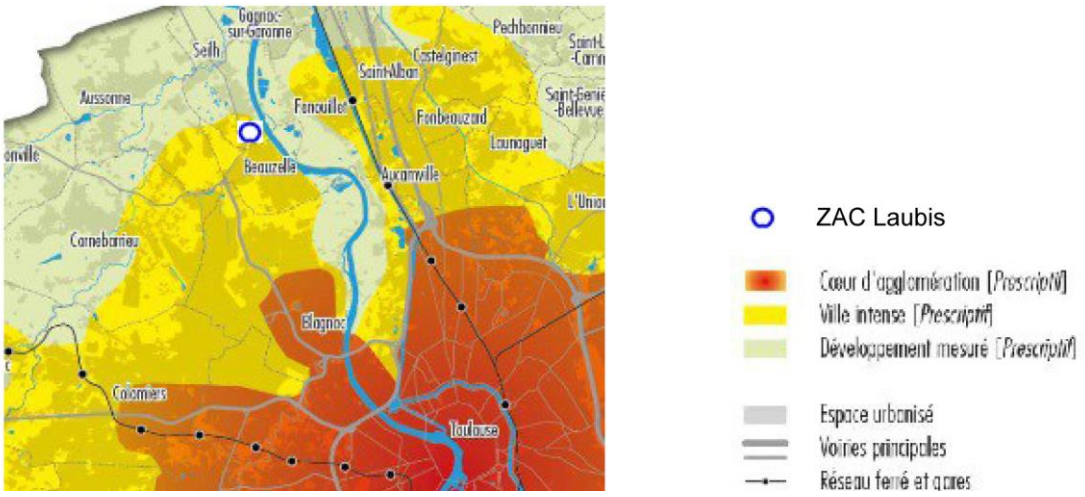
  Le projet d'aménagement de la ZAC Laubis prévoit un aménagement paysager de qualité, en particulier sur la RD2 (aménagement d'une contre-allée, plantation d'alignement...), ce qui participe à répondre à cet enjeu.

  La RD 902 est un projet inscrit dans le SCOT. Au droit de la commune de Seilh, elle assurerait une fonction de déviation de la RD 2. Cette orientation permet d'envisager un moindre trafic sur l'actuelle RD 2 et ainsi une circulation apaisée. Elle confirme l'enjeu principal de cette étude : requalifier l'entrée de ville sud.



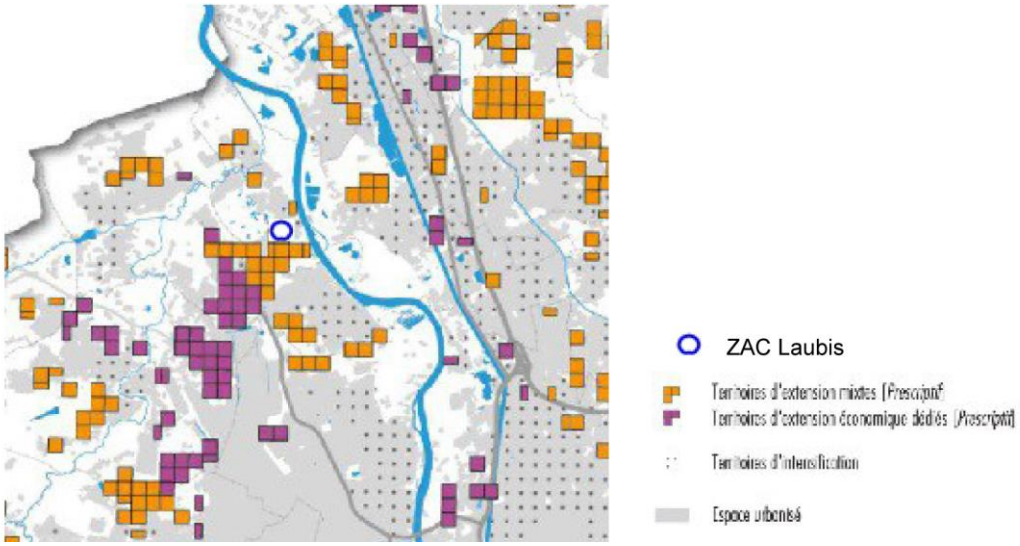
Extrait de la cartographie du SCOT : entrées de villes

- Le SCOT définit différentes zones d'urbanisation. Le secteur sud de Seilh (où se situe le projet Laubis) est localisé en « Ville intense »



Extrait de la cartographie du SCOT : Coeur d'agglomération et ville intense

- Le SCOT localise les zones d'extension (pixel) ; le projet Laubis, occupe la superficie 1,5pixel soit environ 13ha. Par ailleurs, les pixels sont qualifiés, tant en terme de densité qu'en terme de destination. Le projet Laubis est définit par un pixel mixte (habitat + emploi)



Extrait de la cartographie du SCOT : Intensification et extension urbaines

- Le projet Laubis est donc situé en « Ville Intense » et à plus de 600m de tout transport en commun structurant ; le SCOT préconise donc que la densité moyenne de l'opération s'élève à 100 individus à l'hectare (individus compris en nombre d'individus habitant ou travaillant sur la zone). Le projet d'aménagement répond à cette recommandation.

Densités brutes (recommandations)

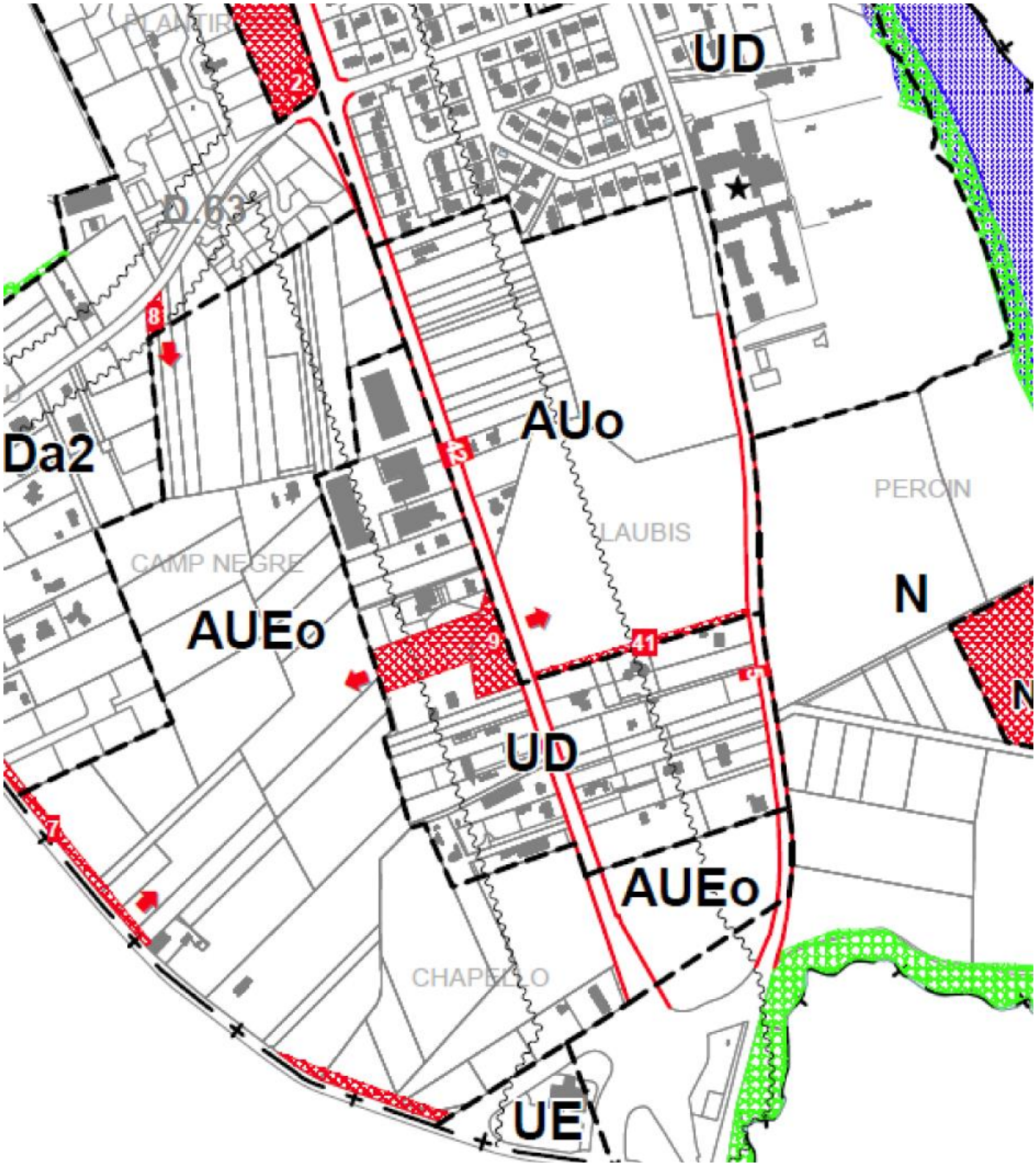
Territoires mixtes	Densité Individus (1) / Ha	Nombre de Logts / Ha	Nombre d'emplois / Ha	Mode	Zone d'influence (de part et d'autre de l'axe)
Cœur d'agglomération	**200** Densités moyennes	70	45	Tous modes	
Ville intense (hors cœur d'agglo.)	**200** Densités moyennes	70	45	Métro	600 m
				Tram	500 m
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

