

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



Gratentour

Plan Local d'Urbanisme

Mise en compatibilité du PLU

1 - Rapport de Présentation

Notice explicative



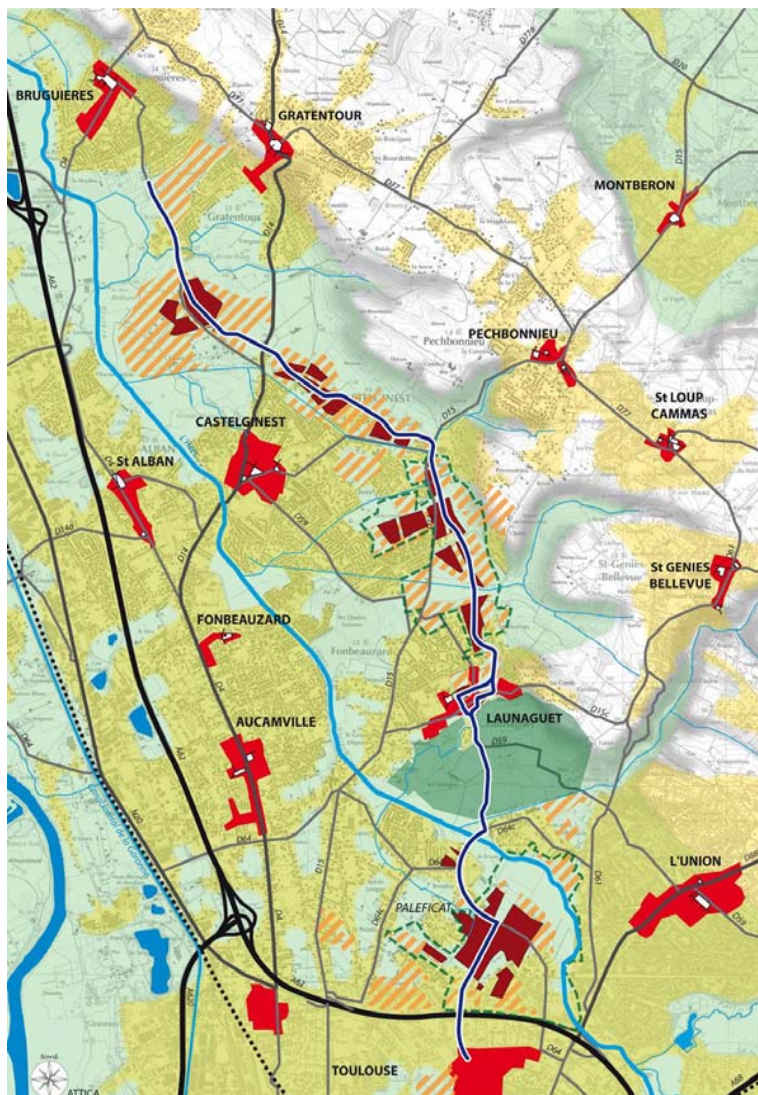
Toulouse Métropole

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 K

Notice explicative

Mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de la commune de Gratentour



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	15/10/2012		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.....	3
1.1 Objet et cadre de l'opération	3
1.1.1 Objet du dossier de mise en compatibilité	3
1.1.2 La procédure de mise en compatibilité	3
1.1.3 Le contenu du dossier de mise en compatibilité.....	3
1.2 Objectifs et enjeux de l'opération	4
1.2.1 Eléments de contexte.....	4
1.2.2 Objectifs.....	5
1.2.3 Présentation de l'opération	6
1.3 Le projet et le PLU	10
1.3.1 Le projet sur la commune.....	10
1.3.2 Analyse de la compatibilité du projet avec le PLU	10
2 CHAPITRE 2 : Mise en compatibilité du PLU avec le projet.....	11
2.1 Mise en compatibilité du règlement graphique (zonage)	11
2.1.1 Mise en compatibilité des emplacements réservés	11
2.1.2 Mise en compatibilité des Servitudes	12
2.1.3 Synthèse de la mise en compatibilité du règlement graphique.....	13
2.2 Mise en compatibilité de la liste des emplacements réservés.....	15
2.2.1 Liste des emplacements réservés et des servitudes du document d'urbanisme en vigueur	15
2.2.2 Liste des emplacements réservés et des servitudes mise en compatibilité .	15

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, Bruguères 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 Territoriale) 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 7 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 Nord et 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, en 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, Bruguères 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, Castelnau, Gratenot, Bruguières et Pechbonnieu.

