

DECLARATION DE PROJET EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL
D'URBANISME DE LA VILLE D'AUCH



CREATION D'UN TERRAIN CONSTRUCTIBLE PAR TRANSFORMATION D'UNE PARTIE
DE ZONE NATURELLE EN ZONE D'ACTIVITE.

Lorsque les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne permettent pas la réalisation d'une opération (publique ou privée) pouvant être regardée comme relevant de l'intérêt général, ces dispositions peuvent évoluer et être mises en compatibilité avec l'opération concernée, conformément aux articles L153-54 à L 153-58 du code de l'urbanisme.

Pour rappel, l'intérêt général doit porter sur une action, une opération d'aménagement ou la réalisation d'un programme de construction.

Dans le cas présent, cette démarche vise à créer un lot constructible, en intégrant à la zone d'activité existante (dite zone d'Engachies), un ensemble de parcelles jouxtant cette dernière et actuellement identifiées en zone naturelle par le plan local d'urbanisme applicable. Elle doit ainsi permettre l'implantation d'un projet privé de construction de bâtiments d'activités (artisanal, commercial) dont la pérennité et le développement économique sont fortement remis en cause de par son actuel positionnement géographique et son environnement proche.

Dans la mesure où la gestion des zones d'activités et le développement économique du territoire de l'agglomération relève de la compétence de la communauté d'agglomération « Grand Auch Cœur de Gascogne », cette dernière, après avoir étudié la compatibilité du projet avec le document d'urbanisme applicable, a saisi le maire pour que soit mise en œuvre cette procédure (article L 300-6 du code de l'urbanisme). Après vérification des incidences du projet sur son territoire, et analyse des modifications à apporter, la commune, en tant que collectivité compétente en matière de plan local d'urbanisme, va assurer la conduite de cette dernière (R153-15 al2).

Conformément aux dispositions de l'article R104-8 du code de l'urbanisme, il est nécessaire de prévoir une évaluation environnementale dès lors qu'il est établi que la déclaration de projet, après examen au cas par cas, est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement au sens de l'annexe II de la directive 2001/42/CE du parlement européen et du conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement.

Il convient donc de mesurer si la réduction de la zone naturelle concernée et l'évolution (réglementaire et graphique) proposée sont de nature à avoir des incidences notables sur l'environnement. Ceci permettra à l'autorité environnementale de se prononcer (article R104-2 du code de l'urbanisme) sur la nécessité d'effectuer une évaluation environnementale complète ou si une simple actualisation de celle déjà réalisée dans le cadre de l'élaboration du plan local d'urbanisme approuvé le 26 mars 2012 s'avère suffisante.

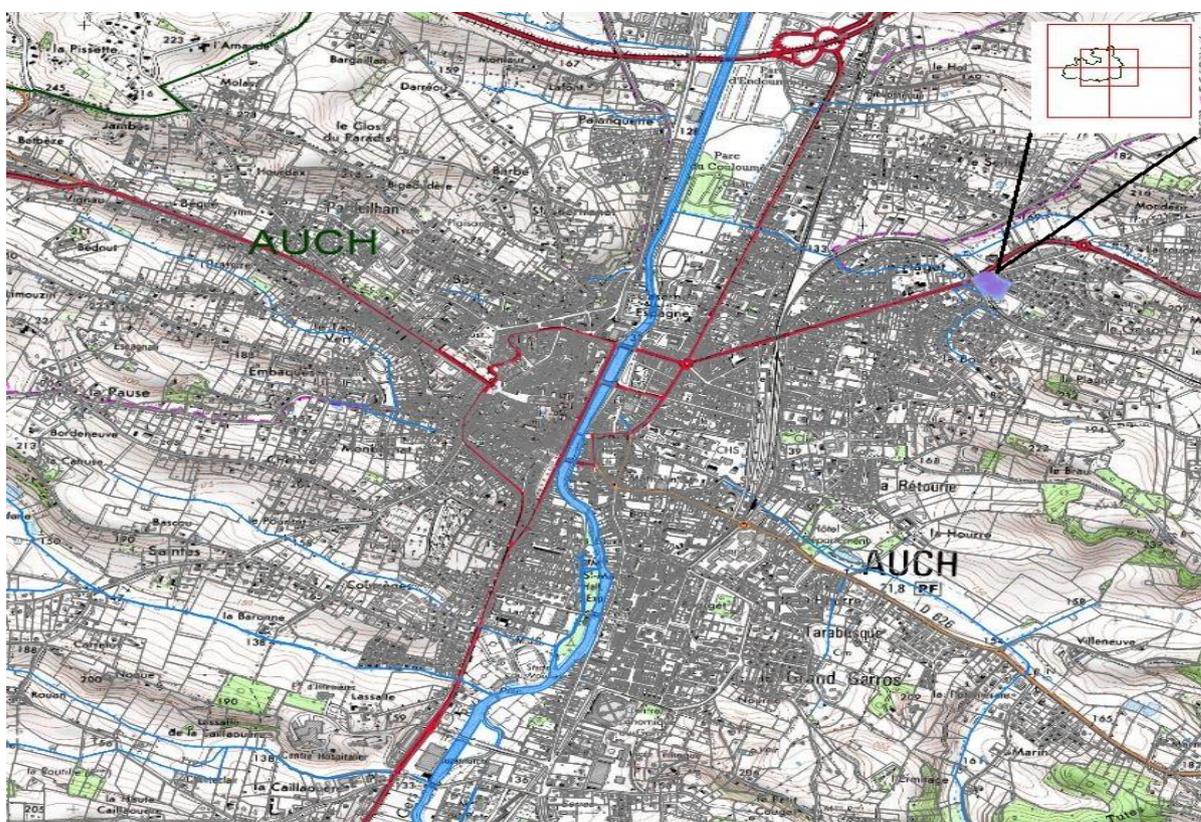
Le présent dossier va en premier lieu justifier de l'intérêt général attaché à ce projet, en développant, à travers une notice explicative, les éléments de contextes actuels et futurs expliquant la nécessité de procéder au déplacement de l'activité identifiée (I).