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

Tableau extrait du SCOT

Enjeux au regard du PLU

Règlement graphique



3 - LES EMPLACEMENTS LIÉS À L'AMÉNAGEMENT DE CHEMINS PIÉTONS ET/OU DE CHEMINS MIXTES PIÉTONS/VÉLOS

N°	Destination	Bénéficiaire	Superficie approchée
40	Liaison piétonne et cycles du village à la zone AU0 de La Plaine	CUTM	300 m²
41	Création d'un cheminement piétonnier de liaison : route de Grenade-chemin de Percin	CUTM	1 260 m²
42	Création d'un mail planté le long de la RD2 avec chemin piéton	CUTM	8 500 m²
43	Création d'un chemin piéton-cycles de liaison secteur Ferrat à l'Aussonnelle (Chemin des Couffignades)	CUTM	2 200 m²
44	Liaison cyclable communautaire le long de la RD 64	CUTM	1 000 m²

Servitudes d'utilité publique

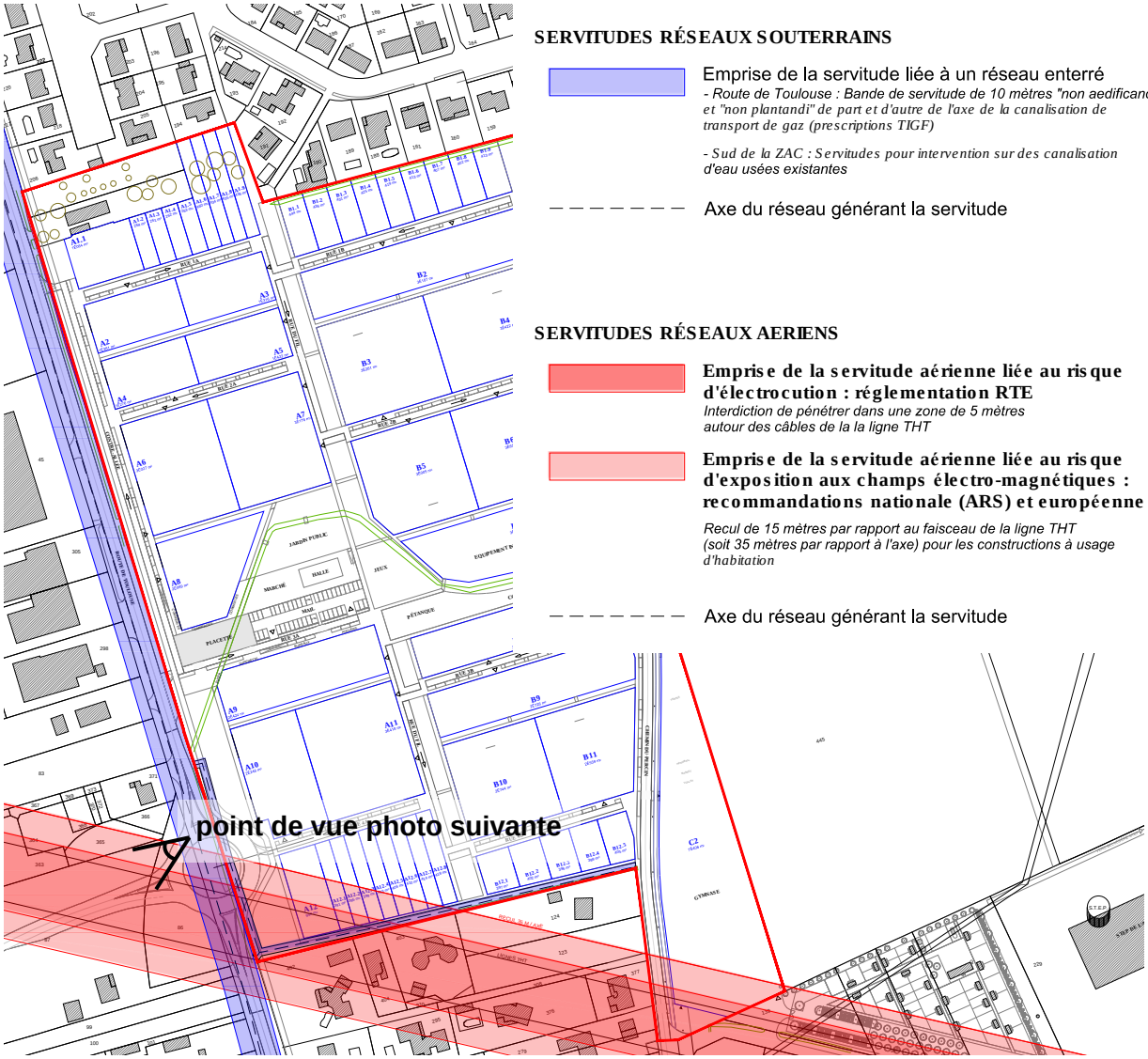
Deux servitudes d'utilité publique impactent le secteur de Laubis :

1. **la servitude liée à la canalisation de transport de gaz**
   dont le gestionnaire est Transport et Infrastructure Gaz de France (TIGF)

L'étude de sécurité de la 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.

En l'état actuel, les prescriptions TIGF imposent une bande de servitude *"non aedificandi"* de 4 à 10 mètres, et une bande de servitude *"non plantandi*" de 6 à 10 mètres, qui n'affectent pas le périmètre de la ZAC Laubis, même dans le cas le plus défavorable.

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, comme cela a été fait au niveau du secteur Ferrat au Nord de la commune. Du côté du lieu-dit Chapello, il conviendrait de prendre contact avec TIGF à ce sujet pour permettre la plantation d'un alignement d'arbres, conformément aux prescriptions du PLU (ER n°42) tout en garantissant la sécurité de la canalisation de transport de gaz.



Plan des servitudes de réseaux sur la RD2 au droit de la ZAC Laubis

2. **la servitude liée aux lignes à Très Haute Tension (THT)**
   dont le gestionnaire est Réseau de Transport d'Electricité (RTE)

Cette servitude implique une interdiction de pénétrer à moins de 5 mètres des lignes électriques sans autorisation de RTE, notamment dans le cadre de chantiers ou d'entretien des plantations. RTE procède annuellement à l'abattage de branches trop proches des lignes, en prévision de tout accident. Le faisceau des lignes THT croise la RD2 au niveau du futur rond-point G1/PEX, ce qui implique une interruption de l'alignement d'arbres au droit de cet ouvrage.



Vue depuis la RD2 au niveau du futur rond-point G1/PEX, dans l'axe de la voie à créer

Principes d'aménagement



Schéma de l'Orientation d'Aménagement de la ZAC Laubis



Le projet a pour ambition d'urbaniser un nouveau secteur tout en l'intégrant au tissu urbain le bordant et en s'appuyant sur les structures paysagères existantes, notamment la haie et le fossé mère qui traversent le site.

Ainsi, la composition urbaine accorde une place privilégiée à l'eau et au végétal. Des espaces publics et paysagers généreux relient les équipements du quartier. Ces espaces publics s'appuient sur le Fil d'eau, qui est la conservation et la requalification du fossé mère existant comme structure de collecte des eaux pluviales. La succession de ces espaces publics (place, cours, prairie) guide le promeneur vers la Garonne...