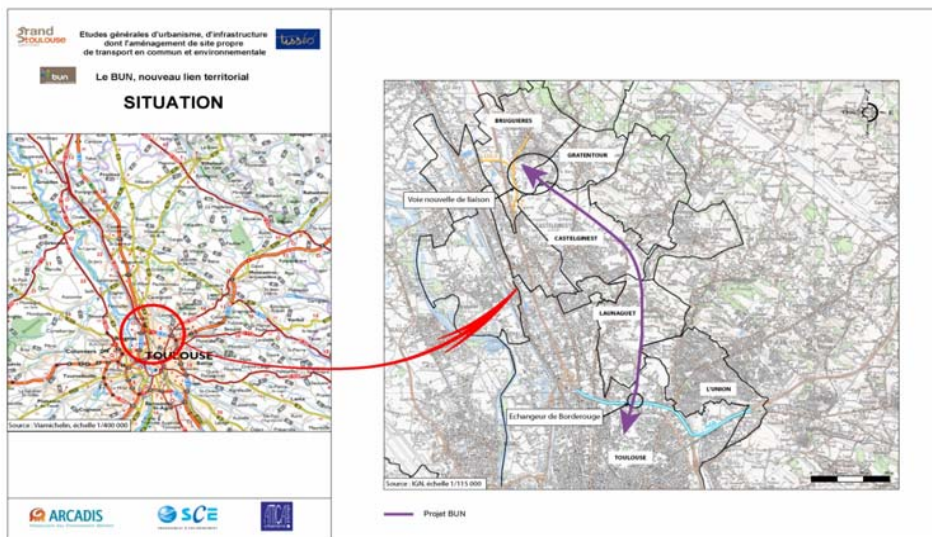


Figure 1 : Cartes de localisation du projet

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'accroître.

En effet, il apparaît 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 entraînant 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 Territoriale (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 boulevards 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

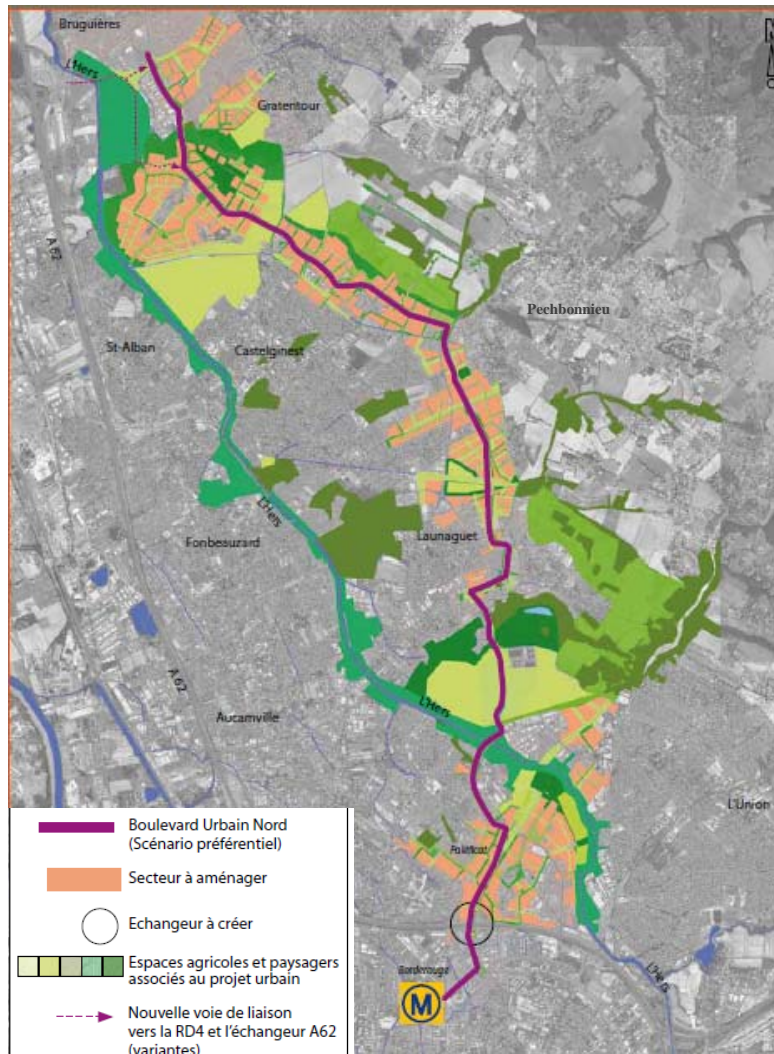


Figure 2 : Scénario préférentiel du BUN – (dossier de concertation, Septembre 2011)

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 Bruguères.

