

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



Pibrac

Plan Local d'Urbanisme

Approuvé par DCM du 08 avril 2003

- . 1^{ère} modification approuvée par DCM le 27 juillet 2006
- . 2^{ème} modification et 1^{ère} révision simplifiée approuvées par DCM le 08 mars 2007
- . 2^{ème} et 3^{ème} révision simplifiée approuvées par DCC le 22 juin 2009
- . 3^{ème} modification approuvée par DCC du 19 décembre 2013
- . Mise En Compatibilité Coustayrac approuvée par DCC du 18 décembre 2014

Mise En Compatibilité Parc de l'Escalette

5 – Annexes

5.2. Étude urbaine de l'entrée de ville au titre de l'Amendement Dupont



Toulouse Métropole
6, Rue René Leduc - B.P. 35 821
31505 Toulouse Cedex 5
t. 05 81 91 72 00 - f. 05 81 91 72 01
www.toulouse-metropole.fr

ZAC PARC DE L'ESCALETTE

COMMUNE DE PIBRAC



Etude urbaine de l'entrée de ville
au titre de l'amendement Dupont
(article L.111-1.4 du CU)

Mars 2013

SOMMAIRE

I. Préambule	3
II. Contexte et état des lieux	5
III. Contraintes et potentialités du site au regard des cinq critères de la loi	11
IV. Objectifs du projet et enjeux d'aménagement au regard des cinq critères de la loi	12
V. Présentation du projet d'aménagement	13
V.1 Le parti d'aménagement	13
V.2 Principes urbains et de déplacement	15
V.3 L'entrée de ville et la RN 124	18
VI. Traduction dans le PLU	21
VI.1 La modification du plan de zonage	21
VI.2 La maîtrise du projet par le règlement	21
VI.3 La création d'une orientation d'aménagement	21
VII. Tableau de synthèse	23

I. PREAMBULE

La commune de Pibrac souhaite aménager le secteur de l'Escalette (Langel, Pandarme, Ménesquil), situé au sud de la commune. Ce secteur se positionne en limite de la ZAC récemment aménagée de Lengel située sur la commune de Lègevin.

Le projet consiste à la création d'un quartier d'activités qui s'étend de part et d'autre de la RN 124 sur une superficie d'environ 48ha. La RN 124 dessert également la ZAC de Lengel qui a une vocation habitat commerces.

Sur le secteur d'étude et en l'absence d'étude d'aménagement spécifique, toute construction ou installation doit être implantée en recul de 75 m à compter de l'axe de la RN 124. Cette règle grève fortement les possibilités de construction et d'aménagement du site, or ce secteur constitue un site potentiel pour l'implantation d'activités économiques. Situé de part et d'autre d'un axe routier structurant il présente un enjeu dans la couture urbaine entre l'urbanisation de Pibrac et l'extension urbaine de Lègevin.

Un projet urbain est donc envisagé pour justifier et permettre l'adaptation des règles de recul par rapport à la RN 124 dans les conditions fixées par l'article L.111-1.4 du Code de l'Urbanisme, nécessaire à l'évolution du statut de la voie : passage « d'une voie de transit » en périphérie urbaine à un « boulevard urbain » interne au développement local.

Les modalités d'application de ce texte sont précisées dans la circulaire n°96-32 du 13 mai publiée le 20 juin 1996.

L'article L.111-1.4 du CU dispose :

« En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

Cette interdiction ne s'applique pas :

- *aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;*
- *aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;*
- *aux bâtiments d'exploitation agricole ;*
- *aux réseaux d'intérêt public.*

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.

Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Dans les communes dotées d'une carte communale, le conseil municipal peut, avec l'accord du préfet et après avis de la commission départementale des sites, fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article au vu d'une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Il peut être dérogé aux dispositions du présent article, avec l'accord du préfet, lorsque les contraintes géographiques ne permettent pas d'implanter les installations ou les constructions au-delà de la marge de recul prévue au premier alinéa, dès lors que l'intérêt que représente pour la commune l'installation ou la construction projetée motive la dérogation ».

Le projet urbain vise à réduire ce recul et permettre ainsi de :

- participer au traitement de l'entrée de ville de Pibrac en structurant la façade le long de la RN 124,
- composer l'aménagement d'un parc d'activités en partie nord et en partie sud de la RN 124 en dégagant l'emprise constructible nécessaire à son développement et l'implantation de futures constructions,
- améliorer les conditions de desserte du secteur.

L'article L.111-1.4 du Code de l'Urbanisme fixe un dispositif dérogatoire afin de s'exempter des dispositions très contraignantes précitées si un projet urbain est réalisé, des règles d'aménagement définies permettant de justifier des principes d'aménagement et prescriptions. Il s'agit ensuite de les traduire dans le règlement et les documents graphiques du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Pibrac.

L'étude, en adéquation avec les composantes du site, en mesurera les enjeux et proposera des mesures propres à optimiser l'insertion de la zone dans un contexte élargi.

Le présent document a donc pour objectif de présenter le contexte et les enjeux de conception de cette entrée de ville (l'axe de la RN124) au regard du projet urbain global défini pour l'ensemble du secteur d'étude (la ZAC du parc de l'Escalette) et au regard des cinq critères de la Loi. Il rappelle les principes d'aménagement envisagés pour le projet et justifie de la nécessité de revoir le recul aujourd'hui imposé à 75 m de l'axe et de le ramener à 25m, avant proposition d'une traduction réglementaire au sein du document d'urbanisme en cours de modification.