La transition avec les quartiers pavillonnaires bordant le site du projet est ménagée par une hauteur bâtie faible (au maximum en R+1). A l'intérieur du quartier les hauteurs des bâtiments sont définies de façon à valoriser le parti pris d'aménagement. Ainsi, à proximité de la place centrale et dans la partie la plus proche de la RD2, les hauteurs bâties sont de l'ordre du R+3 et ponctuellement, à l'entrée du quartier en R+4.

Au total, il est prévu environ 530 logements. Des équipements publics (équipement intergénérationnel, équipement ludo-sportif), des commerces et des activités tertiaires (bureaux, ateliers,...) complètent la programmation du quartier.

Relation entre quartier et route départementale

Activités

Les activités sont regroupées principalement au centre du quartier, le long du Fil de l'Eau. L'animation des espaces urbains s'inscrit dans le principe de gradation : plus on se rapproche de la Route de Toulouse, plus les activités sont ouvertes sur l'espace public.

Les commerces sont ainsi disposés le long de la Route de Toulouse / RD2, à l'entrée du quartier de façon à bénéficier d'une bonne visibilité depuis cet axe très fréquenté. Une supérette est prévue côté Sud, le long de la voie d'entrée au quartier. Côté Nord, les vitrines s'ouvrent sur trois côtés (Est, Sud et Ouest) et sur un espace piéton généreux qui permet l'installation de terrasses et étals orientés au Sud.

Selon l'évolution des besoins, les commerces pourront se développer ensuite vers le Nord dans les rez-de-chaussée des immeubles le long de la RD2.

Mobilité

Le projet privilégie les modes de déplacements doux (piétons et cycles) afin de limiter l'utilisation de la voiture à l'intérieur du quartier. La desserte automobile s'effectue à partir de la Route de Toulouse (RD2) et du Chemin de Percin dont le tronçon sud est conservé. Les rues de desserte à l'intérieur du quartier sont à sens unique et dessinent des boucles en forme de 8 de façon à éviter tout report de trafic de la RD2 sur le Chemin de Percin.

Une piste cyclable est prévue le long de la RD2. Son prolongement permettra la réalisation d'un itinéraire cyclable à l'échelle communautaire.

Actuellement la Route de Toulouse, située en dehors du périmètre de la ZAC, est une route départementale où la vitesse est limitée à 70 km/h. Des convois exceptionnels empruntent cet itinéraire. Le déplacement du panneau d'entrée d'agglomération pourrait permettre de limiter la vitesse à 50 km/h au droit de la ZAC Laubis. La vitesse à l'intérieur du quartier sera limitée à 30 km/h.

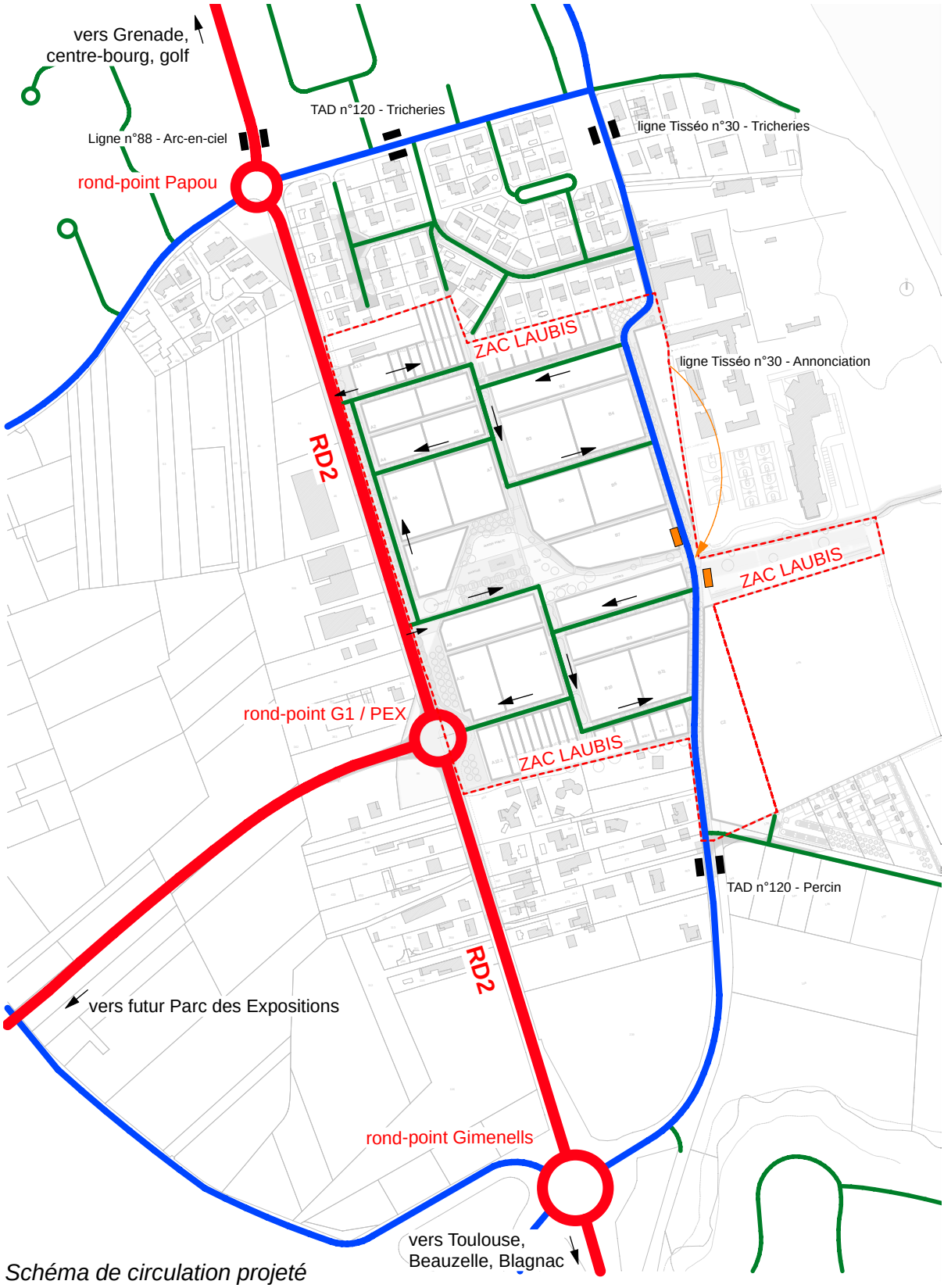


Schéma de circulation projeté des véhicules motorisés

- Axe de circulation principal
- Axe de circulation projeté
- Axe de circulation secondaire
- Axe de circulation dévié
- Voie de desserte
- Sens de circulation
- Arrêt de bus existant
- Arrêt de bus déplacé

Urbanisme et architecture

Aujourd'hui, la Route de Toulouse est une route départementale située hors agglomération. Elle se compose d'une chaussée à double sens, bordée de simples accotements (pas de trottoir), et n'est pas éclairée la nuit.