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, Castelnest)	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 Castelnest, Gratentour, Bruguières)	Traversée de secteurs d'urbanisation Rayssac/La Bartolle pour rejoindre la route de Castelnest (actuelle RD59) en entrée de Gratentour jusqu'à l'entrée de ville de Bruguières

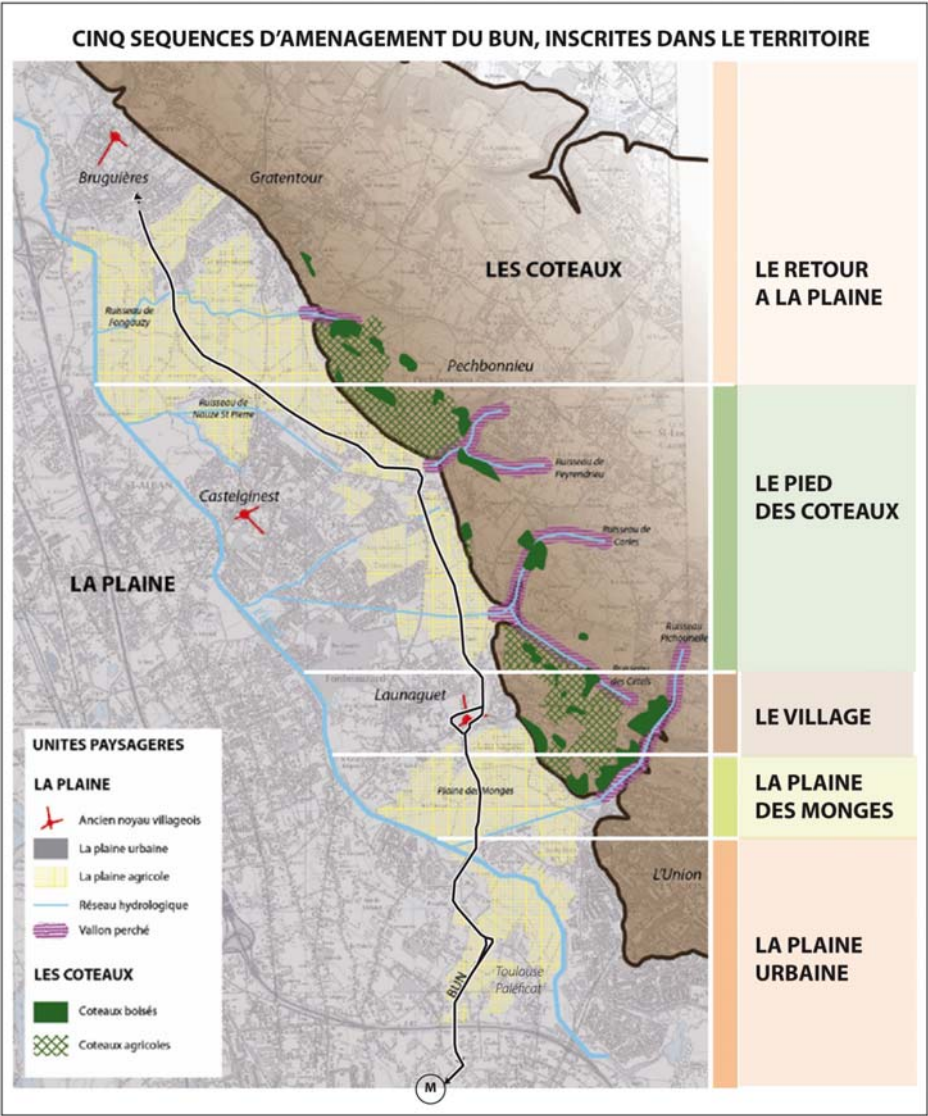


Figure 3 : Les séquences d'aménagement du BUN

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 Castelnau, 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 bordures 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 recréer, 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 Bruguère ;
 - 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

