



Mairie de Sanary-sur-Mer
Place de la république
CS 70001
83112 SANARY-SUR-MER

MAITRE D'OUVRAGE

Aménagement du chemin de la Lange

Commune de Sanary-sur-Mer

A - Dossier d'enquête préalable à la DUP

1. Notice explicative



TPF ingénierie
Département Procédures Règlementaires et
Foncières
Immeuble le Space B
208/212 bd du Mercantour
CS 81061
06201 NICE CEDEX 3
T. 04.93.27.86.52

INGENIERIE

SOMMAIRE

TITRE II - OBJET ET CONTEXTE DE L'OPERATION	6
II.1. Contexte d'intervention	6
II.2. Des difficultés relevées en terme de circulations.....	11
II.3. Contexte environnemental du projet.....	13
TITRE III - JUSTIFICATION ET OBJECTIFS DU PROJET	16
III.1. Rappel des enjeux.....	16
III.2. Objectifs et intérêt général du projet.....	16
III.3. Parcelles concernées par la DUP.....	17
TITRE IV - CHOIX DU PARTI D'AMENAGEMENT ET CONTRAINTES REGLEMENTAIRES	18
IV.1. Raisons du choix du projet	18
IV.2. Présentation du projet retenu	20
IV.3. Le projet et son contexte règlementaire	21
TITRE V - AVANTAGES ET INCONVENIENTS DU PROJET RETENU	27
V.1. Les avantages attendus de l'opération	27
V.2. Impacts sur l'environnement.....	27
V.3. Les nuisances et les mesures pour éviter, réduire ou, si nécessaire, compenser ces nuisances	29
TITRE VI - INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES	31
VI.1. Les objectifs de l'enquête	31
VI.2. Textes régissant l'enquête.....	31
VI.3. Insertion de l'enquête dans la procédure administrative relative à l'opération.....	32
VI.4. Décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête	35
VI.5. Au-delà de l'enquête préalable à la DUP et de l'enquête parcellaire conjointe : La phase judiciaire de l'expropriation	36
VI.6. Autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet	36
ANNEXES.....	37

TITRE II - OBJET ET CONTEXTE DE L'OPERATION

II.1. CONTEXTE D'INTERVENTION

II.1.1. La Commune de Sanary-sur-Mer

Située au Sud-Ouest du département du Var et implantée sur le bord de mer, la ville de Sanary-sur-Mer est **une station balnéaire** de 1 924 hectares.

La commune est entourée des communes de Bandol, Six-Fours et Ollioules. Elle se situe à proximité de l'agglomération de Toulon et est desservie par le grand axe autoroutier du littoral Marseille-Nice (A 50).

La commune accueille, en 2016, **environ 16 733 habitants**.

Il est observé une **augmentation de la population** (+1,1%) entre 2011 et 2016, due à un solde des entrées/sorties sur le territoire communal positif.

A l'image de la majorité des communes de l'Ouest toulonnais, Sanary s'inscrit dans une **double vocation résidentielle et touristique**. Il s'agit d'une commune à fonction **d'habitat résidentiel** résultant de la zone d'emploi de Toulon et de l'existence d'un tourisme de proximité. La ville bénéficie en effet d'une importante activité économique, essentiellement liée au **tourisme balnéaire**.

Sur les 15 407 logements de la commune de Sanary, 56,2 % sont des résidences principales, 38,5 % des résidences secondaires ou logements occasionnels et 5,3 % sont vacants lors du recensement de 2016.

La grande majorité des logements sont des appartements et non des maisons.

Le niveau d'équipement de la commune est aujourd'hui relativement important.

La commune de Sanary-sur-Mer compte 5 870 actifs en 2016. Le taux de chômage est de 9,8%, il est légèrement inférieur à la moyenne départementale (10,9%).

Cependant, seulement 39,2% des actifs habitant la commune de Sanary et ayant un emploi travaillent sur la commune en 2016. **La majorité des autres actifs résidant sur la commune (60,8%) travaillent dans une autre commune du même département.**

La majorité des actifs ayant un emploi (59,4%) s'y rendent en voiture, camion ou fourgonnette (76,6%). La marche à pied arrive en deuxième position, avec seulement 7,4% des actifs se déplaçant par ce moyen pour se rendre à leur travail.

II.1.2. Le chemin de la Lange

• Descriptif

Situé au Nord-Ouest du centre-ville, le chemin de la Lange est une voie de desserte communale secondaire structurante qui permet de desservir le secteur résidentiel situé entre la RD 559 et la voie SNCF au niveau des quartiers de "La Poussarague" et "Les Picotières".

Il s'étend sur environ 600 mètres linéaires et assure la liaison depuis le giratoire (Purkersdorf) avec la RD559 au Sud-Ouest jusqu'à la Traverse de l'Huide, qui longe la voie ferrée, au Nord-Est. La Traverse de l'Huide rejoint le chemin de l'Huide qui se connecte en partie Sud à la RD211.

Le chemin de la Lange est une voie à double sens de circulation, elle comporte un gabarit réduit d'environ 5 m de large et supporte un trafic régulier.

Un petit giratoire à 4 branches sur sa section Nord permet de gérer les circulations avec l'allée des Abricotiers et l'impasse Carignan, et joue également un rôle de ralentisseur sur un trajet linéaire.

Huit allées ou impasses, le plus souvent privées, dont l'une d'elles fermée par un portail, rejoignent ce chemin et sont le plus souvent gérées au niveau de leurs intersections par un marquage « stop », excepté au niveau du petit giratoire précité.

La vitesse maximale autorisée sur le chemin de la Lange, comme sur les différentes voies aux alentours, est de 50 km/h.

• Transports en commun

Il est relevé un arrêt de bus matérialisé au niveau de l'allée des Parasols.

Trois lignes du réseau *Zou (ex-Varlib)* passent sur la RD 559 :

- Ligne 8805 : Bandol – Toulon,
- Ligne 8826 : Bandol – La Seyne,
- Ligne 8848 : Saint Cyr – Ollioules.

L'arrêt le plus proche (Stellamare) des trois lignes précitées se trouve sur la RD 559 à environ 70 m à l'Est du giratoire Purkersdorf, et donc du débouché Sud du chemin de la Lange.

• Modes doux

Des trottoirs bilatéraux sont présents sur la quasi-totalité du chemin de la Lange. Néanmoins, une partie d'entre eux, côté Nord, sont étroits ce qui rend le cheminement difficile et ne permet pas le passage de poussettes ou fauteuils roulants.

Aucune piste cyclable n'est présente le long du chemin de la Lange.

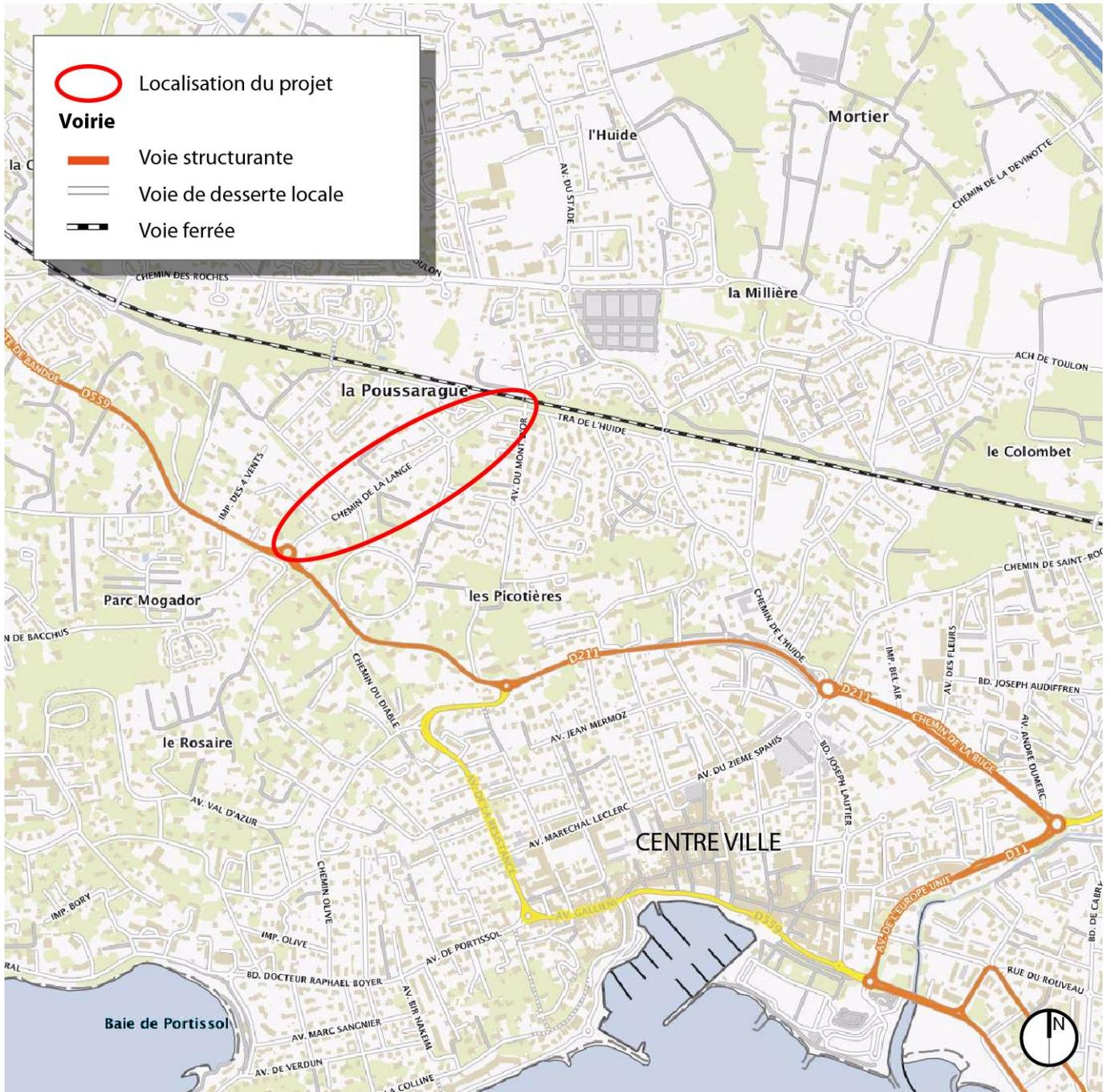
• Stationnement

Deux espaces de stationnement longitudinaux sont matérialisés de part et d'autres du petit giratoire en section Nord présenté ci-avant. Ils totalisent 6 places de stationnement.

La cartographie placée en page suivante permet de situer le secteur d'étude du projet.

Plan des voiries

échelle 1/12 500 - source Géoportail



La planche photo ci-après permet de mieux visualiser les caractéristiques de cette voie dans le secteur d'étude.

Localisation des prises de vue du site (Streetview - Photos Août 2016)

échelle 1/4 000 - source IGN orthophotoplan mission 2017





Photo 1



Photo 2



Photo 3



Photo 4



Photo 5



Photo 6



Photo 7



Photo 8

II.2. DES DIFFICULTES RELEVÉES EN TERME DE CIRCULATIONS

- **Circulation modes doux**

La section Nord du chemin de la Lange comporte des trottoirs bilatéraux de largeur suffisante.

Il est noté que le trottoir existant en partie Sud permet une circulation sécurisée.

En revanche, à compter du petit giratoire (au niveau de l'allée des Abricotiers) et jusqu'au giratoire Purkersdorf avec la RD 559, le trottoir Nord reste très étroit et ne permet pas toujours une circulation piétonne adéquate. Ainsi les Personnes à Mobilité Réduite ou les poussettes ne peuvent l'emprunter. Le revêtement est de plus absent sur une portion.

S'ajoute à cela une interruption du cheminement piéton Sud entre la Traverse Audiffen et le n°140, chemin de la Lange car la largeur de l'emprise est insuffisante, ce qui pose des problèmes de sécurité pour les piétons qui sont susceptibles de se déplacer sur la chaussée.

Certains cheminements piétons aménagés bénéficient d'un accotement végétalisé.