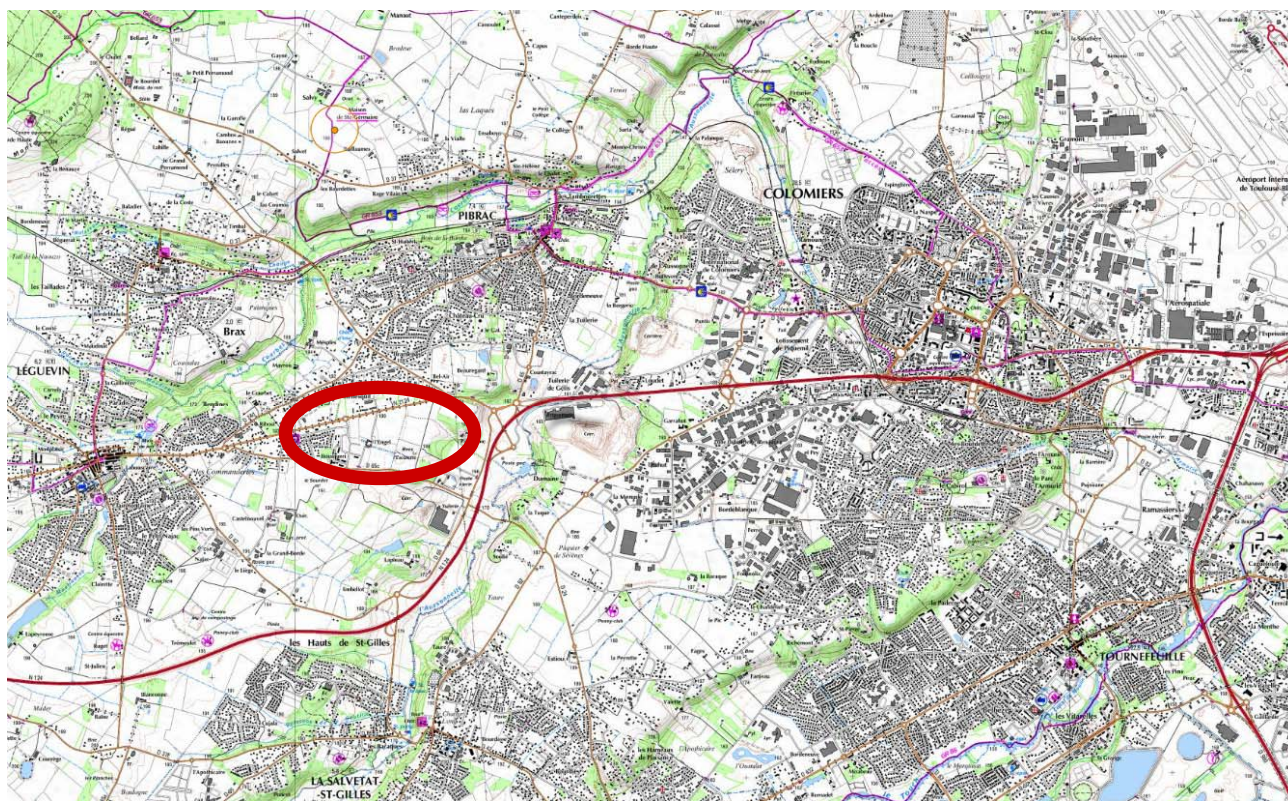
II. CONTEXTE ET ETAT DES LIEUX

Situation

La présente étude concerne l'entrée Sud de Pibrac, qui s'inscrit en continuité de l'extension sud de la ville, raccordant le tissu urbain de Pibrac à l'urbanisation en cours de Léguevin.

Cette entrée de Pibrac par la RN 124, constitue un secteur à enjeux pour la structuration de l'entrée de ville et pour le développement du tissu urbain. Le projet d'aménagement de la ZAC du Parc de l'Escalette représente environ 48ha sur la commune de Pibrac, sur le site dénommé l'Escalette (Langel – Pandarme – Ménesquil) de part et d'autre de la RN 124. Après la réalisation du quartier d'activités, l'entrée de ville (RN124) va se positionner au cœur de l'urbanisation et permettra de réunir les parties Nord et Sud aujourd'hui scindées par l'axe routier.

Le projet d'aménagement de la ZAC Parc de l'Escalette ne va pas intervenir sur l'emprise de la RN mais va participer à sa revalorisation et anticiper son évolution et à terme son réaménagement possible en boulevard urbain.



Occupation du sol

L'entrée de ville se caractérise aujourd'hui par une occupation hétérogène :

- Les espaces situés sur la frange Nord de la RN124 sont actuellement occupés par des activités économiques et commerciales, quelques habitations, des friches et des terres agricoles.
- La frange sud de la RN124 est occupée par des terres agricoles et des corps de ferme (fermes de Langel et de Pandarme).

En recul de ces espaces se trouvent les quartiers d'habitats des communes de Léguevin et Pibrac ainsi que la zone commerciale et d'habitat de Léguevin (ZAC de Lengel) pour sa majeure partie récemment aménagée.

Desserte viaire

La RN 124 a récemment fait l'objet d'une déviation par la création de la voie Toulouse/Auch qui a permis de diminuer fortement le flux transit sur cet axe. La RN traverse d'Est en Ouest le sud de la commune de Pibrac et le site de la future ZAC de l'Escalette, mais si la desserte du site depuis la RN 124 est lisible et semble évidente, son accessibilité depuis cet axe est aujourd'hui quasiment impossible. Seuls quelques chemins agricoles permettent de desservir les abords de la RN sur cette portion et depuis les quartiers sud de Pibrac, les accès sont impossibles du fait d'un tissu urbain imperméable.

La RN 124 scinde en deux parties indépendantes le site de la future ZAC du parc de l'Escalette, toutefois son déclassement à terme en départementale pourrait permettre son retraitement en « boulevard urbain » afin de réduire l'effet de « césure » actuel entre les deux sites, en particulier en favorisant des traversées nord / sud.