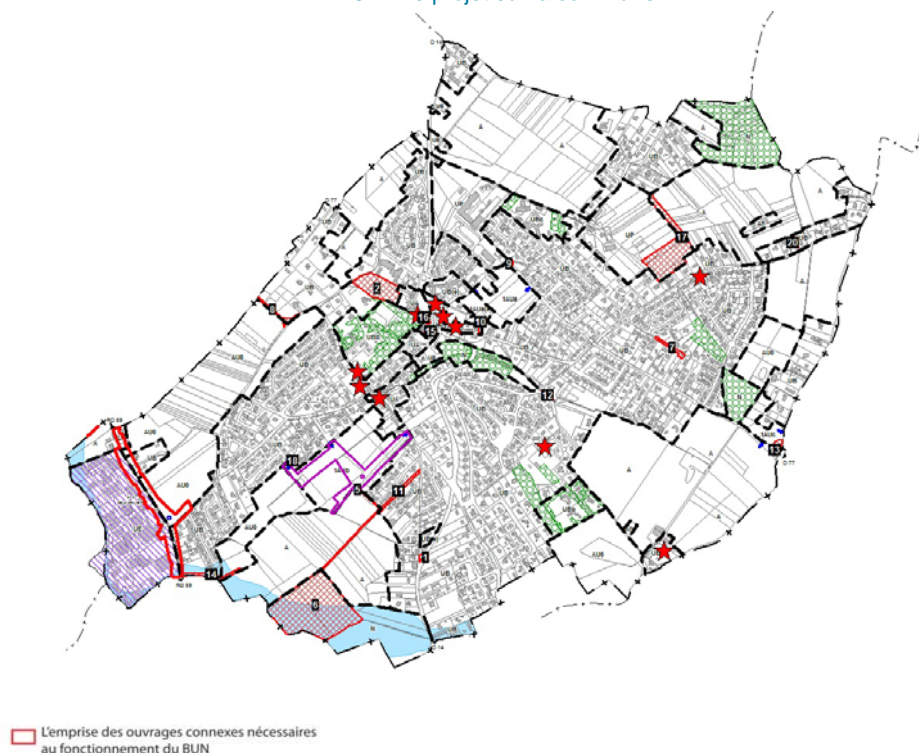


Figure 4 : Superposition du projet de BUN sur la commune de Gratentour

1.3.2 Analyse de la compatibilité du projet avec le PLU

Le territoire de la commune de Gratentour est couvert par un PLU récemment approuvé le 11 Avril 2013 en conseil communautaire.

Ce PLU intègre un L.123-2c nécessaire à la réalisation du projet. Le PLU sera néanmoins mis en compatibilité afin de prévoir un ER en lieu et place de la servitude existante. Ceci entraîne une mise en compatibilité de la liste des ER.

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

- la suppression de la servitude L.123-2c BUN
- la création d'un emplacement réservé n°27 « 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 et de la liste des servitudes.

1.3.2.1 Servitude L.123-2c

La servitude L.123-2c BUN n°1 est située sur le périmètre de l'opération :

Servitude L.123-2c Voies et ouvrages publics BUN n°1 : Cette servitude est positionnée sur le périmètre nécessaire à la réalisation du projet de BUN (emprise publique du boulevard et aux ouvrages connexes nécessaires au fonctionnement du BUN) : Il conviendra de supprimer l'emprise de cette servitude.

Sont donc requises :
La suppression de la servitude L.123-2c BUN,
La mise à jour de la liste des servitudes

1.3.2.2 Emplacements réservés

La création d'un emplacement réservé n°27 « BUN :infrastructure multimodale de transports intégrant piétons, cycles, transport en commun en site propre, véhicules particuliers et parc relais associés », 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 créée.

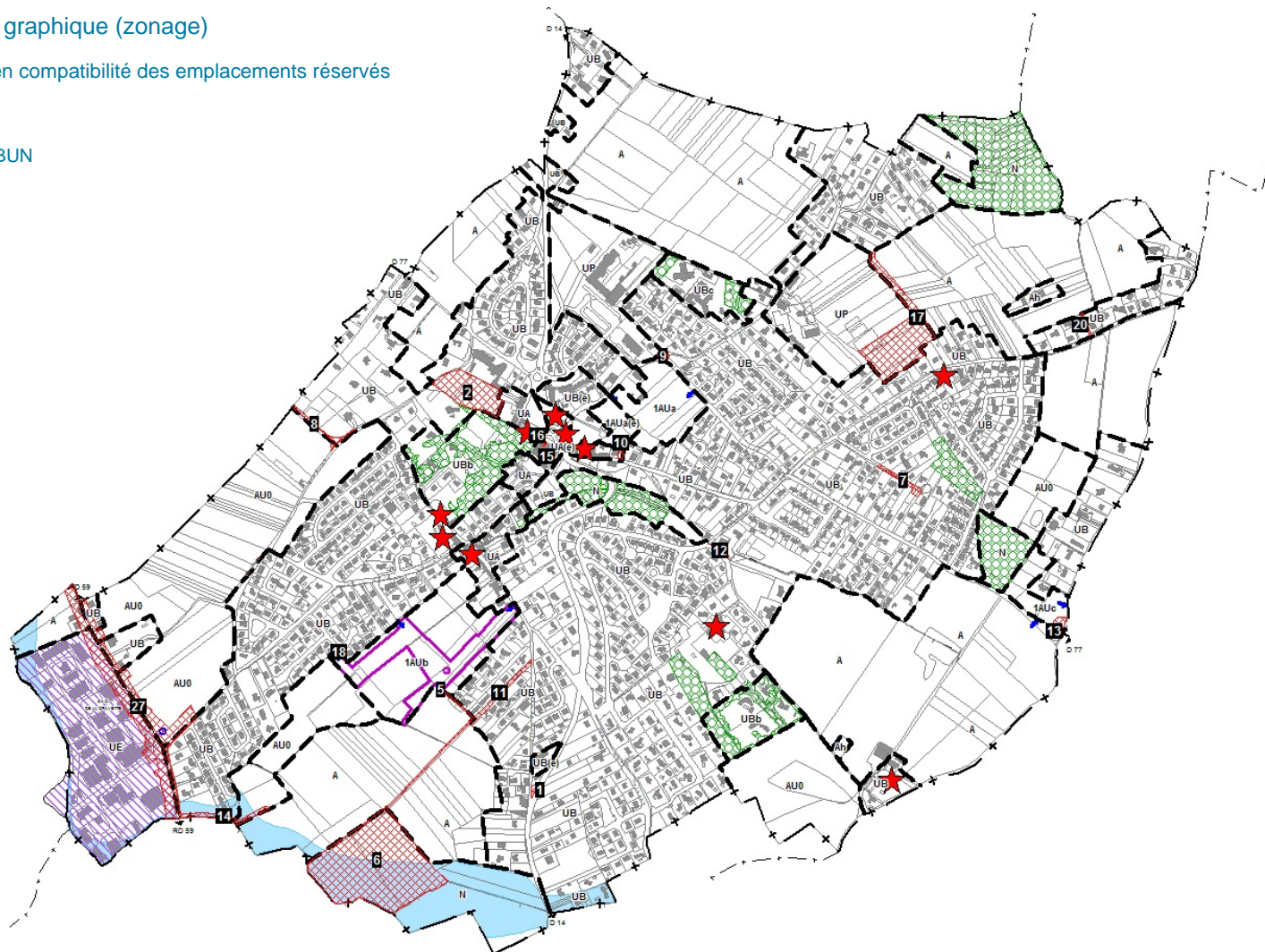
Sont donc requises :
La création d'un emplacement réservé n°27 « infrastructure multimodale de transports intégrant piétons, cycles, transport en commun en site propre, véhicules particuliers et parc relais associés (Boulevard Urbain Nord) »,
La liste des emplacements réservés est modifiée en conséquence.

