

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

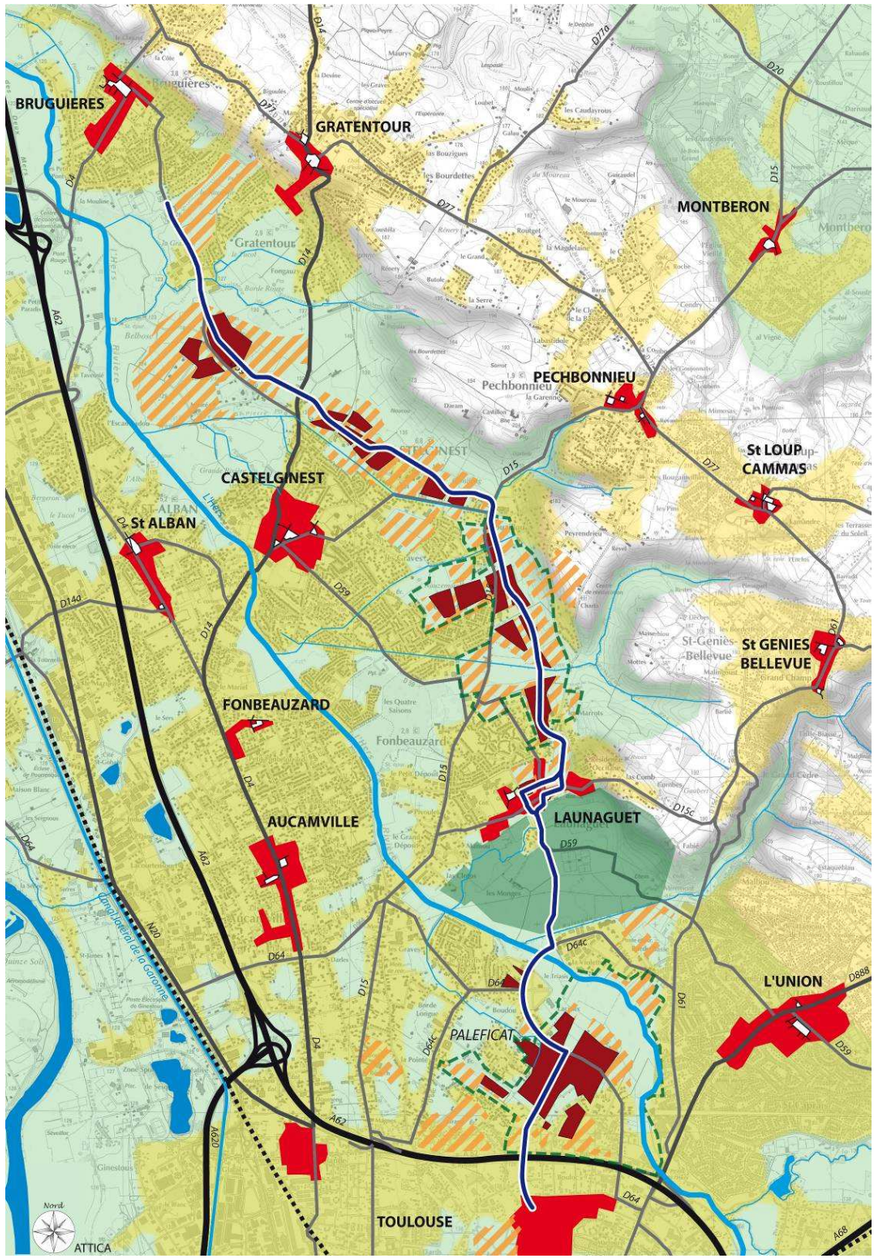
Plan Local d'Urbanisme

Mise en compatibilité du PLU

1 - Rapport de Présentation

Notice explicative

Toulouse Métropole
6, Rue René Leduc - B.P. 35 821
31505 Toulouse Cedex 5
t. 05 81 91 72 00 - f. 05 81 91 72 01
www.toulouse-metropole.fr



Communauté Urbaine du Grand Toulouse
1 place de la Légion d'Honneur – BP35821
31505 TOULOUSE Cedex 5

Études générales d'urbanisme, d'infrastructure dont l'aménagement de site propre de transport en commun et environnementale

PIECE H

Notice explicative

Mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune de L'Union

237 l'Occitane
CS27620
31676 LABEGE CEDEX

Immeuble Octopussy
Bât. B - 16, avenue de l'Europe
31520 RAMONVILLE SAINT AGNE

10 boulevard des Batignolles
75017 PARIS

Emetteur

Réf affaire Emetteur

Chef de Projet
Auteur principal
Nombre total de pages

Indice	Date	Objet de l'édition/révision	Etabli par	Vérifié par	Approuvé par
E	17/10/2012		SCE/CSL		

Il est de la responsabilité du destinataire de ce document de détruire l'édition périmée ou de l'annoter « Edition périmée ».

Document protégé, propriété exclusive du groupement ARCADIS – SCE - ATTICA.
Ne peut être utilisé ou communiqué à des tiers à des fins autres que l'objet de l'étude commandée.

Table des Matières

CHAPITRE 1 : NOTICE EXPLICATIVE 4
1.1 Objet et cadre de l'opération 4
1.1.1 Objet du dossier de mise en compatibilité 4
1.1.2 La procédure de mise en compatibilité 4
1.1.3 Le contenu du dossier de mise en compatibilité 4
1.2 Objectifs et enjeux de l'opération 5
1.2.1 Eléments de contexte 5
1.2.2 Objectifs 6
1.2.3 Présentation de l'opération 7
1.3 Le projet et le PLU 11
1.3.1 Le projet sur la commune 11
1.3.2 Analyse de la compatibilité du projet avec le PLU 11
2 CHAPITRE 2 : Mise en compatibilité du PLU en vigueur avec le projet 14
2.1 Mise en compatibilité du rapport de présentation du document d'urbanisme en vigueur 14
2.1.1 Rapport de présentation du document d'urbanisme en vigueur (p64) 14
2.1.2 Rapport de présentation mis en compatibilité (p64) 14
2.1.3 Rapport de présentation du document d'urbanisme en vigueur (p111) 15
2.1.4 Rapport de présentation mis en compatibilité (p111) 15
2.2 Mise en compatibilité du PADD 16
2.2.1 PADD du document d'urbanisme en vigueur (p5) 16
2.2.2 PADD mis en compatibilité (p5) 16
2.2.3 PADD du document d'urbanisme en vigueur (p6) 17
2.2.4 PADD mis en compatibilité (p6) 17
2.2.5 PADD du document d'urbanisme en vigueur (p9) 18
2.2.6 PADD mis en compatibilité (p9) 18
2.2.7 PADD du document d'urbanisme en vigueur (p13) 19
2.2.8 PADD mis en compatibilité (p13) 19
2.2.9 PADD du document d'urbanisme en vigueur (p17) 20
2.2.10 PADD mis en compatibilité (p17) 20

2.2.11 PADD du document d'urbanisme en vigueur (p22) 21
2.2.12 PADD mis en compatibilité (p22)..... 21
2.2.13 PADD du document d'urbanisme en vigueur (p25) 22
2.2.14 PADD mis en compatibilité (p25)..... 22
2.2.15 PADD du document d'urbanisme en vigueur (p35) 23
2.2.16 PADD mis en compatibilité (p35)..... 23
2.3 Mise en compatibilité du règlement..... 24
2.3.1 Règlement du document d'urbanisme en vigueur p4 24
2.3.2 Règlement mis en compatibilité p4..... 24
2.3.3 Règlement du document d'urbanisme en vigueur p60 25
2.3.4 Règlement mis en compatibilité p60..... 25
2.4 Mise en compatibilité du règlement graphique (zonage)..... 26
2.4.1 Zonage des emplacements réservés concernés dans le document d'urbanisme en vigueur 26
2.4.2 Zonage des emplacements réservés concernés mis en compatibilité..... 26
2.4.3 Création d'un emplacement réservé BUN 27
2.4.4 Synthèse de la mise en compatibilité du règlement graphique 28
2.5 Mise en compatibilité de la liste des emplacements réservés 30
2.5.1 Liste des emplacements réservés du document d'urbanisme en vigueur 30
2.5.2 Liste des emplacements réservés mise en compatibilité..... 30

CHAPITRE 1 : NOTICE EXPLICATIVE

1.1 Objet et cadre de l'opération

1.1.1 Objet du dossier de mise en compatibilité

Le projet de Boulevard Urbain Nord (B.U.N.) consiste en la création d'une voirie multimodale et de ses travaux connexes (ouvrages hydrauliques notamment). Les communes de Toulouse, L'Union, Launaguet, Castelginest, Gratentour, Bruguières et Pechbonnieu seront traversées par ce projet d'axe multimodal qui vise à structurer l'urbanisation du territoire Nord-Est de l'Agglomération toulousaine. Il s'agit d'offrir un service performant en matière de transports en commun, en assurant les continuités viaires hiérarchisées et en développant les liaisons piétons-cycles.

Ce projet figure dans le Document d'Orientation et d'Objectif du SCOT (Schéma de Cohérence Territorial) approuvé de l'agglomération qui prescrit que : « Les PLU doivent prendre les mesures nécessaires ou conservatoires à long terme pour la réalisation du réseau des boulevards urbains multimodaux, et en particulier réserver ou protéger les emplacements adéquats ».

Le foncier nécessaire à la réalisation de l'opération sur les territoires de ces 6 communes concernées par le projet n'étant pas maîtrisé en totalité par la collectivité, il a été décidé d'engager une procédure visant à obtenir une Déclaration d'Utilité Publique (D.U.P.) qui permettrait, en tant que de besoin, de recourir à l'expropriation.

L'évolution des Plans Locaux d'Urbanisme ou des Plans d'Occupation des Sols des communes concernées intervient dans le cadre de la procédure D.U.P, cette dernière emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme, afin de prendre en compte le projet de Boulevard Urbain Nordet de ses travaux connexes, en application des dispositions des articles L.11-4 du Code de l'expropriation, L.123-16 et R.123-23 du Code de l'urbanisme.

1.1.2 La procédure de mise en compatibilité

La mise en compatibilité d'un Plan Local d'Urbanisme a pour objectif de permettre la réalisation de l'opération sur laquelle porte la Déclaration d'Utilité Publique. S'agissant d'un équipement public d'infrastructure, elle peut se traduire dans certaines communes par la création d'une servitude L123-2c ou d'un emplacement réservé (selon l'état d'avancement du projet) dans les zones intéressées par le projet et par une adaptation de toutes les dispositions concernées dans les documents d'urbanisme, tels que les règlements des zones traversées, les espaces boisés, etc.

Conformément aux dispositions de la loi SRU, la mise en compatibilité des PLU est régie par les articles L.123.16 et R.123.23 du Code de l'Urbanisme. L'article L.123.16 prévoit que la DUP d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un PLU ne peut intervenir que si l'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence.

Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du PLU avec le projet doivent faire l'objet d'un examen conjoint par l'ensemble des personnes publiques associées (Etat, Région, Département, EPCI chargé du suivi du SCOT, commune, autorité compétente en matière d'organisation des transports urbains, les chambres consulaires et le cas échéant des organismes de gestion des parcs naturels régionaux). Cet examen conjoint, pris à l'initiative du Préfet, a lieu avant l'ouverture de l'enquête publique et se traduit par l'organisation d'une réunion.

Sont consultées à leur demande au titre de l'article L.125.5 du Code de l'Urbanisme, les associations locales d'usagers agréées et les associations agréées de protection de l'environnement, visées au titre de l'article L.252.1 du Code Rural (article R.123.23 du Code de l'Urbanisme). Le Préfet est également tenu de consulter pour avis les organismes compétents en cas de réduction des espaces agricoles ou forestiers ou d'atteinte à la valeur agronomique, biologique ou économique en zone agricole protégée, an application des articles L.112.2 et L.112.3 du Code Rural.

A l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité du PLU, le rapport et les conclusions de la commission d'enquête ainsi que le procès verbal de la réunion d'examen conjoint seront soumis au conseil municipal pour avis. Si ce dernier ne s'est pas prononcé dans un délai de 2 mois, il est réputé avoir donné un avis favorable.

La Déclaration d'Utilité Publique du projet emporte approbation des nouvelles dispositions du Plan Local d'Urbanisme (article L.123.16 du code de l'urbanisme). Le PLU est modifié par la DUP elle-même, cette modification devenant effective dès la publication de la DUP.

1.1.3 Le contenu du dossier de mise en compatibilité

Ce dossier vient compléter le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, auquel il convient de se référer pour la définition du projet ainsi que pour les justifications des modifications apportées aux documents d'urbanisme au regard des problématiques environnementales (notamment la pièce E : l'étude d'impact).

Il consiste en la mise en compatibilité des pièces écrites et des pièces graphiques du dossier de POS / PLU des 7 communes concernées par le projet : Toulouse, L'Union, Launaguet, Castelginest, Gratentour, Bruguières et Pechbonnieu.

Ce dossier est constitué de la présente notice explicative de présentation, définissant les caractéristiques essentielles du projet soumis à enquête (la prise en compte de la préservation de l'environnement dans le projet de modification du PLU / POS au regard de la nouvelle opération est justifiée par l'étude d'impact). Elle est découpée en deux grandes parties :

- La présentation du projet soumis à enquête (présentation générale et caractéristiques sur la commune), et l'analyse de la compatibilité du projet avec le document d'urbanisme

- Les modalités de mise en compatibilité nécessaires des pièces du dossier concernées (rapport de présentation, PADD, règlement écrit, règlement graphique, annexes, servitudes).

1.2 Objectifs et enjeux de l'opération

1.2.1 Eléments de contexte

1.2.1.1 Localisation du projet

Le projet se situe sur la partie Nord - Est de l'Agglomération toulousaine et concerne les communes de Toulouse, L'Union, Launaguet, Castelginest, Gratentour, Bruguières et Pechbonnieu.

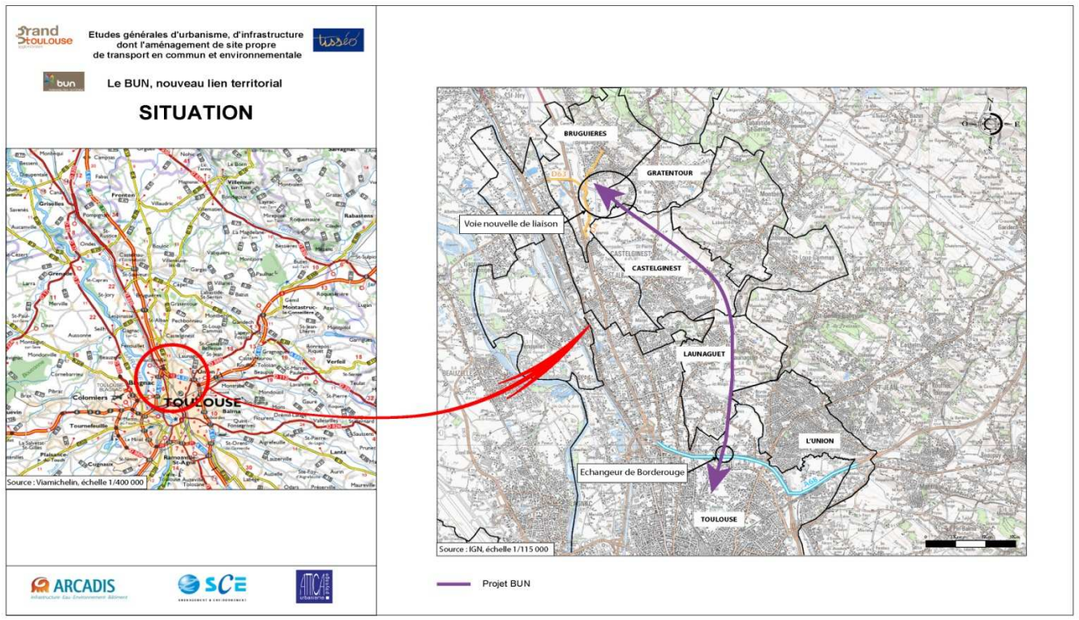


Figure 1 : Cartes de localisation du projet

1.2.1.2 Un projet qui répond aux enjeux du territoire Nord-Est de l'agglomération toulousaine

L'aire urbaine de Toulouse poursuit sa croissance démographique, l'une des plus dynamiques de France, et accueille chaque année une moyenne de 18 200 nouveaux habitants.

Cette croissance se fait avec un rythme plus rapide que prévu : d'après les estimations de population et les premiers résultats du recensement en 2006, l'objectif d'accueil démographique de 170 000 habitants de plus entre 1990 et 2015 (inscrit au SDAT : Schéma Directeur de l'Agglomération Toulousaine) a déjà été atteint. On constate les tendances suivantes :

- la ville centre connaît une forte croissance,
- l'Ouest capte une grande part de la croissance démographique,
- l'attractivité du Nord se confirme et tend à s'accentuer.

En effet, il apparait que le nord de l'agglomération toulousaine figure parmi les lieux d'accueil stratégiques de ces nouveaux habitants. La proximité du centre de l'agglomération, à moins de 20 kilomètres de la place du Capitole, et la possibilité de recevoir une voie structurante, équipée de transports en commun performants, en font un axe de développement majeur de l'agglomération toulousaine.

Depuis 1990, les populations de certaines communes du secteur ont pratiquement doublé, d'autres augmentent de 30% à 50%.

Le développement urbain s'est organisé :

- d'une part, autour des centralités anciennes,
- d'autre part, autour des axes majeurs de circulation.