Des passages piétons sont matérialisés aux abords des deux giratoires existants, et deux autres passages piétons sont relevés au niveau de l'allée des Parasols et de l'avenue du Mont d'Or ; le premier permettant la traversée du chemin de la Lange et le second de l'avenue du Mont d'Or.

- **Circulation routière**

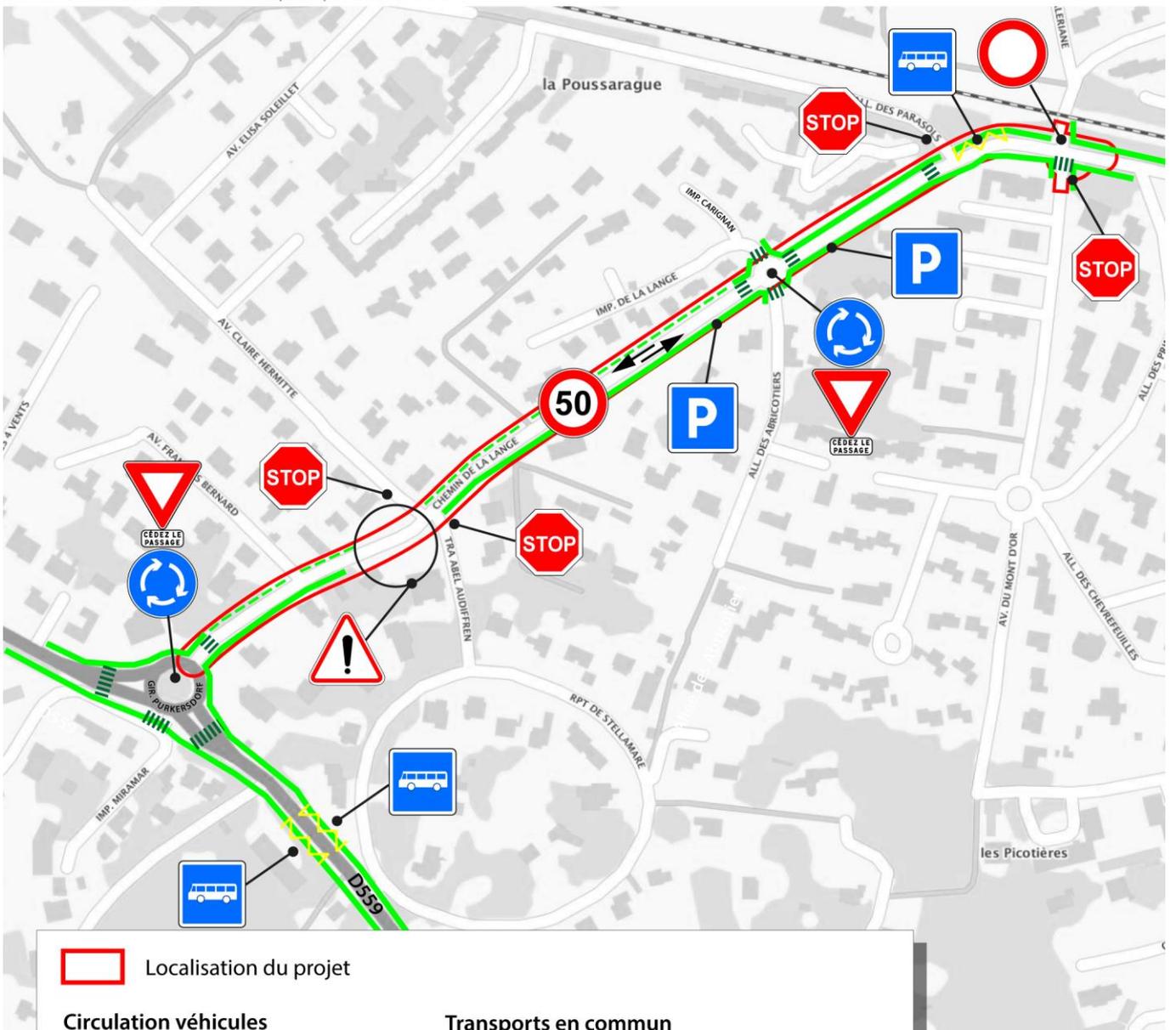
L'intersection du chemin de la Lange avec l'avenue du Mont d'Or est gérée par une signalisation « stop » au niveau du débouché de cette avenue.

Dans cette portion, le chemin de la Lange est prolongé en ligne droite par la Traverse de l'Huide.

La configuration de cette voie engendre des vitesses importantes de la part des automobilistes, aussi la jonction avec l'avenue du Mont d'Or, relativement empruntée, pose des problèmes de sécurité au moment de l'insertion des véhicules sur le chemin de la Lange.

Plan de voirie

échelle 1/3500 - source IGN orthophotoplan mission 2017



	Localisation du projet		
Circulation véhicules		Transports en commun	
	Sens de circulation		Arrêt bus
	Interdiction à tout véhicule	Circulation douce	
	Stop		Trottoir sécurisé
	Carrefour giratoire		Cheminement piéton étroit
	Cédez le passage		Traversée piétonne
	Limitation 50 Km/h		Interruption cheminement piéton
	Stationnement		



II.3. CONTEXTE ENVIRONNEMENTAL DU PROJET

La zone d'étude est centrée sur le chemin de la Lange, en partie Sud de la Commune de Sanary-sur-Mer, à environ 700 m au Nord du centre-ville.

Le chemin de la Lange précité traverse une zone résidentielle et pavillonnaire. Cette voie est bordée de maisons individuelles ou maisons en bande. Des commerces et services sont recensés au Sud de son débouché.

L'emprise du projet s'inscrit essentiellement sur des emprises de voies (chaussées circulées, accotements, trottoirs) ainsi que sur des terre-pleins et espaces végétalisés. Différentes espèces communes, comme des cyprès et lauriers, sont présents en bordure de voie. La nature du site ne présente aucune caractéristique susceptible d'abriter des espèces à forte valeur patrimoniale : la faune est typique d'un milieu urbanisé proche de la mer.

Le site est artificialisé ou composé d'espaces rudéraux, et aucun espace naturel n'est présent sur le périmètre du projet.

La zone d'étude n'est concernée par **aucune zone de protection biologique** :

- la ZPS FR9301608 *Mont Caume - mont Faron - forêt domaniale des Morières* (réseau Natura 2000), à 4,7 km au Nord,
- la ZSC FR9302001 *Lagune du Brusca* (réseau Natura 2000), à 4 km au Sud,
- la ZNIEFF terrestre de type II, *Pointe de la Crède* est à environ 1,8 km au Sud-Ouest du site,
- la ZNIEFF terrestre de type II, *Gros Cerveau - Croupatier* est à environ 1,4 km au Nord du site.

En termes de patrimoine culturel, la commune de Sanary-sur-Mer ne compte aucun monument historique classé ou inscrit.

Aucun site archéologique ni site naturel n'a été relevé au niveau de la zone d'étude.

L'**atlas des paysages du Var** situe la Commune de Sanary-sur-Mer dans l'unité n°2, *Le Littoral Occidental*.

La zone d'étude est positionnée près d'une route départementale (RD 559) dont l'enjeu est le maintien de la qualité de la voie et de ses abords ainsi que de la diversité des paysages découverts.

La voie ferrée au Nord du site est, quant à elle, identifiée comme un « grand axe de vue ».

Occupation du sol dominante

échelle 1/4000 - source IGN orthophotoplan mission 2017



TITRE III - JUSTIFICATION ET OBJECTIFS DU PROJET

III.1. RAPPEL DES ENJEUX

La commune a déterminé la sécurité des déplacements lors de l'élaboration de son PLU comme un enjeu inscrit dans les orientations de son PADD.

Le chemin de la Lange est un axe de circulation secondaire relativement emprunté par les automobilistes souhaitant rejoindre le chemin de l'Huide, ainsi que par les résidents des quartiers de "La Poussarague" et "Les Picotières".

Le manque de continuité piétonne et la faible largeur des trottoirs posent des problèmes de sécurité dans les déplacements modes doux et ne permet pas à ce qu'ils soient empruntés par des Personnes à Mobilité Réduite ou des parents avec poussette. Il apparaît donc indispensable d'améliorer les conditions de circulations piétonnes et de les sécuriser.

Par ailleurs, la configuration du chemin de la Lange en partie Nord et son prolongement par la Traverse de l'Huide rend l'intersection avec l'avenue du Mont d'Or accidentogène.

Aussi, l'aménagement du chemin de la Lange est nécessaire afin de permettre une continuité des trottoirs et leur mise aux normes ; ainsi que pour sécuriser l'intersection Nord avec l'avenue du Mont d'Or.

III.2. OBJECTIFS ET INTERET GENERAL DU PROJET

La Commune de Sanary-sur-Mer souhaite améliorer les caractéristiques géométriques des trottoirs afin de faciliter et sécuriser les déplacements doux le long du chemin de la Lange ; ainsi que de sécuriser la jonction de ce chemin avec l'avenue du Mont d'Or.

Le projet permettra de répondre aux enjeux énumérés ci-dessus et a pour objectifs de :

- **garantir la continuité piétonne,**
- **sécuriser la circulation routière au niveau de l'intersection avec la traverse de l'Huide et l'avenue du Mont d'Or,**
- **mettre aux normes les trottoirs afin de permettre l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite notamment,**
- **régulariser les parties de parcelles incluses dans l'assiette de la voie.**

Le projet est ainsi d'intérêt général.

III.3. PARCELLES CONCERNEES PAR LA DUP

Dans le périmètre du projet, la Commune de Sanary-sur-Mer ne possède pas la maîtrise foncière de la totalité des parcelles concernées par le projet.

En effet, il est précisé que le périmètre du projet comporte notamment vingt-deux parcelles appartenant à des propriétaires privés, dont sept emprises entières, une parcelle appartenant à la SNCF, et du domaine public non cadastré.

Des négociations à l'amiable ont été engagées auprès des propriétaires concernés mais elles n'ont pu aboutir avec la totalité d'entre eux.

En l'absence d'accords amiables, la Commune de Sanary-sur-Mer a décidé de recourir à la procédure d'expropriation afin d'assurer la maîtrise foncière **des emprises nécessaires au projet.**

Elle envisage ainsi l'acquisition de sept emprises totales de parcelles et de quinze emprises partielles.

TITRE IV - CHOIX DU PARTI D'AMENAGEMENT ET CONTRAINTES REGLEMENTAIRES

IV.1. RAISONS DU CHOIX DU PROJET

IV.1.1. Périmètre du projet retenu

La nécessité d'améliorer et de sécuriser la circulation piétonne le long du chemin de la Lange ainsi que de sécuriser une intersection sur ce chemin induit l'aménagement de cette voie.

Aucun autre site ne peut donc être concerné.

Conformément à la loi LAURE, la faisabilité de création d'un itinéraire cyclable a été étudié, dès le début des études d'aménagement du chemin de la Lange.

Ce chemin de la Lange assure à la fois la desserte de plusieurs lotissements et, dans une moindre mesure, une liaison entre la route départementale RD559 et le chemin communal de l'Huide.

En ce qui concerne le transit, le chemin de la Lange relie une voie à grande circulation (RD 559) et une voie où la circulation est également importante, s'agissant d'un des principaux axes Nord-Sud sur la commune. Il est à noter que ces deux voies ne sont pas aménagées pour la circulation différenciée des cyclistes du fait de leurs caractéristiques dimensionnelles.

La vitesse y est limitée à 50 km/h.

D'un point de vue technique, la largeur d'emprise foncière du chemin de la Lange varie de 7,50 à 11,00 m.