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

2.1 Mise en compatibilité du règlement graphique (zonage)

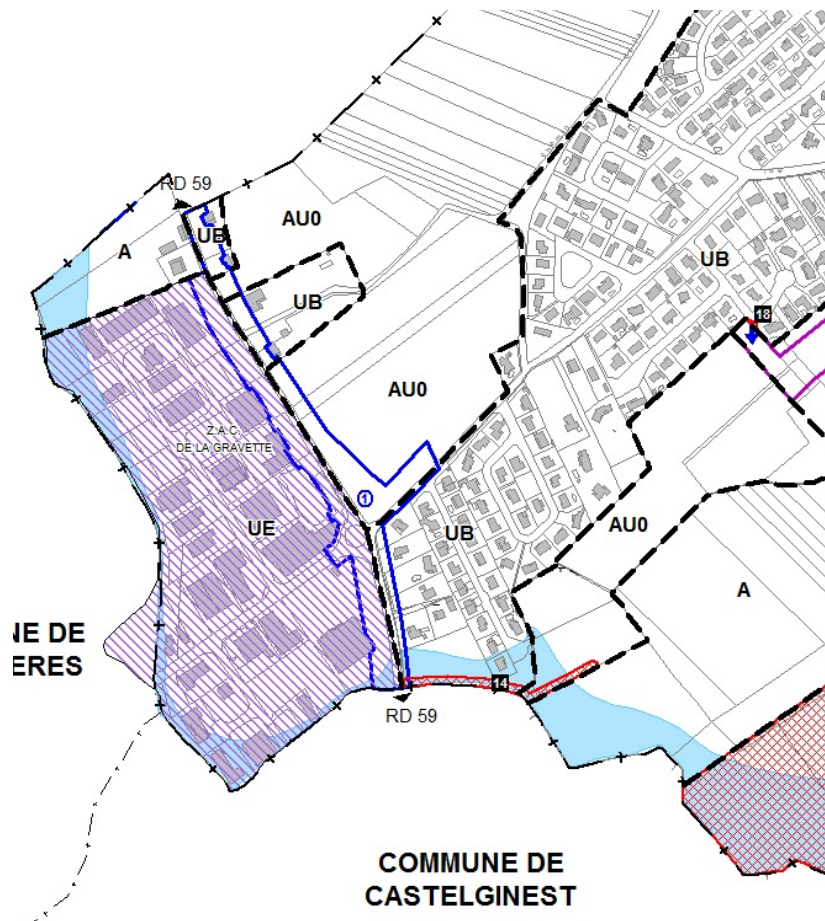
2.1.1 Mise en compatibilité des emplacements réservés