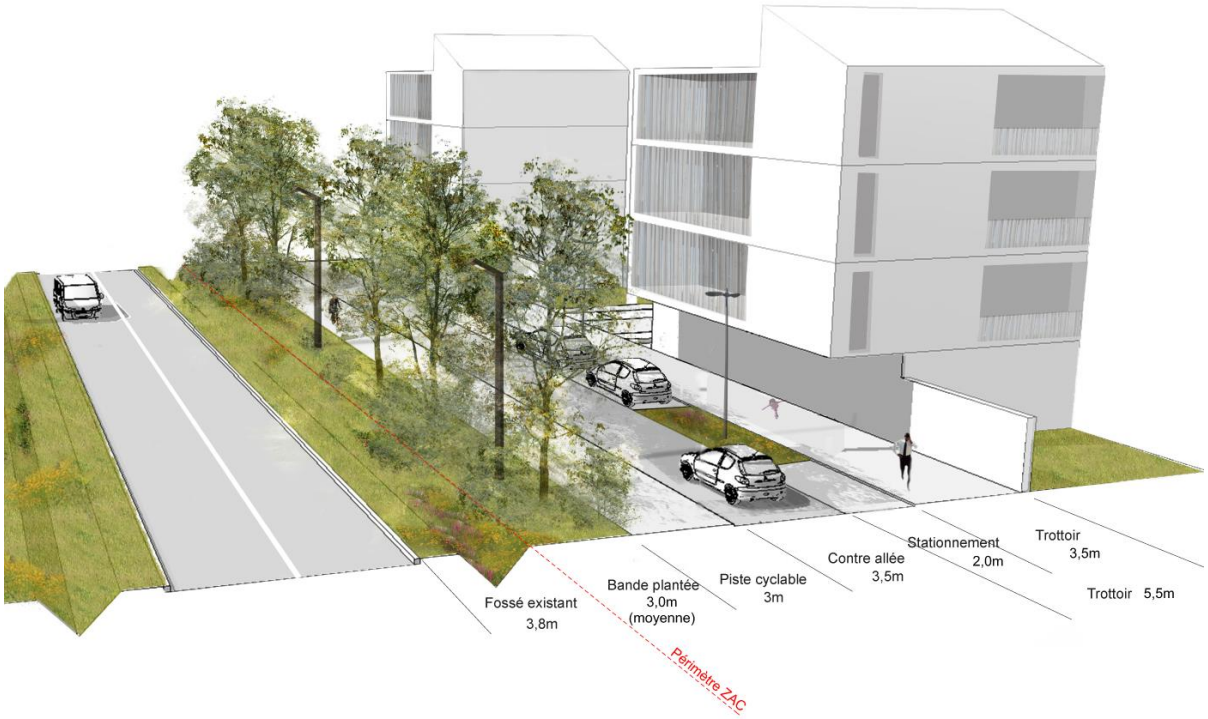
Le principe d'aménagement à cet endroit est de créer une contre-allée le long de la route existante (située hors périmètre ZAC) pour permettre la desserte du quartier (nombre de piquage sur la RD2 limité) tout en réservant des emprises suffisantes pour permettre l'évolution de la route en boulevard. La piste cyclable le long de la contre-allée définit ainsi la limite entre les aménagements provisoires, côté RD, et les aménagements définitifs, côté ZAC.

Le giratoire G1/PEX devrait être réalisé avant l'aménagement des espaces publics de la ZAC aux abords de l'ouvrage. La piste cyclable contourne donc le giratoire et continue à signifier la limite entre aménagement routier et aménagement urbain. Aux abords du giratoire, l'espace dégagé par l'implantation en retrait des bâtiments bénéficie d'un aménagement paysager qui protège des nuisances liées au trafic routier, en tenant compte de la présence des lignes électriques THT; cet aménagement pourrait se prolonger tout autour du giratoire.

Les emprises disponibles de part et d'autre de la chaussée de la RD2 permettent d'envisager, à terme (après réalisation du contournement RD902 notamment), sa mutation en "avenue de Toulouse", avec un profil urbain permettant la cohabitation de tous les modes de transport.

Des volumes en saillie de 2,70m sur l'espace public, à une hauteur de 3,50m, protègent les piétons de la pluie et du soleil. Cet espace abrité profite également aux activités prévues ou potentielles en rez-de-chaussée des bâtiments, réinterprétant le principe d'arcades typique de la région.

Les façades de ces volumes en saillie (étages) sont situées à plus de 18m de l'axe de la chaussée de la RD2. Les façades des rez-de-chaussée se situent donc à plus de 21m de cet axe.



Profil de la Route de Toulouse (RD2) après aménagement de la ZAC Laubis

Au droit du futur rond-point G1/PEX, les bâtiments observent un retrait plus important de façon à intégrer l'ouvrage routier à la composition urbaine du quartier. Ce retrait supplémentaire, qui s'étire de l'entrée du quartier depuis la RD2 jusqu'à l'extrémité sud du quartier, ouvre une perspective visuelle sur l'animation de la Place du Fil, coeur du quartier. L'alignement d'arbres, à l'échelle de la RD2 reste situé entre chaussée et piste cyclable, afin de permettre son prolongement futur. Dans le même esprit, et afin de limiter l'impact de la géométrie du giratoire sur le projet urbain, ce retrait est considéré à partir de l'axe actuel de la chaussée. Les limites des lots et les façades des bâtiments seront parallèles à l'axe d'origine de la RD2, y compris aux abords du giratoire.



Vue d'ensemble de la ZAC Laubis au terme de sa réalisation, avec la Route de Toulouse (RD2) au premier plan

Paysage

Pour la Route de Toulouse, le chêne de Bourgogne est retenu car il est une essence pérenne pouvant atteindre de grandes hauteurs – à l'échelle de cet axe majeur de déplacement.

Ces arbres seront implantés en « pré-plantation », dans la perspective d'une future transformation en boulevard urbain. Dans cette optique, ces arbres seront plantés en petite taille en privilégiant une bonne reprise et adaptation au site et un objectif d'effet au long terme.

Ils seront accompagnés d'une bande dite «jachère» qui sera composée d'une prairie champêtre dans l'attente d'aménagements urbains futurs.

A hauteur du rond-point du PEX, deux bosquets d'arbres seront plantés en quinconce qui permettront d'atténuer l'aspect routier du rond-point, d'orienter le regard vers l'entrée commerciale du quartier et enfin, de créer un filtre végétal annonçant par transparence les premières maisons du quartier.

Les essences champêtres telles que le chêne et le frêne seront installées en référence au petit bois du centre de Seilh, le long de cette même route de Toulouse.