Or, il est important de considérer qu'une voirie intégrant les contraintes minimales d'aménagement et de circulation (véhicules, piétons et cyclistes) est composée comme suit :

- une chaussée de 5,50 m minimum en partie droite, sans tenir compte des sur-largeurs nécessaires dans les virages et à l'approche des carrefours, pour une circulation à double sens concernée par une classe de trafic de type secondaire,
- un trottoir respectant les normes PMR, à savoir d'une largeur minimum de 1,40 m de passage libre de tout obstacle, et donc hors présence d'arbre, de candélabre ou de panneau de signalisation, pour lesquels il faut rajouter 0,80 m.
- une bande chasse-roue de 50 cm le long des murs.
- une piste cyclable bidirectionnelle de 3,00 m de largeur. Pour des raisons de sécurité, cette piste doit être séparée de la circulation, si possible par une haie ou similaire, une simple bordure étant dangereuse pour les deux-roues. Cette bande végétale doit avoir une largeur d'au moins 0,80 m ; les arbres d'alignement peuvent être inclus dans cet espace planté.

Ces caractéristiques minimales conduisent à une largeur d'emprise de 12,00 m, ce qui est bien supérieur à la largeur disponible.

Le profil en long de cette voie communale fait apparaître une forte pente, d'environ 9% sur une longueur de 250 m, ce qui limite son accès aux seuls cyclistes « sportifs ».

La séparation des transits cyclables ne se justifie pas et est matériellement impossible sur le chemin de la Lange.

L'absence d'emprise suffisante conduit donc à mettre l'accent sur les aménagements paysagers, qui outre l'embellissement des abords de la chaussée, assurent la séparation et la protection de la circulation piétonne en l'isolant de la circulation automobile et créent un effet de paroi incitant au ralentissement des véhicules.

Dimensions théoriques de voirie	Dimensions futures du chemin de la Lange retenues
Chaussée : 5,5 m	Chaussée : 5,5 m minimum
Trottoir PMR : 1,40 m – 2,2 m si présence de candelabres, arbres...etc	Trottoir unilatéral PMR : 1,40 m minimum Trottoir unilatéral variable : Entre 0,5 m et 1,50 m
Bande chasse-roue le long des murs : 0,5 m	Bande chasse-roue le long des murs : 0,5 m.
Piste cyclable bidirectionnelle : 3 m + 0,8 m de bande végétale	<i>Pour les raisons évoquées précédemment (pente, emprise suffisante), aucun aménagement cycle ne pourra être réalisé le long du chemin de la Lange.</i>
/	Stationnement ponctuel : 2 m
/	Bande végétale variable : entre 0,8 m et 2 m
TOTAL : entre 11,2 m et 12 m	TOTAL : entre 8,7 m et 12,9 m <i>Ces valeurs sont des valeurs minimales et maximales, sachant que l'assiette moyenne du chemin de la Lange est établie entre 9 m et 10,50 m.</i>

IV.1.2. Présentation des variantes

Les deux variantes étudiées sont présentées ci-après.

- **Variante V0 dite « au fil de l'eau »**

Cette solution consiste à **ne réaliser aucun aménagement**.

- **Variante V1 : aménagement du chemin de la Lange**

Cette variante consiste à **recalibrer cette voie par la reprise des cheminements piétons** et de **créer un giratoire en extrémité Nord**.

IV.1.3. Comparaison des variantes et choix de la solution

	Variante V0	Variante V1
Sécurisation et amélioration des déplacements piétons	--	++
Sécurisation des déplacements routiers	--	++
Impact global sur l'environnement : milieu physique	0	0
Impact global sur l'environnement : patrimoine naturel	0	0
Impact global sur l'environnement : milieu humain	-	+
Impact global sur l'environnement : patrimoine et paysage	0	+
Acquisition par la commune de terrains privés	0	-

Légende :



Impacts négatifs

Impacts positifs

La variante 0 n'engendrant aucun travaux, laisse perdurer la situation et n'apporte aucune réponse aux problèmes de circulation piétonne et routière identifiés le long du chemin de la Lange.

La Commune de Sanary-sur-Mer a donc retenu la variante V1 et décidé d'aménager le chemin de la Lange.

IV.2. PRESENTATION DU PROJET RETENU

Le projet consiste à aménager le chemin de la Lange et notamment à reprendre les cheminements piétons afin d'assurer une continuité et une sécurisation des modes doux. Il envisage également la sécurisation de l'intersection avec l'avenue du Mont d'Or.

Voir la pièce n°4 intitulée « *Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants* »

IV.3. LE PROJET ET SON CONTEXTE REGLEMENTAIRE

IV.3.1. Loi "Littoral"

La loi Littoral s'applique à la commune de Sanary-sur-Mer.

Cette Loi 86-2 du 3 janvier 1986 a été codifiée aux articles L. 321-1 et suivants et R. 321-1 et suivants du Code de l'Environnement et aux articles L. 121-1 et suivants et R. 121-1 et suivants du Code de l'Urbanisme.

Ses objectifs sont :

- l'orientation et la limitation de l'urbanisation dans les zones littorales,
- la protection des espaces remarquables, caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral et la préservation des milieux nécessaires au maintien des équilibres biologiques,
- la protection des espaces boisés les plus significatifs,
- la gestion de l'implantation des nouvelles routes et des terrains de camping et de caravanage,
- l'affectation prioritaire du littoral au public.

Selon la lecture cartographique de la Loi Littoral établie par la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM)¹ du Var en juin 1997, la zone d'étude est située dans un espace urbanisé, en dehors des espaces proches du rivage, mais également de la bande littorale des 100 m à compter de la limite haute du rivage, et des espaces remarquables du littoral.

Le projet, situé dans un espace urbanisé existant, prévoit le réaménagement d'une voirie existante, il ne constitue pas de création de voie nouvelle et respecte l'esprit de la Loi Littoral. Il est compatible avec cette dernière.

¹ Nommée à l'époque Direction Départementale de l'Équipement (DDE)

IV.3.2. Schéma de COhérence Territoriale (SCOT)

La ville de Sanary-sur-Mer appartient au territoire du **SCOT Provence Méditerranée** approuvé par délibération du 16 octobre 2009.

La procédure de révision de ce SCOT est en cours et l'enquête publique s'est déroulée du 9 mai au 14 juin 2019.

Le Document d'Orientation Général (DOG) du projet de SCOT PM identifie le centre-ville de la commune comme un « **pôle à conforter** » ; en revanche, aucun enjeu n'est identifié au niveau de la zone d'étude.

L'orientation n°3 du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du SCOT intitulée « *Promouvoir un cadre de vie de qualité* » prône notamment **l'amélioration de la qualité des espaces publics et l'entretien de leur qualité paysagère.**

Le projet objet de la présente DUP participe à l'apaisement et à la sécurisation des déplacements piétons et routiers. Il a pris en compte la qualité des espaces publics par la végétalisation du terre-plein central du futur giratoire et la plantation de certains accotements.

Ainsi, **le projet est compatible avec les orientations du SCOT Provence Méditerranée.**

IV.3.3. Plan Local d'Urbanisme (PLU)

Le PLU de la commune de Sanary-sur-Mer a été approuvé le 24 février 2016, et modifié dernièrement le 25 septembre 2019.

IV.3.3.1. Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)

Il s'agit ainsi de « mieux identifier et qualifier le réseau routier urbain, en améliorant le confort des piétons et cycles, et développer la place des espaces verts paysagers ».

Le PADD vise dans ses orientations celle « d'assurer une politique de déplacements cohérente ».

Le chemin de la Lange y est identifié comme une « voie communale (liaison interquartier principale) ».

Il est précisé que l'aménagement des principales artères doit aussi prendre en compte la sécurité des usagers.

L'aménagement du chemin de la Lange répond aux orientations du PADD.

Le projet est par conséquent compatible avec celui-ci.

IV.3.3.2. Zonage et règlement

Un extrait du plan de zonage a été placé en page suivante.

La zone d'implantation du projet se situe en **zone urbaine UD**, qui correspond à une zone à vocation principale d'habitat, où les constructions sont édifiées en ordre discontinu.

Y sont notamment autorisés les affouillements et exhaussements du sol devant être strictement liés à une opération de construction autorisée ou de travaux publics ; et les ouvrages et installations nécessaires au fonctionnement des services publics ainsi que les ouvrages techniques liés aux réseaux d'intérêt public, sous réserve de ne pas porter atteinte au paysage, à l'environnement, à la salubrité ou à la sécurité publique.

Le projet n'est concerné par **aucun emplacement réservé ni espace boisé classé**.

Une trame paysagère à préserver est matérialisée au Sud du chemin de la Lange. Un secteur affecté par le bruit des transports terrestres est également défini sur une portion de ce chemin.

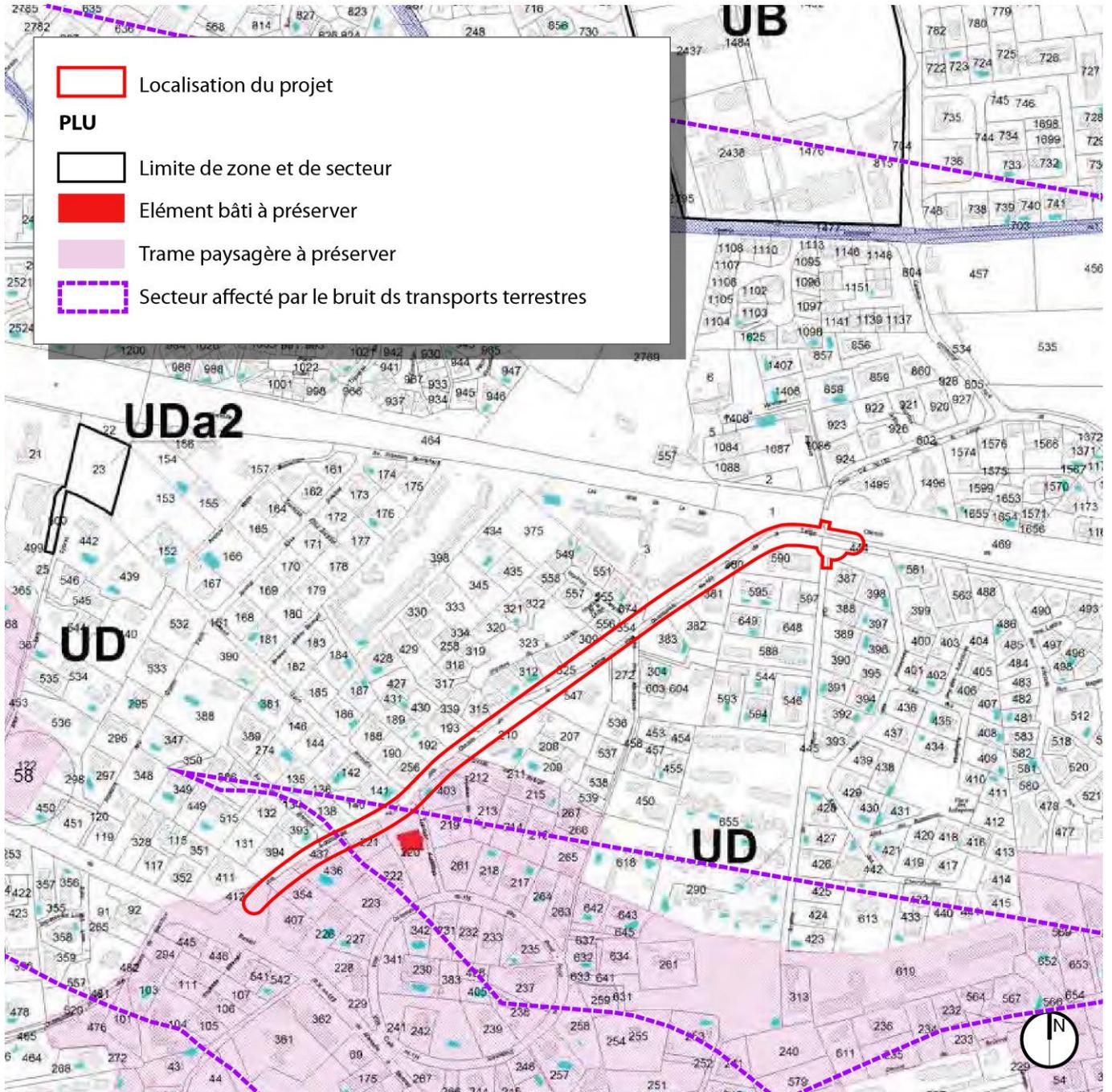
L'analyse du Plan Local d'Urbanisme de Sanary-sur-Mer révèle ainsi que :

- **le projet consiste à réaliser des aménagements liés à la voirie publique et ne prévoit pas l'édification de construction. Ce type d'aménagement et les travaux induits ne sont ni interdits, ni soumis à conditions spéciales par le règlement de la zone UD du PLU,**
- **aucun Espace Boisé Classé (EBC) n'est touché par le projet,**
- **le projet ne remet en cause aucun Emplacement Réservé (ER),**
- **le projet ne remet pas en cause la trame paysagère ni le secteur relatif au bruit.**

Le projet d'aménagement du chemin de la Lange est donc compatible avec le PLU de Sanary-sur-Mer.