Création d'un emplacement réservé n° 27 pour le BUN

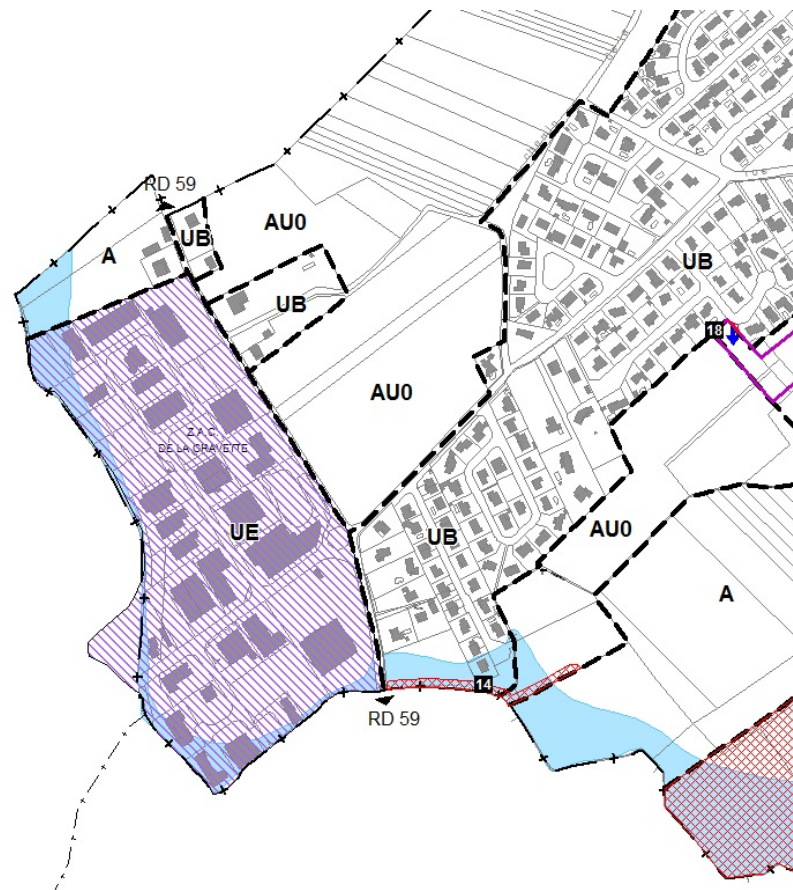


2.1.2 Mise en compatibilité des Servitudes

Zonage de la Servitude L.123-2.c : BUN n°1 dans le document d'urbanisme en vigueur