Il va ensuite présenter d'une part les différents terrains pré sélectionnés et en particulier celui définitivement retenu pour accueillir la dite activité, et définir d'autre part les dispositions écrites et graphiques retenues (II).

RAPPORT DE PRESENTATION DU PROJET

PARTIE I - Le contexte actuel et futur de l'entreprise et la définition de l'intérêt général du projet

A/ PRESENTATION DU CONTEXTE ACTUEL DE L'ENTREPRISE RENAULT TRUCKS



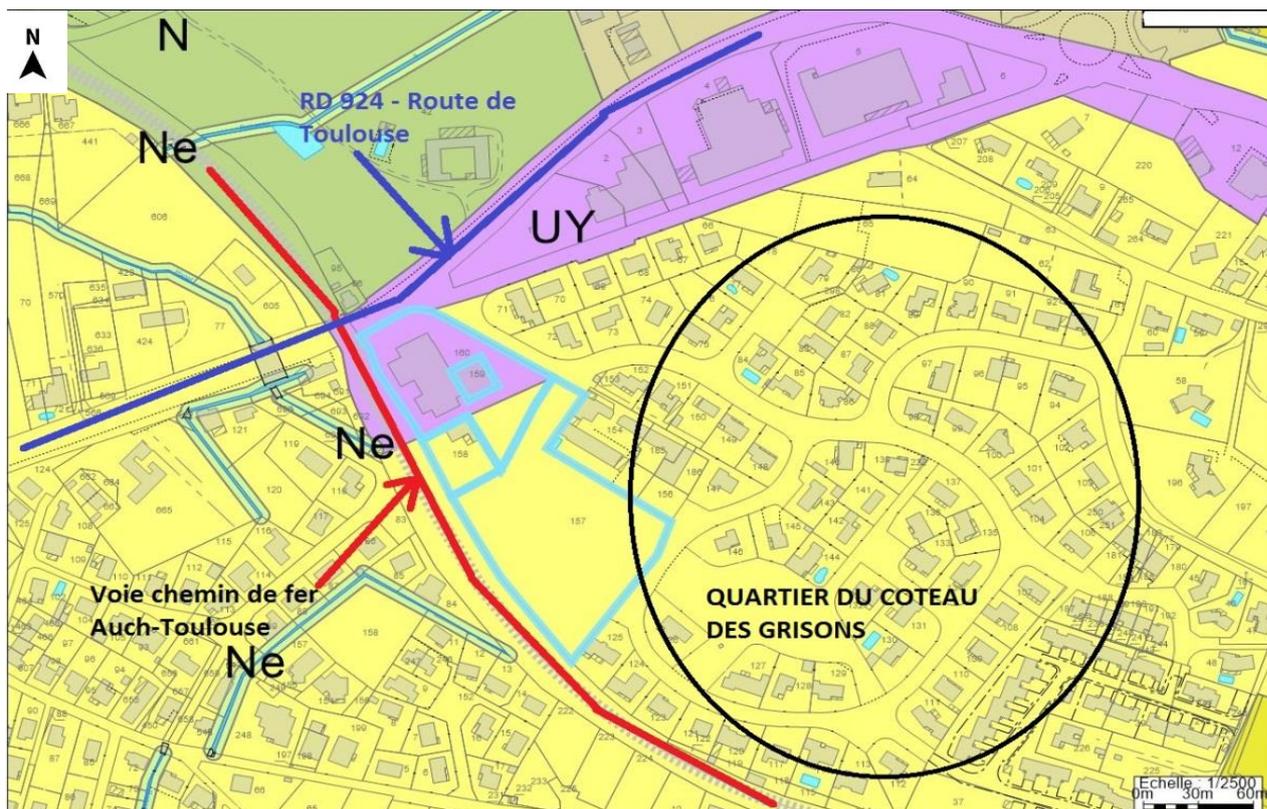
Actuellement, l'enseigne RENAULT TRUCKS (garage MONPEYSEN) est implantée en bordure de la route de Toulouse (RD924).

Il s'agit d'une concession dont l'activité est en premier lieu axée sur la réparation et la vente de véhicules poids lourds (neuf ou d'occasion). La location de camions lourds s'est par ailleurs largement développée ces dernières années, le parc de véhicules proposés à la location étant passé de 40 à 200 en moins de 10 ans. Enfin, la société est dotée d'un camion dépanneur qui procède à l'enlèvement des véhicules lourds en cas d'accidents ou de pannes sur la voie publique.

A ce jour, une multiplicité de facteurs ne permettent pas à la direction de la société d'envisager la pérennité et le développement de cette dernière dans les années à venir, et cela malgré le surcroît d'activité constant enregistré.

Ces raisons sont détaillées ci-après :

- ✓ le terrain est enclavé entre la RD 924, la voie ferrée Auch-Toulouse et le quartier résidentiel d'environ 90 logements dit du coteau des Grisons, dont il marque l'entrée.



Cartographie situant l'activité dans son environnement actuel.