Plan Local d'Urbanisme

échelle 1/5000 - source commune de Sanary-sur-Mer



IV.3.4. Servitudes d'utilité publique

Le périmètre du projet est concerné par deux servitudes d'utilité publique :

- PT1, relative aux télécommunications : protection des centres de réception radioélectrique contre les perturbations électromagnétiques (centre de Sanary),
- PT2, relatives aux télécommunications : protection des centres radioélectrique d'émission et de réception contre les obstacles, pour la moitié Sud du périmètre.

La servitude PT1 interdit aux propriétaires ou usagers d'installation électriques de produire ou de propager des perturbations se plaçant dans la gamme d'ondes radioélectriques reçues par le centre et présentant pour ces appareils un degré de gravité supérieur à la valeur compatible avec l'exploitation du centre. Elle interdit également de mettre en service du matériel susceptible de perturber les réceptions radioélectriques du centre.

La servitude PT2 indique que toute construction nouvelle, fixe ou mobile, sera limitée aux altitudes figurant sur le plan annexé au décret instituant la servitude. Le projet n'implique aucune construction et ne prévoit pas la création d'obstacle de ce type.

Le projet respectera les préconisations des servitudes d'utilité publique applicables. Il est ainsi compatible avec les servitudes d'utilité publique PT1 et PT2.

IV.3.5. Plans de Prévention des Risques naturels (PPR)

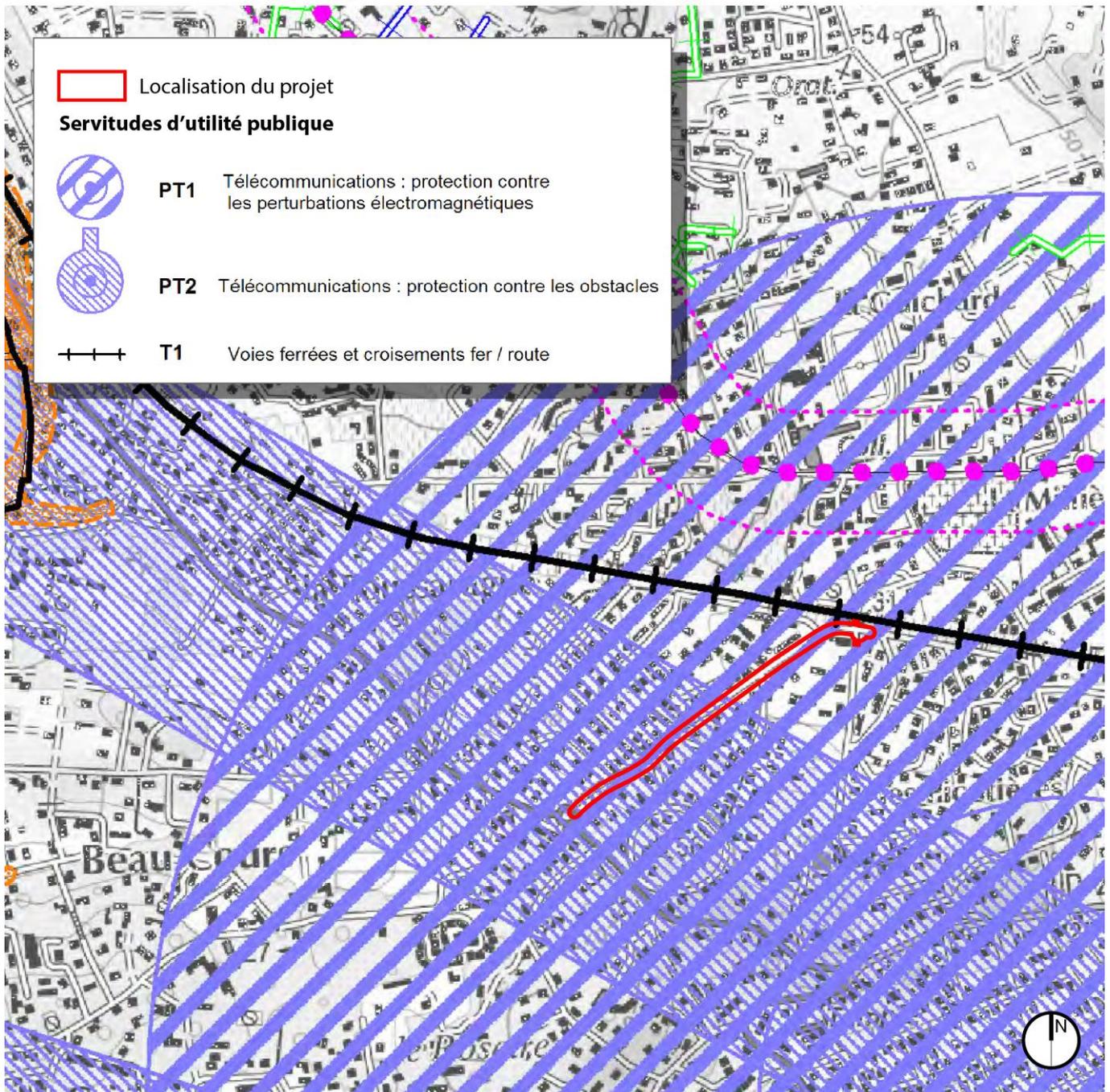
La commune de Sanary-sur-Mer est concernée par deux Plans de Prévention des Risques (PPR) naturels approuvés et un PPR prescrit :

- Inondation, sur le bassin de risque de la Reppe, approuvé le 25/03/2010
- Inondation, sur le bassin de risque du Grand Vallat, prescrit le 11 février 1999, et rendu opposable par arrêté préfectoral du 22 décembre 2017,
- Mouvement de terrain, approuvé le 29 octobre 1981.

La zone d'étude n'est pas concernée par les PPR Inondation ni le PPR Mouvement de terrain.

Plan des servitudes d'utilité publique

échelle 1/10 000 - source commune de Sanary-sur-Mer



TITRE V - AVANTAGES ET INCONVENIENTS DU PROJET RETENU

V.1. LES AVANTAGES ATTENDUS DE L'OPERATION

Le projet d'aménagement du chemin de la Lange vise à améliorer et sécuriser l'accessibilité piétonne, ainsi la circulation routière au Nord de ce dernier.

V.2. IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

Le projet a pour objectif d'aménager les bords de voies par la reprise des trottoirs, et de créer un carrefour giratoire.

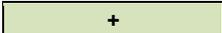
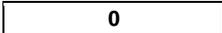
Cette opération va cependant avoir des impacts extrêmement limités au regard de l'environnement urbain dans lequel elle s'inscrit.

Les impacts négatifs permanents se limitent à l'appropriation par la Commune de Sanary-sur-Mer de terrains privés. En effet, le projet implique l'acquisition de parties ou totalité de parcelles privées.

Ces acquisitions seront réalisées sur la base de l'estimation de France Domaine.

Le tableau ci-après regroupe les principaux avantages et inconvénients du projet retenu.

Légende :

				
Impact positif	Impact plutôt positif	Impact neutre	Impact plutôt négatif	Impact négatif

<u>Milieu physique</u>		
Qualité de l'air	0	Absence d'impact.
Topographie / Géologie	0	Absence d'impact.
Eaux souterraines et superficielles	0	Absence d'impact.
Captages	0	Absence d'impact.
Ambiance sonore	0	Absence d'impact.
Risques naturels	0	Absence d'impact.

<u>Milieu biologique</u>		
Protections du milieu biologique	0	Le site du projet ne se trouve dans aucun périmètre de protection biologique. Il s'inscrit sur un espace artificialisé et n'est pas susceptible d'avoir une incidence sur les périmètres proches.
Faune/Flore	0	Quelques arbustes seront supprimés mais des plantations seront recréés en accotement ou au niveau des terre-pleins centraux des giratoires.
<u>Milieu humain</u>		
Population	+	Le projet n'implique aucune augmentation ou diminution de la population. Néanmoins, le projet renforce la sécurité et facilite les circulations piétonnes et les mouvements de croisement en partie Nord du chemin de la Lange.
Conditions de circulation piétonne	++	Le projet améliore et sécurise les circulations piétonnes. Il assure une continuité pour les déplacements PMR, avec un alternat Est-Ouest.
Voirie et trafic	++	Le projet sécurise l'intersection du chemin de la Lange avec l'avenue du Mont d'Or. Les accès riverains seront rétablis.
Bâti	0	Aucun bâti ne sera touché. Les accès aux habitations existantes seront rétablis.
Foncier	-	Acquisition d'emprises partielles ou totales de parcelles privées afin de pouvoir réaliser les travaux.
Réseaux	0	Aucun impact.
Activités	0	Aucun impact.
Paysage	+	Certains accotements seront végétalisés ainsi que le terre-plein central du futur giratoire.
Santé humaine	0	Absence d'impact.

En conclusion, le projet apporte plus d'avantages que d'inconvénients.

Le projet permettra de sécuriser et améliorer les circulations piétonnes et en partie routières.

V.3. LES NUISANCES ET LES MESURES POUR EVITER, REDUIRE OU, SI NECESSAIRE, COMPENSER CES NUISANCES

V.3.1. Les nuisances entraînées par les travaux et les mesures associées

La réalisation des travaux dans un espace urbanisé, ne peut se concevoir sans nuisances pour les riverains et les usagers.

Toutes les mesures seront néanmoins prises, tant au niveau de la programmation que de la réalisation pour réduire les conséquences négatives des travaux envisagés.

Ces préconisations concerneront :

- **le confort des riverains**

Chaque fois que cela est techniquement possible, l'utilisation des procédés de réalisation peu bruyants et permettant la réduction des émissions de poussières sera systématiquement privilégiée.

- **les accès et la circulation**

La mise en place d'un plan de circulation permettra de limiter les nuisances sur le trafic. Des mises en alternat pourront être effectuées.

L'attention des entrepreneurs sera attirée sur la nécessité de limiter la gêne occasionnée aux riverains durant la durée des travaux. Les circuits d'approvisionnement et d'évacuation des chantiers seront définis avant toute intervention pour limiter au maximum l'impact sur le chantier.

- **la sécurité**

Il sera rappelé aux entreprises la nécessité de clôturer certaines parties du site du chantier afin d'interdire toutes pénétrations ou passages de piétons extérieurs.

Une signalisation adaptée sera mise en place tant pour le chantier et ses accès que pour les cheminements provisoires qui pourront être créés.

- **la propreté**

Les entreprises devront prendre toutes les précautions pour limiter les chutes de matériaux ou dépôt de boues sur les voies publiques empruntées par leur matériel. Elles effectueront en permanence les nettoyages et brossages nécessaires des sorties de chantier ou d'aires de stockage. Les modalités de ramassage des ordures ménagères seront, le cas échéant, adaptées pour assurer la continuité du service pendant la durée des travaux.

- **la santé humaine**

Les déchets et les déblais de chantier seront triés et évacués vers les décharges appropriées.

- **la protection du milieu environnant**

Toute pollution du milieu par des déversements volontaires ou accidentels sera évitée.

V.3.2. Les nuisances en phase exploitation

Le projet va nécessiter la **maîtrise foncière partielle de 12 parcelles privatives et sept emprises totales de parcelles privatives**, soit une emprise totale à acquérir d'environ 3 240 m². Il est précisé que le périmètre du projet comporte également du domaine public non cadastré.

Pour les propriétaires fonciers concernés, la dépossession des parcelles sera indemnisée sur la base de l'estimation de France Domaine.