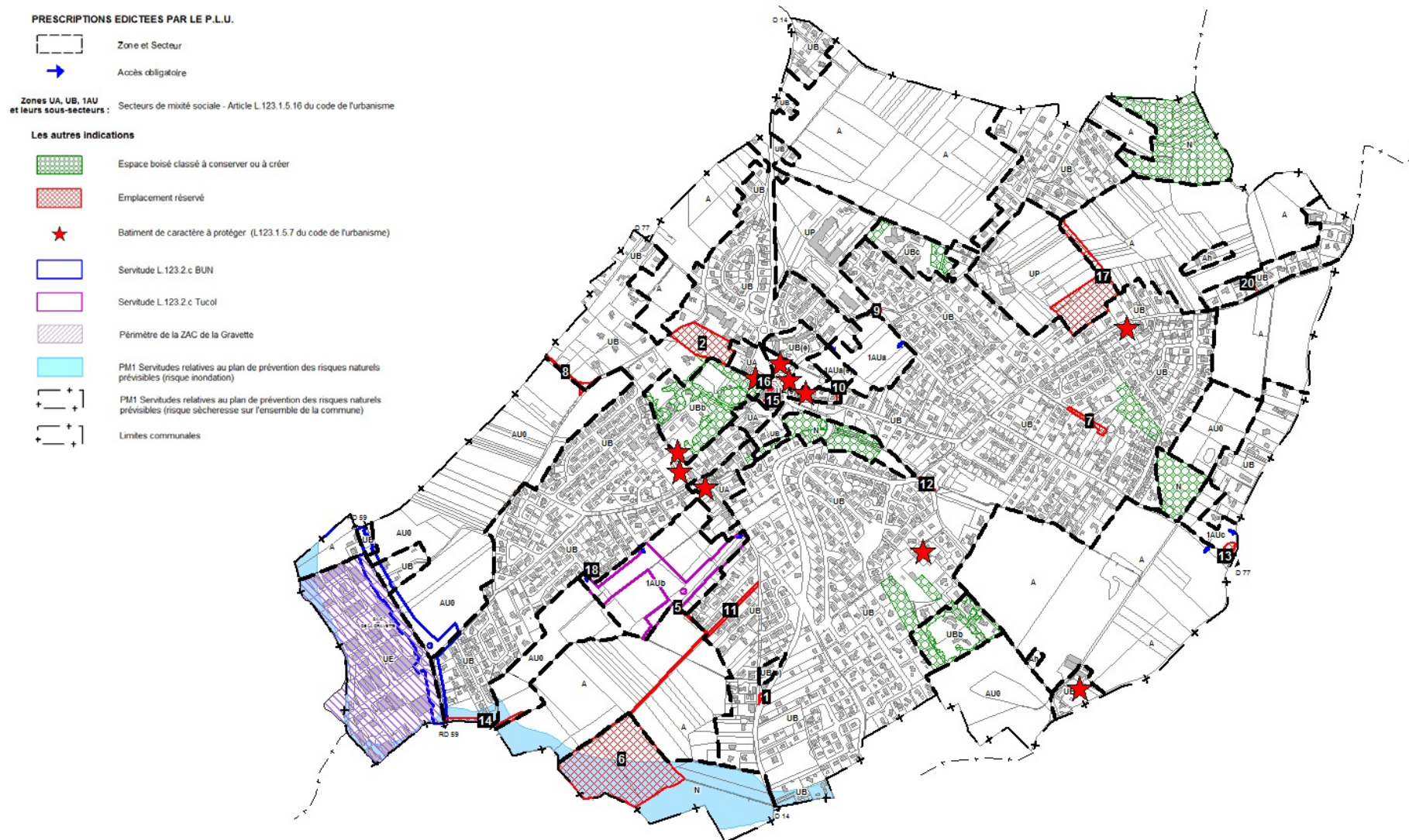


Suppression de la Servitude L.123-2.c : BUN n°1 dans le PLU mis en compatibilité

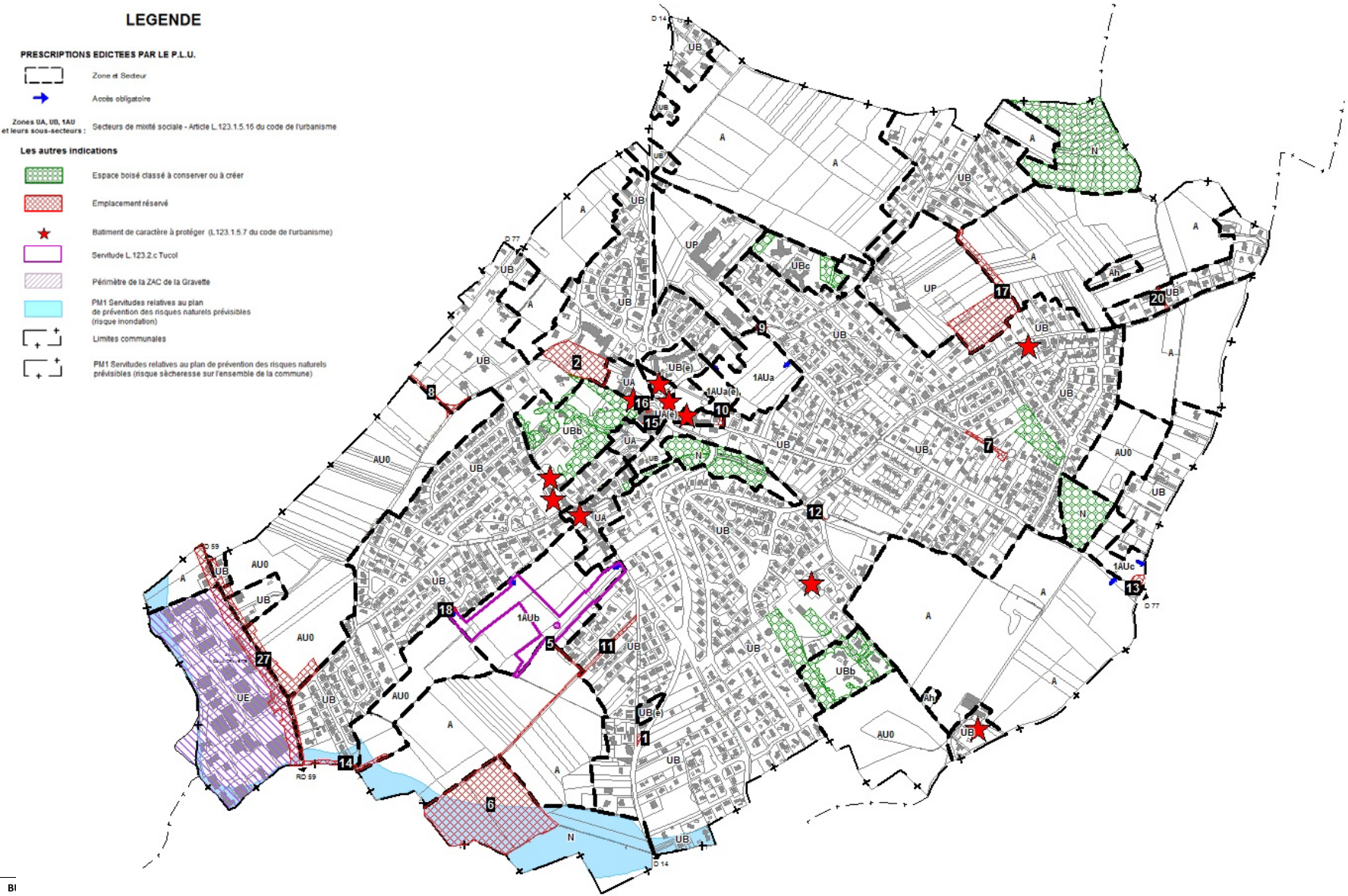


2.1.3 Synthèse de la mise en compatibilité du règlement graphique

2.1.3.1 Règlement graphique du document d'urbanisme en vigueur



2.1.3.2 Règlement graphique du document d'urbanisme mis en compatibilité



2.2 Mise en compatibilité de la liste des emplacements réservés

Concernant les emplacements réservés, la seule modification porte sur l'ajout d'un emplacement réservé spécifique au BUN (modifications apportées **en rouge**) :

