

DEPARTEMENT DU GERS

VILLE D'AUCH



P.L.U.

4^{ème} modification simplifiée du Plan Local d'Urbanisme

1 - Exposé des motifs

Modification simplifiée
du P.L.U.

Approuvée le

Exécutoire le

Visa

Date :

Signature :

A.	PREAMBULE	3	5.	La zone UG	23
I.	Cadre législatif	3	6.	Les zones UY, UYZ et 1AUY	25
II.	Le Plan Local d'Urbanisme d'AUCH	4	7.	Les zones N.....	27
I.	L'objet de la modification simplifiée du PLU de la commune d'AUCH	4	IV.	Incidences de la modification simplifiée sur l'environnement	28
B.	EXPOSE DES MOTIFS.....	5	1.	Rappel des objectifs	28
I.	Le contexte territorial	5	2.	Evolutions dans le PLU.....	28
1.	L'agglomération auscitaine.....	5	3.	Paysages le patrimoine	28
2.	La dynamique démographique	6	4.	Richesses écologiques.....	28
3.	L'évolution de la tache urbaine.....	6	5.	Gestion de la ressource en eau.....	28
4.	L'enjeu des mobilités à l'échelle de la ville	7	6.	Climat et énergie	28
II.	. Les objectifs poursuivis dans le cadre de la 4^{ème} modification simplifiée du PLU.....	11	7.	Risques et nuisances	28
III.	Evolution du PLU dans le cadre de la 4^{ème} modification simplifiée	12			
1.	Les dispositions communes.....	12			
2.	La zone UA	16			
3.	La zone UB	17			
4.	Les zone UC et 1AU	21			

A. Préambule

I. Cadre législatif

Le Plan Local d'Urbanisme est un document de planification stratégique ayant pour finalité d'élaborer un projet de territoire et par là même fixe les règles d'occupation des sols.

Le code de l'urbanisme prévoit différentes procédures permettant de faire évoluer les documents d'urbanisme.

Dans ce cadre les articles L153-45 du Code de l'Urbanisme réglementent la procédure de modification simplifiée des PLU :

« Article L153-45 :

La modification peut être effectuée selon une procédure simplifiée :

1° Dans les cas autres que ceux mentionnés à l'article L. 153-41 ;

2° Dans les cas de majoration des droits à construire prévus à l'article L. 151-28 ;

3° Dans le cas où elle a uniquement pour objet la rectification d'une erreur matérielle.

Cette procédure peut être à l'initiative soit du président de l'établissement public de coopération intercommunale ou du maire d'une commune

membre de cet établissement public si la modification ne concerne que le territoire de cette commune, soit du maire dans les autres cas. ».

« Article L153-47 :

Le projet de modification, l'exposé de ses motifs et, le cas échéant, les avis émis par les personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9 sont mis à disposition du public pendant un mois, dans des conditions lui permettant de formuler ses observations. Ces observations sont enregistrées et conservées.

Les modalités de la mise à disposition sont précisées, selon le cas, par l'organe délibérant de l'établissement public compétent ou par le conseil municipal et portées à la connaissance du public au moins huit jours avant le début de cette mise à disposition.

Lorsque la modification simplifiée d'un plan local d'urbanisme intercommunal n'intéresse qu'une ou plusieurs communes, la mise à disposition du public peut n'être organisée que sur le territoire de ces communes.

A l'issue de la mise à disposition, le président de l'établissement public ou le maire en présente le bilan devant l'organe délibérant de l'établissement public ou le conseil municipal, qui en délibère et adopte le projet éventuellement modifié pour tenir compte des avis émis et des observations du public par délibération motivée. »

II. Le Plan Local d'Urbanisme d'AUCH

Le plan local d'urbanisme d'AUCH a été approuvé le 26/03/20122.

Depuis son approbation le PLU a fait l'objet de plusieurs évolutions :

- Modification N°1 approuvée le 28/01/2013
- Mise à jour N°1 du 14/06/2012
- Mise à jour N°2 du 23/04/2014
- Modification simplifiée N°1 approuvée le 22/09/2014
- Mise à jour N°3 du 05/02/2015
- Mise à jour N°4 du 09/02/2015
- Révision simplifiée approuvée le 18/02/2016
- Modification simplifiée N°2 approuvée le 01/07/2016
- Mise à jour N°5 du 28/07/2017
- Mise à jour N°6 du 28/07/2017
- Modification simplifiée N°3 approuvée le 15/02/2018
- Déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU approuvée le 15/02/2018.

I. L'objet de la modification simplifiée du PLU de la commune d'AUCH

La quatrième modification simplifiée du PLU a été prescrite par arrêté municipal du 08/09/2023 afin de répondre à l'objectif suivant :

« Il est décidé d'engager la procédure de modification simplifiée n°4 du Plan Local d'Urbanisme (PLU) pour faire évoluer la définition des normes de stationnement du règlement écrit. L'objectif est de permettre de lever les difficultés de son application et tenir compte des actions du plan guide mobilité en faveur de l'offre de stationnement de tous les modes de déplacement. »

B. Exposé des motifs

I. Le contexte territorial

1. L'agglomération auscitaine

Préfecture du Gers, Auch occupe une place centrale dans le département.

La ville est au cœur d'une aire d'attraction étendue qui s'articule avec l'aire d'attraction de Toulouse.

Ce rôle de ville centre implique des relations fortes avec les territoires qui l'entourent, notamment par des déplacements pendulaires liés à la forte offre d'emplois générée par la ville-préfecture.