Cela au gré des opportunités foncières, avec la prédominance d'un habitat pavillonnaire, peu propice à la desserte en transport en commun, à la pratique de la marche à pied et aux vélos.

Ce développement urbain à dominante d'habitat renforce l'orientation actuelle des flux tous modes vers ou depuis la ville centre.

Actuellement, le nord de l'agglomération Toulousaine présente un réseau viaire peu maillé.

Le réseau est divisé en trois grandes familles:

- Les voiries primaires, regroupant les autoroutes A62 vers Montauban et Bordeaux, l'A68 vers Albi et la rocade ;
- Les voiries secondaires, regroupant les routes nationales dont la RD 888 (ex RN88) ;
- Les voies de desserte enfin, regroupant les voies suivantes : la RD4, la RD14, la RD14A, la RD15, la RD15C, la RD59, la RD61, la RD 64, la RD64C, la RD 964 et les voies communales.

Ainsi, le réseau viaire actuel est caractérisé par :

- une orientation radiale convergeant vers le centre de Toulouse ;
- des voiries secondaires et de dessertes étroites ;
- des emprises limitées ;
- une capacité limitée ;
- des points de convergence au droit des échangeurs peu nombreux ;
- un maillage incomplet marqué par l'absence de transversales d'importances.

La configuration de ce réseau a pour conséquence une densification du trafic entrainant régulièrement des points de congestions.

Le Boulevard Urbain Nord permettra ainsi d'apporter une solution alternative en développant un transport en commun performant.

1.2.1.3 Un projet en accord avec les orientations des documents supra-communaux

De plus, la mise en place du BUN répond également aux orientations en matière de politique de déplacement des documents de planification mis en place dans l'agglomération de Toulouse, notamment :

- **le Schéma de Cohérence Territorial (SCOT)**

Le SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) a été arrêté en juillet 2010 et approuvé le 16 mars 2012.

Le PADD du SCoT prévoit la création de « boulevards urbains multimodaux » définis comme « Voie multimodale, apaisée, support d'urbanisation ». Le boulevard urbain comprend des espaces pour les modes doux (trottoirs, pistes ou bandes cyclables). Il intègre un site propre pour les transports collectifs ou la réservation d'un espace permettant de les intégrer ultérieurement.

« Confortant le maillage des transports collectifs du cœur d'agglomération, les boulevards urbains multimodaux devront relier entre eux les centres urbains proches, structurer l'accueil de l'urbanisation et accueillir les modes alternatifs à la voiture »

Le projet de Boulevard Urbain Nord figure dans le Document d'Orientations et d'Objectifs parmi les boulevard urbains multimodaux à créer.

- **le Plan des Déplacements Urbains de l'Agglomération Toulousaine (PDU)**

Le projet de révision du PDU, arrêté le 24 janvier 2011, poursuit les objectifs du SCoT en posant un schéma multimodal des déplacements.

Le PDU prévoit une desserte différenciée en transports en commun selon les tissus traversés et les densités des territoires. Dans ce cadre, les territoires du Nord sont voués à accueillir, de part leur densité urbaine, un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) de type bus.

Le projet du Boulevard Urbain Nord est inscrit au Plan de Déplacement Urbain (PDU) de l'Agglomération Toulousaine, dans l'action C9 de programmation de TCSP à 2015.

1.2.2 Objectifs

Le projet du BUN présente la particularité de ne pas être seulement un projet d'infrastructure. Il s'agit d'un projet d'ensemble de développement urbain au Nord de l'agglomération qui a pour objet d'organiser l'accueil des populations nouvelles, emplois, services, équipements pour répondre aux besoins de l'agglomération à l'horizon 2030. Les objectifs principaux inscrits dans la délibération du Grand Toulouse du 30 septembre 2010, ont fait l'objet d'approfondissements qui permettent de préciser des objectifs plus opérationnels :

- **Permettre un développement urbain durable**

- Développer une complémentarité entre bourgs existants et quartiers futurs ;
- Créer de nouvelles centralités autour du BUN, permettant de rééquilibrer l'offre d'équipements et de services ;
- Favoriser la proximité habitat, emplois, commerces et services ;
- Définir des formes urbaines qui permettent d'atteindre le niveau d'intensité urbaine envisagé autour du BUN ;
- Répondre à l'évolution des modes d'habitat, en proposant des solutions architecturales innovantes et favoriser la mixité sociale dans la programmation.

- **Offrir un service de transports performant**

- Garantir la régularité et la vitesse du transport en commun ;
- Valoriser l'image du transport dans l'espace public ;
- Assurer un haut niveau de confort en station.

- **Apporter une réponse au trafic d'échange avec l'agglomération et de desserte interne au secteur**

- Mailler le BUN au réseau de voiries existantes ;
- Se prémunir d'un risque de créer un itinéraire alternatif au réseau principal ;
- Garantir les relations transversales autant que les liaisons nord/sud ;
- Développer la multi-modalité tant pour les fonctions d'échange avec l'agglomération que pour la desserte interne au secteur.

- **Préserver la qualité environnementale**

- Valoriser la trame hydraulique existante (vallée de l'Hers et ses affluents) ;
- Mettre en réseau la trame verte à toutes les échelles (espaces publics de proximité, parcs d'agglomération, couloirs verts…) ;
- Renforcer la biodiversité et assurer les continuités écologiques ;

- Préserver les entités paysagères qui participent de l'identité du territoire : plaine des Monge, coteaux, vallée de l'Hers, patrimoine bâti….

1.2.3 Présentation de l'opération

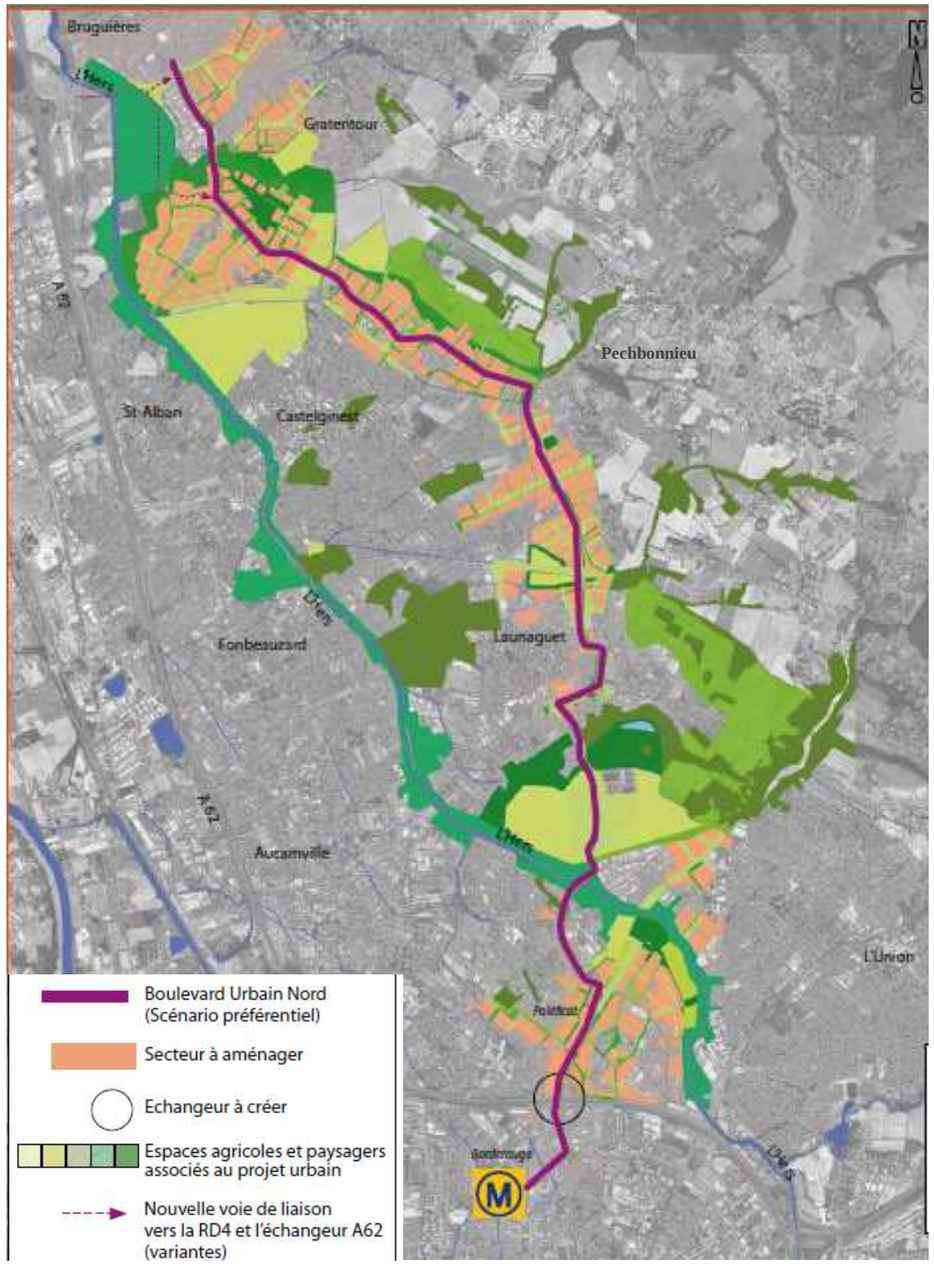


Figure 2 : Scénario préférentiel du BUN – (dossier de concertation, Septembre 2011)

1.2.3.1 Description du projet

Conçu pour anticiper et accompagner l'aménagement du territoire Nord-est de l'agglomération, le projet d'aménagement du boulevard urbain nord s'inscrit dans un programme d'ensemble et de cohérence entre urbanisme et déplacements.

Le projet décrit ci-après concerne uniquement le projet d'infrastructure du BUN. Toutefois, pour en apprécier sa vocation et ses objectifs, il est présenté avec le projet urbain étudié à ce jour qui fera l'objet de procédures spécifiques de mise en œuvre et d'enquête publique.

Le projet dessine une infrastructure multimodale de 13 km de long qui comprend :

- Une plateforme de transports collectifs à double sens de 11,3km (pour s'adapter aux particularités locales, les voies de circulation pour les bus et pour les voitures pourront être dissociées) qui accueille le bus en site propre (BSP). Elle permet de garantir la régularité et une vitesse commerciale performante car la circulation de bus y est prioritaire sur la circulation automobile ;
- Une voirie de circulation pour les véhicules particuliers à 2x1 voies (interdite aux poids lourds sauf desserte locale) dont la vitesse de circulation sera limitée à 50 km/h, avec des réductions à 30 km/h sur certaines zones ;
- Un itinéraire cyclable continu aménagé, selon les contextes, soit en piste bilatérale monodirectionnelle, soit en bande latérale. Le principe de piste bidirectionnelle est exploité dans la traversée d'espaces libres ou naturels ;
- Des cheminements piétons de part et d'autre;
- Une voie nouvelle de liaison à Bruguières.

Diverses contraintes et objectifs ont été pris en compte dans les choix d'aménagement :

- Les contraintes fonctionnelles de la circulation et de mise à niveau des réseaux de collecte des eaux pluviales ;
- Les objectifs de développement durable et d'éco-mobilité assignés au projet dans son ensemble ;
- La cohérence avec les projets connus des communes traversées, mais aussi avec leur développement actuel, en prenant en compte les contraintes de desserte des tissus constitués et des nouveaux quartiers ;
- Le traitement paysager et l'accompagnement de l'infrastructure par la réalisation d'espaces publics de qualité, notamment au droit des stations (places urbaines, lieux de vie des nouveaux quartiers) ;
- Les contraintes de calendrier des opérations connexes, connus au stade actuel des études.

1.2.3.2 Les séquences d'aménagement

Les principes d'insertion urbaine et paysagère prennent leur source à la fois dans le territoire dans lequel le projet s'inscrit et dans le contexte urbain traversé. L'échelle du territoire permet de dégager les grandes unités homogènes du parti d'aménagement urbain et paysager proposé pour chacune des séquences. A l'échelle localisée, le parti d'aménagement est enrichi par la prise en compte des particularités des espaces traversés et la mise en valeur des perspectives.

L'aménagement séquentiel de l'infrastructure multimodale s'accompagnera d'une qualification paysagère de l'espace péri-urbain traversé et par la même favorisera son intégration. Il inclut des propositions de réaménagement des abords de tissus constitués, de maillage au réseau de voies existantes et de voies à créer, la création de nouveaux espaces publics à l'occasion du projet du BUN, au niveau des stations. Cette démarche globale de qualité vise à réduire les effets physiques et visuels de coupure urbaine que pourrait induire la création d'une infrastructure nouvelle dans le territoire. Elle participe également à la reconnaissance de l'infrastructure dans le territoire et par la même à son usage.

Le traitement de la plate-forme de transport collectif, de ses abords, des stations, de l'itinéraire cycle continu et des cheminements piétons fait l'objet d'une attention particulière en termes d'aménagements urbains et paysagers, de choix de matériaux et de mobilier. Les choix d'aménagement de l'espace public envisagés sont déclinés en tenant compte de l'affirmation d'une identité spécifique de la ligne, ainsi que de la diversité des espaces traversés.

Les 5 séquences d'aménagement du boulevard multimodal sont les suivantes :

1 : La plaine urbaine (communes de Toulouse, Launaguet, L'Union)	Traversée du quartier de Paléficat, du boulevard Netwiller au franchissement de l'Hers en entrée de la plaine des Monges
2 : La plaine des Monges (commune de Launaguet)	Traversée de la plaine agricole, du franchissement de l'Hers à l'entrée du centre-ville de Launaguet à hauteur du chemin des Monges
3 : Le village (commune de Launaguet)	Traversée du centre-ville de Launaguet et du quartier de Cazalbarbier jusqu'au chemin de Carles
4 : Le pied des coteaux (communes de Launaguet, Castelginest)	Traversée de secteurs d'urbanisation de Marots, ruisseau de Carles, Charta, Nauzemarelle, Camilong, Naucou, St Pierre, de l'intersection avec le chemin de Carles jusqu'à la RD 14 (route de Villemur)
5 : Le retour de la plaine (communes de Castelginest, Gratentour, Bruguières)	Traversée de secteurs d'urbanisation Rayssac/La Bartolle pour rejoindre la route de Castelginest (actuelle RD59) en entrée de Gratentour jusqu'à l'entrée de ville de Bruguières

.

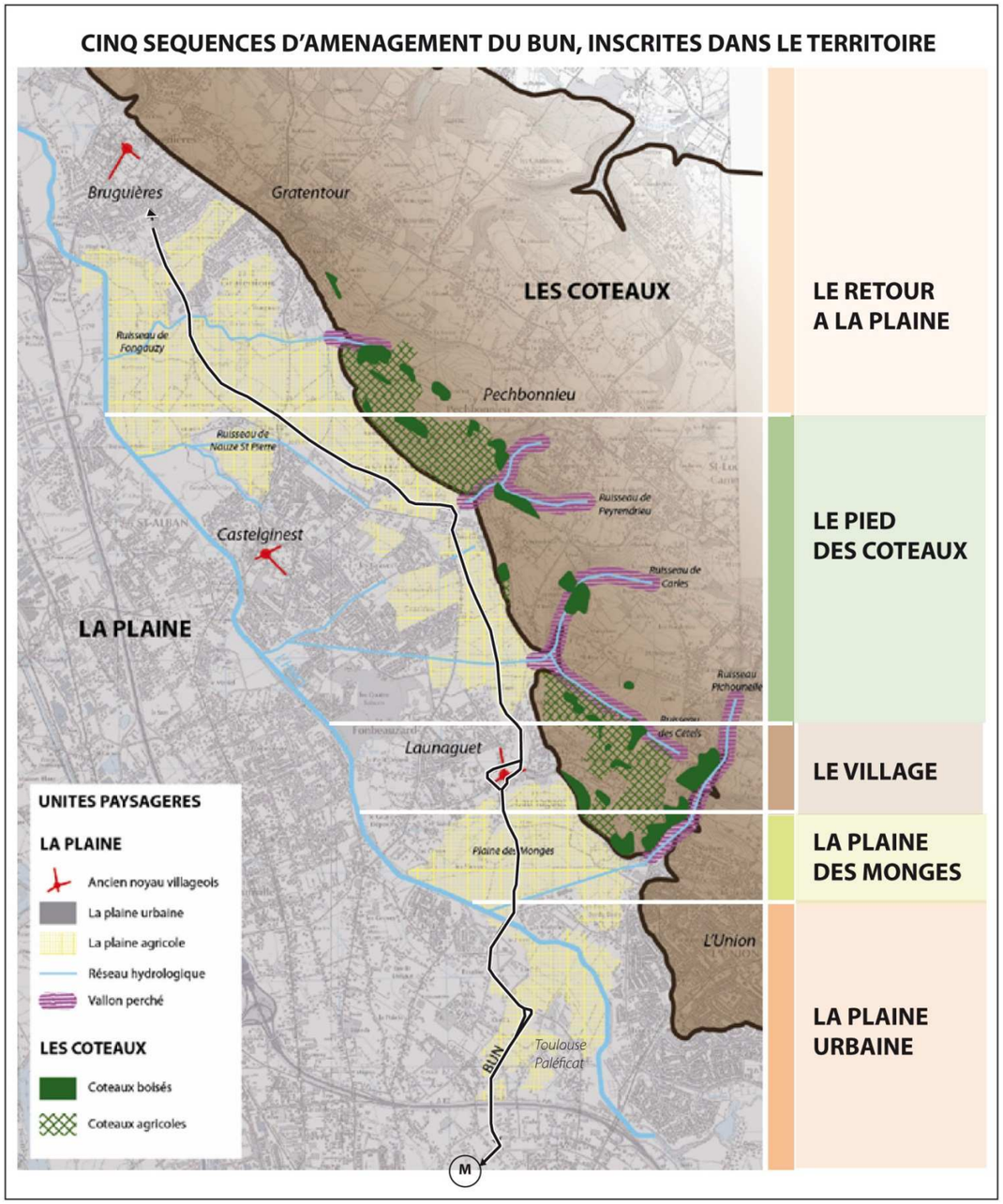


Figure 3 : Les séquences d'aménagement du BUN

1.2.3.3 Les caractéristiques de l'infrastructure multimodale

Le boulevard urbain multimodal aménagé sur environ 11,3 km sera le support de 3 lignes principales de bus au départ de la station Borderouge, terminus de la ligne B du métro : vers Castelginest, vers Montberon et Saint-Loup-Camas, vers Gratentour et Bruguières. Ces lignes de bus se prolongent au-delà du boulevard multimodal. Conformément à la recherche de cohérence urbanisme et déplacements, le réseau de bus transitant par le boulevard urbain nord se développera avec l'élévation de la densité urbaine du secteur et l'augmentation du nombre de passagers.