Des négociations à l'amiable ont été engagées auprès des propriétaires concernés mais elles n'ont pu aboutir avec certains d'entre eux.

En l'absence d'accords amiables, la Commune de Sanary-sur-Mer a décidé de recourir à la procédure d'expropriation afin d'assurer la maîtrise foncière **des emprises nécessaires au projet**.

Par ailleurs, une grande partie des emprises concernées correspond à des régularisations de cession de parties de parcelles étant incluses dans l'assiette de la voie existante.

TITRE VI - INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES

VI.1. LES OBJECTIFS DE L'ENQUETE

L'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique poursuit divers objectifs :

- informer le public et recueillir son avis sur l'utilité publique de l'opération envisagée par la Commune de Sanary-sur-Mer
- parvenir à la Déclaration d'Utilité Publique de manière à permettre à la Commune de Sanary-sur-Mer d'acquérir les terrains définis dans le dossier parcellaire en application du Code de l'Expropriation.

L'enquête parcellaire sera réalisée conjointement.

Elle a pour but de procéder contradictoirement à la détermination des parcelles à exproprier, ainsi qu'à la recherche des propriétaires, des titulaires de droits réels et des autres intéressés.

A cette occasion, les propriétaires et ayants droits de toute nature seront appelés à faire part de leurs observations sur les limites des biens à exproprier.

VI.2. TEXTES REGISSANT L'ENQUETE

La présente enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique est régie par les textes suivants :

- le **Code de l'Expropriation** pour cause d'utilité publique, et en particulier ses articles :
 - L.1,
 - L. 110-1 à L. 112-1 : Enquête publique,
 - L. 121-1 à L. 121-5 : Déclaration d'Utilité Publique – Dispositions générales,
 - R. 112-1 à R. 121-2 : Enquête publique – Déroulement de l'enquête - Déclaration d'Utilité Publique – Dispositions générales.

L'enquête parcellaire conjointe est, elle, régie par les textes suivants :

- le **Code de l'Expropriation** pour cause d'utilité publique, et en particulier ses articles :
 - L. 131-1 : Enquête parcellaire,
 - R. 131-3 à R. 131-8 : Enquête parcellaire – Déroulement de l'enquête,
 - R. 131-9 à R. 131-10 : Enquête parcellaire – Clôture de l'enquête.

VI.3. INSERTION DE L'ENQUETE DANS LA PROCEDURE ADMINISTRATIVE RELATIVE A L'OPERATION

VI.3.1. Le projet avant l'enquête

L'étude du projet a été menée par la Commune de Sanary-sur-Mer.

VI.3.1.1. Procédure de concertation

Le projet n'est soumis à aucune procédure obligatoire permettant au public de participer au processus d'élaboration du projet :

- ni concertation publique au titre de l'article L. 103-2 du Code de l'Urbanisme,
- ni débat public au titre de l'article L. 121-1 du Code de l'Environnement.

VI.3.1.2. Etude d'impact

Conformément au tableau annexé à l'article R. 122-2 du Code de l'Environnement, le projet a fait l'objet d'un examen au cas par cas afin de déterminer si une étude d'impact est nécessaire.

En effet, l'aménagement du chemin de la Lange entre dans le champ d'application de la rubrique 6° relative aux infrastructures routières.

Dans ce cadre, la DREAL PACA, autorité environnementale compétente, a été saisie par la Commune de Sanary-sur-Mer. Son avis, concluant à l'absence de besoin de réaliser une étude d'impact, a été rendu à travers l'arrêté préfectoral n°AE-F09319P0197 du 15 juillet 2019.

VI.3.1.3. Évaluation des incidences Natura 2000

Le projet n'entre dans aucune catégorie de la liste nationale des documents et manifestations soumis à évaluation des incidences Natura 2000 définie à l'article R. 414-19 du code de l'environnement.

Il ne fait pas non plus partie des projets soumis à évaluation des incidences Natura 2000 par les arrêtés du Préfet du Var du 11 mars 2014 fixant les listes locales des documents de planification, programmes, projets, manifestations et interventions soumis à évaluation des incidences Natura 2000 pour le département du Var.

En conséquence, aucun dossier n'est nécessaire au titre de l'évaluation des incidences Natura 2000.

VI.3.2. Organisation et déroulement de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

- **L'ouverture de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique**

L'enquête préalable à la DUP est ouverte et organisée par le Préfet du Var en application de l'article R. 112-1 du Code de l'Expropriation avec désignation du commissaire enquêteur² par le Tribunal administratif sur saisine du Préfet.

L'enquête est ouverte par arrêté préfectoral précisant notamment l'objet de l'enquête, la date à laquelle celle-ci sera ouverte et sa durée ainsi que les lieux et horaires où le public pourra consulter le dossier d'enquête et présenter ses observations sur le registre ouvert à cet effet.

Cet arrêté fait l'objet d'une publicité collective huit jours au moins avant l'ouverture (avis dans la presse, affichage en mairie, affichage à proximité des ouvrages concernés,...), dans les huit premiers jours (insertion d'un second avis dans la presse) et durant toute sa durée.

- **L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique**

La durée de l'enquête ne peut être inférieure à quinze jours.

Pendant toute la durée de l'enquête, les observations sur l'utilité publique de l'opération peuvent être consignées par les intéressés directement sur les registres d'enquête. Elles peuvent également être adressées par correspondance, au lieu fixé par le Préfet pour l'ouverture de l'enquête, au commissaire enquêteur, lequel les annexe au registre mentionné à l'article précité.

Il en est de même pour les observations qui seraient présentées par les chambres d'agriculture, les chambres de commerce et d'industrie territoriales et les chambres de métiers et de l'artisanat de région.

Les observations peuvent, si l'arrêté prévu à l'article R.112-12 le prévoit, être adressées par voie électronique.

Les observations faites sur l'utilité publique de l'opération sont également reçues par le commissaire enquêteur aux lieux, jours et heures annoncés à l'avance par l'arrêté d'ouverture d'enquête.

² Selon la nature et l'importance de l'opération, une commission d'enquête peut être nommée plutôt qu'un commissaire enquêteur.

- **La clôture des registres d'enquête et la rédaction du rapport d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique**

A l'expiration du délai d'enquête, **le registre d'enquête préalable à l'utilité publique est clos et signé par le Commissaire enquêteur puis transmis dans les vingt-quatre heures, avec le dossier d'enquête, au commissaire enquêteur** ou au président de la commission d'enquête.

Dès réception du registre et des documents annexés, le commissaire enquêteur examine les observations recueillies et entend toutes personnes qu'il lui paraît utile de consulter ainsi que l'expropriant s'il le demande.

Le commissaire enquêteur rédige un rapport énonçant ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables ou non à l'opération. Le commissaire enquêteur transmet le dossier avec ses conclusions soit au Préfet si l'enquête est ouverte à la préfecture, soit au sous-préfet dans les autres cas. Le dossier est transmis, le cas échéant, par le sous-préfet au Préfet avec son avis.

Ces opérations, dont il est dressé procès-verbal, doivent être terminées dans un **délai d'un mois** à compter de la clôture de l'enquête.

Une copie du rapport du commissaire enquêteur est déposée à la mairie de la commune où s'est déroulée l'enquête ainsi que dans la sous-préfecture et la préfecture concernées. Toute personne physique ou morale concernée peut demander communication des conclusions motivées du commissaire enquêteur.

Les demandes de communication de ces conclusions doivent être adressées au Préfet du département dans lequel se trouve la commune où l'enquête a été ouverte. Celui-ci peut soit inviter le demandeur à prendre connaissance de ces conclusions en mairie, soit lui en adresser une copie, soit assurer la publication desdites conclusions en vue de leur diffusion aux demandeurs.

Au terme de cette procédure et au vu du dossier correspondant, le Préfet pourra prononcer la Déclaration d'Utilité Publique.

VI.3.3. Organisation et déroulement de l'enquête parcellaire

L'enquête parcellaire sera organisée conjointement à l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique et selon les mêmes modalités que celle-ci.

L'arrêté préfectoral prescrivant l'ouverture de l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique prescrira également l'ouverture de l'enquête parcellaire conjointe.

Un registre d'enquête parcellaire sera déposé sur le ou les lieux d'enquête à côté du registre d'enquête préalable à la DUP.

Il sera clos par le Maire.

Lors de ses permanences, le commissaire-enquêteur recevra tant les observations relatives à l'utilité publique du projet que celles relatives au volet parcellaire.

Le rapport et les conclusions du commissaire-enquêteur comprendront un volet relatif au dossier d'enquête préalable à la DUP et un volet relatif au dossier d'enquête parcellaire.

VI.4. DECISIONS POUVANT ETRE ADOPTEES AU TERME DE L'ENQUETE

L'acte déclarant l'utilité publique doit intervenir au plus tard un an après la clôture de l'enquête préalable (article L. 121-2 du Code de l'Expropriation).

Il est pris par le Préfet sous la forme d'un **arrêté préfectoral Déclaratif d'Utilité Publique**. Passé ce délai, il y a lieu de procéder à une nouvelle enquête.

En cas d'avis défavorable du commissaire enquêteur, le conseil municipal est appelé à émettre son avis par une délibération motivée dans les trois mois de la transmission du dossier.

Les effets juridiques de la Déclaration d'Utilité Publique sont les suivants :

- l'arrêté de Déclaration d'Utilité Publique autorise l'expropriant à procéder aux acquisitions nécessaires à la réalisation du projet par recours à la procédure d'expropriation,
- si l'expropriant n'a pas manifesté son intention d'acquérir les immeubles dans le délai d'un an suivant la publication de l'arrêté portant Déclaration d'Utilité Publique, les propriétaires concernés peuvent le mettre en demeure de le faire dans un délai de deux ans à compter du jour de leur demande (article L. 241-1 du Code de l'Expropriation).

Au terme de l'enquête parcellaire, le Préfet déclarera cessibles les propriétés à acquérir par **arrêté de cessibilité**.

Dans le cas d'une enquête conjointe préalable à la DUP et parcellaire, un seul arrêté préfectoral pourra être pris pour la Déclaration d'Utilité Publique et la Cessibilité.

VI.5. AU-DELA DE L'ENQUETE PREALABLE A LA DUP ET DE L'ENQUETE PARCELLAIRE CONJOINTE : LA PHASE JUDICIAIRE DE L'EXPROPRIATION

La procédure sera conduite conformément au Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique, notamment en ce qui concerne la fixation des indemnités. Les accords amiables seront systématiquement recherchés par le maître d'ouvrage pour ce qui est du transfert de propriété.

VI.6. AUTRES AUTORISATIONS NECESSAIRES POUR REALISER LE PROJET

VI.6.1. Au titre de la protection de l'environnement

Le projet ne nécessite aucune décision ou autorisation telles que :

- autorisation ou déclaration en application des articles L.214-1 à L. 214-6 du Code de l'Environnement (Eau et Milieux aquatiques).
- autorisation en application de l'article L. 341-10 du Code de l'Environnement (Sites classés),
- déclaration en application de l'article L. 411-2 (4°) du Code de l'Environnement (Protection du patrimoine naturel),
- autorisation en application des articles L. 341-1 et L. 214-13 du Code Forestier (Défrichement).

VI.6.2. Au titre de la procédure d'urbanisme

Le projet n'est soumis à aucune autorisation ou déclaration préalable exigée par le titre II du livre IV du code de l'urbanisme (permis de construire, permis d'aménager, ou déclaration préalable).