- ✓ Le plan local d'urbanisme en vigueur identifie l'unité foncière à cheval sur les zones UY (zone d'activité) et UC (zone résidentielle), respectivement identifiées en violet et en jaune sur la carte ci-dessus. En l'état actuel de la réglementation en zone UC, « toute construction ou installation à usage d'activité polluante, nuisante ou dangereuse pour le voisinage est interdite ». De plus la collectivité n'envisage pas de reclasser en UY la partie de terrain actuellement située en zone UC. Ceci s'explique d'une part par la proximité immédiate des voisins, et d'autre part par les troubles multiples que cette activité génère auprès de ces derniers (problèmes de stationnement, de sécurité au regard des manœuvres sur la voie publique, présence en fond de parcelle de nombreux véhicules accidentés permettant d'assimiler l'ensemble à une casse (pollution visuelle : CF PHOTO), bruit générés par les moteurs des véhicules, poussières et odeurs ponctuelles de carburant).



- ✓ Le positionnement des bâtiments sur l'unité foncière, et d'une manière plus globale l'aménagement du site lui-même, ne permettent plus de répondre aux besoins générés par l'activité : l'augmentation substantielle du flux de véhicules sur le site génère non seulement des difficultés de stationnements mais aussi un accroissement des manœuvres des véhicules, tant sur le site lui-même que sur la voie publique. Ceci a un impact significatif sur la sécurité des occupants du site et celle des usagers de la voie (généralement des riverains).
- ✓ les locaux, structurellement parlant, sont inadaptés et vétustes. ils sont d'ailleurs qualifiés d'insalubres par la direction elle-même : non seulement l'accessibilité des personnes à mobilité réduite n'est pas assurée, mais les conditions d'hygiène et de sécurité ne permettent pas globalement de répondre aux exigences réglementaires actuelles du code du travail (salle de repos, sanitaires, confort thermique inexistant notamment au niveau des ateliers etc...).
- ✓ la proximité immédiate du voisinage : on compte en effet près de 4 logements à moins de 50 mètres des bâtiments existants (dont un premier voisin directement impacté puisque sa maison jouxte la limite séparative de propriété « est » du site (photo ci-contre)) , et près de 20 dans un rayon de 100 mètres ;



Photo prise depuis l'entrée du site existant, et montrant la proximité des premiers voisins.

Pour toutes ces raisons, la réhabilitation du site actuel ne peut être envisagée. C'est d'ailleurs ce qui a conduit la collectivité à refuser une demande de permis de construire déposée en 2015, portant sur la réhabilitation complète du site et la construction d'un nouveau bâtiment.

B/ DEFINITION DU PROJET DE L'ENTREPRISE

Le projet porté par RENAULT TRUCKS repose sur les axes suivants :

- Créer un pôle poids lourds permettant d'accueillir sur un même site des activités diverses mais complémentaires ;
- Améliorer les conditions de travail de ses salariés et l'accueil de ses clients ;
- Réaliser un projet respectant l'environnement ;

Il doit permettre d'envisager les constructions et aménagements ci-après :

- un bâtiment principal d'environ 1300 m² dédié à la concession poids lourds + 300 m² pour accueillir des activités supplémentaires,
- un bâtiment secondaire d'environ 600 m² permettant d'accueillir les activités complémentaires préexistantes sur le territoire,
- aménager, sur une surface de près de 4500 m², une aire de stationnement d'environ 80 places dédiée aux poids lourds et une aire de stationnement de 40 places pour les véhicules légers.

Une vue en plan de l'aménagement global envisagé par l'entreprise est proposée dans la partie II-B]-3) du présent dossier.

C/ DEFINITION DE L'INTERET GENERAL DU PROJET

De multiples enjeux permettent de justifier de l'intérêt général de ce projet. Ils découlent directement des éléments susdéfinis.

L'enjeu économique

Le développement économique local revêt une importance majeure pour les collectivités territoriales en présence. Il est vital car il représente une constante évidente du développement du territoire et de son urbanisation.

L'activité économique de l'entreprise RENAULT TRUCKS, parce qu'en constante évolution ces dernières années, est substantiellement importante à l'échelle de la commune et du bassin d'emploi à l'intérieur duquel elle s'inscrit.

Assurer sa pérennité permettrait de participer à la préservation des emplois actuels mais aussi au maintien des activités préexistantes auxquelles elle est liée économiquement (contrôle technique, tachygraphe, metteur au point, carrossiers, remplacement de pneumatiques, entreprises de fourniture de pièces détachées, sociétés de transports routiers etc...).

De plus, en considérant l'évaluation faites par le porteur de projet sur cette évolution, il est possible d'envisager à terme la création de nouvelles activités aujourd'hui uniquement présentes sur le secteur toulousain, et donc de générer de nouveaux emplois (4 à 5 environ).

Sa disparition aurait donc un impact significatif sur l'emploi local.

L'enjeu environnemental

Il concerne à la fois le site actuel où est implanté l'entreprise mais aussi le terrain retenu pour l'accueillir.

Sur le site actuel, il consiste à mener une réflexion conjointe avec l'entreprise pour que soit prévue la remise à l'état naturel du terrain d'assiette. Cela passe d'une part par l'enlèvement des véhicules accidentés ou non roulants actuellement stationnés de façon permanente, d'autre part par la dépollution éventuelle des sols (possible pollution résiduelle et ponctuelle) et enfin par la démolition vraisemblable des bâtiments vétustes existants.

Sur le futur site retenu pour accueillir le projet, l'enjeu environnemental repose sur :

- le choix du terrain, qui en plus d'être adapté aux besoins et perspectives de développement de l'entreprise, jouxte une zone d'activité déjà aménagée, desservie par les réseaux et localisée à proximité des axes routiers structurants (RN 21 ET RN 924). Il n'est donc pas nécessaire d'envisager des travaux importants pour l'aménagement du site.