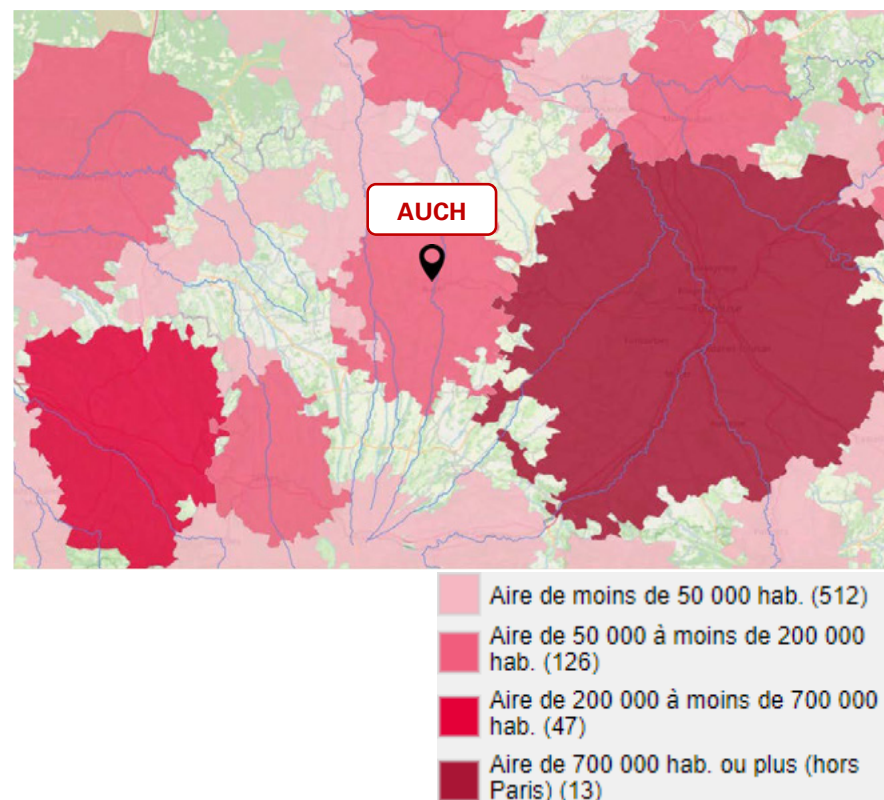


Figure 1 : Typologie des aires d'attraction des villes en fonction de la population 2017, source Géoclip

2. La dynamique démographique

Depuis les années 1970 la population d'Auch est globalement stable autour de 22 000 habitants.

Dans la même période, le parc de résidences principales a presque doublé, en lien avec le phénomène de desserrement des ménages dont la taille est passée de 3.16 à 1.81 habitants dans chaque foyer entre 1968 et 2020.

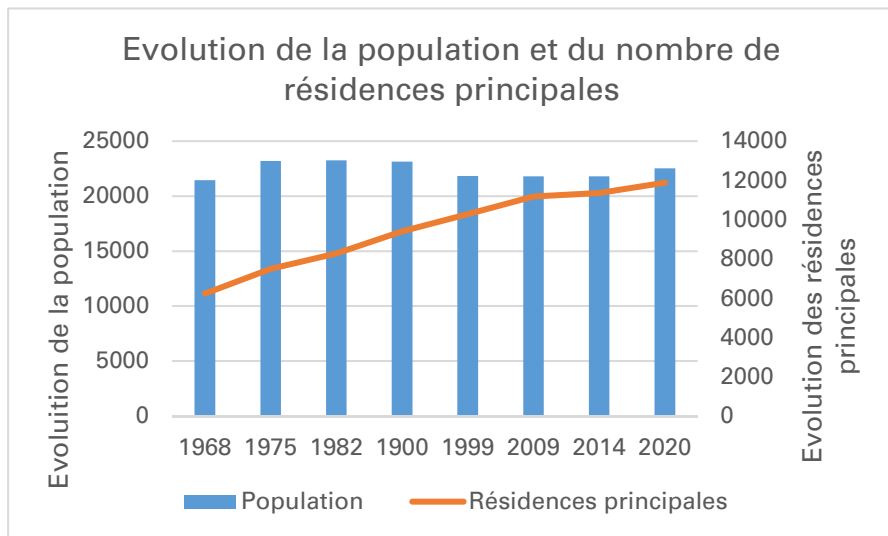


Figure 3 : Évolution démographique et évolution du nombre de résidences principales de Auch Source : INSEE, 2022. Réalisation : Paysages.

3. L'évolution de la tache urbaine

Cette évolution du parc de logement s'est opérée par une diffusion de l'urbanisation au-delà du centre-ville.

L'évolution du tissu a été facilitée par le développement de l'usage de la voiture et se traduit par une extension importante de la tache urbaine le long des voies.

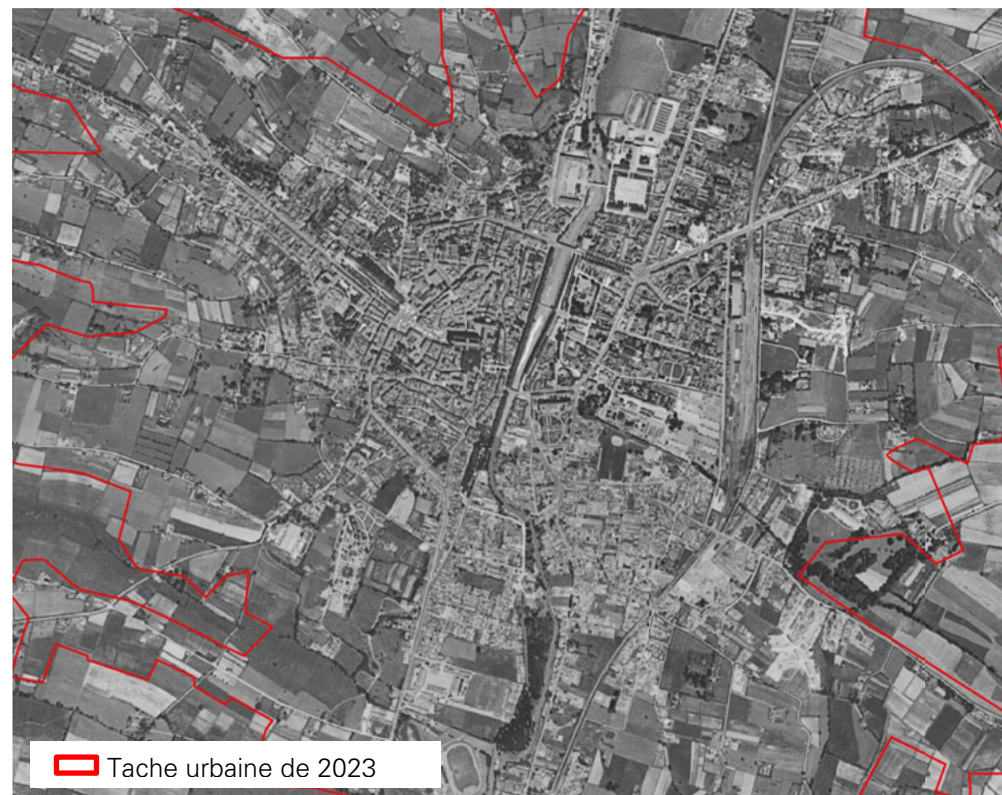


Figure 2 : le centre d'Auch en 1957 et la tache urbaine d'aujourd'hui, source Géoportail, réalisation Paysages

4. L'enjeu des mobilités à l'échelle du bassin de vie et de la ville

En 2019, la communauté d'agglomération Grand Auch Cœur de Gascogne a élaboré un Plan Global des Mobilités Durables. Il propose un schéma de mobilité pour une organisation efficiente des modes de déplacement entre les centres-bourgs.