ANNEXES

1 - Avis de la DREAL PACA ne soumettant pas le projet à la réalisation d'une étude d'impact

PRÉFET DE LA RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

Arrêté n° AE-F09319P0197 du 15/07/2019
Portant décision d'examen au cas par cas
en application de l'article R122-3 du code de l'environnement

Le préfet de région,

Vu la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 codifiée concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, notamment son annexe III ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L122-1, R122-2 et R122-3 ;

Vu l'arrêté de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie du 26 juillet 2012 relatif au contenu du formulaire d'examen au cas par cas ;

Vu l'arrêté du Préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur n°R93-2017-12-11-018 du 11/12/17 portant délégation de signature à Madame la Directrice régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement ;

Vu la demande d'examen au cas par cas enregistrée sous le numéro F09319P0197, relative à la réalisation d'un projet d'aménagement du chemin de La Lange sur la commune de Sanary-sur-Mer (83), déposée par la Commune de Sanary-sur-Mer, reçue le 12/06/2019 et considérée complète le 12/06/2019 ;

Vu la saisine de l'agence régionale de santé en date du 13/06/2019 ;

Considérant la nature du projet, qui relève de la rubrique 6a du tableau annexe de l'article R122-2 du code de l'environnement et consiste à rééquilibrer la voie communale dite « chemin de la Lange » sur environ 600 ml, de la façon suivante :

- élargissement et requalification du chemin,
- création de trottoirs,
- aménagement de stationnements longitudinaux ;

Considérant que ce projet a pour objectif d'adapter et de sécuriser le déplacement des usagers ;

Considérant la localisation du projet en zone urbaine, dans un secteur ne présentant pas de sensibilité environnementale particulière ;

Considérant que le projet n'a pas pour objectif l'augmentation du trafic ;

Considérant que le pétitionnaire s'engage :

- mettre en œuvre une charte de chantier à faible nuisance,
- ne détruire aucun espace agricole, naturel ou forestier,
- ne pas augmenter les émissions lumineuses,
- rétablir les haies végétales privatives supprimées par les travaux ;

Considérant les impacts limités du projet sur l'environnement, qui sont essentiellement liés à la phase de travaux ;

Arrête :

Article 1

Le projet d'aménagement du chemin de La Lange situé sur la commune de Sanary-sur-Mer (83) n'est pas soumis à étude d'impact en application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du code de l'environnement.

Article 2

La présente décision, délivrée en application de l'article R122-3 du code de l'environnement, ne dispense pas des autorisations administratives auxquelles le projet peut être soumis.

Article 3

Le présent arrêté est publié sur le site internet de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de PACA. La présente décision est notifiée à la Commune de Sanary-sur-Mer.

Fait à Marseille, le 15/07/2019.

Pour le préfet de région et par délégation,
Pour la directrice et par délégation,
L'adjointe à la cheffe d'unité évaluation
environnementale

Delphine MARIELLE



Voies et délais de recours d'une décision dispensant le projet d'étude d'impact

Recours gracieux et hiérarchique, dans les conditions de droit commun, ci-après :

- Recours gracieux :

Monsieur le Préfet de région, préfet des Bouches-du-Rhône
Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
Secrétariat général
16, rue Zattara
CS 70248
13331 - Marseille cedex 3
(Formé dans le délai de deux mois suivant la notification/publication de la décision)

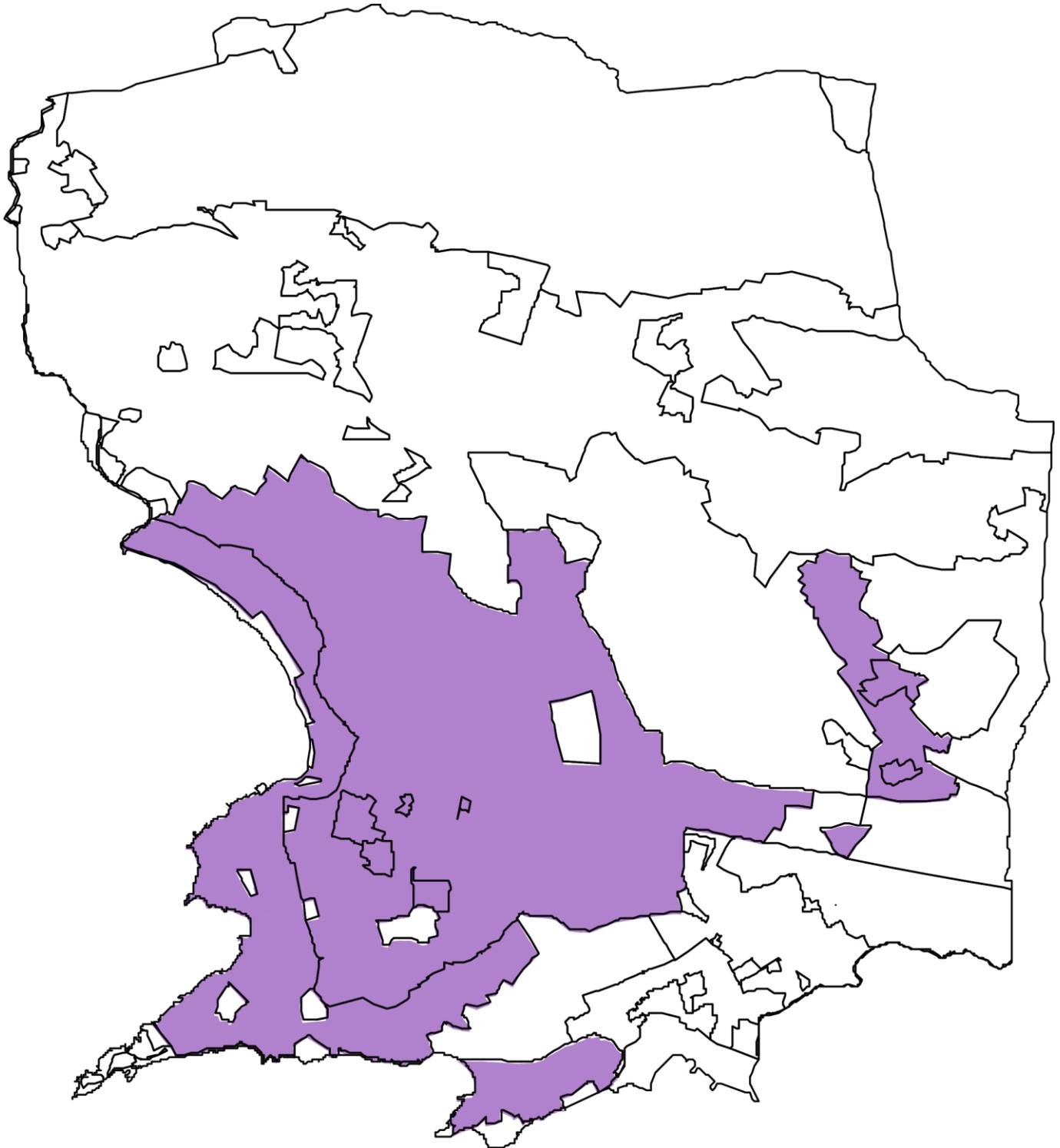
- Recours hiérarchique :

Monsieur le Ministre de la transition écologique et solidaire
Commissariat général au développement durable
Tour Séquoia
1 place Carpeaux
92055 Paris - La-Défense Cedex
(Formé dans le délai de deux mois suivant la notification/publication de la décision)

2 - Règlement de la zone UD du PLU de Sanary-sur-Mer

CHAPITRE IV

DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE UD



Caractère de la zone :

Il s'agit d'une zone à vocation principale d'habitat, où les constructions sont édifiées en ordre discontinu. On la retrouve dans les quartiers de la Pointe de Portissol, la Cride, Beaucours, l'Aricot, la Poussaraque, les Picotières, la Gorguette, la Morvenède, la Déprat, la Milhière, la Guicharde, la Baou, Pierredon et la Bernarde.

Elle comprend :

- des secteurs **UDa 1, 2 et 3**, destinés à la réalisation de programmes mixtes de logements dans les quartiers de Pierredon, de Beaucours, Guicharde et de la Gorguette.

Le secteur Uda1 est soumis à des orientations d'aménagement et de programmation.

- un secteur **UDc**, où seuls les terrains de campings et caravanings sont autorisés,
- un secteur **UDp** de grande sensibilité paysagère,
- un secteur **UD** inondable, identifié par une trame spécifique au document graphique du règlement,
- un secteur **UD** soumis à des risques géologiques, identifié par une trame spécifique au document graphique du règlement.

Par ailleurs, dans cette zone s'appliquent les prescriptions des périmètres de protection de captage des eaux (pièces 6.4 « périmètres de protection » et 6.4.1 « prescriptions liées aux périmètres de protection »).

SECTION I - NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

ARTICLE UD 1 - OCCUPATIONS OU UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

- les constructions à usage d'activités industrielles,
- les constructions à usage agricole,
- les carrières,
- les dépôts de véhicules, de matériaux, d'algécos... à l'exclusion de ceux liés à l'exécution des chantiers pendant leur durée.
- le stationnement des caravanes isolées défini à l'article R 111-48 et suivants du Code de l'Urbanisme, à l'exclusion de celles liées à l'exécution des chantiers pendant leur durée,
- les occupations et utilisations du sol interdites dans les prescriptions des périmètres de protection de captage des eaux (pièces 6.4 « périmètres de protection » et 6.4.1 « prescriptions liées aux périmètres de protection »).
- les travaux, aménagements et démolitions des éléments paysagers identifiés en rouge et vert dans les documents graphiques et listés en pièce 3.2 du PLU, autres que ceux autorisés dans l'article 2 de la zone.

Dans l'ensemble de la zone UD et ses secteurs, sauf en UDc :

- les habitations légères de loisirs visées à l'article R.111-37 du Code de l'Urbanisme
- les habitations assimilables à des habitations légères de loisirs,
- les terrains de camping ou de caravaning, à l'exception des aires de stationnement inférieures à 8 emplacements dans les structures reconnues d'intérêt public ou général,

Dans les secteurs UDc : les constructions à usage d'habitation à l'exception des logements des personnes dont la présence permanente est nécessaire à la gestion, à la surveillance et au gardiennage des terrains de campings et de caravanings.

Dans le secteur délimité au plan par une trame spécifique au risque géologique fort :

- toute construction nouvelle, à l'exception des ouvrages d'intérêt public.

ARTICLE UD 2 - OCCUPATIONS OU UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

Sauf dispositions contraires indiquées dans les prescriptions des périmètres de protection de captage des eaux (pièces 6.4 « périmètres de protection » et 6.4.1 « prescriptions liées aux périmètres de protection ») sont autorisés :

2.1 - Dans la zone UD et les secteurs UDp : Conformément à l'article **L 151-15** du Code de l'Urbanisme, un pourcentage de **40 %** de la surface de plancher des programmes comprenant plus de 5 logements doit être affecté à des catégories de logements locatifs respectant des objectifs de mixité sociale.

2.2 – Dans le secteur **UDa 1** : conformément à l'article **L 151-15** du code de l'urbanisme, **70 %** de la surface de plancher du ou des programmes autorisés devra être affecté à des logements locatifs sociaux.

2.3 - Dans les secteurs **UDa 2 et UDa 3** : conformément à l'article **L 151-15** du code de l'urbanisme, **50 %** minimum de la surface de plancher du ou des programmes autorisés devra être affecté à des logements locatifs sociaux.

2.4 - Dans le secteur **UDc**, l'aménagement et l'extension des terrains de camping ou de caravanning existants sont autorisés.

Dans toute la zone UD et ses secteurs :

2.5 - les affouillements et exhaussements du sol doivent être strictement liés à une opération de construction autorisée ou de travaux publics ;

2.6 - les aires de stationnement ouvertes au public et pouvant contenir au moins 10 véhicules, sous réserve que leur aspect extérieur soit compatible avec l'environnement existant.

2.7 - les activités artisanales sous réserve qu'il n'en résulte pas un accroissement de nuisances ou des risques pour le voisinage, de ne pas porter atteinte au caractère ou à l'intérêt paysager des lieux avoisinants et de respecter des conditions de sécurité satisfaisante.

2.8 - les ouvrages et installations nécessaires au fonctionnement des services publics ainsi que les ouvrages techniques liés aux réseaux d'intérêt public, sous réserve de ne pas porter atteinte au paysage, à l'environnement, à la salubrité ou à la sécurité publique.

La construction, les ouvrages et les installations liés à l'exploitation de l'autoroute et à sa mise en sécurité.

2.9 - Les annexes (surfaces cumulées) sont autorisées dans la limite de 40 m² d'emprise par logement.