Contrairement au bus classique, le bus en site propre (BSP) permet un niveau de service performant avec : un maillage fin du territoire, des trajets rapides, des temps de parcours garantis aux heures de pointe. Il bénéficie d'un axe de circulation entièrement réservé dans les deux sens et de la priorité lorsqu'il croise les autres voies. Il échappe ainsi aux engorgements du trafic routier.

1.2.3.3.1 Principes généraux

La plateforme représente l'emprise du système de transport sur la voirie. Elle est exclusivement réservée aux transports en commun. Elle est isolée du reste de la circulation par des séparateurs, interrompus au droit de carrefours et des traversées intermédiaires pour les piétons. Les traversées intermédiaires et les carrefours sont franchis « à niveau » par le bus en site propre. Cependant, en raison de l'étroitesse de la rue Fignac et sur une distance limitée, la plateforme pourra uniquement dans cette courte section, être empruntée par les véhicules particuliers en accès riverains.

- En section courante, l'emprise technique nécessaire au passage du bus en site propre est de 7 m, hors séparateurs, avec des sur largeurs adaptées dans le cas de tracés en courbes.
- Pour les stations, il est nécessaire de disposer d'une sur largeur pour implanter les quais, de l'ordre de 4 mètres.

Des séparateurs isolent le site propre de la circulation courante. Ils sont constitués soit par des bordurettes en béton de 25 cm de largeur ou de terre-pleins plus importants pouvant être plantés ou accueillir de feux de signalisation. La traversée de voies de circulation n'est possible qu'au niveau de carrefours ou de passages protégés.

L'infrastructure comprend également des trottoirs dont la largeur minimum n'est jamais inférieure à 1,40 mètre, sans mobilier urbain. Le projet d'infrastructure est pensé comme un ensemble cohérent avec les stations, les cheminements piétons et cycles, les intersections et la plateforme, la signalisation venant parfaire cet ensemble. La qualité de l'insertion de l'infrastructure est restée au cœur des préoccupations, pour garantir l'efficacité du système de transports.

1.2.3.3.2 Insertion de la plateforme

L'insertion de la plateforme d'accueil du bus en site propre dans la voirie se fera suivant deux types d'aménagement selon les caractéristiques du tissu existant ou futur traversé : soit en position axiale, soit en position latérale.

Cette variété d'insertion du BSP a été volontairement recherchée pour récréer, par anticipation les conditions d'une insertion urbaine telle qu'on peut la rencontrer en cœur de quartiers denses ou dans des tissus urbains contraints. La variété de situations permettra d'éviter la monotonie inhérente à un projet linéaire de plus de 10 km.

Suivant les sections, les dispositions les plus appropriées ont été définies, en tenant compte de conditions particulières d'emprise, de sécurité et de coût, tout en limitant le nombre de transitions entre chaque type d'aménagement. Les deux types de dispositions sont mis en œuvre sur des sections dont la longueur permet de conserver à la voirie toutes ses fonctions dans des conditions optimales. Quelle que soit la disposition choisie, les questions de sécurité de piétons, de cyclistes et de automobilistes ainsi que les questions d'intégration urbaine seront traitées avec le plus grand soin, afin de garantir le caractère approprié au contexte de la séquence du projet de boulevard multimodal.

Pour s'adapter à l'identité particulière de la traversée de la plaine de Monges, il a été envisagé de dissocier les voies de circulation pour les bus (plateforme du TCSP) et pour les voitures.

- Position axiale :

La plateforme du site propre est implantée dans l'axe de la voie. Cette disposition présente l'avantage de ne pas interférer sur les différentes activités riveraines existantes et leur desserte, ainsi que celles projetées dans le cadre du programme d'ensemble du BUN. Les différents mouvements aux carrefours peuvent être organisés sans difficulté majeure, à condition toutefois de pouvoir limiter les mouvements en « tourne-à-gauche ».

La circulation générale se fait sur des chaussées séparées à sens unique. La création d'un itinéraire cyclable continu, ainsi que de cheminements piétons de part et d'autre est prévue.

Ce principe a été retenu sur la majorité de l'itinéraire du TCSP, sauf dans les sections où la disposition latérale a été privilégiée car plus adaptée aux particularités du contexte traversé.

- Position latérale :

La plateforme est implantée sur un des côtés de la voirie existante. Une telle implantation dissymétrique est sensible en particulier pour l'organisation des carrefours. Cette solution présente un intérêt lorsque le site propre peut être aménagé latéralement sans modification majeure de la voirie. Les travaux sont réduits et demandent une emprise moindre que dans le cas d'une implantation axiale. Cette disposition ne peut être retenue que lorsque les accès sont en nombre limité du côté du site propre, si la traversée du site propre peut se faire en toute sécurité et si les contraintes d'accès de pompiers sont respectées.

1.2.3.4 Phasage du projet

Le projet d'urbanisation et d'infrastructure du territoire nord de l'agglomération toulousaine s'inscrit dans un plan de phasage à planifier dans le temps et dans l'espace. Les différents projets urbains qui composent le BUN restent à définir et leur réalisation va s'échelonner dans le temps. La vision à long terme permet de dimensionner l'infrastructure de déplacements pour l'optimiser et en rentabiliser les investissements.

Le phasage se découpe en plusieurs horizons 2013-2016, 2017-2025, 2025-2030:

Phase 1 : 2013-2016

La phase 1 est décomposée en deux temps :

- 2013 - 2015
  - aménagement du boulevard multimodal de Borderouge au chemin de Virebent
  - et engagement des opérations d'aménagement de :
    - Cazalbarbier à Launaguet (connexe au projet urbain du Bun) ;
    - la première phase de Paléficat à Toulouse ;
    - de Violette Sud à L'Union.
- 2015 - 2016
  - poursuite de l'aménagement jusqu'au Nord de Cazalbarbier ;
  - réalisation de l'échangeur de Borderouge et des voies d'entrecroisement ;
  - traversée de Gratentour et réalisation de la voie nouvelle de liaison vers Bruguière ;
  - ainsi que la première tranche d'aménagement des opérations de la Saudrine et de Tucol sur la commune de Gratentour.

Phase 2 : 2017-2025

La phase 2 correspond à la poursuite de la réalisation de l'infrastructure BUN, de Cazalbarbier à la RD15 sur les communes de Launaguet et de Castelginest. Cette réalisation accompagne l'urbanisation des secteurs de :

- Launaguet village, des Marots, du ruisseau de Carles,
- de Nauzemarelle à Castelginest et d'une première partie de l'opération de Charta.

Elle permet aussi l'achèvement des opérations de Tucol et de la Saudrine à Gratentour.

Phase 3 : 2025/2030 et au-delà

La phase 3 correspond à l'achèvement de l'infrastructure entre la RD15 à Castelginest et l'entrée dans la commune de Gratentour. Cette phase voit, sur la commune de Castelginest :

- l'achèvement de l'opération d'aménagement de Charta,
- la mise en chantier des opérations sur les secteurs de Camilong, Naucou et Saint Pierre, ainsi que des secteurs de la Bartolle et Rayssac.

1.3 Le projet et le PLU

1.3.1 Le projet sur la commune

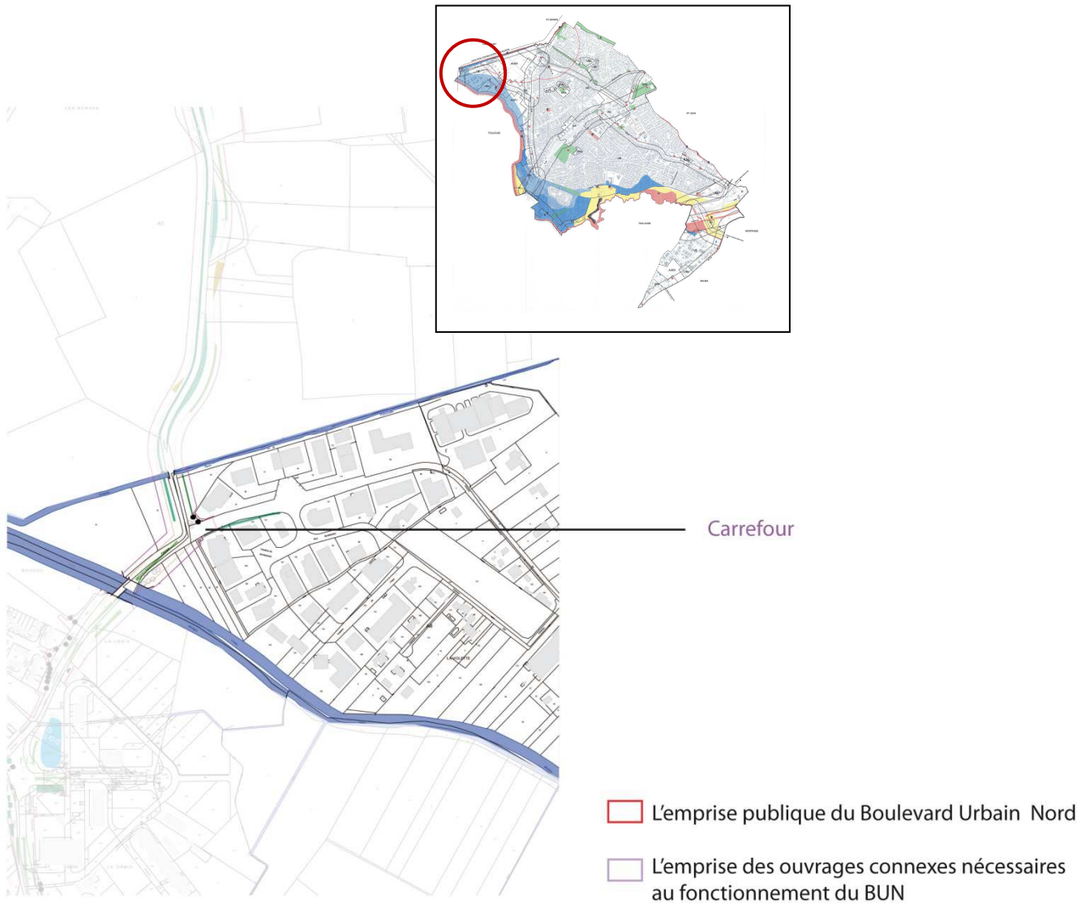


Figure 4 : Superposition du projet de BUN sur la commune de L'Union

1.3.2 Analyse de la compatibilité du projet avec le PLU

Le territoire de la commune de L'Union est couvert par un PLU approuvé en juillet 2006 et modifié le 29/09/2011.

La mise en compatibilité au sein de la présente notice portera sur le PLU en vigueur qui est la version opposable.

Au regard de l'analyse du Plan Local d'Urbanisme de la commune de l'Union, il apparaît que certaines pièces constitutives du dossier nécessitent des modifications pour leur mise en compatibilité avec le projet BUN:

-l'inscription du projet de BUN dans le rapport de présentation (diagnostic et explication des choix du PADD) ;
-l'inscription du projet de BUN dans le PADD ;
-la modification du règlement de la zone N concernée par l'emprise du BUN;
-sur le plan de zonage, la suppression de l'emplacement réservé n°3, la modification de l'emplacement réservé n°11, ainsi que la création d'un emplacement réservé n°7 « infrastructure multimodale de transports intégrant piétons, cycles, transport en commun en site propre, véhicules particuliers et parc relais associés (Boulevard Urbain Nord)» ;

-la mise à jour de la liste des emplacements réservés.

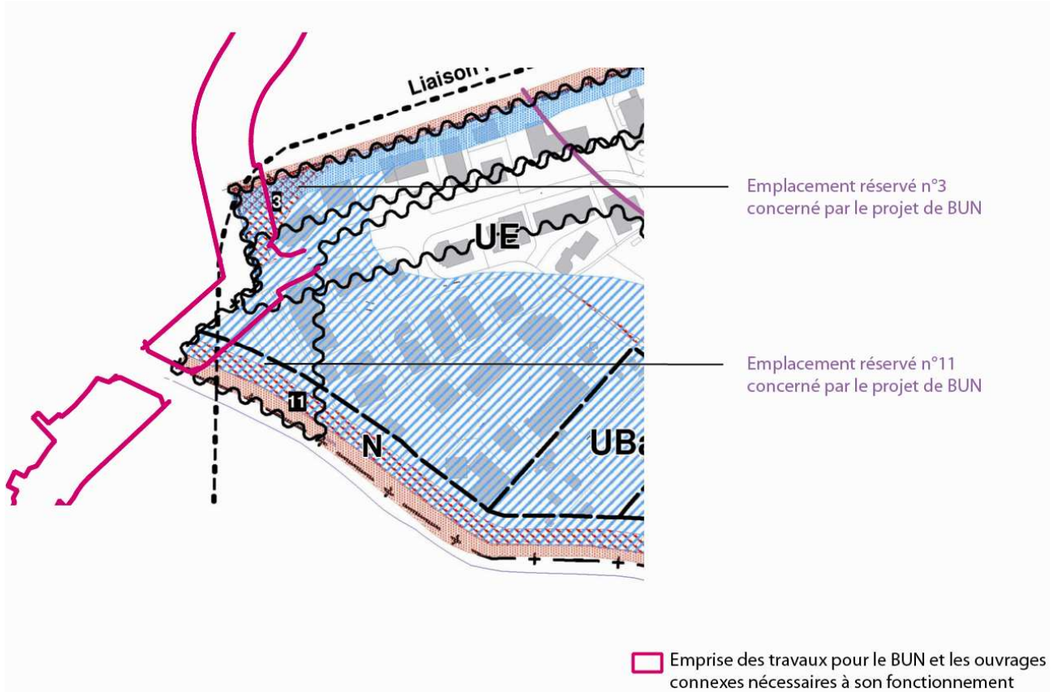


Figure 5 : Carte de localisation des Zones et ER concernées par le projet de BUN

1.3.2.1 Rapport de présentation

Le rapport de présentation du PLU de l'Union fait référence à plusieurs reprises à la liaison Union-échangeur du raisin dans le cadre d'un projet de boulevard urbain structurant ; ce projet est lié à celui du BUN mais a connu depuis la rédaction du rapport de présentation du document certaines modifications de tracé. Le tracé est donc erroné ou incomplet sur certaines illustrations.

De plus, ce boulevard urbain n'apparait jamais sous l'intitulé « Boulevard Urbain Nord ».

Il s'agira donc de compléter le rapport de présentation par des additifs notamment :

-dans le diagnostic : Rajouter une description du projet de BUN

Une inscription du projet au sein des différentes parties du rapport de présentation est donc requise afin de le rendre compatible avec le projet.

1.3.2.2 Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)

Le PADD ne mentionne pas le projet de BUN.

Il s'agira d'intégrer le projet de BUN au PADD par des additifs de texte (mention du terme « BUN » et d'un descriptif du projet dans la partie 1-2) ainsi que de procéder à des modifications d'illustrations.

Une inscription du projet au sein du PADD est donc requise afin de le rendre compatible avec le projet

1.3.2.3 Zonages et règlement du POS

Sur la commune de L'Union, le projet traverse :

-une zone urbaine : UE

-une zone naturelle: N.

Le projet de Boulevard Urbain Nord est compatible avec la zone UE; dans cette zone le projet ne présente pas d'incompatibilité avec le zonage traversé ni au niveau de la vocation de la zone concernée ni au niveau de son règlement.

Le projet de Boulevard Urbain Nord est compatible avec le zonage de la zone N mais n'est pas autorisé dans les articles 1 et 2 du règlement de la zone.

Une modification du règlement est donc requise afin de le rendre compatible avec le projet.

1.3.2.4 Emplacements réservés

Les emplacements réservés n°3 et n°11 sont situés s ur le périmètre de l'opération :

Emplacement réservé n° 3: voie de communication : é changeur du raisin RD 59 parcelle AB-84, bénéficiaire : département ;

Cet emplacement réservé est positionné sur le périmètre nécessaire à la réalisation du projet de BUN (emprise publique du boulevard et aux ouvrages connexes nécessaires au fonctionnement du BUN). La CUGT a obtenu l'accord du département pour en devenir le bénéficiaire. Le projet ayant évolué, il conviendra de le supprimer.

Emplacement réservé n° 11: réseau cyclable et chemi nement piéton, bénéficiaire : commune.