Ce schéma constitue le socle du volet déplacement du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) approuvé par le conseil communautaire en février 2020.

En 2021, la ville d'Auch a engagé une étude pour construire un plan d'actions qui viendrait compléter la chaîne de déplacement au niveau intra-communal, et se mailler avec les solutions retenues au niveau intercommunal.

Cette étude prend la forme de plan guide qui doit servir de base aux futures politiques de la mobilité de la ville.

Les objectifs poursuivis dans ce cadre sont transversaux ¹:

- Optimiser le fonctionnement des réseaux de transport dans une approche multimodale : les modes sont complémentaires et ont tous leur rôle à jouer,
- Réduire la congestion et rationaliser l'usage de la voiture,
- Favoriser les déplacements faits en modes actifs,
- Favoriser l'attractivité du centre-ville,
- Sécuriser les déplacements,
- Réduire les impacts environnementaux des déplacements,

- Élaborer un projet partagé et co-construit avec les auscitains (riverains, commerçants, associations...)

Le Plan Guide Mobilité doit permettre d'aboutir à la définition et à la mise en œuvre d'une stratégie globale des déplacements, notamment en matière de circulation routière, de stationnement, de transports en commun et d'accessibilité piétonne et cyclable.

Les éléments issus du diagnostic ont permis d'identifier un enjeu central de mobilité : proposer des leviers d'actions reposant sur le développement du report modal vers les modes alternatifs à la voiture individuelle en ciblant des actions efficaces à l'échelle d'Auch.

Parmi les leviers figure la stabilisation des conditions de stationnement, par :

- L'amélioration de l'usage du stationnement aux abords des commerces/équipements et la réduction des tensions,
- Le développement d'une offre de stationnement vélo sécurisée.

¹ Extraits issus du plan suite mobilités de la ville d'Auch réalisé par Egis

La ville dans sa réflexion a étudié plusieurs scénarios :

Quel scénario d'aménagement pour la ville d'Auch ?

Les stratégies possibles

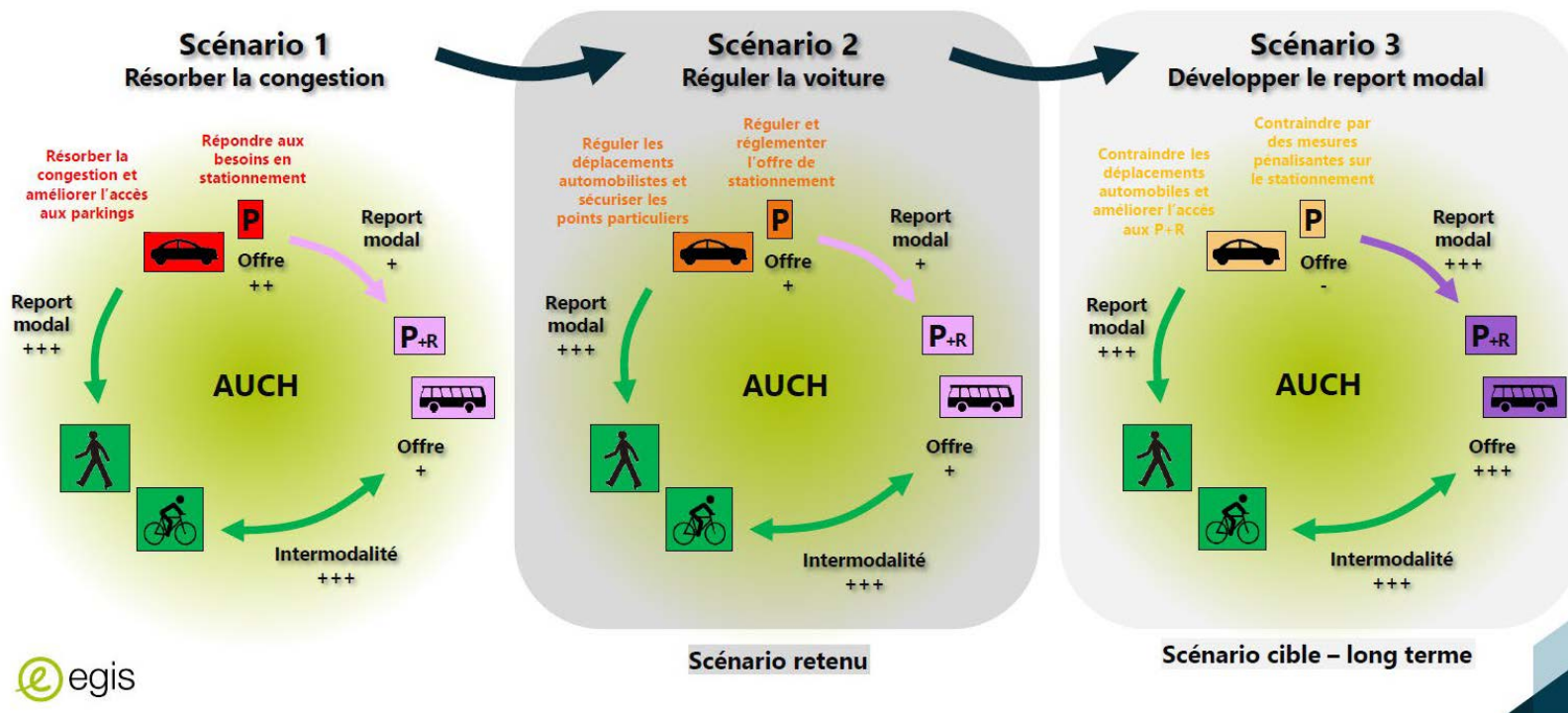


Figure 3 : scénarios stratégie mobilité, source plan guide des mobilités de la ville d'Auch par Egis

Le scénario retenu sera mis en œuvre par le plan d'actions suivant :

Sur la circulation :

Objectif 1 : Adapter les infrastructures routières dans une optique de fluidifier le trafic

Objectif 2 : Profiter de la réorganisation de l'espace public pour améliorer la circulation des bus

Objectif 3 : Vers un meilleur partage de l'espace public pour apaiser la circulation routière

Sur le stationnement :