2.10- Pour les éléments du paysage repérés au plan de zonage (en rouge et/ou vert) au titre de l'article L 151-19 du Code de l'urbanisme, seuls sont autorisés les travaux de rénovation et de réhabilitation à condition qu'ils soient réalisés en préservant les formes et les volumes, ouvertures et hauteurs existantes des constructions identifiées.

En tout état de cause les travaux entrepris sur ces bâtiments devront respecter et conserver les styles architecturaux d'origine des dites constructions.

2.11 - Dans le secteur **UD soumis à risque d'inondation**, toute construction ou aménagement doit respecter les dispositions de l'article R.111.2 du Code de l'Urbanisme.

SECTION II - CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL

ARTICLE UD 3 - ACCES ET VOIRIE

3.1 - Accès : Pour être constructible, un terrain doit comporter un accès à une voie publique ou privée, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur fonds voisin ou éventuellement obtenu en application de l'article 682 du Code Civil. Les caractéristiques des accès doivent permettre de satisfaire aux règles minimales de desserte : défense contre l'incendie, protection civile, brancardage, etc. Ces accès ne peuvent en aucun cas être inférieurs à une largeur de 4 mètres de plateforme. La desserte des postes de distribution d'hydrocarbures doit être assurée en dehors de la voie publique.

Pour tout projet de plus de 6 logements (y compris l'existant) ou de 6 lots (y compris le lot déjà bâti) ou plus, la voie d'accès à partir de la voie publique devra présenter une largeur de 6 mètres.

3.2 - Voirie : Les terrains doivent être desservis par des voies publiques ou privées répondant à l'importance et à la destination de la construction de l'ensemble des constructions qui y sont édifiées. Les voies en impasse doivent être aménagées dans leur partie terminale afin de permettre aux véhicules de faire aisément demi-tour et doivent présenter des caractéristiques correspondant à leur destination. Lorsque l'impasse est située en limite séparative, il doit être réservé la possibilité de prolonger ultérieurement la voie sans occasionner de destructions.

La sécurité des piétons doit être assurée par des aménagements adéquats.

Une autorisation d'urbanisme (déclaration préalable, permis de construire ou d'aménager) peut être refusée sur des terrains qui ne seraient pas desservis par des voies publiques ou privées dans des conditions répondant à l'importance ou à la destination des aménagements ou constructions envisagés. Un refus peut également être opposé si les accès présentent un risque pour la sécurité des usagers des voies publiques ou pour celle des personnes utilisant cet accès. Cette sécurité doit être appréciée compte tenu, notamment, de la position des accès, de leur configuration ainsi que de la nature et de l'intensité du trafic.

3.3 - Dans le secteur UD inondable : les réseaux et équipements électriques, électroniques, micromécaniques et les installations de chauffage, doivent être placés au-dessus de la cote de référence, ainsi que leurs dispositifs de coupure.

ARTICLE UD 4 - DESSERTE PAR LES RESEAUX

4.1 - Eau potable : Toute construction ou installation nouvelle à usage d'habitation ou abritant des activités doit être raccordée au réseau public de distribution d'eau potable de caractéristiques suffisantes, conformément aux dispositions du règlement du service des eaux.

4.2 - Assainissement :

4.2.1 - Eaux usées : Toute construction ou installation nouvelle à usage d'habitation ou abritant des activités doit, pour l'évacuation des eaux résiduaires, être raccordée au réseau collectif d'assainissement conformément au règlement du service d'assainissement. Toutefois, dans le cas de parcelles isolées, celle-ci pourra être accordée si les conditions de réalisation d'un assainissement autonome sont réunies et après avis de conformité du Service Public d'assainissement Non Collectif.

Les eaux résiduaires industrielles sont, si nécessaire, soumises à une épuration appropriée à leur nature et degré de pollution avant rejet dans le réseau d'assainissement urbain. Le dispositif de préépuration doit être conforme à la réglementation en vigueur.

4.2.2. - Eaux pluviales : Les eaux pluviales provenant des toitures de toute construction collectée par gouttière ou chéneaux, sont conduites dans les caniveaux ou fossés d'évacuation prévus à cet effet. En aucun cas elles ne peuvent être rejetées dans le réseau public d'assainissement urbain.

Toutefois, lorsque le total de la surface construite et de celle imperméabilisée dépasse 20 % de la surface totale de la parcelle, et lorsque l'évacuation des eaux ne peut être canalisée dans un réseau pluvial ou un

fossé prévu à cet effet, des ouvrages absorbants doivent être prévus pour récolter les eaux pluviales.

4.3 - Réseaux divers : Pour les opérations nouvelles, ainsi que pour les restaurations ou extensions des bâtiments existants, les réseaux de distribution (eau potable, gaz, électricité, téléphone, télévision, etc.) doivent être souterrains. En cas d'impossibilité technique, ils devront être intégrés dans le paysage.

ARTICLE UD 5 - CARACTERISTIQUE DES TERRAINS

Non applicable : article L 123-1-5 du code de l'urbanisme (dans sa version antérieure au 28 décembre 2015) modifié par la loi n°2014-366 du 24 mars 2014

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

6.1 - Sauf en cas de marge de recul (une partie de l'avenue du Prado) indiquée au document graphique du règlement, les constructions (**balcon compris et débords de toiture non compris dans la limite de 50 cm**) doivent être implantées à une distance au moins égale à :

- **50 mètres** par rapport à l'axe de l'autoroute pour les constructions à usage habitation, et 40 mètres pour les autres constructions ;
- hors agglomération, à **15 mètres** de l'axe de la route départementale 559 ;
- **5 mètres** par rapport à la limite des autres voies qu'elles soient publiques ou privées, ouvertes à la circulation publique ou non, ou qu'elles soient existantes, à modifier ou à créer ;
- **2 mètres** de la limite d'emprise de la voie de chemin de fer.

6.2 - La distance des constructions par rapport aux voies privées de desserte intérieure d'une même unité foncière n'est pas réglementée.

6.3 - Toutefois, des implantations différentes peuvent être admises :

6.3.1 - Pour les constructions, les installations et les dépôts nécessaires au fonctionnement des services publics y compris le service public ferroviaire et aux réseaux d'intérêt public.

6.3.2 - Dans le cas de restauration de bâtiments à usage habitation existant antérieurement à la date d'approbation du présent Plan Local d'Urbanisme.

6.3.3 - Pour la réalisation de parcs de stationnement publics souterrains

6.3.4 - Pour les centres et stations de lavage de véhicules, dans un intérêt de bonne gestion de l'activité et de limitation des nuisances sonores.

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

7.1 - Dans la zone UD et les secteurs UDc, UDp :

Toute construction doit être implantée de manière à ce que la distance comptée horizontalement de tout point d'un bâtiment (balcon compris et non compris les débords de toitures dans la limite de 50 cm) au point le plus proche de toute limite parcellaire soit au moins égale à la moitié de la hauteur de cette construction. En aucun cas cette distance ne peut être inférieure à **4 mètres**.

7.2 - Dans les secteurs UDa 1, 2 et 3 :

- Dans le cadre d'un programme d'ensemble, portant sur plusieurs unités foncières contigües, seule la distance des constructions par rapport aux limites parcellaires périphériques est réglementée.

- Par rapport aux limites parcellaires périphériques du secteur, les constructions doivent être implantées de telle manière que la distance comptée horizontalement de tout point d'un bâtiment (balcon compris et non compris les débords de toitures dans la limite de 50 cm) au point le plus proche de la limite parcellaire soit au moins égale à la moitié de la hauteur de ce bâtiment. En aucun cas, cette distance ne peut être inférieure

à 4 mètres.

7.3 - Toutefois, des implantations différentes peuvent être admises :

- pour les piscines qui peuvent être implantées jusqu'à 2 mètres des limites séparatives.
- pour les constructions et les installations et les dépôts nécessaires au fonctionnement des services publics et aux réseaux d'intérêt public

7.4 - La construction sur la limite parcellaire peut être autorisée dans les cas suivants :

7.4.1 - Lorsqu'une construction nouvelle doit être adossée à un immeuble déjà construit à la limite de la parcelle, et à condition que la construction à édifier soit de hauteur sensiblement égale à celle de l'immeuble existant sans pouvoir excéder la hauteur définie à l'article UD10 ;

7.4.2 - Pour relier deux bâtiments existants sur la même limite de propriété sans pouvoir excéder 3,20 mètres, uniquement pour les établissements recevant du public ;

7.4.3 - Pour les centres et stations de lavage de véhicules, dans un intérêt de bonne gestion de l'activité et de limitation des nuisances sonores.

7.4.4 – Pour la réalisation de parcs publics de stationnement souterrains.

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

Dans la zone UD et les secteurs UDc : Dans le cas de bâtiments non accolés, la distance entre les bâtiments, comptée horizontalement de tout point du bâtiment (balcon compris et non compris les débords de toitures dans la limite de 50 cm) au point le plus proche de l'autre bâtiment, doit être au moins égale à la moitié de la hauteur de la plus haute construction.

Toutefois, des implantations différentes peuvent être admises pour les équipements publics, les constructions, les installations et les dépôts nécessaires au fonctionnement des services publics y compris le service public ferroviaire et aux réseaux d'intérêt public et les hôtels.

Dans les secteurs UDp : Dans le cas de bâtiments non accolés, la distance entre les bâtiments, comptée horizontalement de tout point du bâtiment (balcon compris et non compris les débords de toitures dans la limite de 50 cm) au point le plus proche de l'autre bâtiment, doit être égale à la hauteur du bâtiment le plus haut.

Toutefois, des implantations différentes peuvent être admises pour les équipements publics, les constructions, les installations et les dépôts nécessaires au fonctionnement des services publics y compris le service public ferroviaire et aux réseaux d'intérêt public et les hôtels.

Dans les secteurs UDa 1, 2 et 3 : non réglementé

ARTICLE UD 9 - EMPRISE AU SOL

9.1- Dans la zone **UD** : l'emprise au sol des constructions, (y compris piscine), ne peut dépasser **25 %** de la superficie de l'unité foncière, excepté pour les **hôtels**. Pour ces établissements ainsi que pour les équipements publics et les constructions, les installations et les dépôts nécessaires au fonctionnement des services publics y compris le service public ferroviaire et aux réseaux d'intérêt public l'emprise au sol est **non réglementée**.

9.2- Dans les secteurs **UDp**: l'emprise au sol des constructions, (y compris piscine), ne peut dépasser **15 %** de la superficie de l'unité foncière, excepté pour les **hôtels**. Pour ces établissements l'emprise au sol est

non réglementée.

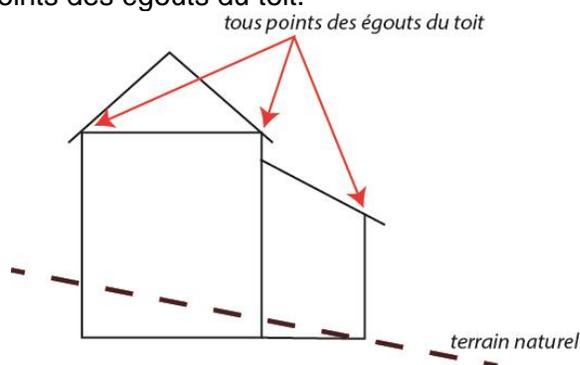
9.3- Toutefois dans la zone UD et les secteurs UDp, un dépassement de l'emprise au sol est autorisé dans la limite de **10 % supplémentaire** et uniquement pour des surfaces non closes concernant des éléments architecturaux qui participent à la bonne intégration de la construction et à l'expression d'une qualité architecturale.

9.4- Pour les secteurs UDa 1, 2, 3 et UDe : l'emprise au sol est **non réglementé**

ARTICLE UD 10 - HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

10.1 - Conditions de mesure :

10.1.1 - La hauteur d'une construction est la différence de niveau calculée verticalement entre le point le plus bas de la façade aval de cette construction, déterminé à partir du terrain naturel ou excavé, et tous points des égouts du toit.