Par ailleurs les giratoires existants marquent l'entrée et la sortie de la future partie urbaine. :

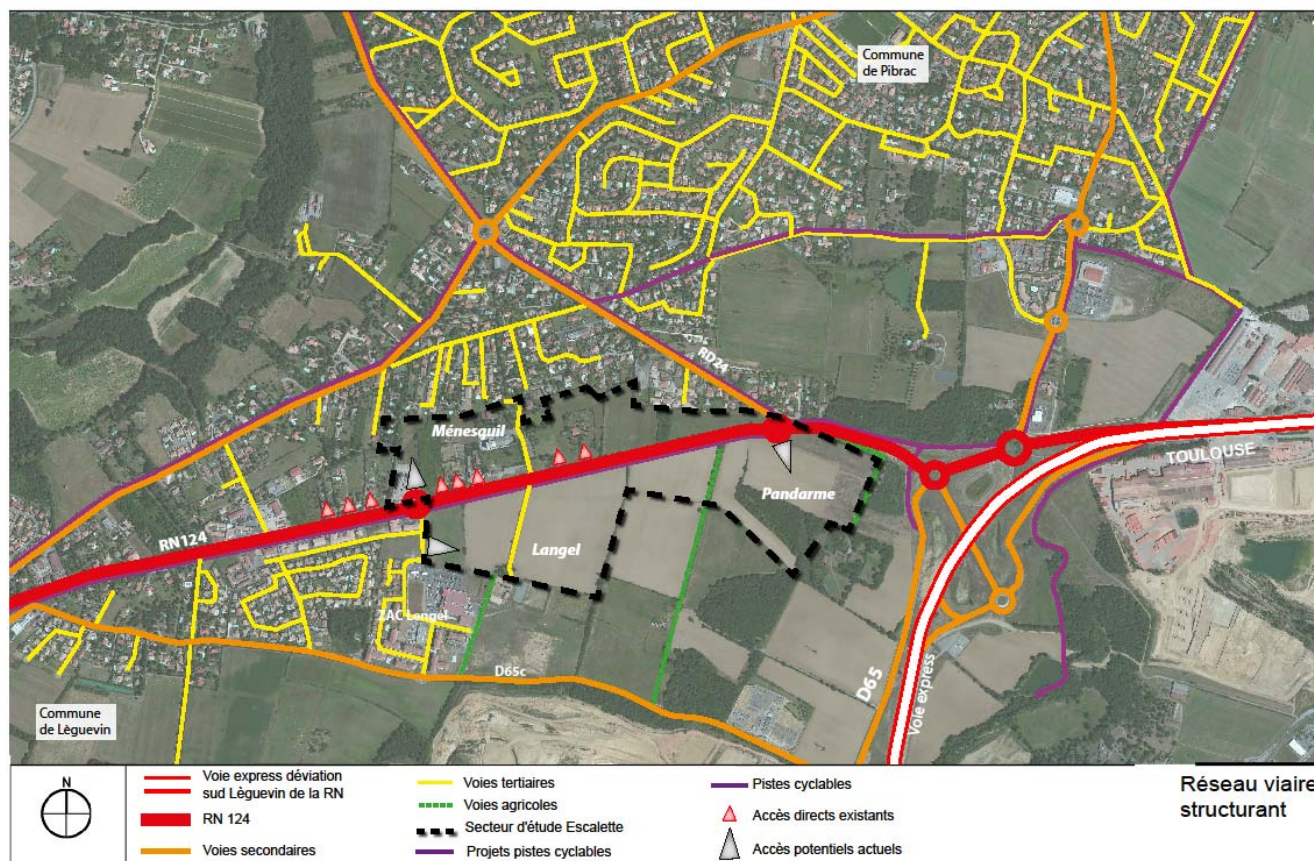
- le giratoire en entrée de Pibrac à l'intersection entre la RN124 et la RD24 matérialise un premier point d'entrée.
- le giratoire de la ZAC de Lengel, dont l'emprise s'inscrit sur les communes de Pibrac et Léguevin, est un futur point d'accès important à la ZAC de l'Escalette.



Giratoire d'accès à la ZAC de Lengel (Léguevin)



Giratoire d'accès à Pibrac



Paysage

Structure végétale et perception du paysage

Le paysage de part et d'autre de la RN 124 est structuré par une trame végétale composée principalement par un boisement en crête sur la partie ouest. Il vient bloquer les vues et refermer le paysage. La coulée verte qui descend le long de la vallée de l'Aussonnelle est franchie par la RN 124 et longe la ferme de Pandarme jusqu'à la RD 65c.

La RN 124, ligne marquante et directionnelle du paysage, est accompagnée d'un double alignement d'arbres qui vient renforcer cette rupture et bloquer les perceptions en direction de Pibrac. Ainsi le secteur de Langel Pandarme se trouve visuellement séparé du secteur de Ménesquil au nord et de l'agglomération de Colomiers à l'ouest.

La végétation est constituée de haies résiduelles perpendiculaires à la RN 124 et plus ponctuellement, on trouve quelques résineux (pin parasol). Ces derniers sont de véritables repères au sein de la strate arbustive. Ils sont la marque de la présence d'une ancienne allée de pins parasols (site inscrit de l'allée de l'Escalette), allée perpendiculaire à RN qui devra être reconstituée lors du projet.