Objectif 4 : Répondre aux besoins de stationnement et limiter le temps de recherche d'une place

Objectif 5 : Faire évoluer l'organisation, la réglementation et le contrôle du stationnement

Objectif 6 : Contraindre à long terme par des mesures pénalisantes sur le stationnement

Sur l'accessibilité et les modes actifs :

Objectif 7 : Améliorer le réseau d'armature modes actifs

Objectif 8 : Sécuriser le stationnement des modes actifs

Objectif 9 : Améliorer l'accessibilité des déplacements à pieds

Objectif 10 : Offrir un meilleur équilibre entre les différents usagers (VP et modes actifs)

Sur les transports en commun :

Objectif 11 : Améliorer le rabattement des voitures sur le réseau de transport en commun

Objectif 12 : Veiller à l'amélioration des temps de parcours en transport en commun

Sur les nouvelles mobilités :

Objectif 13 : Développer l'usage des nouvelles mobilités

Sur la gouvernance

Objectif 14 : Promouvoir des actions transversales

Des fiches actions ont permis de traduire opérationnellement ces objectifs.

Celles relatives au stationnement proposent de :

- Répondre aux besoins de stationnement et de limiter le temps de recherche d'une place par l'amélioration du jalonnement des parkings avec un affichage dynamique ;
- Harmoniser l'offre de stationnement en réglementant le centre-ville (zones bleues et payantes) pour contraindre les visiteurs à utiliser les parkings de rabattement de proximité gratuits ;
- Renforcer le respect de la réglementation pour libérer l'espace occupé (trottoirs) par le stationnement gênant ;
- Valoriser le stationnement en périphérie par la réorganisation de l'offre autour des parkings de proximité et de rabattement, en articulation avec l'offre de transports en commun ;
- Libérer de l'espace de stationnement pour la vie locale, en supprimant des places de parking ;
- Développer du stationnement résident pour répondre aux besoins des habitants du centre-ville ;
- Sécuriser le stationnement des modes actifs en développant une offre pour les vélos aux points stratégiques de la ville ;

La politique de mobilités de la ville d'Auch en matière de stationnement se traduit par une volonté de mieux organiser l'offre, et de contraindre le stationnement à long terme par des mesures pénalisantes.

II. . Les objectifs poursuivis dans le cadre de la 4^{ème} modification simplifiée du PLU

La modification simplifiée du PLU a pour objectif de traduire réglementairement le plan guide mobilités sur ce volet stationnement.

A travers cette démarche la collectivité souhaite :

- Recalibrer les exigences de création de places de stationnement liées à la réalisation de projets,
- Territorialiser les exigences au regard du contexte de chaque secteur et de l'articulation avec les autres actions mises en œuvre dans le cadre du plan-guide, notamment sur le développement des transports en commun et des modes doux,
- Adapter la formulation de certaines règles par retour d'expérience du service instructeur.

III. Evolution du PLU dans le cadre de la 4^{ème} modification simplifiée

Pour faciliter la compréhension de l'exposé des motifs, un code couleur a été mis en place :

- *en vert* les ajouts par rapport aux documents (règlement écrit) du PLU en vigueur,
- et ~~en rouge barré~~ ce qui est retiré par le biais de la procédure de modification simplifiée.

1. Les dispositions communes

a) Contexte

Le PLU de 2012 avait harmonisé les normes de stationnement en les intégrant aux dispositions communes à l'ensemble des zones, ayant pour effet de générer les mêmes exigences sur tout le territoire.

b) Justification

La territorialisation de la politique de stationnement implique de distinguer les dispositions règlementaires par zone en réponse aux enjeux propres à chaque tissu urbain et à sa vocation.

Les dispositions communes à l'ensemble des zones sont modifiées pour reventiler et adapter les exigences de stationnement dans chaque zone du règlement.

Les normes de stationnement liées aux équipements publics sont assouplies pour être adaptées aux différents projets de la collectivité et favoriser la mutualisation des espaces de stationnement existants.

Sont également modifiées ou reformulées des dispositions à l'origine de difficultés de compréhension ou d'application.

La norme de stationnement liée aux vélos est simplifiée pour être assouplie et adaptée à la mise en œuvre de solutions innovantes.

Enfin, la mise en œuvre de dispositifs de création d'énergie renouvelable liés au stationnement, en réponse aux dispositions et objectifs de la loi relative à l'accélération de production d'énergie renouvelable, est précisée dans le calcul de l'emprise au sol.

c) Modification du règlement

1. Les dispositions qui sont réintégrées dans chaque zone sont supprimées des dispositions générales et les dispositions communes liées aux équipements publics sont ajoutées.

« ARTICLE 10 – AUTRES DISPOSITIONS COMMUNES A L'ENSEMBLE DES ZONES

NORMES DE STATIONNEMENT :

Des normes spécifiques peuvent être mentionnées dans l'article 12 des dispositions règlementaires applicables aux différentes zones.

Le nombre de place de stationnement est défini en tenant compte de la destination des locaux ou de la surface de plancher créée à l'occasion du

projet ; il sera déterminé selon les normes *définies dans chaque zone* ~~et après~~. Lorsque le quotient résultant du calcul effectué donne un reste, celui-ci n'est pas pris en compte.

Concernant les constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif (CINASPIC), le stationnement existant ou à créer devra être organisé de manière à permettre le bon fonctionnement de l'équipement. L'existence de parcs publics de stationnement à proximité immédiate pourra dispenser de tout ou partie des obligations correspondantes.

~~pour les véhicules motorisés :~~

- ~~• Construction de logements sociaux : 1 place par logement~~
- ~~• Construction de logement individuel : 2 places par logement~~
- ~~• Construction de logements collectifs : 1 place par tranche entière de 60 m² de surface de plancher avec à minima 1 place par logement et plafonné à 2 places par logement~~
- ~~• Construction de logement pour les étudiants ou de résidence pour personnes âgées : 1 place pour 3 logements~~
- ~~• Bureaux, commerces :~~
 - ~~• Pas d'obligation imposée pour les locaux d'une surface inférieure ou égale à 50 m²~~
 - ~~• 3 places par 100 m² de surface de plancher, sous réserve des dispositions du code de l'urbanisme relatives à la réalisation~~

~~d'aires de stationnement pour les établissements soumis à autorisation d'exploitation commerciale~~