Cet emplacement réservé est concerné par le périmètre du projet de BUN. L'aménagement a été défini pour assurer la connexion avec le réseau cyclable existant. La nature de l'aménagement qui sera retenu pour la piste Nord de L'Hers devra faire l'objet d'une étude spécifique ultérieure (non disponible au moment de la présente procédure de mise en compatibilité).

Les 2 projets sont compatibles, mais il conviendra de modifier cet emplacement réservé en soustrayant les surfaces nécessaires au projet de BUN.

La création d'un emplacement réservé n°7 « infrastr ucture multimodale de transports intégrant piétons, cycles, transport en commun en site propre, véhicules particuliers et parc relais associés (Boulevard Urbain Nord)», bénéficiaire : CUGT . Afin de pouvoir indiquer la localisation prévue et les caractéristiques aussi bien de l'emprise publique du BUN que des ouvrages connexes nécessaires à son fonctionnement, en délimitant les terrains qui peuvent être concernés par ces équipements, un emplacement réservé « BUN » ayant comme périmètre l'emprise du tracé du projet de BUN (travaux compris) sera crée.

Sont donc requises :

La suppression de l'emplacement réservé n°3

La modification de l'emplacement réservé n°11

La création d'un emplacement réservé n° 7 « infrast ructure multimodale de transports intégrant piétons, cycles, transport en commun en site propre, véhicules particuliers et parc relais associés (Boulevard Urbain Nord)»

La liste des emplacements réservés est modifiée en conséquence.

2 CHAPITRE 2 : Mise en compatibilité du PLU en vigueur avec le projet

2.1 Mise en compatibilité du rapport de présentation du document d'urbanisme en vigueur

Les modifications à apporter au rapport de présentation sont énumérées ci-après.
Les pages actuelles et modifiées sont présentées ci après.
Les modifications de textes apparaissent en rouge.

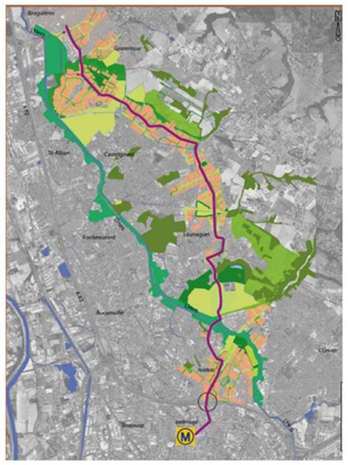
2.1.1 Rapport de présentation du document d'urbanisme en vigueur (p64)

❑ **Des projets d'extension urbaine**

Au Sud est de la commune en lien avec la commune de Balma, la Communauté du Grand Toulouse développera de nouvelles continuités sur le secteur notamment par la création des « Allées de Gramont » .
Un des grands axes du projet s'appui sur la nécessité de créer des liens supplémentaires sur ce secteur :
« Relier le site Balma-Gramont au centre ville de Balma et relier les différents secteurs du site en hiérarchisant le réseau viaire, en facilitant les accès au métro et en favorisant les modes alternatifs à l'automobile ».

2.1.2 Rapport de présentation mis en compatibilité (p64)

Le projet de B.U.N. , Boulevard Urbain Nord , consiste en la création d'une voirie multimodale structurante d'intérêt d'agglomération reliant la ligne B du métro à Borderouge sur la commune de Toulouse à la commune de Bruguières en passant par les communes de L''Union, Launaguet, Castelginest et Gratentour. Il viendra structurer l'urbanisation du nord toulousain en offrant un service performant en matière de transports en commun, en assurant les continuités viaires hiérarchisées et en développant les liaisons piétons-cycles. Il veillera à une intégration environnementale et paysagère qualitative et sera support d'un projet urbain ambitieux en matière de cohérence Urbanisme/Transport à l'échelle du territoire intercommunal. »



Projet de BUN
Source: dossier de concertation DUP, septembre 2011

❑ **Des projets d'extension urbaine**

Au Sud est de la commune en lien avec la commune de Balma, la Communauté du Grand Toulouse développera de nouvelles continuités sur le secteur notamment par la création des « Allées de Gramont » .
Un des grands axes du projet s'appui sur la nécessité de créer des liens supplémentaires sur ce secteur :
« Relier le site Balma-Gramont au centre ville de Balma et relier les différents secteurs du site en hiérarchisant le réseau viaire, en facilitant les accès au métro et en favorisant les modes alternatifs à l'automobile ».

2.1.3 Rapport de présentation du document d'urbanisme en vigueur (p111)

Les choix du projet d'aménagement et de développement durable	Les explications au regard des objectifs de la commune	Les explications au regard des objectifs du S.D.A.T., du P.D.U., du P.L.H. et de l'article L-121-1 du Code de l'Urbanisme	Les dispositifs de mise en œuvre : -Traduction réglementaire et/ou - Autres dispositifs de mise en œuvre (procédure d'aménagement...)
2 - Intégrer les projets de nouvelles infrastructures dans l'aménagement des territoires d'activité o Préserver le développement des territoires à vocation économique au nord de la commune à partir de la réalisation du boulevard du Raisin **Quartier de la Violette**	. Phaser et permettre une programmation du développement de l'activité économique de la commune en lien avec la programmation de nouvelles infrastructures. La zone AUE 1 est ouverte à l'urbanisation, sous réserve d'être inscrite dans une ZAC ou une opération d'ensemble portant au moins sur deux hectares. La zone AUE 0 est fermée. C'est une réserve foncière à plus long terme dont la réalisation sera liée à la création du boulevard du raisin	Le SDAT Engager l'urbanisation sur les territoires de développement mixte identifiés au SDAT sur La Violette (territoires de cohérence n°3 concernant la plaine versant ouest des coteaux (Castelginest, Fonbeauzard, Aucamville et, Launaguet). Les infrastructures associées sont prioritaires concernant le Boulevard Urbain Nord (Voirie et T.C.S.P.) Le raccordement des itinéraires de coteaux sur l'échangeur du raisin.	*Traduction réglementaire :* . Classement en AUE0 pour l'accueil d'activité économique avec une urbanisation différée Classement en zone AUE1 pour l'accueil d'activité économiques (territoire de cohérence n°3 inscrit au SDAT) *Autres dispositifs :* . Etude préalable de définition d'un projet urbain sur ce secteur en lien avec les activités économiques existantes
3 - Instituer une logique de développement économique intercommunale o Orienter le choix des activités au sud de la commune dans la continuité du développement du secteur de Gramont **Quartier de Montredon**	. Privilégier l'accueil d'activité économiques créatrice d'emploi . Inscrire le quartier de Montredon dans le dynamisme économique de l'agglomération et notamment avec la création de la Zac de Gramont sur la commune de Balma, en lien avec le terminus de la ligne A prolongée du métro. La zone AUE 2 est ouverte à l'urbanisation, sous réserve d'être inscrite dans une ZAC ou une opération d'ensemble portant au moins sur deux hectares.	Le SDAT Engager l'urbanisation sur les territoires de développement mixte identifiés au SDAT sur Montredon (territoires de cohérence n°6 concernant Toulouse Gramont /Périole-L'Union Balma nord Les infrastructures associées sont prioritaires concernant le prolongement de la ligne A et la mise en place du T.C.S.P. le long de la RN 88 Les Boulevard Urbains structurant sur la commune de Balma	*Traduction réglementaire :* . Classement en zone AUE2 pour l'accueil d'activité économiques (territoire de cohérence n°6 inscrit au SDAT) *Autres dispositifs :* . Cette zone fait l'objet d'un schéma d'orientation et est inclus dans le périmètre de la ZAC Balma-Gramont dont la maîtrise d'ouvrage est portée par le Grand Toulouse. Le dossier de la création de la ZAC a été approuvé le 13 décembre 2004
4 - Permettre l'accueil de population nouvelles o Favoriser l'intensification urbaine de l'existant o Intensifier et densifier le bâti sur l'axe du futur TCSP o Maintenir l'effort d'intégration de logements à loyer modéré	. Intégrer les problématiques du renouvellement urbain de la population Renforcer l'unité du centre ville notamment autour de ses polarités . Préempter en vue de faciliter les opération pour l'accueil d'un habitat mixte et diversifier	Le PLH Pour la commune un engagement à accueillir des logements sociaux sur toutes les opérations futures	*Traduction réglementaire :* Augmentation légère du COS en zone UB : De 0.35 à 0.4 Légère extension de la zone UA le long de la RN 88 *Autres dispositifs :* . Profiter des opportunités, dans les zones urbanisées, pour réaliser de petits programme d'habitat mixte . Mise en œuvre du P.L.H. en partenariat avec le Grand Toulouse

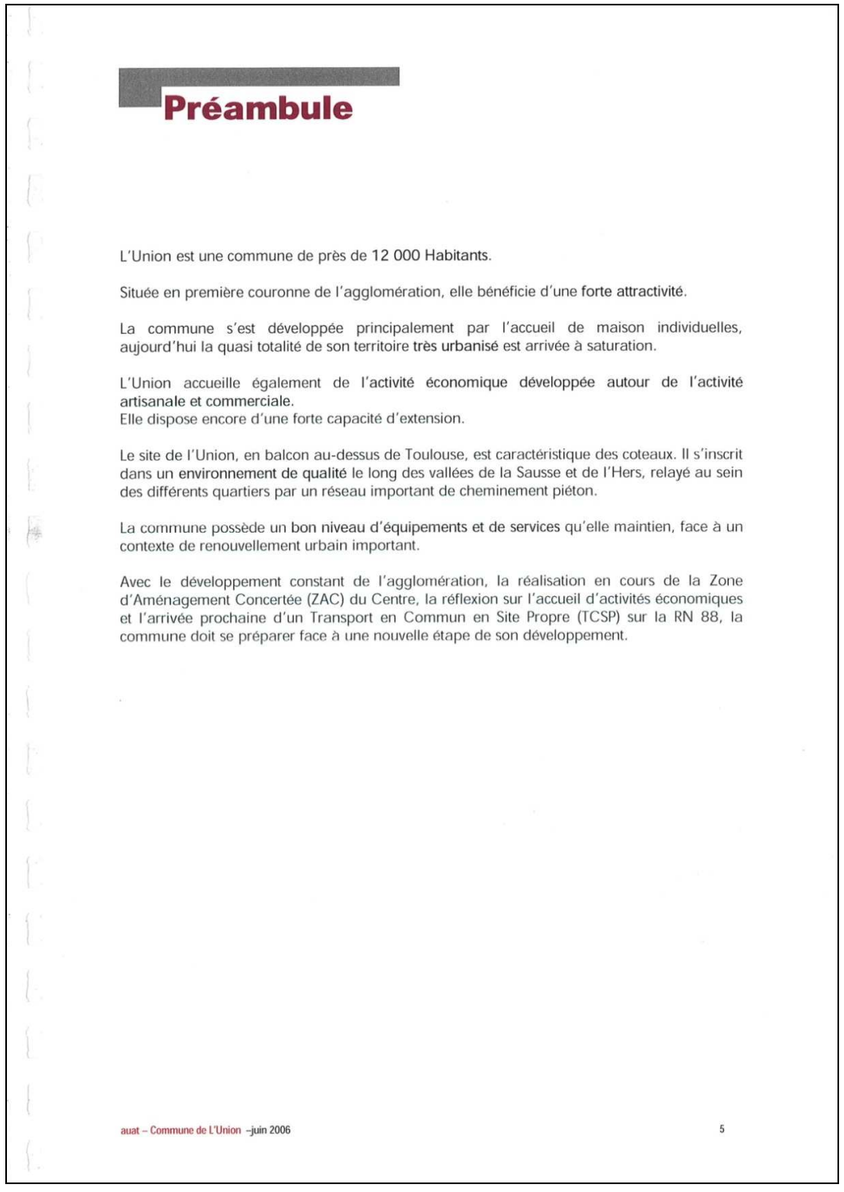
2.1.4 Rapport de présentation mis en compatibilité (p111)

Les choix du projet d'aménagement et de développement durable	Les explications au regard des objectifs de la commune	Les explications au regard des objectifs du S.D.A.T., du P.D.U., du P.L.H. et de l'article L-121-1 du Code de l'Urbanisme	Les dispositifs de mise en œuvre : -Traduction réglementaire et/ou - Autres dispositifs de mise en œuvre (procédure d'aménagement...)
2 - Intégrer les projets de nouvelles infrastructures dans l'aménagement des territoires d'activité o Préserver le développement des territoires à vocation économique au nord de la commune à partir de la réalisation du boulevard du Raisin **Quartier de la Violette** o Prendre en compte le projet de création du BUN	. Phaser et permettre une programmation du développement de l'activité économique de la commune en lien avec la programmation de nouvelles infrastructures. La zone AUE 1 est ouverte à l'urbanisation, sous réserve d'être inscrite dans une ZAC ou une opération d'ensemble portant au moins sur deux hectares. La zone AUE 0 est fermée. C'est une réserve foncière à plus long terme dont la réalisation sera liée à la création du boulevard du raisin Créer un emplacement réservé i«BUN» afin de faciliter la réalisation du projet	Le SDAT Engager l'urbanisation sur les territoires de développement mixte identifiés au SDAT sur La Violette (territoires de cohérence n°3 concernant la plaine versant ouest des coteaux (Castelginest, Fonbeauzard, Aucamville et, Launaguet). Les infrastructures associées sont prioritaires concernant le Boulevard Urbain Nord (Voirie et T.C.S.P.) Le raccordement des itinéraires de coteaux sur l'échangeur du raisin.	*Traduction réglementaire :* . Classement en AUE0 pour l'accueil d'activité économique avec une urbanisation différée Classement en zone AUE1 pour l'accueil d'activité économiques (territoire de cohérence n°3 inscrit au SDAT) *Autres dispositifs :* . Etude préalable de définition d'un projet urbain sur ce secteur en lien avec les activités économiques existantes
3 - Instituer une logique de développement économique intercommunale o Orienter le choix des activités au sud de la commune dans la continuité du développement du secteur de Gramont **Quartier de Montredon**	. Privilégier l'accueil d'activité économiques créatrice d'emploi . Inscrire le quartier de Montredon dans le dynamisme économique de l'agglomération et notamment avec la création de la Zac de Gramont sur la commune de Balma, en lien avec le terminus de la ligne A prolongée du métro. La zone AUE 2 est ouverte à l'urbanisation, sous réserve d'être inscrite dans une ZAC ou une opération d'ensemble portant au moins sur deux hectares.	Le SDAT Engager l'urbanisation sur les territoires de développement mixte identifiés au SDAT sur Montredon (territoires de cohérence n°6 concernant Toulouse Gramont /Périole-L'Union Balma nord Les infrastructures associées sont prioritaires concernant le prolongement de la ligne A et la mise en place du T.C.S.P. le long de la RN 88 Les Boulevard Urbains structurant sur la commune de Balma	*Traduction réglementaire :* . Classement en zone AUE2 pour l'accueil d'activité économiques (territoire de cohérence n°6 inscrit au SDAT) *Autres dispositifs :* . Cette zone fait l'objet d'un schéma d'orientation et est inclus dans le périmètre de la ZAC Balma-Gramont dont la maîtrise d'ouvrage est portée par le Grand Toulouse. Le dossier de la création de la ZAC a été approuvé le 13 décembre 2004
4 - Permettre l'accueil de population nouvelles o Favoriser l'intensification urbaine de l'existant o Intensifier et densifier le bâti sur l'axe du futur TCSP o Maintenir l'effort d'intégration de logements à loyer modéré	. Intégrer les problématiques du renouvellement urbain de la population Renforcer l'unité du centre ville notamment autour de ses polarités . Préempter en vue de faciliter les opération pour l'accueil d'un habitat mixte et diversifier	Le PLH Pour la commune un engagement à accueillir des logements sociaux sur toutes les opérations futures	*Traduction réglementaire :* Augmentation légère du COS en zone UB : De 0.35 à 0.4 Légère extension de la zone UA le long de la RN 88 *Autres dispositifs :* . Profiter des opportunités, dans les zones urbanisées, pour réaliser de petits programme d'habitat mixte . Mise en œuvre du P.L.H. en partenariat avec le Grand Toulouse

2.2 Mise en compatibilité du PADD

Les modifications à apporter au rapport de présentation sont énumérées ci-après.
Les pages actuelles et modifiées sont présentées ci après.
Les modifications de textes apparaissent en rouge.

2.2.1 PADD du document d'urbanisme en vigueur (p5)



Préambule

L'Union est une commune de près de 12 000 Habitants.

Située en première couronne de l'agglomération, elle bénéficie d'une forte attractivité.

La commune s'est développée principalement par l'accueil de maison individuelles, aujourd'hui la quasi totalité de son territoire très urbanisé est arrivée à saturation.

L'Union accueille également de l'activité économique développée autour de l'activité artisanale et commerciale.
Elle dispose encore d'une forte capacité d'extension.