- la volonté du porteur de projet de regrouper sur ce même site plusieurs activités préexistantes réparties sur le territoire communal, issues du même secteur d'activités, et de nature à générer aussi des nuisances ponctuelles dans leur environnement respectif. Cela se traduirait notamment, sur la voirie communale, par une réduction des flux de véhicules lourds en transit entre deux ateliers, ce qui participe à répondre à l'un des objectifs du PADD qui est de réduire progressivement les nuisances liées à la circulation des véhicules.
- L'intégration du projet dans son environnement. Cette intégration repose à la fois sur l'environnement bâti et sur l'environnement non bâti du terrain. Sur le premier point, le caractère industriel/artisanal des bâtiments déjà existants dans la zone industrielle d'Engachies, (structure métallique avec bardage) permettra d'intégrer le projet dans un ensemble de constructions cohérent. Sur le second point, l'intégration dans l'environnement passe par le maintien de la structure paysagère existante (arbres haies) situés notamment sur les pourtours du terrain d'assiette du projet ou sur les limites séparatives de ce dernier.

L'enjeu urbain

Il a un lien direct avec l'enjeu environnemental relatif au devenir du site actuel sis route de Toulouse. Il concerne la réflexion que doivent mener conjointement l'entreprise et la mairie d'Auch sur la nécessaire revitalisation du site et sa potentielle requalification en zone d'habitat pavillonnaire.

L'enjeu en matière de sécurité publique

Le déplacement de l'activité va régler de fait les problèmes de circulations actuellement identifiés à l'entrée du quartier des Grisons. Les véhicules en provenance du centre ville, et entrant dans ce quartier, sont souvent confrontés à des problèmes de circulations. Le risque d'accident y est accru. Ceux-ci s'expliquent par le stationnement de véhicules sur la voie publique elle-même, mais aussi par la proximité directe de l'accès de l'entreprise avec la voie publique concernée, et la difficulté qu'ont les camions à manœuvrer pour entrer sur le site.

L'enjeu social/humain

La disparition des nuisances susévoquées dans le cadre de la requalification de l'ancien site en zone d'habitat permettrait de supprimer les tensions existantes et donc d'améliorer considérablement le quotidien et la qualité de vie des riverains, ce qui serait de nature à recréer du lien social, voire à renforcer le tissu social existant.

L'enjeu humain quant à lui repose sur l'amélioration substantielle des conditions de travail des salariés de l'entreprise, qui bénéficieront désormais d'aménagements et de locaux adaptés et sécurisés (accessible PMR, conforme à la législation du travail, correctement isolés etc...).

PARTIE II Le choix du site et les orientations d'aménagements proposés.

Le choix du site retenu est la conséquence d'une réflexion conjointe menée entre les collectivités concernées (Commune d'Auch et la communauté d'agglomération Grand Auch Cœur de Gascogne) et le porteur de projet RENAULT TRUCKS. Cette réflexion tient compte :

- du fait que Renault Trucks est déjà présent dans le nord du département, à Fleurance, et que son axe de développement est tourné à l'est, vers Toulouse.
- de la volonté affirmée de Renault trucks d'une part, et de celle des autres entreprises susceptibles de rejoindre le pôle poids lourds envisagé d'autre part, de maintenir leur activité respective sur le territoire de la ville d'Auch et à proximité immédiate des autres acteurs du secteur. Ce territoire constitue en effet pour eux une vitrine commerciale dont ils ne souhaitent pas s'éloigner.
- du fait que les zones d'activités existantes sur le territoire communal, que sont la ZAC du MOULIOT, la ZI d'engachies ou encore celle de l'Hippodrome, ne proposent pas à ce jour de terrains nus ou bâtis disponibles dont les caractéristiques permettraient de répondre aux besoins de l'opération. Seule la zone de Lamothe, dont il est fait état à travers la présentation ci-après du terrain n°1, tendait à répondre à ce point.
- du caractère environnemental de la démarche, qui vise, par le rapprochement d'activités sur un même site, et à proximité d'autres acteurs du secteurs, à réduire les trajets et donc les flux de véhicules à l'échelle de la commune et de la communauté d'agglomération. Ceci exclue donc de fait les terrains (bâtis ou non) susceptibles de répondre aux besoins du projet, situés dans le périmètre de la communauté d'agglomération, mais dans des zones d'activités préexistantes (Roquelaure, Ordan-Larroque) ou à créer (Pavie) trop éloignées.

Ces éléments permettent d'expliquer pourquoi les différents sites retenus sont uniquement situés sur Auch, et tout particulièrement au nord et à l'est de la commune.

Cinq terrains ont été initialement identifiés. La présentation des différents sites permet de mieux comprendre les difficultés auxquelles ont été confrontés les acteurs susévoqués, et participe à justifier le choix effectué.

A/ PRESENTATION DES DIFFERENTS SITES IDENTIFIES POUR ACCUEILLIR LE PROJET

Ils font chacun l'objet d'une présentation succincte ci-après. Les contraintes spécifiques identifiées sur les terrains 1, 2, 3 et 4 ont conduit les collectivités à retenir le cinquième et dernier terrain.



Cartographie de la commune d'Auch avec identification des 5 sites retenus.