2.2.1 Liste des emplacements réservés et des servitudes du document d'urbanisme en vigueur

Liste des emplacements réservés et des servitudes pour voies et ouvrages publics

Numéro	Destination	Bénéficiaire	Surface m²
1	Aménagement du carrefour VC10 - D14	Toulouse métropole	251,32
2	Equipements socio-culturels et scolaires	Commune	11 289,23
5	Création et élargissement d'un fossé	Commune	1 739,66
6	Création d'un bassin de retenue d'orage plaine de Borde-Rouge	Commune	51 974,77
7	Prolongement de l'impasse <u>labourdette</u> + aire de retournement	Toulouse métropole	1 336,08
8	Elargissement à 10m de la VC14 et aménagement du carrefour VC14-VC102	Commune	1 027,10
9	Aménagement d'un rond-point sur la D77	Toulouse métropole	779,24
10	Liaison piétonne entre zone <u>Fouragères</u> et rue <u>Cayssals</u>	Toulouse métropole	329,35
11	Liaison rue du Barry - le Tucol	Toulouse métropole	1 903,56
12	Création d'un chemin piéton le long de la rue de <u>Cayssals</u>	Toulouse métropole	265,50
13	Création d'un giratoire sur la D 77	Commune	730,68
14	Création d'une liaison secteur <u>Saudrine-Gence</u> - BUN	Toulouse métropole	2 181,22
15	Création d'un accès sud place du Fort	Commune	44,31
16	Création d'un accès nord place de la mairie	Commune	151,38
17	Extension de la zone de loisirs et d'équipement sportifs	Commune	19 984,09
18	1 accès à la zone Tucol	Toulouse métropole	53,70
20	Liaison piétonne vers la zone agricole	Toulouse métropole	331,53

Servitude L.123.2.c : BUN no1 :		
Caractéristiques : infrastructure multimodale de <u>transport intégrant piétons, cycles, transport en commun en site propre, véhicules particuliers et parc relais associés</u>	Toulouse métropole	30 900

Servitude L.123.2.c : TUCOL no2 :		
Caractéristiques : création d'une voie à double sens de circulation, trottoir d'un côté, stationnement d'un côté, piste cyclable	Toulouse métropole	79 570

2.2.2 Liste des emplacements réservés et des servitudes mise en compatibilité

Liste des emplacements réservés et des servitudes pour voies et ouvrages publics

Numéro	Destination	Bénéficiaire	Surface m²
1	Aménagement du carrefour VC10 - D14	Toulouse métropole	251,32
2	Equipements socio-culturels et scolaires	Commune	11 289,23
5	Création et élargissement d'un fossé	Commune	1 739,66
6	Création d'un bassin de retenue d'orage plaine de Borde-Rouge	Commune	51 974,77
7	Prolongement de l'impasse <u>labourdette</u> + aire de retournement	Toulouse métropole	1 336,08
8	Elargissement à 10m de la VC14 et aménagement du carrefour VC14-VC102	Commune	1 027,10
9	Aménagement d'un rond-point sur la D77	Toulouse métropole	779,24
10	Liaison piétonne entre zone <u>Fouragères</u> et rue <u>Cayssals</u>	Toulouse métropole	329,35
11	Liaison rue du Barry - le Tucol	Toulouse métropole	1 903,56
12	Création d'un chemin piéton le long de la rue de <u>Cayssals</u>	Toulouse métropole	265,50
13	Création d'un giratoire sur la D 77	Commune	730,68
14	Création d'une liaison secteur <u>Saudrine-Gence</u> - BUN	Toulouse métropole	2 181,22
15	Création d'un accès sud place du Fort	Commune	44,31
16	Création d'un accès nord place de la mairie	Commune	151,38
17	Extension de la zone de loisirs et d'équipement sportifs	Commune	19 984,09
18	1 accès à la zone Tucol	Toulouse métropole	53,70
20	Liaison piétonne vers la zone agricole	Toulouse métropole	331,53
27	Infrastructure multimodale de transport intégrant piétons, cycles, transport en commun en site propre, véhicules particuliers et parc relais associés (Boulevard urbain Nord)	Toulouse métropole	27 900

Servitude L.123.2.c : BUN no1 :		
Caractéristiques : infrastructure multimodale de transport intégrant piétons, cycles, transport en commun en site propre, véhicules particuliers et parc relais associés	Toulouse métropole	30 900

Servitude L.123.2.c : TUCOL no2 :		
Caractéristiques : création d'une voie à double sens de circulation, trottoir d'un côté, stationnement d'un côté, piste cyclable	Toulouse métropole	79 570