- ~~• Artisanat, industrie, entrepôt :~~
 - ~~• Pas d'obligation imposée pour les locaux d'une surface inférieure ou égale à 50 m²~~
 - ~~• 1 place par 80 m² de surface de plancher~~
- ~~• Hôtels et restaurants :~~
 - ~~• 1 place par chambre~~
 - ~~• 1 place par 10 m² de salle de restaurant~~
- ~~• Etablissements d'enseignement :~~
 - ~~• 1 place pour 2 classes des écoles primaires~~
 - ~~• 1 place par classe des collèges ou lycées~~
 - ~~• 1 place par 10 m² de salles destinées à l'enseignement supérieur~~
- ~~• Etablissements hospitaliers : 1 place par 1 lit~~
- ~~• Salles de spectacle, de congrès, d'exposition, équipements culturels ou culturels, ... : 1 place pour 5 personnes, calculé sur la capacité d'accueil de l'établissement ».~~

2. Des clarifications sont apportées :

- la notion d'activités est supprimée. Elle est difficilement associable aux dispositions du PLU car elle ne répond à aucune règle figurant dans le règlement, la notion de destination fait référence et assure la cohérence avec les règles établies,
- la définition du droit acquis est précisée et clarifiée en retour d'expérience d'application de la règle et pour répondre aux enjeux des opérations de densification de l'habitat.

« Pour réduire la consommation des espaces, la mutualisation des places de stationnement peut être envisagée au sein même de l'opération ou en intégrant des aires de stationnement existantes sur un terrain proche distant d'au plus 300 m :

- dans le cas d'opérations comportant des destinations ~~et des activités~~ différentes utilisant des places de stationnement de manière non simultanée, les obligations minimales ci-dessus peuvent être réduites dès lors que le projet démontre et justifie que les besoins en stationnement satisfont aux modalités suivantes :
 - chaque place est comptabilisée au maximum 2 fois,
 - le nombre de place réalisé est au moins égal à celui de la catégorie de locaux générant le plus de besoins,
- dans le second cas, le constructeur devra justifier d'une convention de location ou de mise à disposition passée avec le propriétaire ou gestionnaires des places existantes.

Droits acquis : ~~par rapport à une situation existante, en cas de réhabilitation et/ou de changement de destination et d'extension de l'existant, seules les places de stationnement générées par le surplus du projet sont exigibles.~~
 par rapport à une situation existante seules les places de stationnement générées par le surplus du projet sont exigibles (changement de destination ou extension). La division d'une construction à destination d'habitation en plusieurs logements génère du surplus.

~~La règle applicable aux constructions ou établissements non prévus ci-dessus est celle du cas auquel ces établissements sont le plus directement assimilables.»~~

3. Les dispositions sur le stationnement vélo sont harmonisées et simplifiées et ouvrent à de nouvelles formes de stationnement vélo :

« pour les vélos ~~et 2 roues motorisés~~ :

- ~~Construction de logements collectifs : parc de stationnement « vélos » de 1,50 m² par logement (espace couvert, éclairé et sécurisé) avec une superficie minimale de 3 m²;~~
- ~~Construction à usage de bureaux : parc de stationnement « vélos » d'une surface au moins égale à 1,5% de la surface de plancher avec une superficie minimale de 3 m².~~

Excepté dans le cas de logements individuels, le parc de stationnement « vélos » sera d'une surface au moins égale à 1,5% de la surface de plancher avec une superficie minimale de 3 m²,

Cette norme pourra être revue dans la mesure où le pétitionnaire présentera une solution en nombre de vélos stationnés équivalent ou supérieur à la solution au sol.

Les aires de stationnement « vélos » intégreront la mise en œuvre de dispositifs permettant d'accrocher les vélos par des systèmes d'antivol.

~~*De plus, dans tous les secteurs, il est imposé la création de 2 m² de places de stationnement pour 100 m² de surface de plancher créée pour les équipements publics, les installations collectives, les bureaux et les activités économiques ; les dispositions du présent alinéa ne s'appliquent pas aux constructions existantes, même lors des changements de destination.»*~~

4. Pour ne pas freiner les projets vertueux, la définition de l'emprise au sol est complétée. Elle prend en compte les nouvelles obligations liées à la mise en place des dispositifs de production d'ENR sur les stationnements en les excluant du calcul de l'emprise au sol :

« ARTICLE 9 – DEFINITIONS ET NORMES

EMPRISE AU SOL :

L'emprise au Sol correspond au rapport entre la surface du terrain d'assiette du projet et la surface occupée par la projection verticale au sol de toutes les constructions existantes et projetées, débords de toiture et surplombs inclus.

Toutefois, n'entrent pas en compte dans ce calcul :

- les garages totalement enterrés,
- les terrasses non couvertes et réalisées au niveau du sol,
- les piscines non couvertes,
- les ombrières associées à un procédé de production d'énergies renouvelables couvrant les parcs de stationnement»

2. La zone UA

a) Contexte

La zone UA couvre le cœur historique d'AUCH, elle accueille une large mixité de fonctions : habitat, commerces et services.

Composée d'un tissu dense, elle accueille de nombreux parcs publics de stationnement.

b) Justification

Le plan guide mobilité se traduit par une réorganisation de l'offre de déplacements et de stationnement dans ce secteur.

En parallèle la collectivité souhaite accompagner la densification et le réinvestissement de certains espaces couverts par la zone Ua.

Dans ce cadre les dispositions de stationnement définies dans cette zone visent à ne pas constituer un frein dans les opérations à venir tout en posant un cadre minimal d'exigence pour les projets qui seraient de nature à surcharger l'espace public.

Globalement, au regard des dispositions figurant précédemment dans les dispositions communes, les exigences sont réduites, notamment pour ce qui concerne le logement.

c) Modification du règlement

Dans toutes les zones, une approche par destination (répondant au code de l'urbanisme dans sa rédaction avant le 1^{er} janvier 2016 répondant à la norme applicable au PLU d'Auch), est mobilisée pour définir les exigences de stationnement.

Dans la zone Ua, les objectifs de la collectivité se traduisent par une continuité de la règle concernant l'industrie, l'hébergement hôtelier et l'entrepôt. Les normes liées aux autres destinations sont revues à la baisse.

« ARTICLE UA.12 – STATIONNEMENT »

Le stationnement des véhicules doit être adapté aux besoins des constructions et installations nouvelles et doit être assuré en dehors des voies publiques.

Les normes indiquées dans les dispositions générales devront être prises en compte.

Toutefois ces normes ne s'appliquent pas au réaménagement des constructions existantes quelle que soit leur destination antérieure. Elles seront appliquées aux extensions des bâtiments existants dès lors que la surface de plancher construite sera supérieure ou égale à 100 m².