- **Terrain n°1** : ce site est cadastré DW 30 et DW28p. Il a une superficie d'environ 5ha. Ce terrain, situé au nord de la commune, à l'extrême nord de la zone d'activités de LAMOTHE, est classé par le plan local d'urbanisme en zone UY et en zone N. Il est situé à proximité immédiate d'un axe structurant (Route nationale 21) et pouvait donc valablement accueillir le projet. Il a rapidement été écarté car il renferme d'une part un site archéologique majeur et est soumis d'autre part pour partie à l'aléa inondable de la rivière Gers.

- **Terrain n°2** : il s'agit d'un ensemble de terrains identifiés par le PLU en zone à urbaniser (à court ou moyen terme), à vocation d'activités (zone 1AUy). Ils sont situés à l'est de la commune, lieu dit A NARREOUX, et sont pour partie propriété de la communauté d'agglomération Grand Auch Cœur de Gascogne. Ils sont desservis par un réseau viaire (chemin de Narréoux) étroit, disposant d'une structure de chaussée insuffisante, qui est marqué en son début par la présence d'un passage à niveaux (ligne ferroviaire Auch-Toulouse), ce qui le rend en l'état inadapté au passage répété de poids lourds. De plus, l'absence, à proximité de la zone, des réseaux suffisants et des moyens permettant d'assurer la sécurité incendie dans des conditions satisfaisantes impliquent la réalisation de travaux dont le coût est substantiellement important. Globalement, l'urbanisation de cette zone est aujourd'hui conditionnée à la réalisation de la voie de contournement « est » de la ville d'Auch, dont le suivi des études et la compétence relève désormais de l'Etat (connexion directe de la commune de Pavie au rond point existant aménagé sur la Route nationale 124).

En l'absence à ce jour d'évolution significative sur la date de réalisation de cette voie structurante, la communauté d'agglomération a lancé des études de faisabilité sur l'aménagement de cette zone, et réfléchi notamment à d'autres modalités pour assurer la desserte de celle-ci. Ces études, qui sont actuellement en cours, ne permettent pas d'envisager à court terme l'urbanisation de ce périmètre.

- **Terrain n°3** : ce terrain, cadastré CD 47 (6612 m²) et D 592 (4847 m²), est situé à l'extrême « est » du territoire communal, à proximité directe de la RN 124. Il est identifié en zone UY (CD47) et N (D592) par le PLU en vigueur. Il est actuellement occupé par un bâtiment (enseigne GIFI) d'environ 2400 m² d'emprise au sol et aménagé d'un bassin de rétention et d'un parc de stationnement d'environ 100 places. Ce terrain a été retenu au départ car situé le long d'un axe structurant, et parce que seule une petite partie de terrain nécessitait un reclassement en zone UY. Au regard du projet envisagé par RENAULT TRUCKS, la superficie globale du terrain s'est avérée trop restreinte et ne permettait pas de répondre aux besoins de l'opération.
- **Terrain n°4** : ce terrain, d'une superficie de près de 5 ha, est cadastré C 1352 (25839 m²) & C 1354 (23652 m²). Il est situé au nord de la commune, en face du terrain n°1 sus présenté et de l'autre côté de la route nationale 21. Il est identifié en zone 1AUy (zone à urbaniser à court terme à vocation d'activités) par le PLU en vigueur. Il s'inscrit dans le prolongement du pôle aéroportuaire et industriel de Lamothe. Son aménagement, et donc sa constructibilité, implique notamment la création d'un giratoire sur la route nationale, afin d'assurer la mise en sécurité de l'accès aux sites, et d'une manière plus globale la sécurité des usagers de la dite voie. Pour cette raison d'une part et si l'on tient compte d'autre part des flux supplémentaires générés par l'activité (notamment en période estivale où il existe des périodes d'affluences ponctuelles liées à la location de camion benne servant pour la collecte des céréales), ou encore de la nature des véhicules lourds dont l'insertion dans la circulation s'avère parfois complexe, l'installation du projet sur ce terrain en l'état actuel est inenvisageable. Elle n'est pas plus envisageable à très court terme compte tenu du coût d'un tel aménagement et du temps globalement nécessaire à sa réalisation (études préalables, chantier). Cet argumentaire est évidemment valable pour le terrain n°1 sus évoqué, situé de l'autre côté de la route nationale.
- **Terrain n°5** : Les terrains sont situés à l'ouest de la zone industrielle d'Engachies. Ils sont cadastrés CB 8, CB 9,10, 11, 12, 13, 14 et actuellement classés en zone N (naturelle) par le PLU en vigueur. La superficie totale de l'ensemble est de 3.25 ha. C'est ce lieu qui a été retenu pour la réalisation du projet car il est non seulement compatible avec les besoins exprimés par l'entreprise mais il présente aussi de nombreux avantages, tant pour le porteur de projet lui-même que pour la collectivité. Sa présentation détaillée est effectuée ci-après.



Terrain d'une superficie totale de 3.25 ha, actuellement classé en zone N, dont une partie doit être transformée en zone d'activité UY.

B/ DETAILS SUR LE SITE PREVU POUR ACCUEILLIR LE PROJET

1/ DEFINITION DES ATOUTS DU TERRAIN

Le terrain retenu a de multiples atouts, qui sont présentés ci-après.

Il est tout d'abord desservi par une voie en impasse suffisamment dimensionnée pour répondre aux besoins de l'opération (emprise d'environ 10 mètres). En effet, l'entreprise MECADOC, qui gère une activité de réparation de matériels agricoles (tracteur, moissonneuse batteuse,) et la société MTP, qui assure la vente de matériels de bâtiment et travaux publics, sont respectivement desservies par cette dernière.