Double alignement de platanes

Crête boisée

Pin parasol



Pin parasol de l'allée de l'Escalette



Alignement de platanes de la RN124



Îlot arbustif haut et dense



Alignement de chênes

La RN 124 : le support de perception de la première image du site de la ZAC parc de l'Escalette

La RN 124, située en frange de la ville de Pibrac, offre la première image de la commune : la seule si on n'y pénètre pas. Depuis Toulouse, la voie est composée de plusieurs séquences :

1. Un site industriel sur la commune de Colomiers caractéristique de la région (briques et tuiles).



2. Une transition boisée (alignement de marronniers en bordure des boisements) qui forme une porte d'entrée pour la commune de Pibrac et pour le site de Langel Pandarme Menesquil.



3. Un sas qui s'ouvre sur le site :
 - au Sud : le plateau agricole.
 - au Nord : une image d'habitat pavillonnaire, d'activités artisanales ou d'exposition, d'entrepôts dans un contexte rural en mutation.



4. Un axe routier marqué par un double alignement de platanes, qui filtre les vues sur ses abords.



Deux entités distinctes : Le site de Menesquil

Le site de Menesquil (la partie nord de la RN 124) est un tissu urbain fermé qui n'a aucune continuité avec le tissu urbain d'habitat de la ville de Pibrac. En effet le tissu urbain d'habitat constitué en peigne ne permet pas de liaisons (véhicules) avec le site de Ménesquil.

C'est une frange urbaine lisible mais crénelée, qui se compose d'une remontée de la zone agricole mitée par de l'artisanat, de l'habitat et de l'industrie qui lui confère une image « d'arrière de ville ».



Frange urbaine de Pibrac

Deux entités distinctes : Le site de Langel Pandarme

La partie sud de la RN est un grand espace agricole « ouvert » qui s'étend sur les communes de Pibrac et Léguevin limité au Sud par la RD 65c et la tuilerie, à l'Est par la coulée verte boisée et à l'Ouest par une frange d'habitat collectifs et de commerces sur la commune de Léguevin.

Les vues vers l'Est et le Sud-est sur la carrière et la vallée de l'Aussonnelle sont donc filtrées par la frange boisée.

La partie Nord de la RN124 se situe en co-visibilité directe avec la frange bâtie de Léguevin et en continuité directe de la ZAC de Lengel.

ZAC de Lengel sur la commune de Léguevin



Côté sud, le territoire à l'image encore agricole est ponctué de deux éléments bâtis, accompagnés de quelques masses d'arbres :

- la ferme de Langel (sur le site)
- la ferme de Pandarme (en bordure du site – à l'extérieur du périmètre de la ZAC)



Ferme de Pandarme



Ferme de Langel

III. CONTRAINTES ET POTENTIALITES DU SITE AU REGARD DES CINQ CRITERES DE LA LOI.

Le diagnostic du site et de l'entrée de ville, réalisé pour la conception du projet de parc d'activités de l'Escalette, a mis en évidence un certain nombre de contraintes. Elles sont résumées ci-après au regard des cinq critères de la loi :

Au regard du critère de « nuisance » :

Les nuisances sur le secteur d'études sont principalement sonores. Elles sont liées :

- au trafic de la RN 124,
- au trafic du nouveau quartier de Lengel sur la commune de Lèguevin.

La pollution liée à ce trafic constitue également une nuisance.

Au regard du critère de la « sécurité » :

Les problèmes de sécurité qui peuvent exister sur le site sont dus soit au trafic lié à la proximité de voies de transit et l'évolution du secteur (secteur de développement de l'habitat et zone d'activités), soit au type d'activités futures à accueillir (éventuellement ICPE):

- RN 124 (entrée de la ville), voie rectiligne, qui malgré l'aménagement de deux rond points, incite à une circulation rapide.
- aux accès directs des habitations individuelles et entreprises sur la RN 124.
- absence de traversées piétonnes sécurisées sur la RN124.

Au regard du critère du « paysage » :

- un secteur Sud au paysage ouvert en direction de la zone agricole : une vue quasi globale depuis la RN sur la plaine grignotée par les opérations de Lèguevin.
- un secteur Nord au paysage mité et semi-fermé.
- une entrée de ville (RN 124) qui fractionne le paysage. La rupture est renforcée par l'écran végétal que forme l'alignement de platanes de chaque coté de cet axe et referme l'espace et la vision des secteurs de Lengel Pandarme et Menesquil.

Au regard du critère de « l'urbanisme » :

- un site d'étude bien desservi par la RN 124 qui le traverse d'Est en Ouest et offre une bonne accessibilité aux futures activités.
- des infrastructures supports de déplacements modes doux non achevés ni liaisonnés sur l'entrée de ville.
- une occupation des sols hétérogène : dominance agricole, présence de quelques activités industrielles et artisanales en entrée de ville, quelques logements isolés, des activités temporaires d'exposition/vente ...
- un secteur en développement et mutation.

Au regard du critère de « l'architecture » :

- une entrée de ville marquée globalement par une architecture très hétérogène de bâtiments d'activités et d'espaces de stockage.
- des bâtiments de qualité du patrimoine agricole mais masqués par la végétation : les fermes de Lengel et de Pandarme.
- des limites de parcelles traitées de façon hétérogènes (clôtures, haie, murets...).

IV. OBJECTIFS DU PROJET ET ENJEUX D'AMENAGEMENT AU REGARD DES CINQ CRITERES DE LA LOI

Le travail de diagnostic a permis de mettre en exergue les enjeux d'aménagement pour le site du parc d'activités de l'Escalette auquel le projet urbain a comme objectif de répondre. Ils sont résumés ci-après au regard des cinq critères de la loi :

Au regard du critère de « nuisance » :

- prendre en compte les nuisances sonores existantes dans l'organisation de l'entrée de ville, dans la mise en œuvre des futures constructions (logements en particulier).
- minimiser les nuisances sonores vis-à-vis, des habitations existantes liées à l'implantation d'activités nouvelles.