Rond point G1/PEX



Quercus Robur
Chêne Pédonculé



Fraxinus Excelsior
Frêne élevé



Bande jachère
Régénération naturelle au Clos Allard- Agence TN+

Route de Toulouse



Quercus Cerris
Chêne de Bourgogne

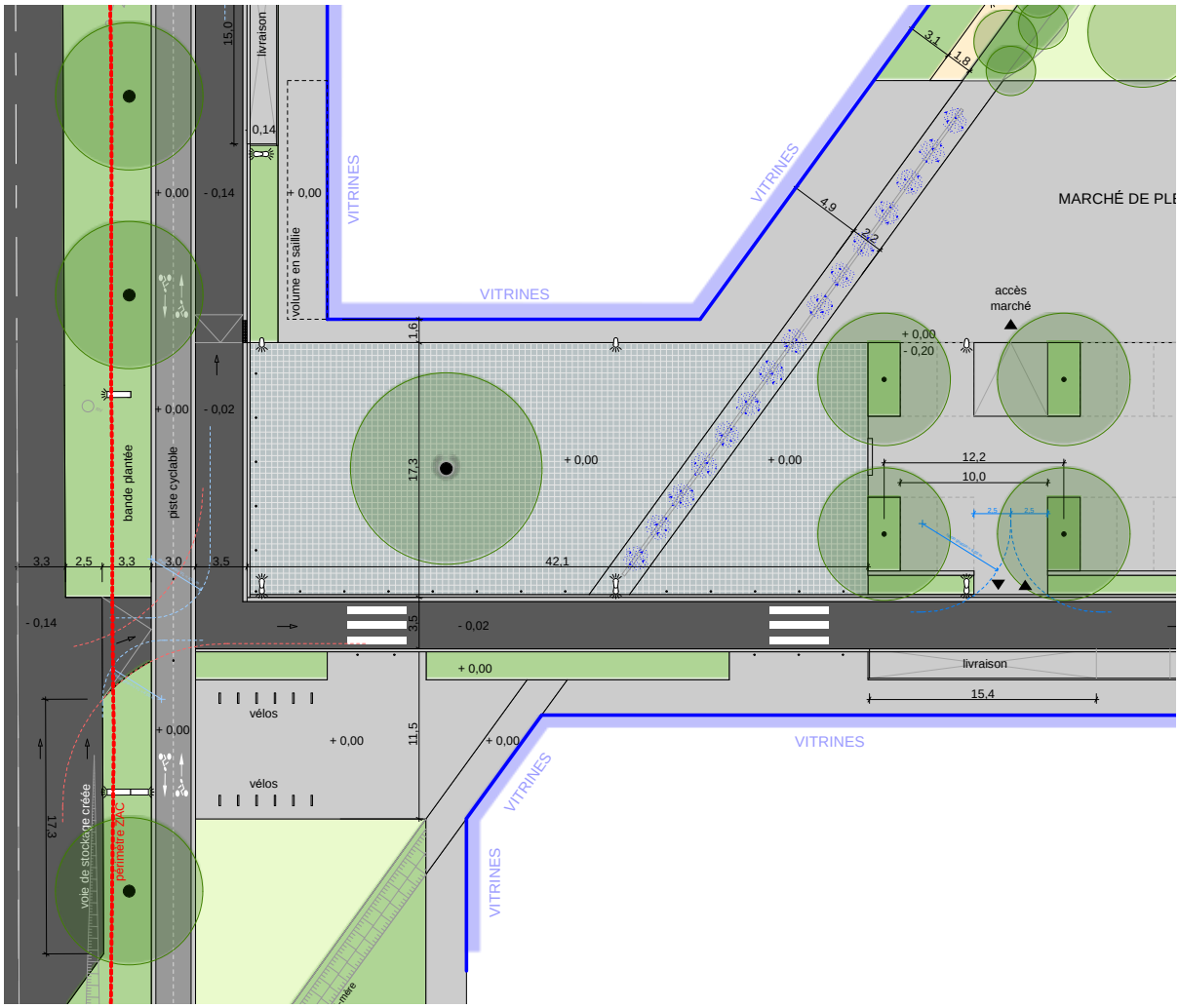




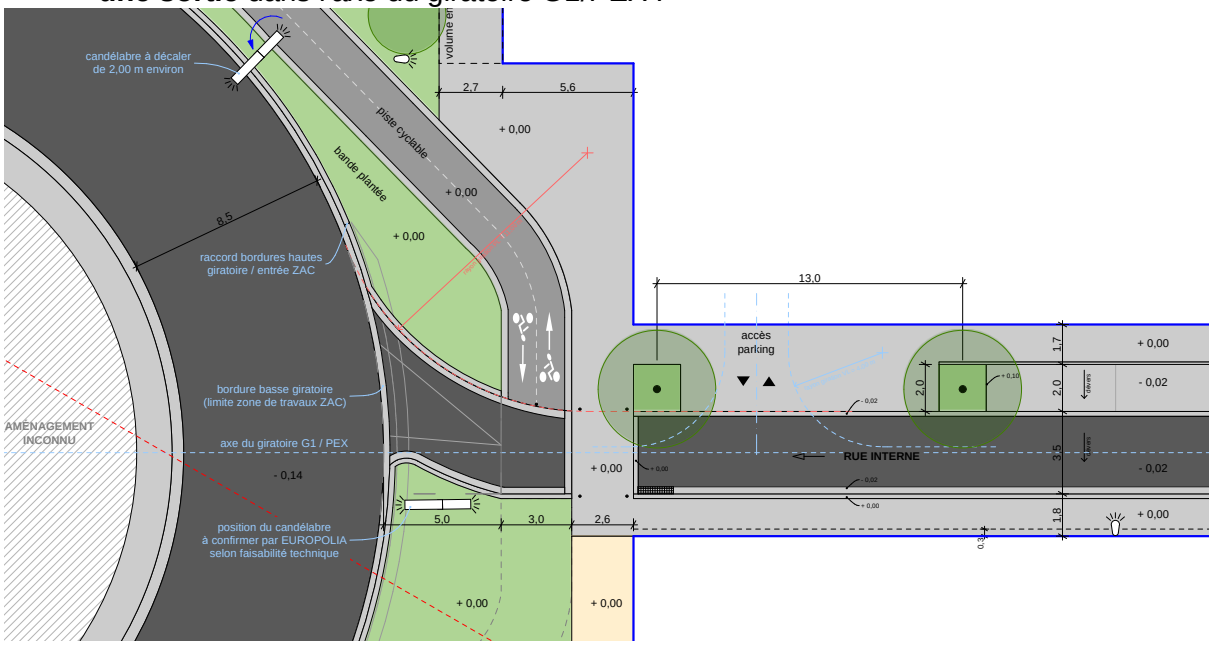
Détails des accès au quartier Laubis depuis la RD2

Le projet de la ZAC Laubis prévoit la réalisation de trois raccordements à la RD2 :

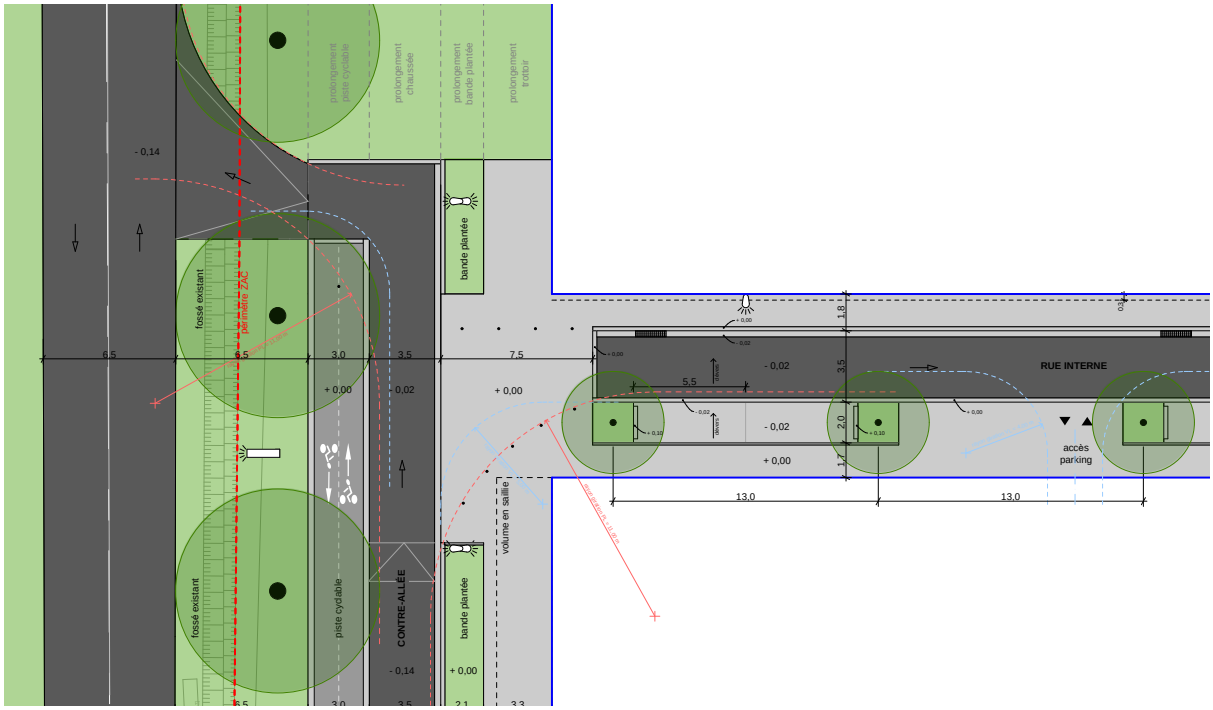
- **une entrée** au niveau de la Place du Fil :



- **une sortie** dans l'axe du giratoire G1/PEX :



- **une sortie** à l'extrémité Nord de la ZAC :



4 - ANALYSE DU PROJET ET DE SON IMPACT

Le travail de diagnostic a permis de mettre en avant les enjeux d'aménagement pour le site de Laubis auxquels le projet urbain a comme objectif de répondre. Ils sont résumés ci-après au regard des cinq critères de la loi L111-1.4 du code de l'urbanisme.
Pour chaque critère, les mesures envisagées sont mises en évidence.

Nuisances

La RD2 est classée parmi les infrastructures de transports terrestres bruyantes de type 3, ce qui induit des nuisances sonores pour les riverains, notamment en début et fin de journée (trajets pendulaires).

- implantation des bâtiments selon un retrait de 18 m minimum par rapport à l'axe actuel de la RD2 (y compris au niveau du futur giratoire G1/PEX)
- plantation d'un alignement de chênes et aménagement paysager aux abords du rond-point qui atténue la sensation de bruit par effet de diversion
- renforcement de l'isolation acoustique de tout nouveau bâtiment dans une bande de 100m de part et d'autre de la RD2, prenant en compte
- le bâti le long de la RD2, plus hauts et denses que sur le reste du quartier formera un écran acoustique protecteur
- les clôtures parallèles à la RD2 seront constituées de murs ce qui contribuera à protéger les jardins privés du bruit de la circulation automobile

Le trafic automobile est source de pollution atmosphérique.

- limitation de la vitesse à 30km/h à l'intérieur de la ZAC Laubis et priorité donnée aux modes de déplacements "doux" (piétons, vélos, transports en commun) dans le quartier afin de minimiser l'usage de la voiture par ses habitants, notamment sur la RD2
- création d'un cheminement piéton et d'une piste cyclable le long de la RD2, dont le prolongement éventuel au nord et au sud de la ZAC est pris en compte dans son tracé

C'est également un vecteur de pollution chronique voire accidentelle des eaux de ruissellement.