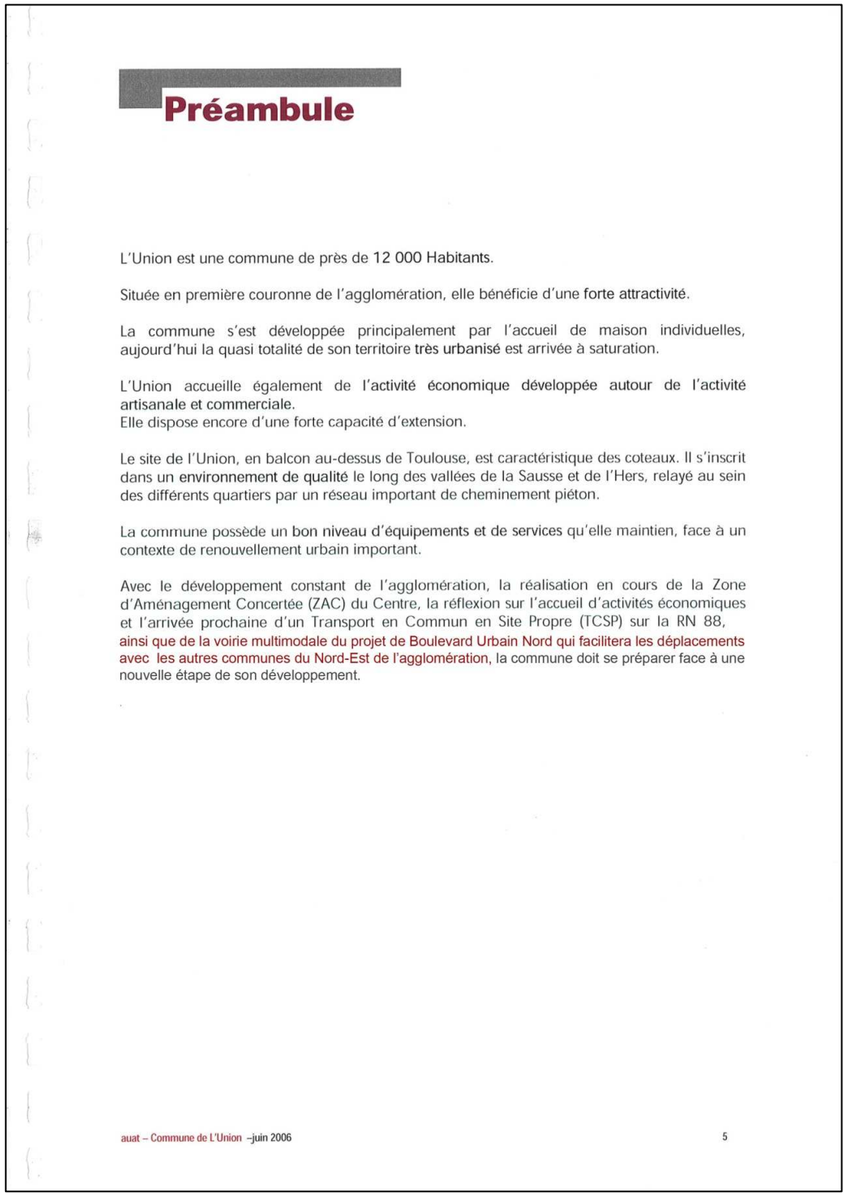
Le site de l'Union, en balcon au-dessus de Toulouse, est caractéristique des coteaux. Il s'inscrit dans un environnement de qualité le long des vallées de la Sausse et de l'Hers, relayé au sein des différents quartiers par un réseau important de cheminement piéton.

La commune possède un bon niveau d'équipements et de services qu'elle maintien, face à un contexte de renouvellement urbain important.

Avec le développement constant de l'agglomération, la réalisation en cours de la Zone d'Aménagement Concertée (ZAC) du Centre, la réflexion sur l'accueil d'activités économiques et l'arrivée prochaine d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) sur la RN 88, la commune doit se préparer face à une nouvelle étape de son développement.

auat – Commune de L'Union –juin 2006 5

2.2.2 PADD mis en compatibilité (p5)



Préambule

L'Union est une commune de près de 12 000 Habitants.

Située en première couronne de l'agglomération, elle bénéficie d'une forte attractivité.

La commune s'est développée principalement par l'accueil de maison individuelles, aujourd'hui la quasi totalité de son territoire très urbanisé est arrivée à saturation.

L'Union accueille également de l'activité économique développée autour de l'activité artisanale et commerciale.
Elle dispose encore d'une forte capacité d'extension.

Le site de l'Union, en balcon au-dessus de Toulouse, est caractéristique des coteaux. Il s'inscrit dans un environnement de qualité le long des vallées de la Sausse et de l'Hers, relayé au sein des différents quartiers par un réseau important de cheminement piéton.

La commune possède un bon niveau d'équipements et de services qu'elle maintien, face à un contexte de renouvellement urbain important.

Avec le développement constant de l'agglomération, la réalisation en cours de la Zone d'Aménagement Concertée (ZAC) du Centre, la réflexion sur l'accueil d'activités économiques et l'arrivée prochaine d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) sur la RN 88, ainsi que de la voirie multimodale du projet de Boulevard Urbain Nord qui facilitera les déplacements avec les autres communes du Nord-Est de l'agglomération, la commune doit se préparer face à une nouvelle étape de son développement.

auat – Commune de L'Union –juin 2006 5

2.2.3 PADD du document d'urbanisme en vigueur (p6)

Les orientations générales du PADD

Les enseignements issus du diagnostic stratégique ont permis de définir les grands enjeux, déterminants pour le développement du territoire de l'Union dans un contexte d'agglomération.

- « Promouvoir l'accueil de l'économique pour privilégier les grands équilibres et diversifier le territoire communal en lien avec l'habitat »

L'Union est une commune aujourd'hui largement urbanisée, et ne dispose plus que de rares disponibilités foncières. Son territoire est essentiellement utilisé dans une vocation d'habitat et présente un paysage très largement composé de maisons individuelles. Les activités sont pour l'essentiel concentrées aux extrêmes Est et Ouest de la commune, et en bordure de la RN 88 qui constitue l'axe stratégique du développement commercial (source CCI), et se prolongent par les derniers espaces urbanisables.

- « Mettre en place le TCSP le long de la RN 88 et engager le renouvellement urbain dans le respect de l'habitat existant et la protection de l'environnement actuel. »

Le passage d'un TCSP directement relié à la ligne A du métro est programmé sur l'axe de la RN 88. Il constitue un passage obligé sur cet axe au trafic important. Sa réalisation doit prendre en compte l'existant.

- « Assurer l'accueil de nouvelles populations, notamment au travers des opportunités foncières encore disponibles. »

Même si le territoire communal est largement urbanisé, la population communale est en constant renouvellement.
Tout est mis en œuvre pour accueillir de nouveaux habitants afin de poursuivre le renouvellement démographique qui assure le maintien du dynamisme de la commune.

- « Conforter le cadre de vie par la valorisation et la protection de l'environnement. »

Avec ce niveau d'urbanisation élevé, la commune de l'Union conserve un cadre de vie privilégié soutenu par de nombreux parcs urbains, des espaces verts, et le long des cours d'eau arborés qui constituent une ceinture verte autour de la commune.

6 auat – Commune L'Union – juin 2006

2.2.4 PADD mis en compatibilité (p6)

Les orientations générales du PADD

Les enseignements issus du diagnostic stratégique ont permis de définir les grands enjeux, déterminants pour le développement du territoire de l'Union dans un contexte d'agglomération.

- « Promouvoir l'accueil de l'économique pour privilégier les grands équilibres et diversifier le territoire communal en lien avec l'habitat »

L'Union est une commune aujourd'hui largement urbanisée, et ne dispose plus que de rares disponibilités foncières. Son territoire est essentiellement utilisé dans une vocation d'habitat et présente un paysage très largement composé de maisons individuelles. Les activités sont pour l'essentiel concentrées aux extrêmes Est et Ouest de la commune, et en bordure de la RN 88 qui constitue l'axe stratégique du développement commercial (source CCI), et se prolongent par les derniers espaces urbanisables.

- ~~« Mettre en place le TCSP le long de la RN 88 et engager le renouvellement urbain dans le respect de l'habitat existant et la protection de l'environnement actuel. »~~

~~*Le passage d'un TCSP directement relié à la ligne A du métro est programmé sur l'axe de la RN 88. Il constitue un passage obligé sur cet axe au trafic important. Sa réalisation doit prendre en compte l'existant.*~~

- «Prendre en compte les projets de création et d'aménagement des grandes infrastructures de transport multimodal, tout en assurant une cohérence urbanisme/transport, notament:
  -le projet de TCSP le long de la RN 88 ainsi que l'engagement du renouvellement urbain, dans le respect de l'habitat existant et la protection de l'environnement actuel.
  -le projet de Boulevard Urbain Nord qui reliera à terme Bruguière et Toulouse (ligne B du métro) en passant par l'extremité Nord-Ouest du territoire communal.

- Assurer l'accueil de nouvelles populations, notamment au travers des opportunités foncières encore disponibles. »

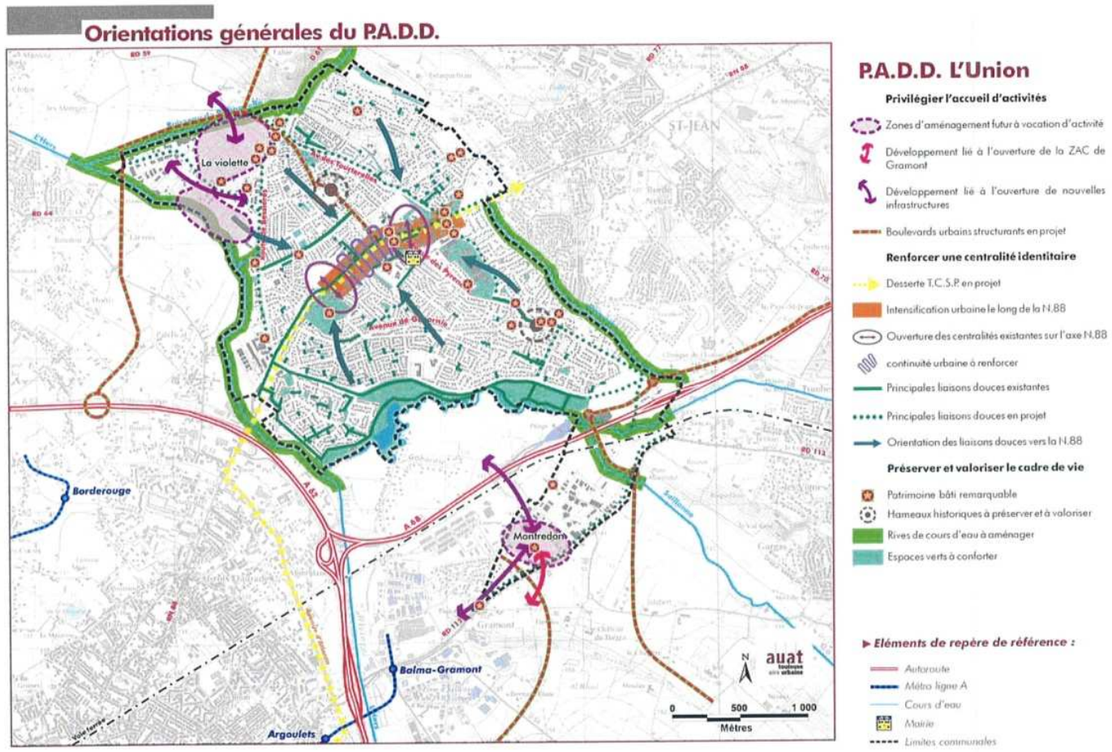
Même si le territoire communal est largement urbanisé, la population communale est en constant renouvellement.
Tout est mis en œuvre pour accueillir de nouveaux habitants afin de poursuivre le renouvellement démographique qui assure le maintien du dynamisme de la commune.

- « Conforter le cadre de vie par la valorisation et la protection de l'environnement. »

Avec ce niveau d'urbanisation élevé, la commune de l'Union conserve un cadre de vie privilégié soutenu par de nombreux parcs urbains, des espaces verts, et le long des cours d'eau arborés qui constituent une ceinture verte autour de la commune.

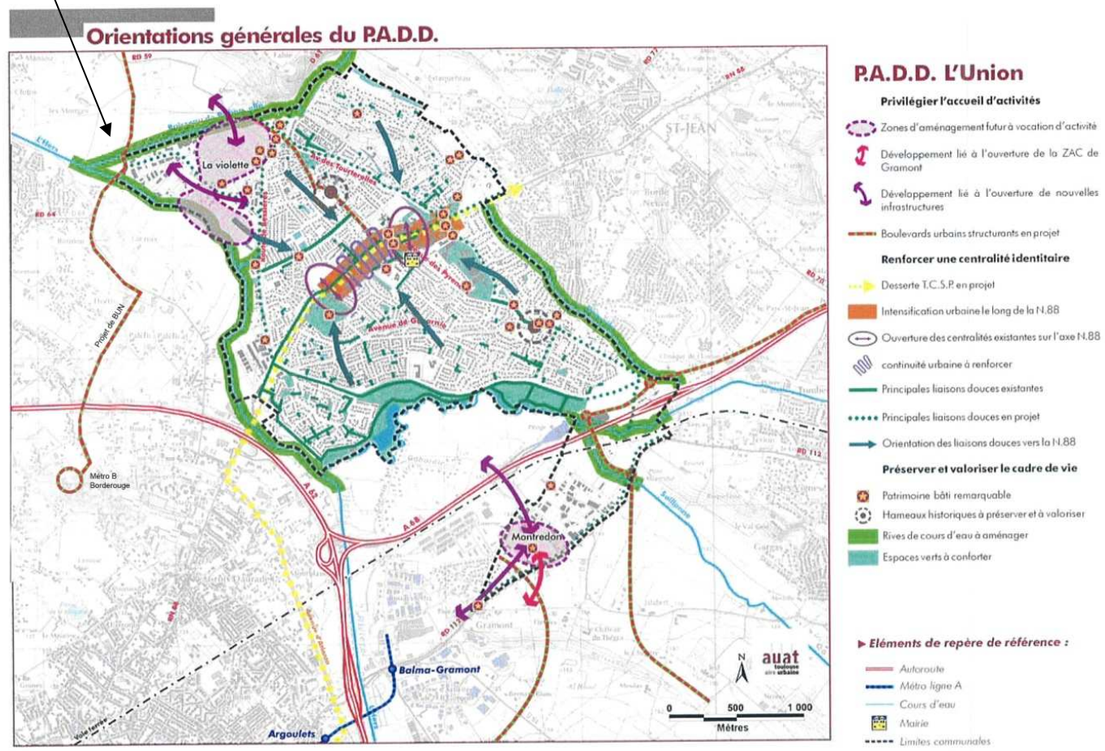
6 auat – Commune L'Union – juin 2006

2.2.5 PADD du document d'urbanisme en vigueur (p9)



2.2.6 PADD mis en compatibilité (p9)

Modification du tracé du BUN



2.2.7 PADD du document d'urbanisme en vigueur (p13)

1.2. Intégrer les projets de nouvelles infrastructures dans l'aménagement des territoires d'activité

L'Est de l'agglomération toulousaine, par son dynamisme démographique mais aussi par les opportunités d'ouverture vers les territoires d'équilibres régionaux de l'Albigeois fait l'objet de plusieurs chantiers et projets en terme de desserte, notamment routière et autoroutière. Ainsi, après la construction de l'autoroute A.68 qui dessert la commune de l'Union, malgré la présence d'un péage payant, un nouveau projet routier est en cours d'étude à l'Ouest de la commune. Il permettra de relier celle-ci directement au futur échangeur du Raisin du périphérique toulousain. A cela, s'ajoute le projet d'implantation d'un TCSP sur l'axe de la RN 88.

Ainsi, si le développement de la zone d'activités de Montredon a pu bénéficier de la desserte autoroutière, le développement des activités économiques dans la continuité de la zone de la Violette pourra s'appuyer sur l'ouverture d'une liaison directe entre l'échangeur du Raisin et les itinéraires des coteaux au Nord. Cet axe, en desservant l'Ouest de l'Union, pourrait se révéler comme étant un facteur dynamisant pour l'implantation d'activités.

➢ Préserver le développement des territoires à vocation économique du Nord de la commune à partir de la réalisation du boulevard du Raisin

Une nouvelle desserte routière pourra être organisée au travers de l'actuelle zone IIINA directement reliée au futur Boulevard du Raisin. Elle limiterait ainsi la circulation à la fois sur le chemin de la Violette et en partie sur la route de Bessières.

Dans le même temps, l'implantation de nouvelles activités au Sud de la zone de la Violette, sur l'actuel secteur IINA, se traduira par un renforcement de la circulation sur le chemin de la Violette.
La desserte interne de ce secteur devra donc elle aussi bénéficier d'un accès au futur Boulevard du Raisin, soit par la RD 61, soit par une liaison directe Chemin de la Violette.

Ce n'est qu'au prix de ces aménagements routiers que l'ouverture du secteur à vocation activité à l'Ouest de l'Union pourra pleinement bénéficier de la dynamique impulsée par l'ouverture du « Boulevard du Raisin ».

auat – Commune de L'Union –juin 2006 13

2.2.8 PADD mis en compatibilité (p13)

1.2. Intégrer les projets de nouvelles infrastructures dans l'aménagement des territoires d'activité

L'Est de l'agglomération toulousaine, par son dynamisme démographique mais aussi par les opportunités d'ouverture vers les territoires d'équilibres régionaux de l'Albigeois fait l'objet de plusieurs chantiers et projets en terme de desserte, notamment routière et autoroutière. Ainsi, après la construction de l'autoroute A.68 qui dessert la commune de l'Union, malgré la présence d'un péage payant, un nouveau projet routier est en cours d'étude à l'Ouest de la commune. Il permettra de relier celle-ci directement au futur échangeur du Raisin du périphérique toulousain. A cela, s'ajoute le projet d'implantation d'un TCSP sur l'axe de la RN 88.ainsi que le projet de création du Boulevard Urbain Nord «BUN».