Au regard du critère de la « sécurité » :

- mutualiser les accès avec le secteur Sud et le quartier de la commune de Léguevin (desserte depuis le giratoire existant)
- interdire les nouveaux accès directs depuis la RN 124.
- créer un giratoire supplémentaire afin de faciliter la circulation au sein du quartier d'activités.
- anticiper et sécuriser les futurs déplacements modes doux (piéton/vélo) et leur gestion au niveau des carrefours routiers.

Au regard du critère du « paysage » :

- profiter des opérations envisagées en entrée de ville pour la qualifier et marquer la vocation urbaine de l'entrée.
- intégrer les ouvrages de régulation des eaux pluviales, dans un parti d'aménagement paysager de l'ensemble du secteur.
- préserver et renforcer la co-visibilité entre Pandarme, Langel et Ménesquil.
- intégrer le parc d'activités à la fois dans le grand paysage et en continuité du tissu urbain existant.
- casser l'effet barrière de la RN et rompre sa linéarité.
- reconstituer l'allée de pins parasols de l'Escalette.

Au regard du critère de « l'urbanisme » :

- affirmer la vocation urbaine de l'entrée de ville.
- s'inscrire en continuité des projets voisins et prendre en compte les franges, quartiers existants (logements individuels au nord).
- intégrer les occupations existantes à la composition d'ensemble.
- créer, sécuriser et liaisonner les continuités piétonnes et cycles en cohérence avec tous les projets et l'évolution du secteur. Mutation d'une zone agricole vers une zone d'activités et d'habitat.

Au regard du critère de « l'architecture » :

- maîtriser la qualité architecturale des constructions en particulier le front bâti donnant sur la RN 124.
- maîtriser la qualité des clôtures et plus particulièrement en limites publiques.
- harmoniser l'architecture des bâtiments d'activités et habitat.

V. PRESENTATION DU PROJET D'AMENAGEMENT

V.1 LE PARTI D'AMENAGEMENT

Situé en entrée de ville, le site de L'Escalette (Langel Pandarme Ménesquil) présente un potentiel d'implantation pour les entreprises. Son aménagement est aussi l'occasion de créer **une porte d'entrée à la commune** de Pibrac.

Le parti d'aménagement pour le futur parc d'activités de l'Escalette répond aux enjeux identifiés dans le cadre du diagnostic. Il repose sur les grands principes suivants :

- **structurer le parc** d'activités de part et d'autre de la RN 124, en créant un bouclage de desserte interne.
- **créer plusieurs points d'accès** au parc d'activités depuis la RN 124 pour renforcer les liaisons transversales entre les secteurs situés de part et d'autre de la route nationale.
- **retraiter la RN 124 en boulevard urbain**.
- **créer une transition** entre le futur parc d'activités, les projets des communes environnantes et les quartiers pavillonnaires. Proposer en transition avec les quartiers d'habitats existants quelques logements organisés soit en individuels (au plus près de la limite nord) soit en collectifs au contact de la route nationale et des activités.
- **proposer un découpage en macro-lots** qui offre une souplesse dans la répartition du programme sur la zone.
- **intégrer** à la conception du parc d'activités l'ensemble des constructions d'habitat et des activités existantes sur le secteur.
- **intégrer le parc d'activités dans le grand paysage**.

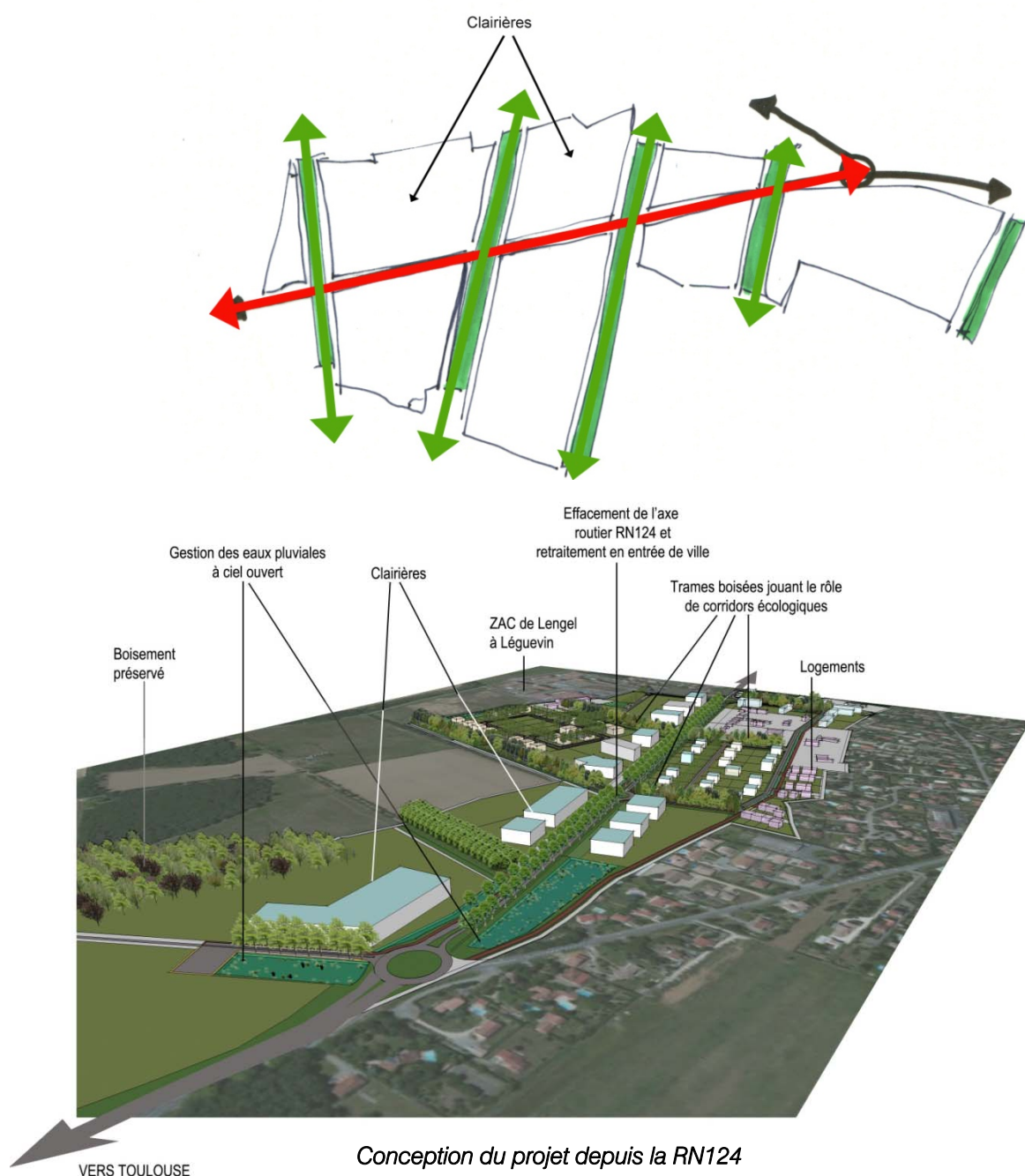
Dans l'objectif d'intégrer le parc d'activités à la fois dans le paysage agricole et naturel environnant et en continuité du tissu urbain existant, le parti d'aménagement a pour objet de créer **une trame boisée structurant le grand paysage** qui :