De plus, le terrain jouxte la zone industrielle d'engachies. On note trois avantages à cette situation :

- l'ensemble des réseaux nécessaires à la desserte du projet sont à proximité immédiate, sur la rue Jacques BREL.
- Les premières constructions à usage d'habitation sont situées à plus de 100 mètres des bâtiments d'activités projetés sur l'unité foncière.
- La proximité immédiate dans un rayon moyen de 500 mètres, de 4 autres acteurs du secteur (garage poids lourds SOLER, concessions Mercedes et Volvo ou encore le centre de contrôle technique poids lourds DURAND). Si les trois premières apparaissent en premier lieu comme des activités concurrentes, elles peuvent toutefois aussi être regardées comme complémentaires dans le cadre de la fourniture et la vente de pièces détachées notamment.

Par ailleurs, sa légère déclivité naturelle sud-nord-est constitue un avantage supplémentaire. Elle permet d'assurer gravitairement le raccordement du projet aux réseaux eaux usées et eaux pluviales existants à proximité. Cela permettra ainsi d'éviter, en complément des dispositifs de rétention et de prétraitement (débourbeur/déshuileur) des eaux pluviales, l'installation de stations de relevages, dont l'entretien est permanent et coûteux.

Enfin, le terrain, dans sa configuration actuelle, n'est que très peu perceptible dans l'environnement lointain (Cf plan suivant illustrant cette situation à partir de 3 points de prises de vues).

- Depuis le nord, les constructions existantes dans la zone d'activité le cache partiellement.
- Depuis l'ouest (chemin du HAGET) et depuis le sud (chemin de crête : chemin rural n°14 dit d'engachies, la topographie naturelle et la végétation existante plus ou moins dense le rendent non perceptible depuis ces points.
- Depuis l'est, la présence d'une haie bocagère plantée d'arbres de hautes et moyennes tiges en limite séparative de propriété participe à intégrer le terrain dans son environnement.