Les normes minimales de stationnement par destination sont les suivantes :

Habitation :

- *Logement social : non réglementé,*

- *Logement individuel : 1 place par logement,*
- *Logements collectifs : 1 place par logement,*
- *Dans les opérations comportant plus de 10 logements 2 places de stationnement visiteurs sont exigés en complément*
- *Logement pour les étudiants ou résidence pour personnes âgées : le stationnement existant ou à créer devra être organisé de manière à permettre le bon fonctionnement de l'opération*

Hébergement hôtelier : 1 place par chambre

Bureaux : non réglementé

Commerce : non réglementé

Artisanat : le stationnement existant ou à créer devra être organisé de manière à permettre le bon fonctionnement de l'activité

Industrie : les normes de stationnement suivantes minimales s'appliquent :

- *Jusqu'à 50 m² de surface de plancher créée : non réglementé,*
- *De 50 m² à 80 m² de surface de plancher créée : 1 place de stationnement,*
- *Au-delà de 80 m² de surface de plancher créée : 1 place de stationnement par tranche 80 m² de surface de plancher créée.*

Entrepôt : les normes de stationnement suivantes minimales s'appliquent :

- *Jusqu'à 50 m² de surface de plancher créée : non réglementé,*
- *De 50 m² à 80 m² de surface de plancher créée : 1 place de stationnement,*
- *Au-delà de 80 m² de surface de plancher créée : 1 place de stationnement par tranche 80 m² de surface de plancher créée.»*

3. La zone UB

a) Contexte

La zone UB est une zone mixte à dominante d'habitat et d'équipements collectifs proche du centre mais moins dense que la zone UA.

Elle compte le secteur UBb couvrant le secteur de l'ancienne caserne d'Espagne sur laquelle une opération de renouvellement urbain est en cours. Cette opération se traduit par la rénovation des bâtiments pouvant induire des changements de destination.

b) Justification

Le plan guide mobilité se traduit par une réorganisation de l'offre de déplacements et de stationnement dans ce secteur très imbriqué avec la zone UA.

Pour autant, malgré sa proximité du centre-ville, ce secteur est plus orienté vers une fonction résidentielle et offre moins de parcs publics de

stationnement. Les règles de stationnement doivent donc favoriser l'intégration des besoins de stationnement aux projets.

Néanmoins, pour favoriser la mixité des fonctions dans ces espaces à dominante résidentielle, les exigences de stationnement pour les activités sont réduites.

En parallèle, la collectivité accompagne le renouvellement de la Caserne Espagne, site d'envergure sur lequel le changement de destination des bâtiments vers une mixité de fonctions associant logements, commerces, bureaux et services à la population pourrait générer des besoins en stationnement importants en application des normes du PLU en vigueur. Ce site en proximité directe du centre-ville est desservi par les transports en commun et des liaisons piétonnes et cycles favorables aux modes de déplacements alternatifs. Aussi la continuité des règles avec celles de la zone UA est assurée concernant le logement et des souplesses sont intégrées pour les autres activités pour assurer la mixité des fonctions attendue sur ce site.

Ce secteur fait l'objet d'une diminution substantielle des normes de stationnement par rapport au PLU avant modification simplifiée pour favoriser le changement des pratiques de déplacement dans les espaces de reconquête de la ville.

c) Modification du règlement

Dans la zone UB et le secteur UBa, l'écriture de la règle appliquée au logement collectif est harmonisée avec celle de la zone UA, les règles

appliquées aux activités sont maintenues, excepté pour les bureaux et commerces pour lesquels l'exigence est revue à la baisse : 1 place pour 50 m² de surface de plancher contre 3 places pour 100 m² de surface de plancher auparavant.

Sur le secteur UBb couvrant la caserne Espagne, les normes pour le logement sont celles de la zone UA, les activités attendues ne sont pas réglementées. Les destinations d'industrie et d'entrepôt maintiennent la règle du PLU en vigueur.

« ARTICLE UB.12 – STATIONNEMENT

Le stationnement des véhicules doit être adapté aux besoins des constructions et installations nouvelles et doit être assuré en dehors des voies publiques.

Les normes indiquées dans les dispositions générales devront être prises en compte.

1. Dans la zone UB et le secteur UBa :

Les normes minimales de stationnement par destination sont les suivantes :

Habitation :

- *Logement social : 1 place par logement,*
- *Logement individuel : 2 places par logement,*
- *Logements collectifs : 2 places par logement*

- Dans les opérations comportant plus de 10 logements 2 places de stationnement visiteurs sont exigés en complément
- Logement pour les étudiants ou résidence pour personnes âgées : le stationnement existant ou à créer devra être organisé de manière à permettre le bon fonctionnement de l'opération

Hébergement hôtelier : 1 place par chambre

Bureaux : à partir de 50 m² de surface de plancher créée il est exigé 1 place de stationnement et 1 place de stationnement supplémentaire pour 50 m² de surface de plancher créée

Commerce : à partir de 50 m² de surface de plancher créée il est exigé 1 place de stationnement et 1 place de stationnement supplémentaire pour 50 m² de surface de plancher créée

Artisanat : les normes de stationnement suivantes minimales s'appliquent :

- Jusqu'à 50 m² de surface de plancher créée : non réglementé,
- De 50 m² à 80 m² de surface de plancher créée : 1 place de stationnement,
- Au-delà de 80 m² de surface de plancher créée : 1 place de stationnement par tranche 80 m² de surface de plancher créée.

Industrie : les normes de stationnement suivantes minimales s'appliquent :

- Jusqu'à 50 m² de surface de plancher créée : non réglementé,
- De 50 m² à 80 m² de surface de plancher créée : 1 place de stationnement,
- Au-delà de 80 m² de surface de plancher créée : 1 place de stationnement par tranche 80 m² de surface de plancher créée.

Entrepôt : les normes de stationnement suivantes minimales s'appliquent :

- Jusqu'à 50 m² de surface de plancher créée : non réglementé,
- De 50 m² à 80 m² de surface de plancher créée : 1 place de stationnement,
- Au-delà de 80 m² de surface de plancher créée : 1 place de stationnement par tranche 80 m² de surface de plancher créée.

