

31

 Outlook

enquête publique Seysses - modif no 3 PLU

À partir de Chatain Sauvage Remi

Date Lun 30/09/2024 15:10

À Mary Weber

 1 pièces jointes (44 Ko)

CONTESTATION OAP SEGLA.pdf

Bonjour

Vous trouverez en pièce jointe mon avis concernant l'enquête publique en cours à Seysses pour la modification no 3 du PLU

Je l'ai également transmise via le registre dématérialisé mais je ne sais si cela a fonctionné

Merci pour votre travail

Je vous souhaite une bonne journée

Cordialement,

Rémi Chatain Sauvage

Madame la commissaire enquêtrice,

Je vous écris dans le cadre de l'enquête publique concernant l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) au niveau du SEGLA et des Graves de la Bourdette.

Concernant la phase 1 : La liaison routière

I/ Malgré une relative artificialisation des sols, cette phase semble raisonnable et semble moins emprise sur le sol que le projet du château d'eau. Elle prévoit la construction de nouveaux logements, d'une maison de santé et d'une maison pour seniors, en quantité raisonnée.

Cependant, je conteste fermement la création d'une voie routière qui déboucherait sur la rue Boltar, alors que le quartier serait déjà desservi par SEGLA 2 et par différentes voies douces, qui, de nos jours, sont prioritaires dans toute ville moderne. Cette route semble être imposée sur des parcelles privées à la sortie des 2-2b-2t rue Boltar.

La route d'au moins 5m de large, qualifiée de liaison obligatoire, doit traverser jardins et l'un des endroits les plus boisés du secteur (il suffit d'ouvrir google maps pour le voir), sur des terres non artificialisées sous lesquelles se trouve une source d'eau. Une telle décision va à l'encontre des dispositions légales et réglementaires visant à protéger l'environnement.

Les arbres présents le long du chemin privé existant forment un écosystème. Leur abattage pour la construction de cette route aurait des conséquences écologiques, notamment sur la faune locale, tels les oiseaux, et les insectes. La Loi Littoral (n° 86-2 du 3 janvier 1986) ainsi que le Plan National de Reforestation plaident pour la préservation des arbres et des paysages naturels. Toute dérogation à ces principes ne devrait être autorisée que dans des cas extrêmement justifiés, ce qui ne semble pas être le cas ici, d'autant plus que le projet dispose déjà d'une autre voie d'accès.

Il n'y a pas à ajouter le passage de centaines de véhicules au centre d'un tel paysage.

Cela entraînerait une bétonisation inutile de jardins et zones naturelles.

II/ L'article L. 2111-1 du Code général de la propriété des personnes publiques dispose que toute emprise sur des terrains privés doit être justifiée par une utilité publique manifeste. Or, imposer la création d'une nouvelle voie routière dans cette zone, en plus de ne pas avoir démontré un impératif public clair, pourrait constituer une atteinte aux droits des propriétaires concernés. Même si cette route est encore au stade de tracé non définitif, je la perçois comme une expropriation déguisée, et imposée.

Conditionner l'octroi de permis de construire à la création d'une voie routière sur des parcelles qui ne sont pas à vendre est incohérent, incompréhensible, notamment lorsque les terrains concernés sont autonomes et déclarés constructibles depuis des années, sans qu'une telle exigence routière n'ait été formulée à l'époque. En outre, l'article L. 121-1 du Code de l'urbanisme souligne l'importance de respecter les droits des propriétaires privés et d'adopter une approche proportionnée dans les décisions d'aménagement.

Ces parcelles sont indépendantes les unes des autres et la propriété et la destination de chacune doit être respectée. Il ne faut pas que la construction et bétonisation d'une parcelle oblige à faire entraîner les autres, celles qui peuvent rester intactes, avec elle. Surtout en 2024.

Il est d'usage ici que la mairie attende que les parcelles qu'elle souhaite terrasser et goudronner soient mises en vente pour exercer son droit de préemption et envisager la création d'un réseau routier.

Par ailleurs, l'ancienne municipalité ne jugeait pas cette liaison routière nécessaire à la réalisation du projet. Celle depuis Point Vert, déjà existante, suffit amplement et cause moins de nuisances environnementales et respecte davantage la tranquillité des riverains présents depuis des années dans ce secteur.

III/ Supprimer cette liaison obligatoire, et donc le fait que ce projet soit bati au fond d'une impasse et non en « boulevard » qui relie le ségla au centre ville garantira davantage de tranquillité et sécurité vus les bâtiments prévus (maison pour senior, divers médecins, préservation de la faune locale). La création d'une voie douce est bien plus intéressante et sécuritaire pour aller à pied en centre ville depuis ces bâtiments.

Le projet SEGLA dispose déjà d'une entrée/sortie routière au niveau de SEGLA 2, également, il longe la voie publique sur plusieurs centaines de mètres, notamment sur la route de Muret. Il n'est donc pas impératif de traverser des propriétés privées pour

faire déboucher une nouvelle route, d'autant plus que cela aboutirait dans un centre-ville déjà saturé.

IV / EN EFFET, le centre-ville de Seysses est saturé de véhicules, de bouchons, comme en témoigne l'avis quasi unanime des habitants. La création d'une sortie routière sur la rue Boltar, à 50 mètres de la sortie d'un rond-point particulièrement fréquenté cause plusieurs problèmes.