Ainsi, si le développement de la zone d'activités de Montredon a pu bénéficier de la desserte autoroutière, le développement des activités économiques dans la continuité de la zone de la Violette pourra s'appuyer sur l'ouverture d'une liaison directe entre l'échangeur du Raisin et les itinéraires des coteaux au Nord. Cet axe, en desservant l'Ouest de l'Union, pourrait se révéler comme étant un facteur dynamisant pour l'implantation d'activités.

➢ Préserver le développement des territoires à vocation économique du Nord de la commune à partir de la réalisation du boulevard du Raisin

Une nouvelle desserte routière pourra être organisée au travers de l'actuelle zone IIINA directement reliée au futur Boulevard du Raisin. Elle limiterait ainsi la circulation à la fois sur le chemin de la Violette et en partie sur la route de Bessières.

Dans le même temps, l'implantation de nouvelles activités au Sud de la zone de la Violette, sur l'actuel secteur IINA, se traduira par un renforcement de la circulation sur le chemin de la Violette.
La desserte interne de ce secteur devra donc elle aussi bénéficier d'un accès au futur Boulevard du Raisin, soit par la RD 61, soit par une liaison directe Chemin de la Violette.

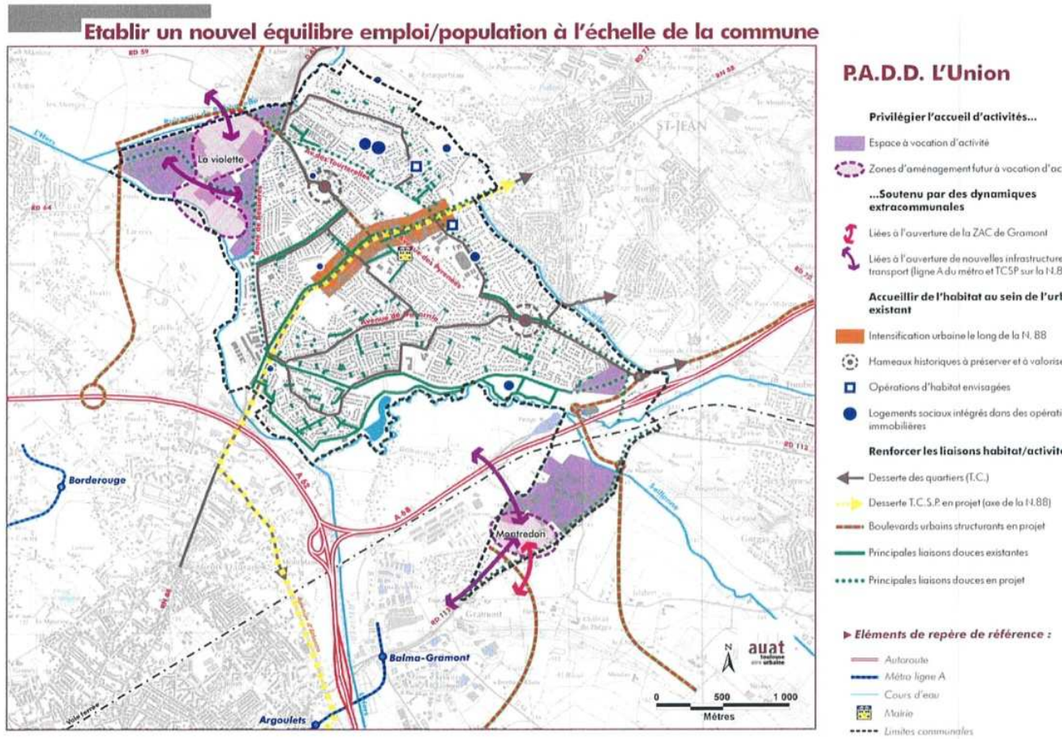
Ce n'est qu'au prix de ces aménagements routiers que l'ouverture du secteur à vocation activité à l'Ouest de l'Union pourra pleinement bénéficier de la dynamique impulsée par l'ouverture du « Boulevard du Raisin ».

➢ Prendre en compte le projet de création du Boulevard Urbain Nord

Le projet de B.U.N. , Boulevard Urbain Nord , consiste en la création d'une voirie multimodale structurante d'intérêt d'agglomération reliant la ligne B du métro à Borderouge sur la commune de Toulouse à la commune de Bruguières en passant par les communes de le Nord-Ouest de la commune de l'Union, mais aussi Launaguet,Castelginest et Gratentour. Il viendra structurer l'urbanisation du nord toulousain en offrant un service performant en matière de transports en commun, en assurant les continuités viaires hiérarchisées et en développant les liaisons piétons-cycles. Il veillera à une intégration environnementale et paysagère qualitative et sera support d'un projet urbain ambitieux en matière de cohérence Urbanisme/Transport à l'échelle du territoire intercommunal.

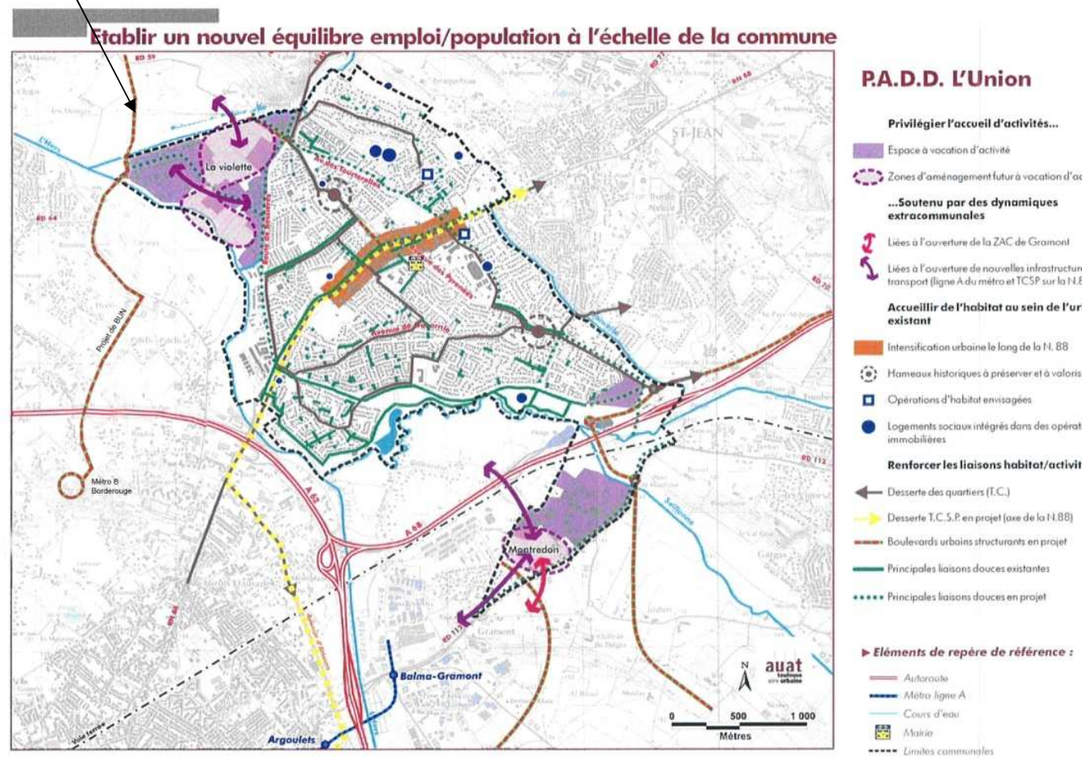
auat – Commune de L'Union –juin 2006 13

2.2.9 PADD du document d'urbanisme en vigueur (p17)



2.2.10 PADD mis en compatibilité (p17)

Modification du tracé du BUN



2.2.11 PADD du document d'urbanisme en vigueur (p22)

- Réalisation d'un complexe de loisirs

Ce projet va permettre de doter la ville d'un établissement capable d'accueillir plusieurs types d'activités indépendantes : une nouvelle salle de cinéma, plusieurs salles de réunions dédiées aux associations, et d'autres salles affectées au centre aéré.

2.2. Développer une nouvelle organisation de la circulation au sein de la commune

Le niveau de circulation élevé sur l'axe de la RN 88 affecte toutefois aujourd'hui son attractivité : les traversées sont difficiles et dangereuses, malgré l'aménagement d'un passage souterrain, les nuisances sonores importantes et les accès depuis certaines rues adjacentes difficiles.

Une réflexion doit donc être ouverte afin d'alléger la circulation sur l'axe de la RN 88. De plus, afin d'améliorer l'accessibilité à cette centralité depuis le reste de la commune, les cheminements piétons et cyclistes seront complétés et orientés dans le sens d'une convergence vers l'axe de la RN 88.

➢ Réorganiser le réseau routier à l'échelle intercommunale afin de décharger l'axe de la RN 88

Afin de diminuer la circulation automobile sur l'axe de la RN 88, il est nécessaire d'ouvrir une réflexion globale sur la réorganisation du trafic automobile au sein de ce secteur de l'agglomération.
L'aménagement d'une liaison entre la RN 88 au Nord de l'Union et l'autoroute A 68 vers l'échangeur de Rouffiac, pourrait permettre de limiter le trafic lié aux traversées de la commune en direction ou en provenance de Toulouse, ainsi que d'alléger dans les mêmes conditions la circulation sur le CD 112.

22 auat – Commune L'Union – juin 2006

2.2.12 PADD mis en compatibilité (p22)

- Réalisation d'un complexe de loisirs

Ce projet va permettre de doter la ville d'un établissement capable d'accueillir plusieurs types d'activités indépendantes : une nouvelle salle de cinéma, plusieurs salles de réunions dédiées aux associations, et d'autres salles affectées au centre aéré.

2.2. Développer une nouvelle organisation de la circulation au sein de la commune

Le niveau de circulation élevé sur l'axe de la RN 88 affecte toutefois aujourd'hui son attractivité : les traversées sont difficiles et dangereuses, malgré l'aménagement d'un passage souterrain, les nuisances sonores importantes et les accès depuis certaines rues adjacentes difficiles.

Une réflexion doit donc être ouverte afin d'alléger la circulation sur l'axe de la RN 88. De plus, afin d'améliorer l'accessibilité à cette centralité depuis le reste de la commune, les cheminements piétons et cyclistes seront complétés et orientés dans le sens d'une convergence vers l'axe de la RN 88.

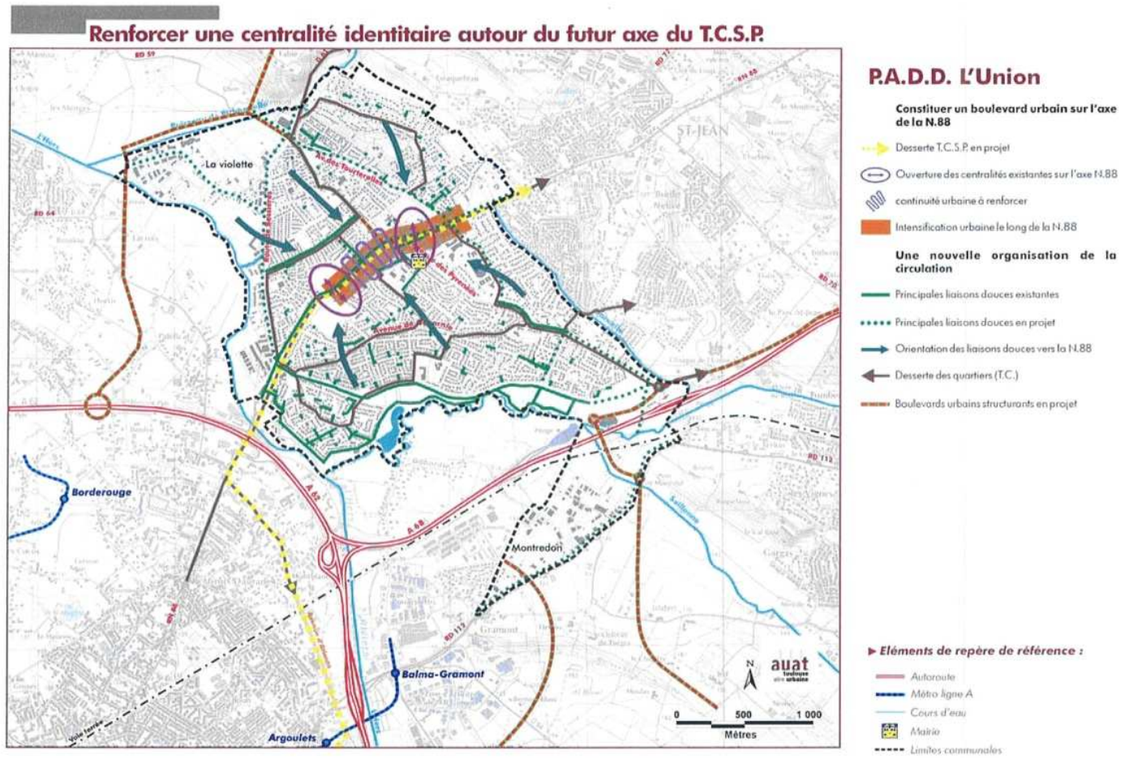
➢ Réorganiser le réseau routier à l'échelle intercommunale afin de décharger l'axe de la RN 88

Afin de diminuer la circulation automobile sur l'axe de la RN 88, il est nécessaire d'ouvrir une réflexion globale sur la réorganisation du trafic automobile au sein de ce secteur de l'agglomération.
L'aménagement d'une liaison entre la RN 88 au Nord de l'Union et l'autoroute A 68 vers l'échangeur de Rouffiac, pourrait permettre de limiter le trafic lié aux traversées de la commune en direction ou en provenance de Toulouse, ainsi que d'alléger dans les mêmes conditions la circulation sur le CD 112.

La réalisation prochaine du projet de Boulevard Urbain Nord permettra un accès direct en TCSP à la ligne de métro B à Borderouge à Toulouse et devrait participer ainsi au déchargement de l'axe de la RN88.