Par terrain naturel il faut considérer :

- le terrain obtenu après terrassement, en pied de façade perçue, dans le cas où la construction réclame un déblai dans le terrain existant au moment du dépôt de la demande de permis de construire, sauf dans le cas d'un parking en sous-sol.
- le terrain naturel avant terrassement dans le cas où la construction réclame un remblai sur le terrain initial. Cette règle de calcul ne s'applique pas aux hôtels. Pour ces derniers, la mesure est prise à l'égout du toit verticalement en tous points du terrain naturel.

10.1.2 - La limite des constructions est fixée par un plan s'appuyant sur l'égout des toits et incliné à 35 % maximum au-dessus du plan horizontal. Dans le cas de terrasses ouvertes dans le pan de toiture, l'égout des toits pris en compte est celui du plan de toiture général.

10.1.3 - Au-dessus du plan incliné défini ci-dessus, seuls peuvent émerger les souches de cheminée, les superstructures d'ascenseurs et de ventilation, les lanterneaux, les capteurs d'énergie solaire et les antennes de télévision, à raison d'une antenne par cage d'escaliers.

10.2 - Hauteur absolue :

Dans la zone UD et les secteurs UDe, la hauteur des constructions mesurées dans les conditions définies ci-dessus ne peut excéder **7 mètres**

Dans le secteur UDa 1 : la hauteur des constructions mesurée dans les conditions définies ci-dessus ne peut excéder **7 mètres**, toutefois **35 % d'emprise du programme pourra être édifiée à 9 mètres**.

Dans les secteurs UDa 2 : la hauteur des constructions mesurée dans les conditions définies ci-dessus ne peut excéder **7 mètres**, toutefois **50 % d'emprise du programme pourra être édifiée à 9 mètres**.

Dans le secteur UDa 3 : la hauteur des constructions mesurée dans les conditions définies ci-dessus ne

peut excéder **9 mètres**.

Dans la zone UDp : la hauteur de toutes les constructions mesurée dans les conditions définies ci-dessus ne peut excéder **7 mètres**.

ARTICLE UD 11 - ASPECT EXTERIEUR

11.1 - Dispositions générales : Les constructions doivent présenter une simplicité de volume, une unité d'aspect et de matériaux compatible avec la tenue générale de l'agglomération, les constructions et l'harmonie du paysage ou des perspectives.

11.2 - Couvertures :

11.2.1 – Couvertures : La pente de la toiture doit pouvoir être sensiblement identique à celle des toitures des constructions avoisinantes sans pouvoir excéder 35 %. Sauf dans les cas de restauration de bâtiments existants ou 1 pente plus importante est autorisée

Tuiles : Les éverites sont interdites. Seules peuvent être autorisées les tuiles anciennes ou vieilles, excepté dans le cas de rénovation ou extension d'une construction comportant des tuiles plates.

11.2.2 – Les toitures-terrasses et lanterneaux peuvent être autorisés en fonction d'un intérêt évident de composition ; dans ce cas, ils ne doivent comporter aucun matériau réfléchissant. Les toitures-terrasses non accessibles pourront être végétalisées. Les toitures-terrasses ne pourront excéder 30 % de l'ensemble des toitures, excepté pour les hôtels pour lesquels la toiture pourra être traitée dans son intégralité en terrasse.

11.2.3 - Terrasses tropéziennes: La surface des terrasses ouvertes dans le pan de toiture ne doit pas dépasser 30 % de ce pan de toiture.

11.2.4 - Souches : les souches doivent être simples sans ornementation. Elles doivent être enduites avec les mêmes enduits que ceux des façades et implantées judicieusement de manière à éviter des hauteurs trop grandes.

11.3 - Aspect des façades et revêtements :

11.3.1 - Le traitement des rez-de-chaussée commerciaux doit être réalisé en cohérence avec l'architecture des niveaux supérieurs. Les rideaux métalliques seront de préférence placés à l'intérieur des vitrines. En cas d'impossibilité technique, les coffres devront être intégrés à la devanture.

11.3.2 - Les enduits sont frottassés fin, revêtus ou non de peinture minérale. D'autres revêtements de façade, notamment le bois, pourront être autorisés pour un intérêt évident de composition, valorisant l'intégration dans le site.

Les revêtements de synthèse tels que revêtements plastiques épais ou semi-épais et autres crépis dits « rustiques », sont interdits.

11.3.3 - Les menuiseries, les volets persiennés, pleins ou roulants devront être réalisés en bois ou en aluminium. Les coffres des volets roulants ne doivent pas être apparents en façade.

11.3.4 –En dehors des maisons individuelles, les blocs de climatisation devront être intégrés au bâti, ils ne devront pas être apparents, ni surplomber toutes voies publiques ou privées.

11.4 - Clôtures :

11.4.1 - Les clôtures doivent s'harmoniser avec l'architecture des bâtiments. Les murs de pierres anciens doivent autant que possible être maintenus et restaurés. Les murs et murets enduits doivent avoir une finition frottassée.

11.4.2 - Les clôtures sur voies publiques ou privées ouvertes à la circulation automobile ou piétonne doivent être composées :

- soit d'un mur d'une hauteur de 1 mètre maximum surmonté d'une grille ;
- soit d'une grille ;

11.4.3 - En aucun cas la hauteur totale des clôtures sur toutes limites (séparative ou piétonne) ne peut excéder **1,90** mètres.

A l'exception, des clôtures réalisées autour des ouvrages et installations nécessaires au fonctionnement des services publics et aux réseaux d'intérêt public qui ne sont pas réglementées, dans un souci notamment de sécurité des tiers.

11.5 - Les **capteurs solaires** sont autorisés à condition de faire l'objet d'une intégration architecturale garantissant leur discrétion.

En toiture, leur châssis doit être intégré au pan de toiture. Leur surface ne doit pas dépasser 30 % du pan de toiture, excepté pour les bâtiments publics.

11.6 - Toute modification d'un **élément de paysage**, identifié au document graphique, en application des articles L 151-19 et R.123-11 (h) du Code de l'Urbanisme, doit faire l'objet d'une autorisation préalable au titre des installations et travaux divers.

ARTICLE UD 12 - STATIONNEMENT DES VEHICULES

12.1 - Le stationnement et la manœuvre des véhicules, y compris les "deux roues", qui correspondent aux besoins des constructions et installations doivent être assurés en dehors des voies publiques ou privées, sur des emplacements prévus à cet effet. Pour l'application de cet article, la définition de la surface de plancher est celle qui est donnée par l'article R 111-22 du Code de l'Urbanisme. Les normes à prendre en compte pour le stationnement d'un véhicule sont de :

- 2,30 m x 5,00 m pour un stationnement « en épi » ;
- 2,30 m x 6,00 m pour un stationnement linéaire en sur largeur de voie.
- 2 m x 0,75 cm pour un vélo.

12.2 - Il est exigé :

12.2.1 – Pour les constructions à usage d'habitation, et dans la zone UD et ses secteurs à l'exception des secteurs UDa 1, 2 et 3 : 1 place de stationnement pour 50 m² de surface de plancher. Le nombre total de places ne doit en aucun cas être inférieur au nombre de logements. Au nombre obtenu, il convient d'ajouter une place de stationnement réservé aux visiteurs par tranche de 5 logements ;

12.2.2 – Dans les secteurs UDa 1, 2 et 3, il devra être aménagé une place de stationnement par logement. Au nombre obtenu, il convient d'ajouter une place de stationnement réservée aux visiteurs par tranche de 10 logements.

12.2.3 - Pour les établissements médicaux, paramédicaux, sociaux et médico-sociaux, une place de stationnement pour 180 m² de surface de plancher ;

12.2.4 - Pour les constructions à usage artisanal, une place de stationnement pour 60 m² de surface de plancher ;

12.2.5 - Pour les constructions à usage de bureaux ou de commerces, une place de stationnement pour 40 m² de surface de plancher ;

12.2.6 - Pour les hôtels, une place de stationnement par chambre.

12.2.7 –Pour les bâtiments à usage principal d'habitation ou de bureaux, il devra être prévu un

espace ou plusieurs espaces destinés au stationnement sécurisé des vélos, conformément à l'article L 151-30 du code de l'urbanisme et aux articles L 111-5-2, R 111-14-4 à R 111-14-6 du code de la construction et de l'habitation stationnement des vélos.

Ces espaces devront respecter les caractéristiques minimales fixées par l'arrêté ministériel du 13 juillet 2016, à savoir :

- pour les bâtiments à usage principal d'habitation, l'espace possède une superficie de 0,75 m² par logement pour les logements jusqu'à deux pièces principales et 1,5 m² par logement dans les autres cas, avec une superficie minimale de 3 m² ;
- pour les bâtiments à usage principal de bureaux, l'espace possède une superficie représentant 1,5 % de la surface de plancher ;
- pour les bâtiments à usage tertiaire, l'espace est dimensionné pour accueillir un nombre de place de vélo calculé par rapport à 15 % de l'effectif total de salariés accueillis simultanément dans les bâtiments, sur déclaration du maître d'ouvrage.

12.3 - Dans le cas de réalisation de places de stationnement avec un système de « parklift » (superposition de plusieurs voitures dans un même espace) et quelque soit le nombre de voitures empilées sur un emplacement, cet emplacement ne compte que pour une place de stationnement.

ARTICLE UD 13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

13.1 - Dans l'ensemble de la zone et dans les secteurs UDa 1, 2 et 3 : 40 % de la surface des terrains doit être traité en espaces non imperméabilisés et plantés. Sur cette surface, il doit être planté au minimum 1 arbre de haute tige pour 100 m² d'espaces verts.

13.2 - Dans les secteurs UDp : la surface de pleine terre traitée en espaces verts et plantée d'arbres de haute tige doit couvrir au moins **60 %** de la surface du terrain.

Pour les hôtels, 50 % des toitures-terrasses végétalisées, participant à l'intégration de la construction dans le site, pourront être comptabilisées dans cette surface.

13.3 – Dans les secteurs UD, UDp, compris dans la trame paysagère identifiée au plan de zonage, tout arbre de haute tige abattu devra être remplacé par deux sujets de haute tige.

13.4 - Dans les secteurs UDc : tout arbre de haute tige abattu devra être remplacé par un sujet présentant des caractéristiques sensiblement identiques (hauteur, qualité...).

13.5 - Les terrains indiqués aux documents graphiques comme étant des espaces boisés classés sont régis par les dispositions des articles L 113-1 et suivants du Code de l'Urbanisme.

13.6 - Dans les lotissements, ensembles ou groupes d'habitations, 15 % du terrain doit être consacré à la création d'espaces verts communs.

13.7 - Il doit être aménagé 5 m² d'aires de jeux par logement sur les terrains occupés par plus de 10 logements (cette surface est prise sur les 15 % d'espaces communs plantés).

13.8 - Toutefois, ne sont pas soumis à ces règles les constructions de toute nature, les installations et les dépôts nécessaires au fonctionnement des services publics y compris le service public ferroviaire.

13.9 - Tout parc de stationnement d'une superficie égale ou supérieure à 100 m² doit être traité avec des plantations. Les aires de stationnement au sol doivent être plantées à raison d'un arbre de haute tige toutes les quatre places de stationnement.

13.10 - Toute modification d'un élément de paysage, identifié au document graphique (arbre isolé ou alignement d'arbres, jardins, ...), en application des articles L 151-19 et R.123-11 (h) du Code de l'Urbanisme, doit faire l'objet d'une autorisation préalable au titre des installations et travaux divers.

13.11 - La bande de recul à respecter par rapport à la limite ou à l'axe des voies, découlant de l'application

de l'article UD6, doit être traitée et plantée. Seuls sont admis dans cette bande les accès aux constructions, aux parkings ou les locaux de collecte des ordures ménagères et de tri sélectif, sous réserve que leur emprise soit réduite au maximum.

SECTION III - POSSIBILITES MAXIMALES D'OCCUPATION DU SOL

ARTICLE UD 14 - COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

Non applicable : article L 123-1-5 du code de l'urbanisme (dans sa version antérieure au 28 décembre 2015) **modifié par la loi n°2014-366 du 24 mars 2014**