- **recoud** le tissu urbain et casse l'effet barrière de la route nationale RN124 en se poursuivant de part et d'autre de l'axe routier,
- **rompt** la linéarité de la route nationale en entrée de ville en se situant perpendiculairement à celle-ci,
- **génère** de la cohérence dans l'aménagement des deux secteurs de Langel / Pandarme et de Ménesquil,
- **compose des « clairières »** qui accueilleront les opérations au fur et à mesure de l'urbanisation du site et permettront d'intégrer les occupations existantes.

Cette trame boisée structurante s'organise sous forme de **bandes boisées** formées par une succession d'arbres indigènes (locaux) aux essences variées. Leur dessin s'appuie sur la structure du parcellaire agricole d'origine et sur la présence de l'allée de pins parasols du domaine de l'Escalette. Enfin, ces trames composent **des travées** le long de la RN 124, qui rythment l'aménagement du site et la lecture monotone et linéaire de la route nationale, et forment entre chacune d'elles **des « clairières » constructibles**.

Cette structure végétale assure également :

- un écho à l'allée de pins parasols du site inscrit de l'Escalette,
- un rôle de corridor écologique grâce à la diversité des essences et des strates végétales qui le composent.
- l'intégration du chemin d'accès à la ferme de Langel et la mise en scène d'une perspective en direction de ce bâti remarquable,
- la composition d'un filtre visuel avec le territoire agricole adjacent,
- l'intégration des portes d'accès et voies structurantes pour chacun des secteurs du parc d'activités.
- l'intégration des ouvrages de régulation des eaux pluviales,
- un support aux continuités piétonnes et cyclables.



V.2 PRINCIPES URBAINS ET DE DEPLACEMENT

Le parc d'activités de l'Escalette est composé de part et d'autre de la RN 124 sur laquelle vient se brancher en trois points le réseau viaire principal de desserte du parc.

L'organisation viaire se base sur deux grands principes :