- conservation des fossés existants sur le tronçon doublé par la contre-allée
- prise en compte des eaux de ruissellement provenant de la chaussée de la RD2 dans le calcul du volume de rétention des eaux pluviales de la ZAC Laubis
- aménagements paysagers en bord de chaussée permettant l'infiltration des eaux de ruissellement

Les nuisances visuelles sont abordées au regard des critères Paysage, Urbanisme et Architecture.

Sécurité

La RD2 constitue l'axe majeur de desserte de la commune de Seilh et donc de la ZAC Laubis. Il s'agit également d'un itinéraire permettant le passage de convois exceptionnels.

- limitation du nombre de raccordements à la RD2 :
  - un seul accès en entrée du quartier, au niveau de la Place du Fil, avec aménagement d'une voie de stockage pour éviter l'encombrement du trafic automobile sur la RD2 tout en garantissant la sécurité des cyclistes croisant la chaussée à cet endroit
  - une sortie sur le giratoire qui sera créée après réalisation de cet ouvrage; la géométrie de cette sortie (en biais) vise à éviter qu'un automobiliste s'engage, par confusion, à contre-sens dans le quartier
  - une sortie à l'extrémité de la contre-allée, qui ne sera réalisée qu'au cours de la dernière phase d'aménagement, vise à limiter la circulation dans le quartier
- interdire le "tourne-à-gauche" au niveau de ces accès (ligne continue)
- limitation de la vitesse maximale autorisée à 50 km/h grâce au déplacement du panneau d'agglomération (prévu par les élus de Seilh)

Au regard des faibles emprises foncières disponibles sur le Chemin de Percin il a été convenu, avec les services de Toulouse Métropole et à la demande des élus de Seilh, que la continuité cyclable nord-sud inscrite au SCOT et prévue sur cette voie serait plus appropriée le long de la RD2. L'aménagement des espaces publics de la ZAC est conçu de façon à inciter à l'usage de modes de déplacements "doux".

- création d'une piste cyclable le long de la voie et séparée de celle-ci sur tout le linéaire de la ZAC
- priorité donnée aux cyclistes à travers la continuité de la piste cyclable au niveau de l'entrée du quartier
- installation d'arceaux vélos le long de la piste cyclable au niveau de la Place du Fil (entrée du quartier)
- lancement d'une étude par Toulouse Métropole concernant le prolongement de la piste cyclable au nord et au sud de la ZAC, a minima entre les giratoires de Papou et Gimenells.
- création d'un itinéraire piéton le long de la voie et séparée de celle-ci, dans l'esprit de l'emplacement réservé n°42
- aménagement de trottoirs traversants au niveau des carrefours afin de donner la priorité aux piétons et assurer la continuité de l'itinéraire piéton (matériau et nivellement)
- maintien de la circulation des transports en commun sur la RD2, avec éventuellement la création ultérieure d'une halte supplémentaire au niveau de la Place du Fil (entrée du quartier)

Les prescriptions liées aux servitudes de réseaux sont respectées et des mesures de précaution supplémentaires sont même appliquées

- respect des bandes *non aedificandi* et *non plantandi* axées sur la conduite de transport de gaz TIGF
- aucun ERP ne sera construit à moins de 15 m de la canalisation (les commerces en rez-de-chaussée des bâtiments le long de la RD2 se situant à environ 21 m)
- les bâtiments neufs qui seront construits dans une bande de 100 m à partir de l'axe de la canalisation respecteront les prescriptions TIGF
- par mesure de sécurité vis-à-vis du risque lié à l'exposition aux ondes électromagnétiques, les bâtiments neufs seront implantés selon un retrait minimal de 35 m par rapport à l'axe des lignes THT
- la hauteur des plantations sous les lignes THT sera limitée afin de conserver une marge de sécurité suffisante

Paysage

La structure paysagère existante est constituée essentiellement des haies qui traversent le site et révèlent la topographie du lieu ainsi que le découpage parcellaire. L'une d'elles en particulier suit le tracé d'un fossé-mère qui rejoint la Garonne à l'Est du périmètre de la ZAC.

- préservation des haies existantes, qui constituent des repères sur le site et participent à la lisibilité de l'organisation du territoire
- valorisation du fossé-mère existant et de la haie qui l'accompagne, supports d'une continuité d'espaces publics majeurs du quartier, le "Fil de l'Eau", qui permet de préserver le lien au fleuve et donc au grand territoire depuis la RD2
- plantation d'un alignement de chênes au sein d'une bande jachère provisoire qui inclue le fossé existant le long de la RD2 (hors ZAC)
- aménagement de bandes plantées entre contre-allée (ou chaussée de la RD2 au sud) et trottoir pour minimiser l'impact visuel de la circulation automobile

L'unique entrée du quartier depuis la RD2 correspond à l'extrémité de la Place du Fil, coeur du quartier.

- interruption de l'alignement de chênes qui crée un "événement visuel" depuis la RD2 et permet d'ouvrir le regard vers la Place du Fil
- préservation et mise en scène d'une perspective visuelle sur les tours sarrasines de l'Ecole de l'Annonciation, ouverture visuelle sur le "Fil de l'eau" et ses jardins
- mise en scène d'une perspective visuelle vers la Garonne depuis l'entrée du quartier, notamment à travers la plantation d'un mail qui oriente le regard à l'Est
- plantation d'un arbre remarquable à l'entrée du quartier
- plantations d'alignements d'arbres dans les rues et de noues dans les venelles qui permettent de tisser une trame verte de la RD2 vers la Garonne à travers la ZAC

Urbanisme

L'enjeu est de créer le long de la RD2 une véritable façade urbaine qui initie la mutation de la route en avenue et permette de rendre possible progressivement les échanges entre l'axe de circulation et le quartier qu'il longe.

- aménagement de la piste cyclable (limite entre aménagements définitifs du quartier et aménagements provisoires sur la route) en retrait par rapport au périmètre de ZAC afin de dégager des emprises suffisantes pour permettre l'évolution de la RD2
- effacement de la connotation routière de la RD2 à travers la plantation d'un alignement d'arbres de grande taille, dans la continuité des aménagements récents du rond-point Papou, qui pourra se prolonger au Nord et au Sud
- regroupement des activités du quartier autour de la Place du Fil : commerces, bureaux et ateliers, marché, halle, équipement intergénérationnel
- les commerces sont situés idéalement "en proue", à l'articulation entre le flux automobile de la RD2 et la vie du quartier
- respect de la hiérarchie des voies dans l'éclairage nocturne de la ZAC (éclairage plus intense sur la RD2)
- intégration du giratoire par un alignement en retrait des bâtiments
- échappées visuelles à travers les rues et venelles perpendiculaires à la RD2
- mise en place d'un réseau de déplacement piétons et cycles raccordé à l'existant
- le phasage de la réalisation de la ZAC permet de garantir que la construction du giratoire sera effective au moment des travaux de raccordement à la RD2 et de construction du premier tiers de la "façade urbaine" (phase 3) et laisse la possibilité que la RD2 évolue avant l'aménagement de la contre-allée, de la Place du Fil et l'achèvement de cette "façade urbaine" (phase 4)

Architecture

Actuellement les abords de la RD2, au niveau de la ZAC Laubis, se composent de bâtiments hétéroclites : 3 maisons en RDC ou R+1 sont implantées sur le site de la ZAC et dissimulées, comme la majorité des maisons sur le tronçon de la RD2 étudié, derrière des aménagements paysagers relativement opaques.
En face, sur le secteur Chapello, l'impact visuel des façades des entrepôts et des murs d'enceinte isolés au milieu d'espaces agricoles est important.
Du point de vue architectural, la construction de la ZAC Laubis est donc l'occasion de construire un ensemble cohérent, à l'échelle de la RD2.