2. Dans le secteur UBb :

Les normes minimales de stationnement par destination sont les suivantes :

Habitation :

- Logement social : non réglementé,
- Logement individuel : 1 place par logement,
- Logements collectifs : 1 place par logement,

- Dans les opérations comportant plus de 10 logements 2 places de stationnement visiteurs sont exigés en complément,
- Logement pour les étudiants ou résidence pour personnes âgées : le stationnement existant ou à créer devra être organisé de manière à permettre le bon fonctionnement de l'opération,

Hébergement hôtelier : 1 place par chambre,

Bureaux : non réglementé,

Commerce : non réglementé,

Artisanat : le stationnement existant ou à créer devra être organisé de manière à permettre le bon fonctionnement de l'opération,

Industrie : les normes de stationnement suivantes minimales s'appliquent :

- Jusqu'à 50 m² de surface de plancher créée : non réglementé,
- De 50 m² à 80 m² de surface de plancher créée : 1 place de stationnement,
- Au-delà de 80 m² de surface de plancher créée : 1 place de stationnement par tranche 80 m² de surface de plancher créée.

Entrepôt : les normes de stationnement suivantes minimales s'appliquent :

- Jusqu'à 50 m² de surface de plancher créée : non réglementé,
- De 50 m² à 80 m² de surface de plancher créée : 1 place de stationnement,
- Au-delà de 80 m² de surface de plancher créée : 1 place de stationnement par tranche 80 m² de surface de plancher créée. »

4. Les zone UC et 1AU

a) Contexte

La zone UC est une zone à dominante pavillonnaire en continuité de la zone UB.

La zone 1AU correspond aux espaces à urbaniser constituant les nouveaux quartiers à dominante d'habitat

b) Justification

Les évolutions du règlement en lien avec le stationnement assurent la cohérence avec la zone UB en reprenant les mêmes normes.

Une évolution est apportée sur l'exigence liée aux stationnements collectifs pour favoriser l'émergence de différentes solutions d'intégration du stationnement au projet, notamment le développement d'énergies renouvelables en couverture des stationnements.

c) Modification du règlement

L'écriture de la règle de la zone UB est reprise en zones UC et 1AU. L'exigence d'intégration d'une part de stationnement des logements collectifs dans le bâtiment évolue pour développer une approche en faveur du développement des énergies renouvelables volontariste en appliquant les dispositions de couverture d'ombrières produisant de l'énergie renouvelable pour les aires de stationnement des logements collectifs sur la moitié des places de stationnement créées. Des alternatives pourront être étudiées en cas de contraintes techniques.

« ARTICLE 12 – STATIONNEMENT

Le stationnement des véhicules doit être adapté aux besoins des constructions et installations nouvelles et doit être assuré en dehors des voies publiques.

Les normes indiquées dans les dispositions générales devront être prises en compte.

Pour les opérations de logements collectifs, ~~30 %~~ 50 % au moins des places de stationnement créées devront être ~~enterrées, semi-enterrées ou intégrées au volume du bâtiment~~ couvertes par des ombrières associées à un procédé de production d'énergies renouvelables sur la totalité de la surface de ces ombrières. Si une impossibilité technique de réalisation des ombrières est justifiée, un report des dispositifs d'énergie renouvelable peut être autorisé sur une autre partie du projet, notamment en toiture. Cette obligation ne s'applique pas aux logements sociaux.

Les normes minimales de stationnement par destination sont les suivantes :

Habitation :

- Logement social : 1 place par logement,*
- Logement individuel : 2 places par logement,*
- Logements collectifs : 2 places par logement,*

- Dans les opérations comportant plus de 10 logements 2 places de stationnement visiteurs sont exigés en complément,
- Logement pour les étudiants ou résidence pour personnes âgées : le stationnement existant ou à créer devra être organisé de manière à permettre le bon fonctionnement de l'opération,

Hébergement hôtelier : 1 place par chambre

Bureaux : à partir de 50 m² de surface de plancher créée il est exigé 1 place de stationnement et 1 place de stationnement supplémentaire pour 50 m² de surface de plancher créée

Commerce : à partir de 50 m² de surface de plancher créée il est exigé 1 place de stationnement et 1 place de stationnement supplémentaire pour 50 m² de surface de plancher créée

Artisanat : les normes de stationnement suivantes minimales s'appliquent :

- Jusqu'à 50 m² de surface de plancher créée : non réglementé,
- De 50 m² à 80 m² de surface de plancher créée : 1 place de stationnement,
- Au-delà de 80 m² de surface de plancher créée : 1 place de stationnement par tranche 80 m² de surface de plancher créée.

Industrie : les normes de stationnement suivantes minimales s'appliquent :

- Jusqu'à 50 m² de surface de plancher créée : non réglementé,
- De 50 m² à 80 m² de surface de plancher créée : 1 place de stationnement,
- Au-delà de 80 m² de surface de plancher créée : 1 place de stationnement par tranche 80 m² de surface de plancher créée.

Entrepôt : les normes de stationnement suivantes minimales s'appliquent :

- Jusqu'à 50 m² de surface de plancher créée : non réglementé,
- De 50 m² à 80 m² de surface de plancher créée : 1 place de stationnement,
- Au-delà de 80 m² de surface de plancher créée : 1 place de stationnement par tranche 80 m² de surface de plancher créée. »

5. La zone UG

a) Contexte

La zone UG est une zone principalement constituée de grands ensembles.

b) Justification

Les évolutions du règlement en lien avec le stationnement assurent la cohérence avec la zone UC en reprenant les mêmes normes, excepté pour les logements collectifs pour lesquels une seule place par logement est demandée pour ne pas contraindre les projets de rénovation urbaine.

c) Modification du règlement

L'écriture de la règle de la zone UC est reprise en zone UG.

L'exigence pour les logements collectifs est ramenée à une place par logement, et les bureaux ne sont pas réglementés pour accompagner la mutation des bâtis existants vers de nouveaux usages pour plus de mixité fonctionnelle.

« ARTICLE UG.12 – STATIONNEMENT

Le stationnement des véhicules doit être adapté aux besoins des constructions et installations nouvelles et doit être assuré en dehors des voies publiques.

Les normes indiquées dans les dispositions générales devront être prises en compte.

Pour les opérations de logements collectifs, ~~30 %~~ 50 % au moins des places de stationnement créées devront être ~~enterrées, semi-enterrées ou intégrées au volume du bâtiment~~ couvertes par des ombrières associées à un procédé de production d'énergies renouvelables sur la totalité de la surface de ces ombrières. Si une impossibilité technique de réalisation des ombrières est justifiée, un report des dispositifs d'énergie renouvelable peut être autorisé sur une autre partie du projet, notamment en toiture. Cette obligation ne s'applique pas aux logements sociaux.