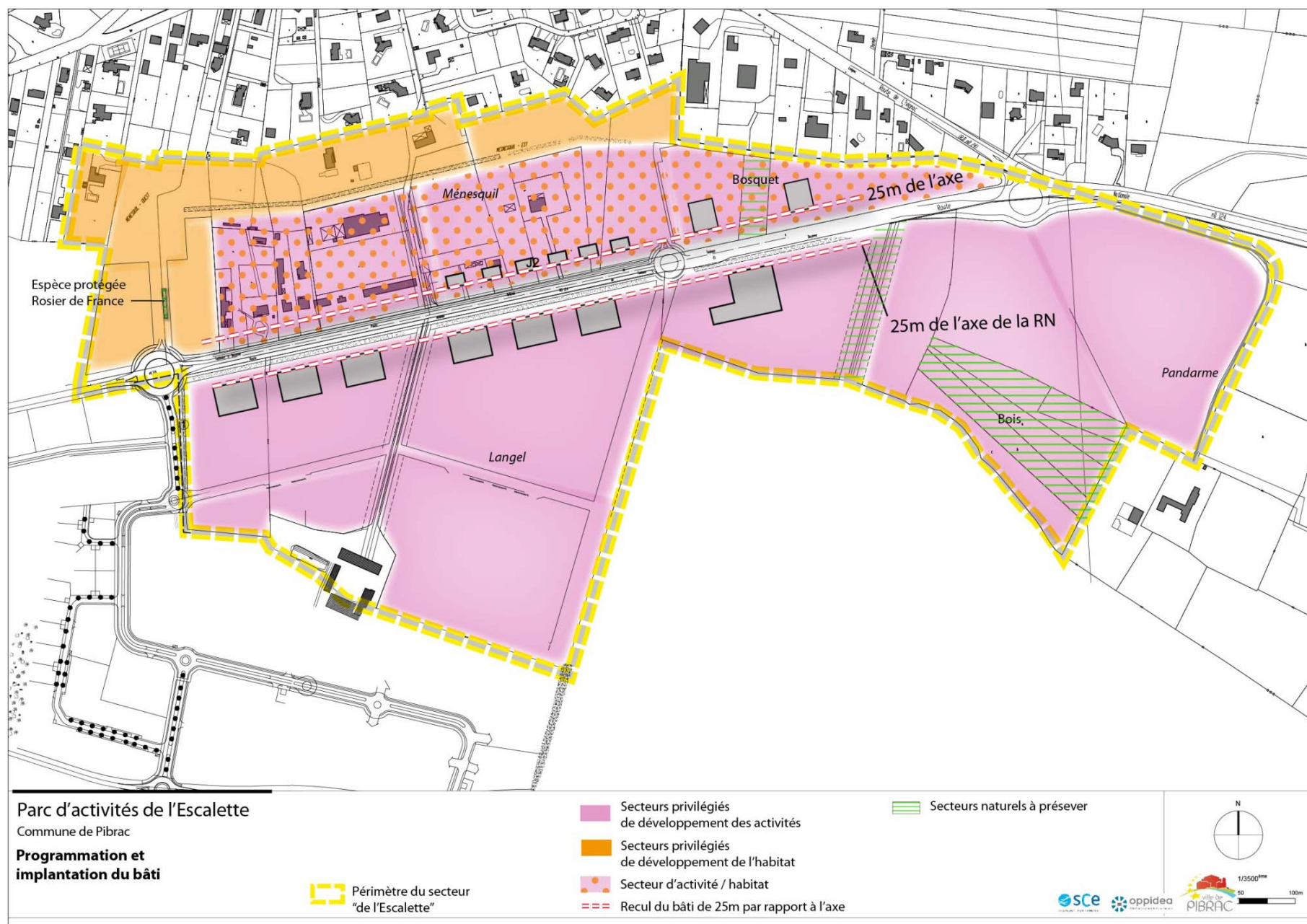
- **créer une voie structurante en boucle branchée en deux points sur la RN 124**, qui dessert les sites de Langel et Ménesquil.
Elle vient connecter les différents secteurs (Langel, Ménesquil et la ZAC de Lengel à Léguevin) et assure la distribution au Sud et au Nord. Cette voie structurante permet à la fois la desserte des secteurs et la création de macros lots (clairières) qui pourront être sous découpés et occupés au fur et à mesure des besoins.
Sur la partie Nord, cette voie structurante dessert les franges destinées à l'habitat et structure la desserte du secteur d'activités.
- **créer un secteur d'activités de desserte indépendant pour le secteur de Pandarme** et le relier au giratoire d'entrée existant (carrefour RN124 et RD24). Le secteur de Pandarme est desservi indépendamment du reste du parc de manière à préserver l'accès au site classé de l'Escalette et à la ferme de Pandarme. L'accès au secteur de Pandarme se fait depuis le giratoire d'entrée de ville par l'intermédiaire d'un espace public central qui dessert deux grands îlots et intègre les ouvrages de gestion hydraulique. Cet accès permet le retournement et maintient l'accès à la ferme de Pandarme.

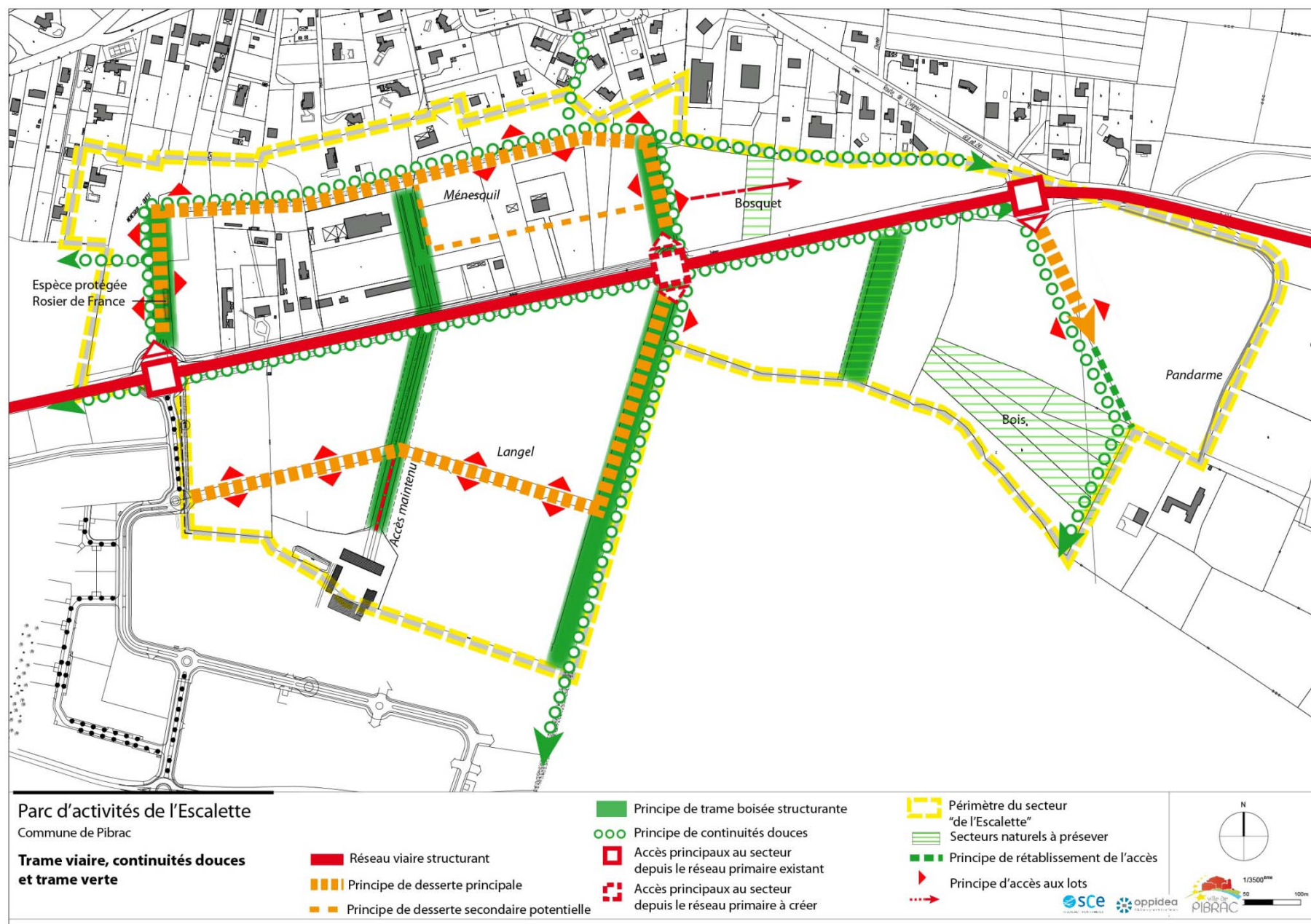
Pour l'activité : Le stationnement est géré individuellement au niveau des macros lots et des parcelles suivant les besoins des activités. Sur l'espace public sont prévues quelques places de stationnement le long de la voie de desserte. Concernant Pandarme les stationnements prennent place le long de la voie de desserte.