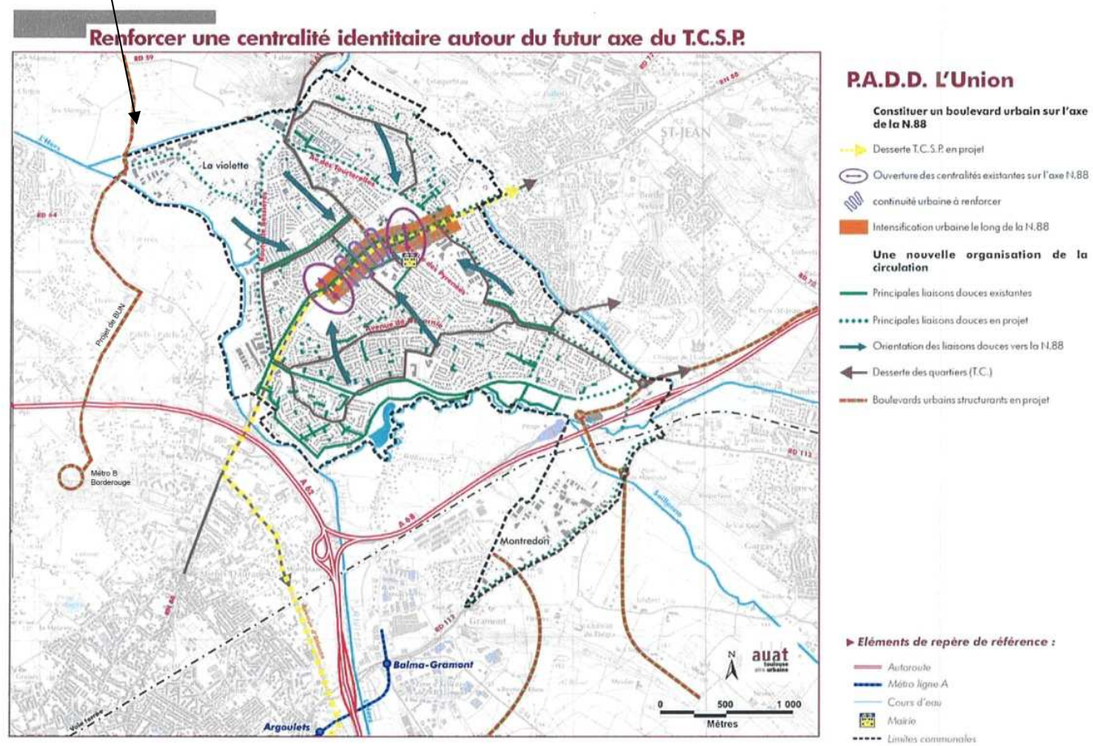
22 auat – Commune L'Union – juin 2006

2.2.13 PADD du document d'urbanisme en vigueur (p25)

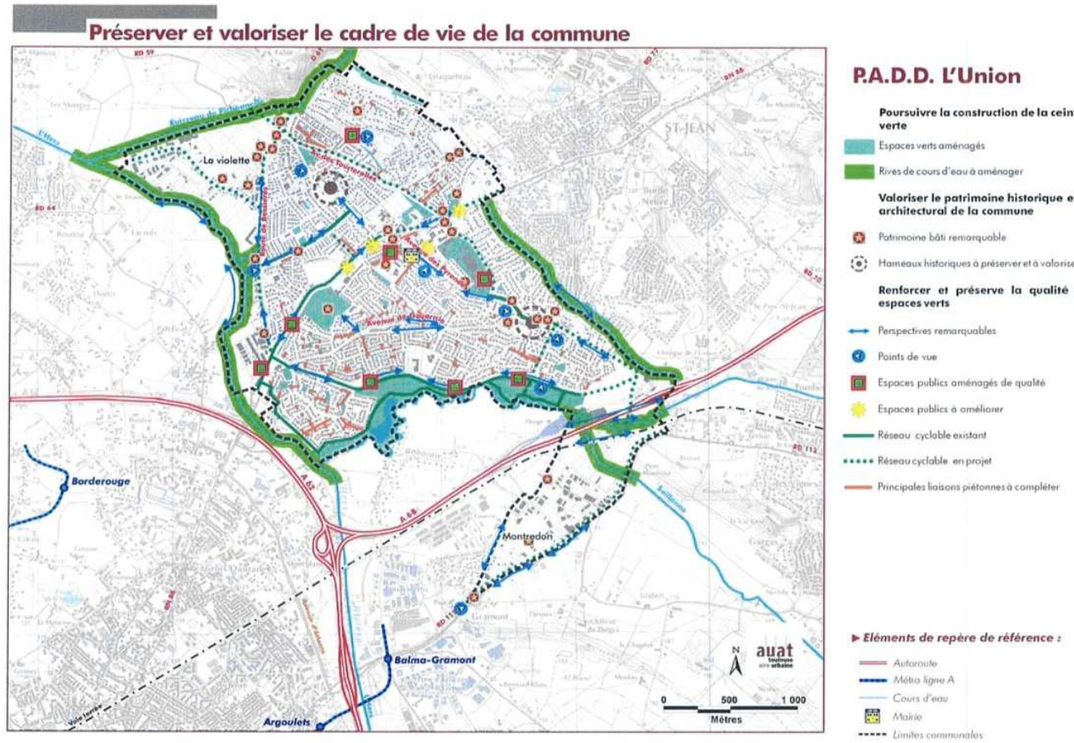


2.2.14 PADD mis en compatibilité (p25)

Modification du tracé du BUN

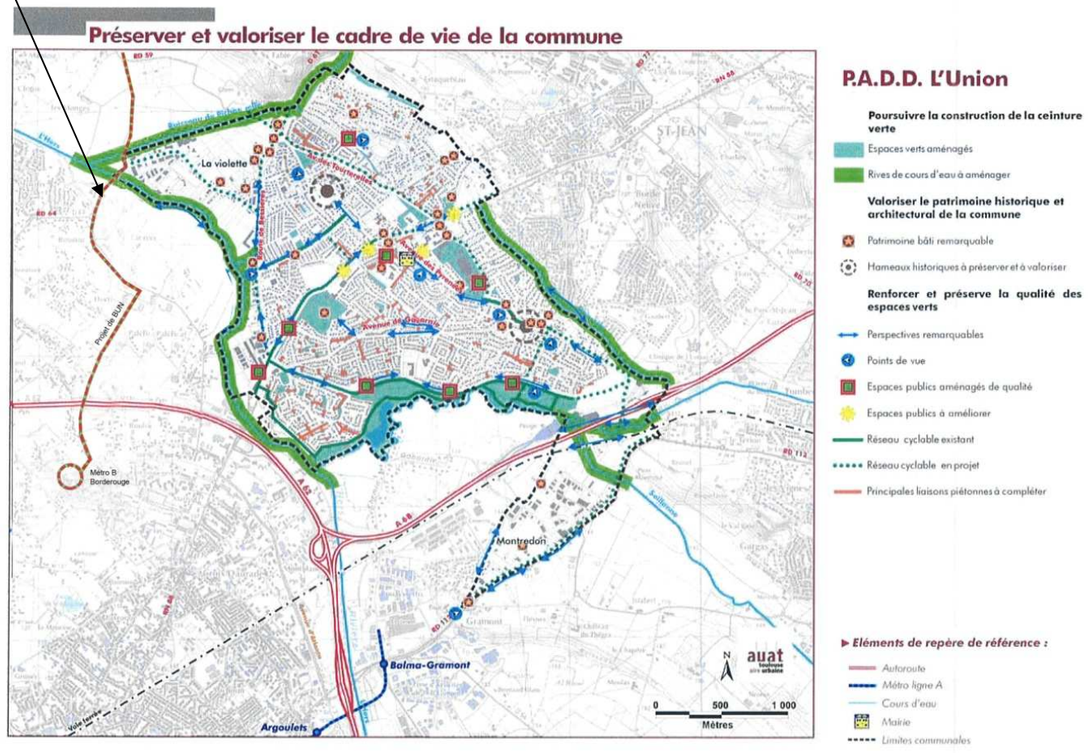


2.2.15 PADD du document d'urbanisme en vigueur (p35)



2.2.16 PADD mis en compatibilité (p35)

Modification du tracé du BUN



2.3 Mise en compatibilité du règlement

Concernant le règlement, seul un additif a été apporté aux conditions générales ainsi que dans les articles 1 des zones concernées afin d'autoriser l'opération ; Les modifications apportées sont les suivantes et apparaissent en rouge :

2.3.1 Règlement du document d'urbanisme en vigueur p4

ARTICLE V - DISPOSITIONS SPECIFIQUES A LA COMMUNE

1- **Les secteurs affectés par le bruit des infrastructures terrestres**
Définis par arrêté préfectoral du 26.07.2000, ils sont soumis à des prescriptions acoustiques définies en application de la loi n°92-1444 du 31 Décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit et de ses décrets d'application (n°95-20 et n°95-21 du 09.01.1995), ainsi que des arrêtés du 09.01.1995 relatif à la limitation du bruit dans les établissements scolaires et du 30.05.1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit. Ces dispositions sont reprises dans l'annexe 5c du présent document. La zone d'influence de ces axes est reportée sur le document graphique (plan de zonage).
Les voies concernées sont : A68, A62, RN88, RD59, RD61, RD77f, RD112.

2- **Les règles spécifiques à la publicité**
Elles sont définies dans l'arrêté municipal en vigueur portant sur le règlement de la publicité, des enseignes et des pré-enseignes. Ce document figure en annexe du P.L.U. (document d'information 5f).

3- **Les règles spécifiques aux lotissements (article R.315-5)**
La liste des lotissements concernés par le maintien des règles spécifiques établies dans le cadre de la procédure de lotissement est reportée en annexe au P.L.U. (annexe 5d).

4- Les articles suivants du Code de l'Urbanisme : L.111-7 et suivants, L.421-4 (DUP) concernant les sursis à statuer, s'appliquent à l'ensemble de la commune.

5- **Le bâti de caractère à protéger au titre de l'article L.123-1-7° du Code de l'Urbanisme** correspondant au bâti ponctuel et bâti de l'ensemble urbain identifié au plan de zonage par une légende spécifique est soumis à conditions :
Les travaux de démolition sont soumis à autorisation préalable.
Tous travaux de réaménagement, des travaux de façade, d'agrandissement de surélévation ou modification, ainsi due les travaux de démolition, sont soumis à consultation et avis de l'architecte des bâtiments de France

6- **Espaces boisés classés** : Les dispositions du Code de l'Urbanisme : Art. L.130-1 et suivants et Art. R.130-1 et suivants sont applicables aux espaces boisés à conserver, à protéger ou à créer, reportés et délimités sur le plan de zonage, conformément à la légende.
Les espaces boisés classés concernent les zones UA, UB, et N de la commune.

7- **Les zones inondables :** Les dispositions spécifiques aux zones inondables s'appliqueront aux zones UB, UE, AUE et N de la commune.

8- **Les constructions ou installations situées le long des routes express ou des autoroutes ou des routes classées à grandes circulations :** Ces constructions ou installations sont soumises aux dispositions de l'article L.111-1-4 du Code de l'urbanisme. La zone N de la commune est concernée par ces dispositions.

2.3.2 Règlement mis en compatibilité p4

ARTICLE V - DISPOSITIONS SPECIFIQUES A LA COMMUNE

1- **Les secteurs affectés par le bruit des infrastructures terrestres**
Définis par arrêté préfectoral du 26.07.2000, ils sont soumis à des prescriptions acoustiques définies en application de la loi n°92-1444 du 31 Décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit et de ses décrets d'application (n°95-20 et n°95-21 du 09.01.1995), ainsi que des arrêtés du 09.01.1995 relatif à la limitation du bruit dans les établissements scolaires et du 30.05.1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit. Ces dispositions sont reprises dans l'annexe 5c du présent document. La zone d'influence de ces axes est reportée sur le document graphique (plan de zonage).
Les voies concernées sont : A68, A62, RN88, RD59, RD61, RD77f, RD112.

2- **Les règles spécifiques à la publicité**
Elles sont définies dans l'arrêté municipal en vigueur portant sur le règlement de la publicité, des enseignes et des pré-enseignes. Ce document figure en annexe du P.L.U. (document d'information 5f).

3- **Les règles spécifiques aux lotissements (article R.315-5)**
La liste des lotissements concernés par le maintien des règles spécifiques établies dans le cadre de la procédure de lotissement est reportée en annexe au P.L.U. (annexe 5d).

4- Les articles suivants du Code de l'Urbanisme : L.111-7 et suivants, L.421-4 (DUP) concernant les sursis à statuer, s'appliquent à l'ensemble de la commune.

5- **Le bâti de caractère à protéger au titre de l'article L.123-1-7° du Code de l'Urbanisme** correspondant au bâti ponctuel et bâti de l'ensemble urbain identifié au plan de zonage par une légende spécifique est soumis à conditions :
Les travaux de démolition sont soumis à autorisation préalable.
Tous travaux de réaménagement, des travaux de façade, d'agrandissement de surélévation ou modification, ainsi due les travaux de démolition, sont soumis à consultation et avis de l'architecte des bâtiments de France

6- **Espaces boisés classés** : Les dispositions du Code de l'Urbanisme : Art. L.130-1 et suivants et Art. R.130-1 et suivants sont applicables aux espaces boisés à conserver, à protéger ou à créer, reportés et délimités sur le plan de zonage, conformément à la légende.
Les espaces boisés classés concernent les zones UA, UB, et N de la commune.

7- **Les zones inondables :** Les dispositions spécifiques aux zones inondables s'appliqueront aux zones UB, UE, AUE et N de la commune.

8- **Les constructions ou installations situées le long des routes express ou des autoroutes ou des routes classées à grandes circulations :** Ces constructions ou installations sont soumises aux dispositions de l'article L.111-1-4 du Code de l'urbanisme. La zone N de la commune est concernée par ces dispositions.

ARTICLE VI - DISPOSITIONS RELATIVES A LA REALISATION DU PROJET DE BUN
Les occupations et utilisations du sol, indispensables au fonctionnement et aux travaux de réalisation du projet de Boulevard Urbain Nord, y compris les équipements d'infrastructure routières et les ouvrages techniques ainsi que les affouillements et les exhaussements liés au fonctionnement et aux travaux de réalisation du projet sont admises en toute zone du PLU.

2.3.3 Règlement du document d'urbanisme en vigueur p60

ARTICLE N 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdites toute occupation et utilisation du sol, à l'exception,

1. Hors zone inondable :
   - des ouvrages publics d'infrastructures ou de superstructures importants et indispensables tels que : châteaux d'eau, réservoirs, cheminées, pylônes, transformateurs, etc,
   - des constructions de toute nature, des installations et dépôts utiles au fonctionnement et à l'exploitation du service public routier, autoroutier et ferroviaire,
   - des parcs de loisirs et d'activités sportives ou de plein air avec les bâtiments d'exploitation et de services qui leur sont directement liés,
   - des constructions limitées liées à l'entretien des espaces publics,
   - des extensions limitées des constructions existantes, aux conditions à l'article N2,
   - des aires de stationnement aux conditions à l'article N2.

2. En zone inondable : des aires de stationnement, de loisirs et de sports, ainsi que des extensions et aménagements, sous conditions à l'article N2.

ARTICLE N 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIERES

1. **En zone inondable, en parties urbanisées et non urbanisées, d'aléa fort (en rouge) et d'aléa faible à moyen (en jaune et bleu),** d'après le Plan de Prévention des Risques naturels prévisibles du bassin de la Sausse (annexe 5i1) et telle que figurée au plan graphique (en annexe 5i2) :

- les aires de stationnement liées aux activités autorisées, sont autorisées sous réserve :
  . que leur surface ne limite pas l'infiltration,
  . qu'elles ne nuisent pas à l'écoulement ni au stockage des eaux,
  . qu'elles aient fait l'objet d'une étude d'intégration dans le paysage,
  . que soit indiqué l'inondabilité de façon visible pour tout utilisateur et
  . qu'un système d'interdiction de l'accès et d'évacuation rapide de tous les véhicules en cas d'annonce de crue, soit prévu.

- les équipements de loisirs et les locaux techniques ou sanitaires, complétant des activités existantes (terrains de sport, vestiaires, tribune, ...), sont autorisés sous réserve :
  . de ne pas faire l'objet d'une occupation permanente,
  . de situer le plancher au-dessus des PHEC (sauf impossibilité fonctionnelle),
  . de placer les équipements sensibles au-dessus des PHEC et
  . de les implanter dans le sens d'écoulement des eaux.

- l'extension mesurée et attenante de bâtiments à usage de loisirs est autorisée sous réserve :
  . de situer le premier plancher et les équipements sensibles au-dessus des PHEC,
  . de ne pas augmenter l'emprise au sol de plus de 20% du bâtiments existant, dans la limite du tiers de la superficie totale de la parcelle,
  . d'implanter l'extension dans l'ombre hydraulique de la construction existante et
  . de ne pas augmenter la population exposée par création d'hébergement temporaire ou permanent.

Grand Toulouse - Commune de L'Union – Modification n° 2 approuvée par DCC du 29 septembre 2011 - Règlement 60

2.3.4 Règlement mis en compatibilité p60

ARTICLE N 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdites toute occupation et utilisation du sol, à l'exception,

1. Hors zone inondable :
   - des ouvrages publics d'infrastructures ou de superstructures importants et indispensables tels que : châteaux d'eau, réservoirs, cheminées, pylônes, transformateurs, etc,
   - des constructions de toute nature, des installations et dépôts utiles au fonctionnement et à l'exploitation du service public routier, autoroutier et ferroviaire,
   - des parcs de loisirs et d'activités sportives ou de plein air avec les bâtiments d'exploitation et de services qui leur sont directement liés,
   - des constructions limitées liées à l'entretien des espaces publics,
   - des extensions limitées des constructions existantes, aux conditions à l'article N2,
   - des aires de stationnement aux conditions à l'article N2.

2. En zone inondable : des aires de stationnement, de loisirs et de sports, ainsi que des extensions et aménagements, sous conditions à l'article N2.

ARTICLE N 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIERES

1. **En zone inondable, en parties urbanisées et non urbanisées, d'aléa fort (en rouge) et d'aléa faible à moyen (en jaune et bleu),** d'après le Plan de Prévention des Risques naturels prévisibles du bassin de la Sausse (annexe 5i1) et telle que figurée au plan graphique (en annexe 5i2) :

- les aires de stationnement liées aux activités autorisées, sont autorisées sous réserve :
  . que leur surface ne limite pas l'infiltration,
  . qu'elles ne nuisent pas à l'écoulement ni au stockage des eaux,
  . qu'elles aient fait l'objet d'une étude d'intégration dans le paysage,
  . que soit indiqué l'inondabilité de façon visible pour tout utilisateur et
  . qu'un système d'interdiction de l'accès et d'évacuation rapide de tous les véhicules en cas d'annonce de crue, soit prévu.

- les équipements de loisirs et les locaux techniques ou sanitaires, complétant des activités existantes (terrains de sport, vestiaires, tribune, ...), sont autorisés sous réserve :
  . de ne pas faire l'objet d'une occupation permanente,
  . de situer le plancher au-dessus des PHEC (sauf impossibilité fonctionnelle),
  . de placer les équipements sensibles au-dessus des PHEC et
  . de les implanter dans le sens d'écoulement des eaux.