Les normes minimales de stationnement par destination sont les suivantes :

Habitation :

- *Logement social : 1 place par logement,*
- *Logement individuel : 2 places par logement,*
- *Logements collectifs : 1 place par logement,*

- Dans les opérations comportant plus de 10 logements 2 places de stationnement visiteurs sont exigés en complément,
- Logement pour les étudiants ou résidence pour personnes âgées : le stationnement existant ou à créer devra être organisé de manière à permettre le bon fonctionnement de l'opération,

Hébergement hôtelier : 1 place par chambre

Bureaux : non réglementé

Commerce : à partir de 50 m² de surface de plancher créée il est exigé 1 place de stationnement et 1 place de stationnement supplémentaire pour 50 m² de surface de plancher créée

Artisanat les normes de stationnement suivantes minimales s'appliquent :

- Jusqu'à 50 m² de surface de plancher créée : non réglementé,
- De 50 m² à 80 m² de surface de plancher créée : 1 place de stationnement,
- Au-delà de 80 m² de surface de plancher créée : 1 place de stationnement par tranche 80 m² de surface de plancher créée.

Industrie : les normes de stationnement suivantes minimales s'appliquent :

- Jusqu'à 50 m² de surface de plancher créée : non réglementé,
- De 50 m² à 80 m² de surface de plancher créée : 1 place de stationnement,
- Au-delà de 80 m² de surface de plancher créée : 1 place de stationnement par tranche 80 m² de surface de plancher créée.

Entrepôt : les normes de stationnement suivantes minimales s'appliquent :

- Jusqu'à 50 m² de surface de plancher créée : non réglementé,
- De 50 m² à 80 m² de surface de plancher créée : 1 place de stationnement,
- Au-delà de 80 m² de surface de plancher créée : 1 place de stationnement par tranche 80 m² de surface de plancher créée.»

6. Les zones UY, UYZ et 1AUy

a) Contexte

Les zones UY, UYZ et 1AUy correspondent aux espaces d'activités industrielles, artisanales et commerciales.

b) Justification

La destination de l'ensemble des zones étant similaire, les règles de stationnement y sont harmonisées.

La continuité de la règle avec le PLU applicable est recherchée, seules les exigences liées aux bureaux et commerces sont réduites à l'identique de celle opérée dans les zones UB et UC.

c) Modification du règlement

Au regard du PLU applicable, seules les dispositions liées aux bureaux et aux commerces sont modifiées : 1 place pour 50 m² de surface de plancher contre 3 places pour 100 m² de surface de plancher auparavant.

« ARTICLE 12 – STATIONNEMENT »

Le stationnement des véhicules doit être adapté aux besoins des constructions et installations nouvelles et doit être assuré en dehors des voies publiques.

Les normes indiquées dans les dispositions générales devront être prises en compte.

Les normes minimales de stationnement par destination sont les suivantes :

Habitation : Logement individuel : 2 places par logement,

Hébergement hôtelier : 1 place par chambre

Bureaux : à partir de 50 m² de surface de plancher créée il est exigé 1 place de stationnement et 1 place de stationnement supplémentaire pour 50 m² de surface de plancher créée

Commerce : à partir de 50 m² de surface de plancher créée il est exigé 1 place de stationnement et 1 place de stationnement supplémentaire pour 50 m² de surface de plancher créée

Artisanat : les normes de stationnement suivantes minimales s'appliquent :

- Jusqu'à 50 m² de surface de plancher créée : non réglementé,
- De 50 m² à 80 m² de surface de plancher créée : 1 place de stationnement,
- Au-delà de 80 m² de surface de plancher créée : 1 place de stationnement par tranche 80 m² de surface de plancher créée.

Industrie : les normes de stationnement suivantes minimales s'appliquent :

- *Jusqu'à 50 m² de surface de plancher créée : non règlementé,*
- *De 50 m² à 80 m² de surface de plancher créée : 1 place de stationnement,*
- *Au-delà de 80 m² de surface de plancher créée : 1 place de stationnement par tranche 80 m² de surface de plancher créée.*

»

7. Les zones N

Hébergement hôtelier : 1 place par chambre »

a) Contexte

Les zones N correspondent aux espaces naturels.

b) Justification

Les dispositions de stationnement dans ces secteurs assurent la continuité avec celles du PLU en vigueur.

c) Modification du règlement

Au regard du PLU applicable et des destinations autorisées, seules les dispositions aux logements et à l'hébergement hôtelier sont intégrées en zone N.

« ARTICLE N.12 – STATIONNEMENT

Le stationnement des véhicules doit être adapté aux besoins des constructions et installations nouvelles et doit être assuré en dehors des voies publiques.

Les normes indiquées dans les dispositions générales devront être prises en compte.

Les normes minimales de stationnement par destination sont les suivantes :

Habitation : Logement individuel : 2 places par logement,

IV. Incidences de la modification simplifiée sur l'environnement

1. Rappel des objectifs

La modification simplifiée a pour objectif de traduire les orientations de la stratégie de mobilité de la ville d'Auch sur le volet du stationnement.

2. Evolutions dans le PLU

La traduction des objectifs est opérée dans le cadre d'évolutions du règlement écrit, essentiellement par des réductions des exigences de création de stationnement.

3. Paysage et patrimoine

La réduction des espaces de stationnement devrait limiter à terme la place de la voiture dans l'espace public ce qui aura une incidence positive sur le cadre de vie, les paysages et le patrimoine.

4. Richesses écologiques

La limitation la présence de la voiture dans les espaces urbanisés devrait à terme réduire les besoins d'imperméabilisation des sols et ainsi laisser plus de place aux espaces de nature de proximité, l'incidence sera ici positive pour l'environnement et la population.

5. Gestion de la ressource en eau

La gestion des stationnements n'a pas d'interaction directe sur la ressource en eau, l'incidence de la procédure sera neutre sur ce volet.

6. Climat et énergie

Les dispositions modifiées dans le cadre de la procédure sont de nature à favoriser l'usage des modes de déplacements actifs (piétons et cycles) et l'usage des transports en commun. Son incidence s'avèrera positive à terme en réduisant les émissions de gaz à effet de serre et la consommation d'énergies fossiles par une diminution de l'usage de la voiture.

7. Risques et nuisances

La diminution de l'usage de la voiture sera de nature à limiter les nuisances liées à ce mode de déplacement, notamment en termes de pollution et de nuisances sonores. La modification simplifiée aura une incidence positive sur les nuisances et la qualité de vie des habitants.