Photo N°2 : prise de vue panoramique depuis l'entrée du terrain

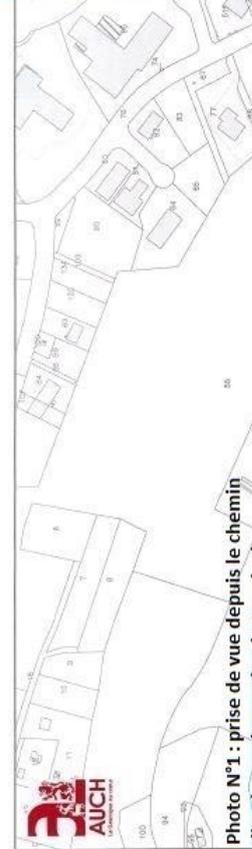


Photo N°1 : prise de vue depuis le chemin d'accès au pigeonnier de Jourdanis

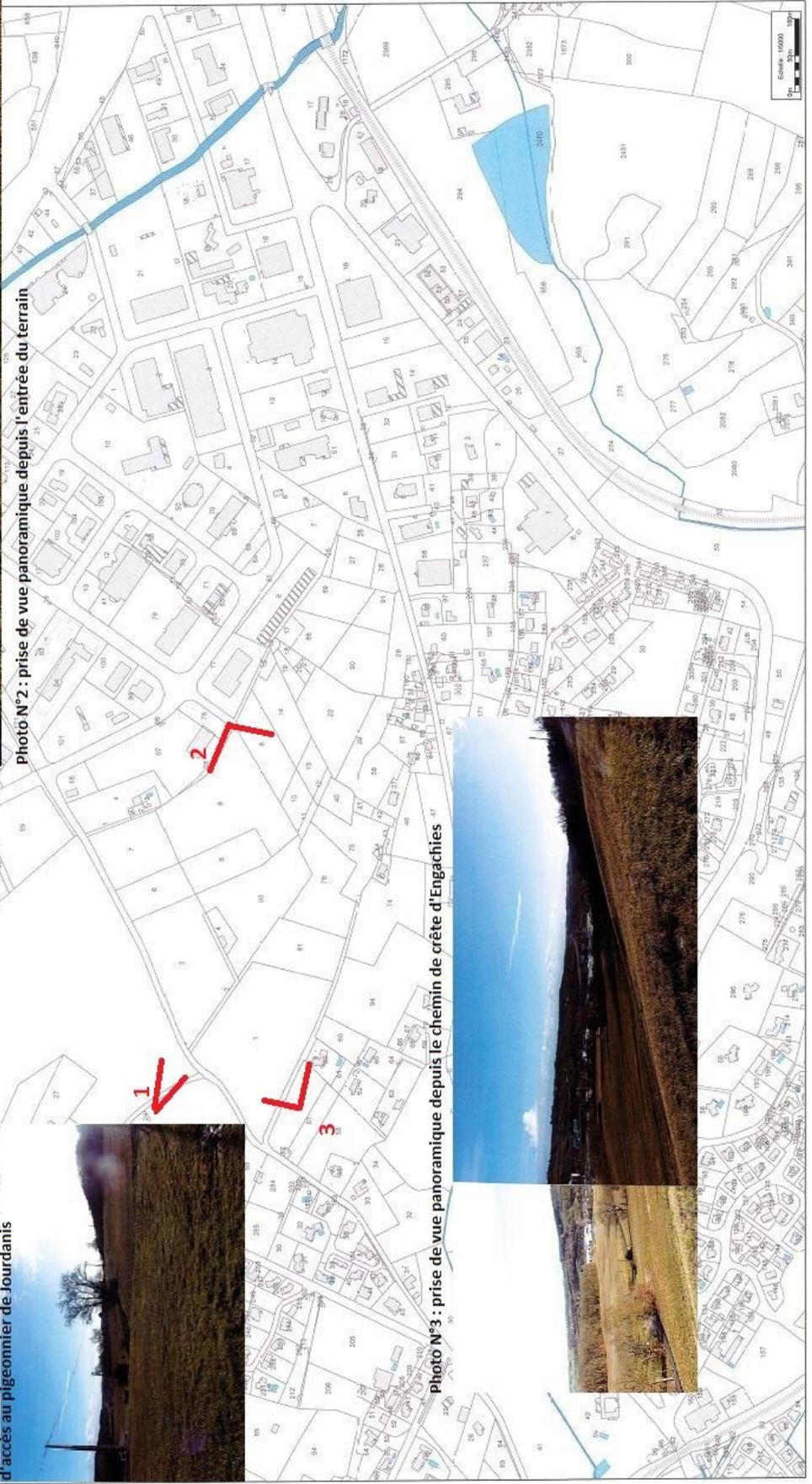


Photo N°3 : prise de vue panoramique depuis le chemin de crête d'Engachies

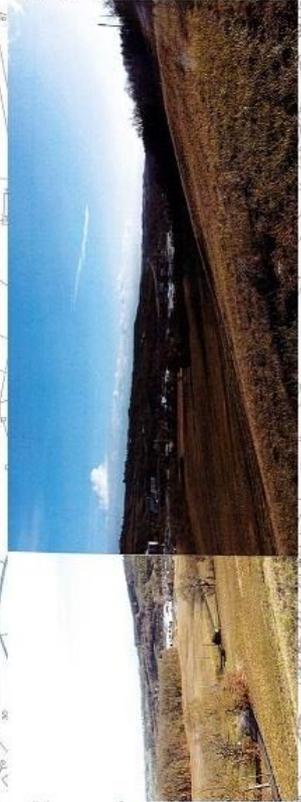




Photo n°1 en taille normale



Partie de la photo n°3 en taille normale

2/ IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT ET SUR LE PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE (PADD)

Le projet implique de prélever sur la zone N un terrain d'au maximum de 2.23 ha de superficie, afin d'aménager un terrain constructible qui sera classé, au terme de la procédure de mise en compatibilité, en zone d'activité (UY) par le PLU.



La commune n'est pas concernée par une zone Natura 2000.

Le terrain est situé en dehors des zones d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) connues sur le territoire.

Il n'est pas non plus concerné par un espace boisé classé (EBC) ou une zone pour laquelle une autorisation de défrichement est requise.

Les orientations déclinées dans le PADD du PLU actuellement en vigueur n'ont pas vocation à être modifiées. Le projet de l'entreprise tend même à répondre ponctuellement à l'une d'entre elles puisqu'il prévoit, par le regroupement de plusieurs activités sur le même site, de favoriser la réduction des flux de véhicules lourds sur le territoire communal.

3/ LES DISPOSITIONS ECRITES ET GRAPHIQUES RETENUES.

a) Les dispositions écrites

C'est le règlement, dans sa rédaction actuellement en vigueur (copie jointe en annexe), qui viendra s'appliquer au terrain susdéfini.

Toutefois pour tenir compte de l'orientation d'aménagement et de programmation ci-après présentée, l'article UY2, relatif aux occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières, sera modifié.

Dans le sous titre intitulé « dans tous les secteurs », sera insérée, après le paragraphe 1, la phrase suivante :

« Lorsque des Orientations d'Aménagements et de Programmes existent, les constructions, aménagements et installations projetés devront s'y conformer strictement ».

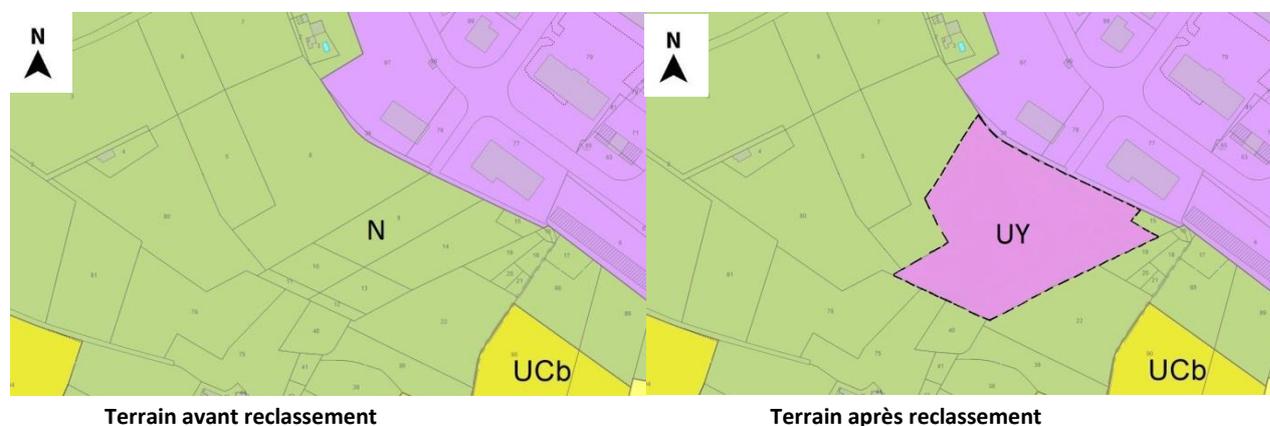
b) Les dispositions graphiques

Seules les planches générale, N°5 et N°8 seront impactées par cette modification. Ces 3 planches, actuellement en cours de modification, seront soumises aux Personnes Publiques Associées dans le cadre de la consultation préalable à l'enquête publique.