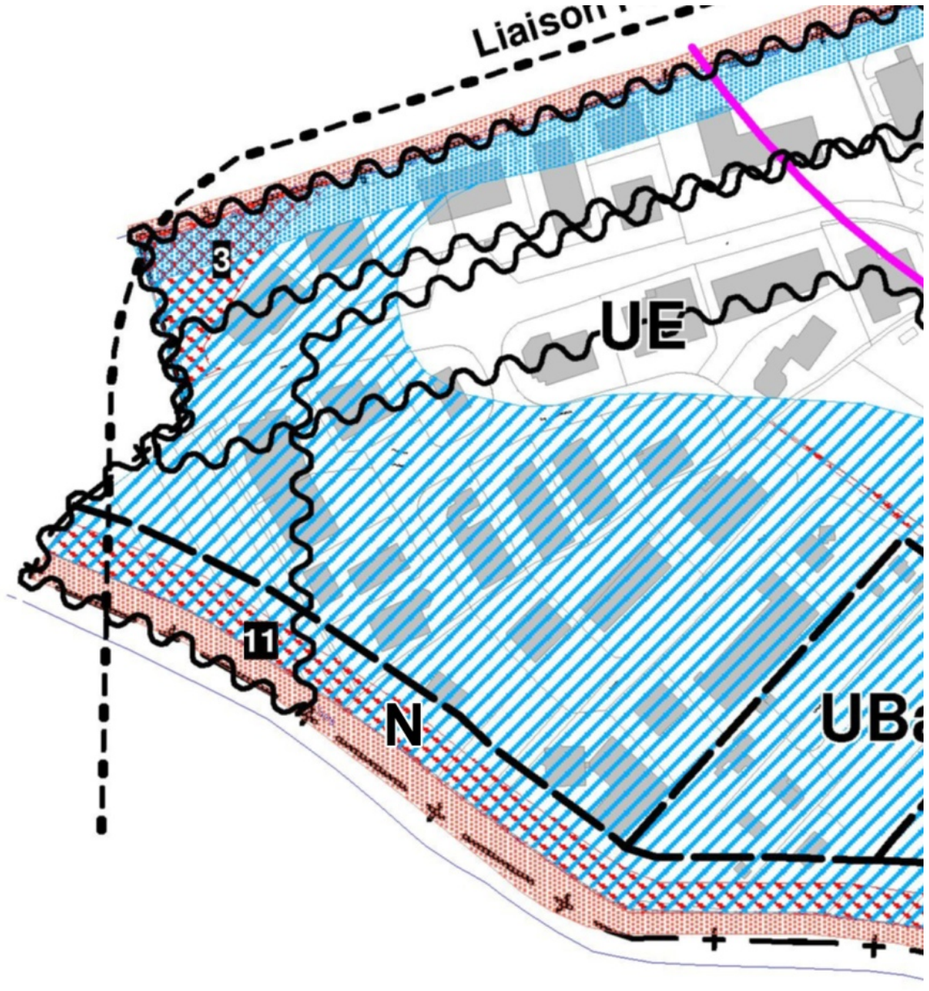
- l'extension mesurée et attenante de bâtiments à usage de loisirs est autorisée sous réserve :
  . de situer le premier plancher et les équipements sensibles au-dessus des PHEC,
  . de ne pas augmenter l'emprise au sol de plus de 20% du bâtiments existant, dans la limite du tiers de la superficie totale de la parcelle,
  . d'implanter l'extension dans l'ombre hydraulique de la construction existante et
  . de ne pas augmenter la population exposée par création d'hébergement temporaire ou permanent.

- Les équipements d'infrastructure routières et les ouvrages techniques ainsi que les affouillements et les exhaussements indispensables au fonctionnement et aux travaux de réalisation du projet de Boulevard Urbain Nord, sont autorisés sous réserve:
  - de ne pas aggraver les risques par ailleurs
  - prendre les dispositions apprpriées aux risques créés par ces travaux
  - avertir le public par une signalisation efficace

Grand Toulouse - Commune de L'Union *Règlement* 60

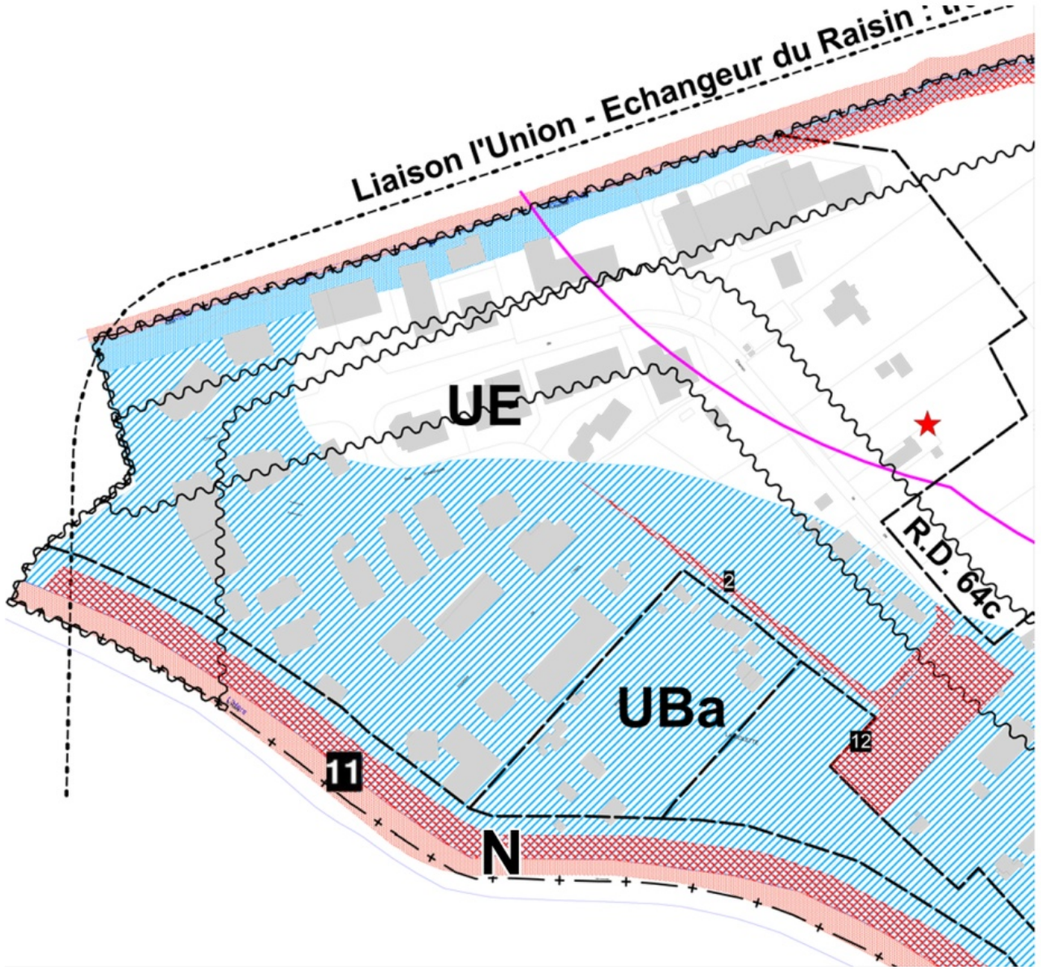
2.4 Mise en compatibilité du règlement graphique (zonage)

2.4.1 Zonage des emplacements réservés concernés dans le document d'urbanisme en vigueur

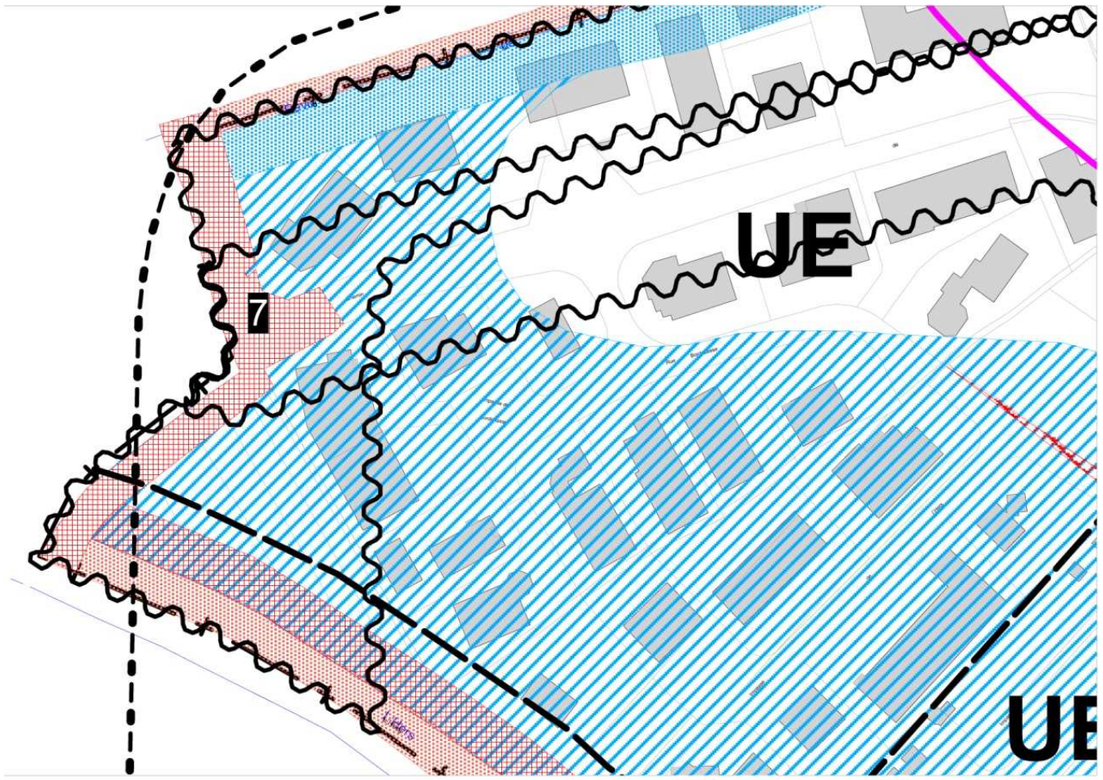


2.4.2 Zonage des emplacements réservés concernés mis en compatibilité

Réduction de l'emplacement réservé n° 11 et suppression de l'emplacement réservé n°3



2.4.3 Création d'un emplacement réservé BUN

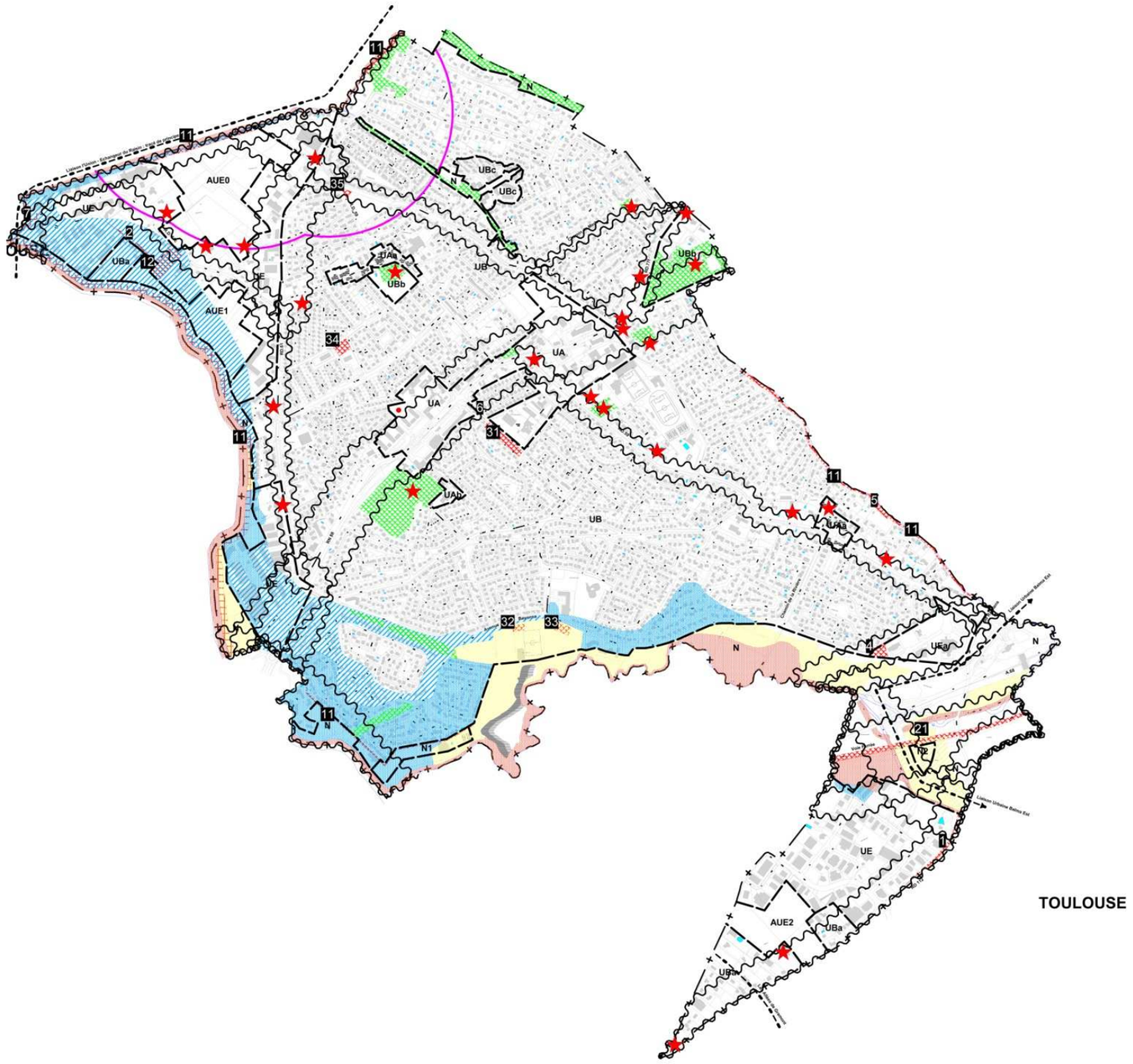


2.4.4 Synthèse de la mise en compatibilité du règlement graphique

2.4.4.1 Règlement graphique du document d'urbanisme en vigueur



2.4.4.2 Règlement graphique mis en compatibilité



2.5 Mise en compatibilité de la liste des emplacements réservés

Concernant les emplacements réservés, seulement 2 sont concernés : le n°3 est supprimé et le n°11 est modifié ; la liste est mise à jour en conséquence (les modifications sont apportées en rouge):

2.5.1 Liste des emplacements réservés du document d'urbanisme en vigueur

Liste des Emplacements Réservés

N°	Désignation	Maître d'ouvrage	Superficie en m²
	Voie de communication n° 1 à 10		
1	Rectification point noir RD112	Département	2 505
2	Élargissement du chemin de la Violette	Commune	1 800
3	Échangeur du raisin RD59, parcelle AB-84	Département	4 150
4	Rond-point avenue de Bayonne et aménagements paysagers	Commune	2 860
5	Voie le long de la Dancelle	Commune	1 420
6	Rue du Somport, alignement en continuité de la maison attenante	Commune	40
Sous-total de la superficie			12 775
	Réseau cyclable et cheminements piétons n° 11 à 20		
11	Le long de la Pichounelle de l'Hers et de la Dancelle	Commune	72 100
12	Ateliers municipaux	Commune	6 800
Sous-total de la superficie			78 900
	Ouvrages publics n° 21 à 30		
21	Elargissement de la voie ferré e	SNCF	15 700
Sous-total de la superficie			15 700
Superficie totale des emplacements réservés			107 375
	Bassins de rétention de n° 31 à 35 en m3		
31	S1 Sous la place du marché		2 350
32	S2 Av. de Bayonne		1 400
33	S3 Av. de Bayonne		3 950
34	S5 Rue des Acacias		750
35	S6 Av. Cornaudric		700

2.5.2 Liste des emplacements réservés mise en compatibilité

Liste des Emplacements Réservés

N°	Désignation	Maître d'ouvrage	Superficie en m²
	Voie de communication n° 1 à 10		
1	Rectification point noir RD112	Département	2 505
2	Élargissement du chemin de la Violette	Commune	1 800
~~3~~	~~Échangeur du raisin RD59, parcelle AB-84~~	~~Département~~	~~4 150~~
4	Rond-point avenue de Bayonne et aménagements paysagers	Commune	2 860
5	Voie le long de la Dancelle	Commune	1 420
6	Rue du Somport, alignement en continuité de la maison attenante	Commune	40
7	Infrastructure multimodale de transports intégrant piétons, cycles, transport en commun en site propre, véhicules particuliers et parc relais associés (Boulevard Urbain Nord)	C.U.G.T	5 436
	Réseau cyclable et cheminements piétons n° 11 à 20		
11	Le long de la Pichounelle de l'Hers et de la Dancelle	Commune	~~72 100~~ 71 700
12	Ateliers municipaux	Commune	6 800
	Ouvrages publics n° 21 à 30		
21	Elargissement de la voie ferré e	SNCF	15 700
	Bassins de rétention de n° 31 à 35 en m3		
31	S1 Sous la place du marché		2 350
32	S2 Av. de Bayonne		1 400
33	S3 Av. de Bayonne		3 950
34	S5 Rue des Acacias		750
35	S6 Av. Cornaudric		700

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
LIBERTÉ ÉGALITÉ FRATERNITÉ

HAUTE GARONNE
CONSEIL GÉNÉRAL

30/08/12
A 12086618

DIRECTION
DE LA VOIRIE
ET DES INFRASTRUCTURES

Dossier suivi par :
Alain LOPEZ
Tél : 05 34 33 49 28
Fax : 05 34 33 49 25
Réf à rappeler
DVI / AL / EJ

Communauté Urbaine
31 AOUT 2012
DGSU / ITE / DDI
n° 392

Toulouse le 27 AOUT 2012

Monsieur Pierre COHEN
Président de la Communauté Urbaine du Grand Toulouse
1 Place de la Légion d'Honneur
BP 35821

Monsieur le Président,

Par correspondance du 16 juillet 2012, vous sollicitez le Conseil Général quant au devenir de deux emplacements réservés inscrits à son bénéfice dans les documents d'urbanisme de la commune de L'Union et de celle de Launaguet.

- A L'Union, il s'agit de l'emplacement réservé n°3 « Echangeur du raisin RD 59 »,
- Sur Launaguet, il s'agit de l'emplacement réservé n°24 « Voie de liaison échangeur du Raisin, voie de dégagement Nord »

Votre requête s'inscrit dans le cadre de la procédure de DUP du projet du boulevard urbain nord et de la mise en compatibilité des documents d'urbanismes concernés

Je vous confirme donc que les deux emplacements réservés précités sont bien abandonnés par le Conseil Général de la Haute-Garonne.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Pierre IZARD
Président du Conseil Général

CONSEIL GÉNÉRAL
DE LA HAUTE-GARONNE
1, bd de la Marquette
31090 Toulouse Cedex 9
Tél. 05 34 33 32 31
www.haute-garonne.fr