- construction des bâtiments les plus hauts de la ZAC (R+3) selon un principe de gradation Est-Ouest : plus on s'éloigne de la RD2, plus la densité bâtie est faible
- construction d'un "bâtiment-signal" (R+4 dont duplex aux deux derniers niveaux) qui permet d'identifier l'entrée du quartier, la Place du Fil, en complément des aménagements urbains et paysagers décrits précédemment
- regroupement des logements collectifs dans les bâtiments le long de la RD2 et de la Place du Fil
- les prescriptions des lots situés le long de la RD2 imposeront la construction de volumes en saillie aux dimensions semblables pour tous les bâtiments formant la "façade urbaine" : création d'un espace public protégé, convivial en pied de ces bâtiments
- la façade urbaine sera composée d'un ensemble cohérent, aligné et rythmé grâce à l'alternance régulière entre "pleins" (bâti) et "vides" (jardins privés ou espaces publics)
- les murs de clôtures devront être traités comme le prolongement du bâti et l'alignement des bâtiments et clôtures en rez-de-chaussée sera imposé (à intégrer aux prescriptions des lots privés de la ZAC)

5 - PROPOSITION DE ZONAGE ET REGLEMENT

A travers la prise en compte du projet d'aménagement de la ZAC Laubis et de l'enjeu de requalification de l'entrée de ville sur la RD2, 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.

Modifications proposées pour la mise en compatibilité du PLU

L'intégration de la ZAC Laubis dans le PLU passe par l'ouverture à l'urbanisation de la zone AU0 destinée à ce projet, ainsi que la réduction de la zone N, qui, dans l'emprise de la ZAC Laubis, accueillera des ouvrages techniques liés aux services publics ou d'intérêt collectifs et une aire de jeux.

Pour cela, il est nécessaire de modifier différents documents et de disposer d'une nouvelle pièce dans le dossier.

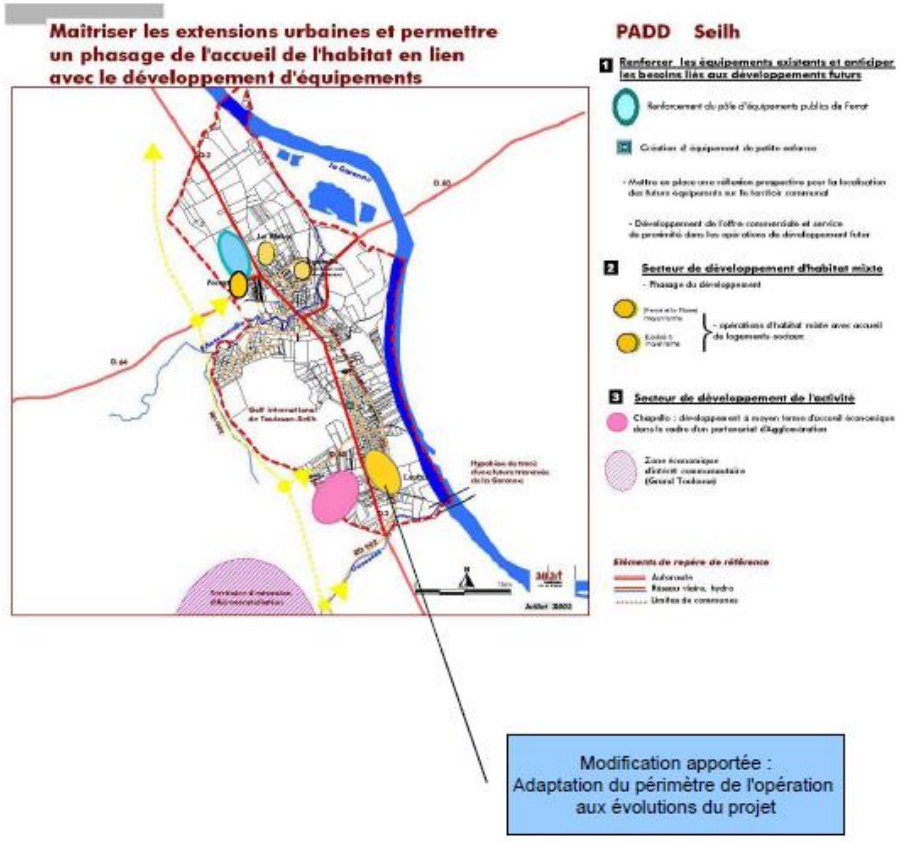
Les modifications apportées et la nouvelle pièce pour la mise en compatibilité du PLU avec la ZAC Laubis sont :

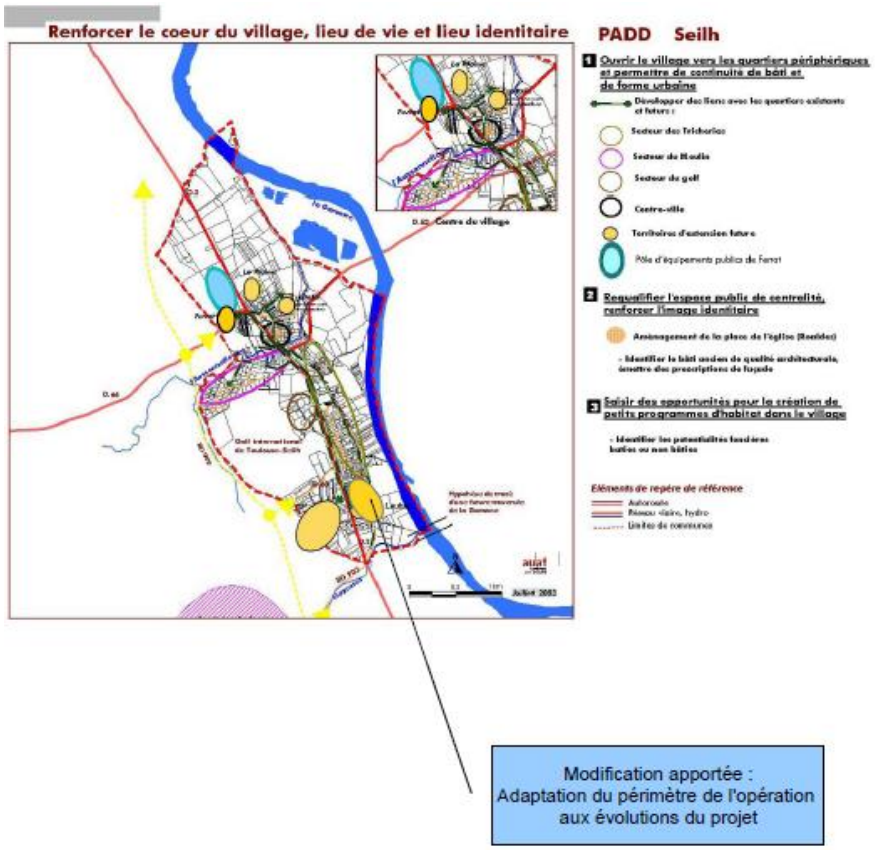
- La modification du PADD pour tenir compte de l'évolution du périmètre
    - Compte tenu de l'évolution du projet et sans toutefois porter atteinte à l'économie générale du PADD, il est proposé d'adapter plus précisément l'emprise du projet Laubis sur les cartographies du PADD en fonction du périmètre de la ZAC Laubis, approuvé par délibération dans le dossier de création (pages 12,16, 21 et 25 du PADD), et de modifier au sein du PADD le phasage « à long terme » de l'opération (texte page 6 du PADD et carte page 12).
- La création d'une orientation d'aménagement :
    - L'objet de cette nouvelle pièce portée au PLU est de compléter les dispositions réglementaires en apportant une vision de projet. Les autorisations d'urbanisme devront avoir un rapport de compatibilité avec l'orientation d'aménagement.
- La modification du règlement
    - Le document graphique du PLU et de la liste des emplacements réservés,
    - Le document écrit.
- La modification des annexes
    - Intégration du périmètre de la ZAC Laubis dans les annexes.

Les modifications du PADD pour la mise en compatibilité du PLU avec le projet Laubis portent sur la modification du texte de la page 7 du PADD et des cartes nommées :

- Maîtriser les extensions urbaines et permettre un phasage de l'accueil de l'habitat en lien avec le développement d'équipements (page 12 du PADD),
- Renforcer le noyau du village, lieu de vie et lieu identitaire (page 16 du PADD),
- Améliorer les déplacements dans la commune, favoriser les espaces publics de proximité (page 21 du PADD),
- Protéger l'agriculture et l'environnement, valoriser les espaces naturels (page 25 du PADD).