Le prélèvement des 2.23 ha susévoqués (**surface maximale envisagée**) sera réalisé selon la représentation graphique ci-dessous, qui matérialise les modifications à apporter aux plans de zonages concernés.

La superficie de la zone naturelle totale, jusqu'alors équivalente à **2527.7 ha**, serait alors ramenée à **2525.47 ha**.

Graphiquement, le plan de zonage sera modifié de la façon suivante :

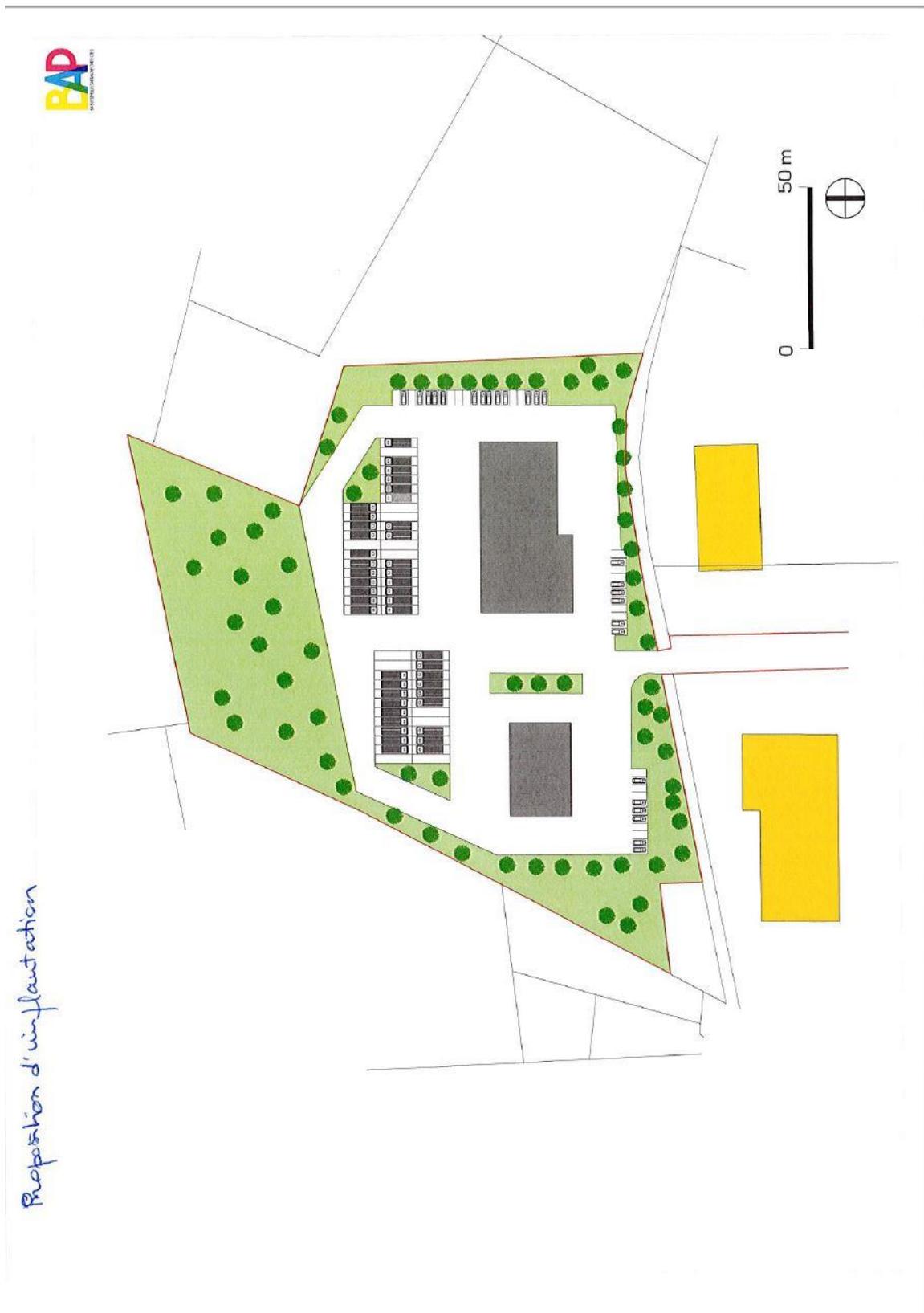


Ces nouvelles dispositions seront accompagnées de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) détaillée ci-après. Celle-ci revêt des objectifs multiples :

- identifier la végétation existante à proximité de l'unité foncière concernée et définir les modalités de sa conservation,
- identifier les parties de l'unité foncière devant faire l'objet d'un aménagement paysager particulier, en définissant le type des plantations à prévoir (arbres de moyenne et/ou haute tige, haies etc...).

En tenant compte du projet d'aménagement proposé par le porteur de projet (plan N°1), et en s'appuyant sur l'état des lieux de l'environnement (vue aérienne : plan n°2), l'OAP suivante (plan N°3) est proposée :

Plan N°1 : projet d'aménagement du terrain proposé par le cabinet BAP architecture.



Plan N°2 : Vue aérienne du terrain avant OAP.



Plan n°3 : OAP avec aménagement paysager projeté.

LEGENDE :



Afin d'assurer une cohérence paysagère entre le site aménagé et l'espace environnant à l'intérieur duquel il s'inscrit, les arbres et éléments végétaux utilisés seront des essences locales. Ils seront choisis en collaboration avec le service espaces verts de la collectivité.

DOCUMENTS ANNEXES

- règlement de la zone UY du Plan local d'urbanisme actuellement en vigueur [REGLEMENT
PLU AUCH zone UY.pdf](#)