Ce matin encore, à 8h30, je constatais une rue Boltar à 10km/h, du rond point à la direction Toulouse, qui empestait le gasoil. En plus, le code de la route impose qu'en cas de bouchon, les voitures doivent s'insérer en « fermeture éclair » entre les différentes voies d'arrivées qui seraient perpendiculaires (on compte sur la courtoisie pour laisser s'engager les véhicules).

La création d'une route permettant la sortie de centaines de véhicules à 50m de la sortie du rond point, qui fonctionne déjà au ralenti, forçant à laisser passer les voitures provenant du SEGLA ralentira encore plus la rue Boltar et paralysera complètement le rond point et les 4 voies qu'il est censé desservir. Cette idée est donc à mon sens irréalisable et donnera l'effet totalement inverse au but recherché.

La création d'une sortie routière à cet endroit, pour plusieurs centaines de logements, une résidence senior, voire l'ensemble de SEGLA 2, est hautement accidentogène, d'autant plus que la rue Boltar, résidentielle, supporte déjà plus de 1000 passages de véhicules par jour. Je pense qu'il est nécessaire de penser d'abord aux habitants actuels de Seysses qui ont besoin d'être écoutés à ce sujet.

De plus, créer un tel axe routier serait en contradiction avec les orientations actuelles en matière d'aménagement urbain, qui privilégient :

1. La piétonnisation des centres-villes pour améliorer la qualité de vie des habitants et revitaliser les commerces de proximité.
2. La réduction du trafic automobile pour diminuer la pollution atmosphérique et sonore.
3. Le développement des mobilités douces (vélo, marche) et des transports en commun pour une ville plus durable.

Ce projet routier semble donc en contradiction avec :

- La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) du 24 décembre 2019, qui encourage les déplacements plus propres et plus actifs.
- Les objectifs du Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET), visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre liées aux transports.
- Les recommandations du CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) en matière d'aménagement urbain durable.

Plutôt que d'augmenter le flux de véhicules vers le centre-ville, il serait plus judicieux d'envisager des solutions alternatives telles que :

- Le renforcement des liaisons douces (pistes cyclables, cheminements piétons sécurisés).
- L'amélioration de la desserte en transports en commun.
- L'adaptation du réseau routier existant.

Il semble extrêmement étonnant qu'un tel projet puisse être validé par des institutions modernes. L'idée n'est pas de replonger Seysses dans un paysage citadin des années 80 qui mettait la voiture et les bouchons au centre de chaque ville.

En 2024 et pour les années à venir, il est urgent de réduire le trafic en centre-ville et non d'y ajouter une entrée pour plusieurs centaines de voitures supplémentaires. Ces options permettraient de répondre aux besoins de mobilité tout en préservant la qualité de vie et en s'inscrivant dans une démarche de développement urbain durable.

Il peut être intéressant de lier le SEGLA au chemin de la Saudrune pour que le trafic soit plus équilibré et contourne le centre ville, pour ceux qui souhaiteraient se diriger directement vers Frouzins ou les résidences du Château d'Eau.

Concernant la phase 2 du projet :

La phase 1 a déjà un impact écologique sur la faune locale, notamment sur :

- Les insectes pollinisateurs, essentiels à l'équilibre des écosystèmes.
- Les oiseaux protégés, tels que les hirondelles, dont le déclin est déjà alarmant.

Il paraît acceptable donc de créer un tel projet. Il s'agit cependant de pousser un peu trop loin lorsque l'on voit qu'est prévue une phase 2!

Cette phase 2 qui prévoit de nouveaux logements (et la construction de la route ci-dessus), porterait atteinte à la zone la plus boisée du secteur, ce qui est en contradiction flagrante avec plusieurs lois et réglementations environnementales, notamment :

- La Loi sur la biodiversité (Loi n° 2016-1087 du 8 août 2016), qui impose la préservation des espaces naturels.
- Le Code de l'environnement, en particulier les articles L. 110-1 et L. 350-3, qui protègent les forêts anciennes et les arbres d'alignement.
- La Stratégie Nationale pour la Biodiversité, qui invite à intégrer la protection des écosystèmes dans les politiques d'aménagement.

Les vestiges du bois ancien situé au nord du projet (angle rue boltar et rond point de la boulangerie), vieux de plusieurs siècles, mérite une protection particulière. La destruction de ces éléments naturels irait à l'encontre des objectifs de préservation de la biodiversité (et ce qu'il en restera).

La densification liée à cette phase pourrait sérieusement affecter la faune locale, notamment les oiseaux protégés, comme les hirondelles et les chouettes hulottes. La construction de nouveaux logements accélérerait la destruction de leurs habitats et la disparition de leurs proies.

Tout le reste des terrains concernés par la phase 2 ne peuvent être concernés à l'horizon 2027 comme indiqué à moins de prévoir une expropriation injustifiée ou l'abattage d'une centaine d'arbres.

Conclusion :

Il est impératif de supprimer la phase 2 du projet ainsi que la liaison routière obligatoire afin de tenir compte des enjeux environnementaux et écologiques, notamment en matière de préservation des espaces boisés, de la faune locale, du droit de la propriété privée, de la garantie de tranquillité et sécurité publiques, et du bien être en centre ville.

En espérant que mes préoccupations seront écoutées, je vous prie de croire, Madame, en l'assurance de ma considération distinguée.