Documents du PADD de Seilh après modification



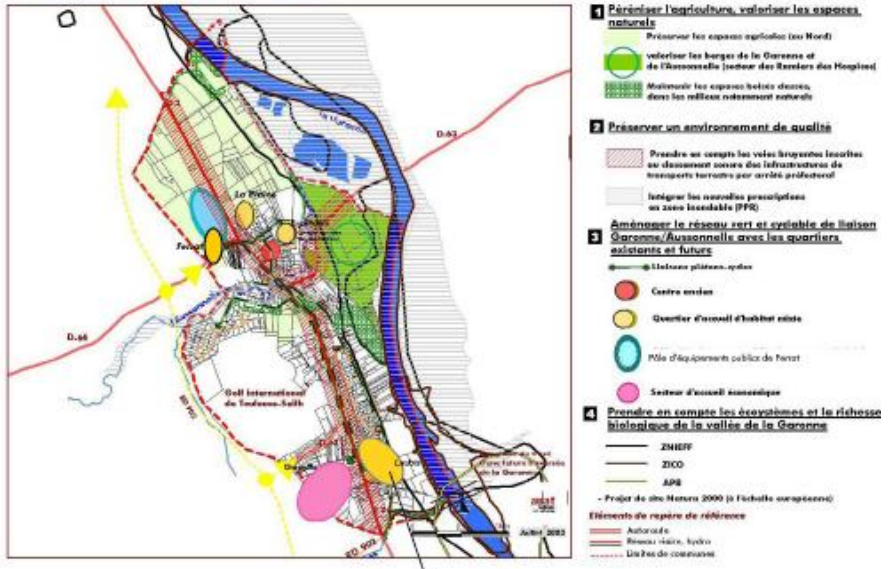


Améliorer les déplacements dans la commune, favoriser les espaces publics de proximité



Modification apportée :
Adaptation du périmètre de l'opération aux évolutions du projet

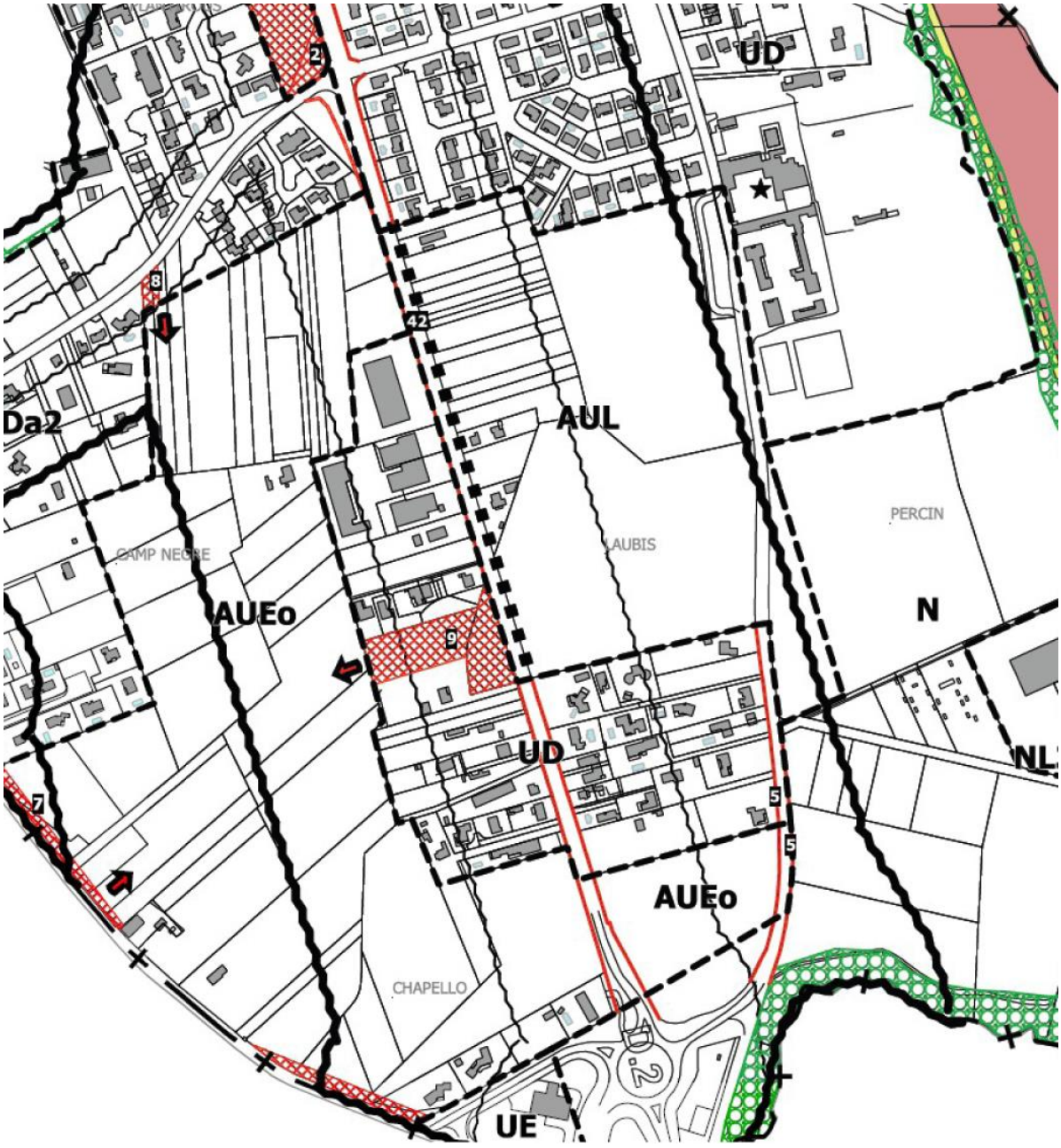
Protéger l'agriculture et l'environnement, valoriser les espaces naturels



Modification apportée :
Adaptation du périmètre de l'opération aux évolutions du projet

Règlement graphique du PLU après modification

La mise en compatibilité du PLU donne lieu à la création de la zone AUL, dont le périmètre couvre la totalité du secteur bâti de la ZAC et la suppression de la "localisation de principe" depuis la RD vers la zone AU0.
La "localisation de principe" depuis la RD2 vers la zone AU0, est supprimée car son positionnement est reporté dans l'OA Laubis.



La Mise en Compatibilité du PLU avec le projet de ZAC Laubis conduit à la réduction de l'emprise de l'Emplacement Réservé n°42, étant donné que le projet d'aménagement de la ZAC Laubis intègre la création d'un mail planté le long de la RD2 avec chemin piéton sur le linéaire soumis à la présente étude

La RD2 est un axe chargé en trafic automobile et source de nuisances sonores pour les riverains. La vitesse y est limitée à 70 km/h jusqu'aux panneaux d'agglomération, puis 50 km/h lors du passage en centre ville. Elle est classée en voie bruyante de type 3, au droit du secteur de Laubis. Les bâtiments nouveaux sont donc soumis à une règle d'isolation acoustique spécifique dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de la voie.

Règlement écrit du PLU après modification

ARTICLE AU 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 18 m minimum de l'axe de la RD2 dans le secteur AUL
. de 25 m minimum de l'axe de la RD2 excepte dans le secteur AUL
. de 6 m minimum de la limite d'emprise des autres voies, excepte dans le secteur AU4 et AUL.

1.2. Dans le secteur AU4, les constructions devront s'implanter dans une bande de 3 a 6 mètres de la limite d'emprise des voies principales de desserte de l'opération.

1.3. Dans la zone AUL, sauf pour les constructions nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif (SPIC), les constructions devront respecter les principes de compositions urbaines inscrites dans l'Orientation d'Aménagement de Laubis.

1.3. 1.4. D'autres implantations sont admises pour les constructions déjà existantes à la date d'approbation du présent règlement ne respectant pas l'alignement ou le recul évoque ci-dessus, tout projet d'extension, de réaménagement et de création d'annexes liées à la construction existante sera autorisé en conservant l'alignement existant.

2 - Implantations par rapport aux emprises (publiques ou privées) autres que voirie :
Toute construction doit être implantée a 3 mètres au minimum des espaces verts, pistes cyclables, chemins piétonniers ou placettes piétonnières (des espaces non destines a la circulation automobile), sauf pour la zone AUL.
Pour la zone AUL, toute construction sera implantée par rapport aux emprises (publiques ou privees) autres que la voirie, selon les mêmes règles d'implantation que celles par rapport aux voies publiques et privées.
Une implantation différente pour les constructions nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif (SPIC) pourra être admise.

3 - Implantation des piscines
Les piscines non couvertes doivent être implantées a une distance minimale de 3 mètres de la limite des emprises publiques et voies privées. Cette distance est calculée à partir de la fosse.