Pour l'habitat : Une poche de stationnement au cœur du secteur d'habitat au Nord est prévue. Pour les logements individuels organisés en impasse, le stationnement s'autogèrera sur l'espace public entre les différents propriétaires, l'espace public étant conçu comme un espace partagé entre la voiture et le piéton par ailleurs chaque parcelle prévoira le nombre de stationnements nécessaire sur l'espace privé.

Les dessertes des occupations existantes sur le site sont prises en compte en cherchant à réduire les accès directs sur la RN 124 :

- les fermes sont desservies par des chemins indépendants branchés sur le réseau de desserte du parc d'activités et sont isolées des activités par de la végétation. Les bassins de gestion des eaux pluviales situés à proximité des bâtis de caractères feront l'objet d'un traitement paysager. L'objectif de ce paysagement est de créer un filtre visuel visant à isoler les fermes des nuisances occasionnées par la nouvelle zone.
- les activités existantes (secteur nord) sont intégrées et desservies dès que possible depuis le réseau de desserte du parc d'activités.
- les habitations existantes sont intégrées dans le projet global et des îlots d'habitat sont créés en continuité pour terminer le quartier d'habitat existant au nord de Menesquil.





V.3 L'ENTREE DE VILLE ET LA RN 124

L'entrée de ville, sera marquée par une ponctuation de plusieurs giratoires qui se succèdent :

- les deux giratoires existants l'un à l'Est qui connecte le secteur de Pandarme à la ville, l'autre à l'ouest qui articule le secteur d'habitat avec les logements de la commune de Léguevin.
- un troisième giratoire créé au centre de l'axe. Cet accès complémentaire permettra le fonctionnement en boucle du quartier et sécurisera les accès depuis la RN.

Ce principe permet de réduire les distances aux connections nord/sud pour les modes doux, aménagées dans un premier temps uniquement au droit de ces ouvrages.

Le projet de parc d'activités de l'Escalette le long de la RN 124 cherche à rapprocher les façades sud / nord pour composer une image urbaine à l'entrée de ville. Ces nouvelles façades bâties sont structurées par la trame boisée perpendiculaire à la RN et permettant d'envisager une urbanisation progressive sous forme de clairières. A terme ces principes d'aménagement et de composition en façade de la RN pourront être accompagnés d'une requalification globale de l'axe en boulevard urbain.

La Route Nationale retraitée à terme en boulevard urbain

Placée au cœur du parc d'activités de l'Escalette, la RN 124 se compose comme un boulevard urbain d'entrée de ville cadré par les façades des activités qui pourront s'implanter à 25m de l'axe et non 75 m comme initialement prévu.

Le traitement paysager des abords accompagne le boulevard et prépare l'aménagement et la mise en place d'un boulevard urbain quand toutes les conditions seront réunies. Les aménagements paysagers des abords mettent en valeur les façades des bâtiments. Les aires de stockage et de stationnement ne seront pas perceptibles depuis le boulevard afin de ne pas dégrader l'image du quartier et sont donc systématiquement aménagées à l'arrière.

La composition actuelle de la route nationale est maintenue. Le profil de la route nationale se compose d'un double alignement de platanes bordé de chaque côté par un fossé enherbé. Ce profil existant est valorisé par des aménagements principalement au sud permettant la mise en place d'une continuité douce et d'aménagements ayant à la fois un rôle hydraulique et paysager. Ainsi le profil se compose :

- au sud des noues paysagées accompagnant l'axe routier et créant un recul paysager mettant en valeur les façades et les bâtiments industriels ou artisanaux situés sur le secteur de Langel. Une piste cyclable pourra s'insérer entre la nationale et les ouvrages hydrauliques.
- au nord, les accès aux parcelles et le traitement des bords de la RN sont maintenus.

Deux grands ouvrages hydrauliques accompagnent le traitement de l'entrée de ville :

- l'un situé sur le secteur de Ménesquil, il est le support de continuités piétonnes visant à relier le secteur de Ménesquil au reste de la commune.
- l'autre accompagne l'entrée principale du secteur de Pandarme.

Leur traitement paysager a pour objectif de mettre en valeur l'entrée de la commune et l'entrée sur le parc d'activités de l'Escalette. Leurs aménagements doivent à la fois jouer le rôle hydraulique mais aussi mettre en valeur ce point stratégique pour la commune.



Recul de 75m par rapport à l'axe – réglementation actuelle sur le projet de Parc d'Activités de l'Escalette

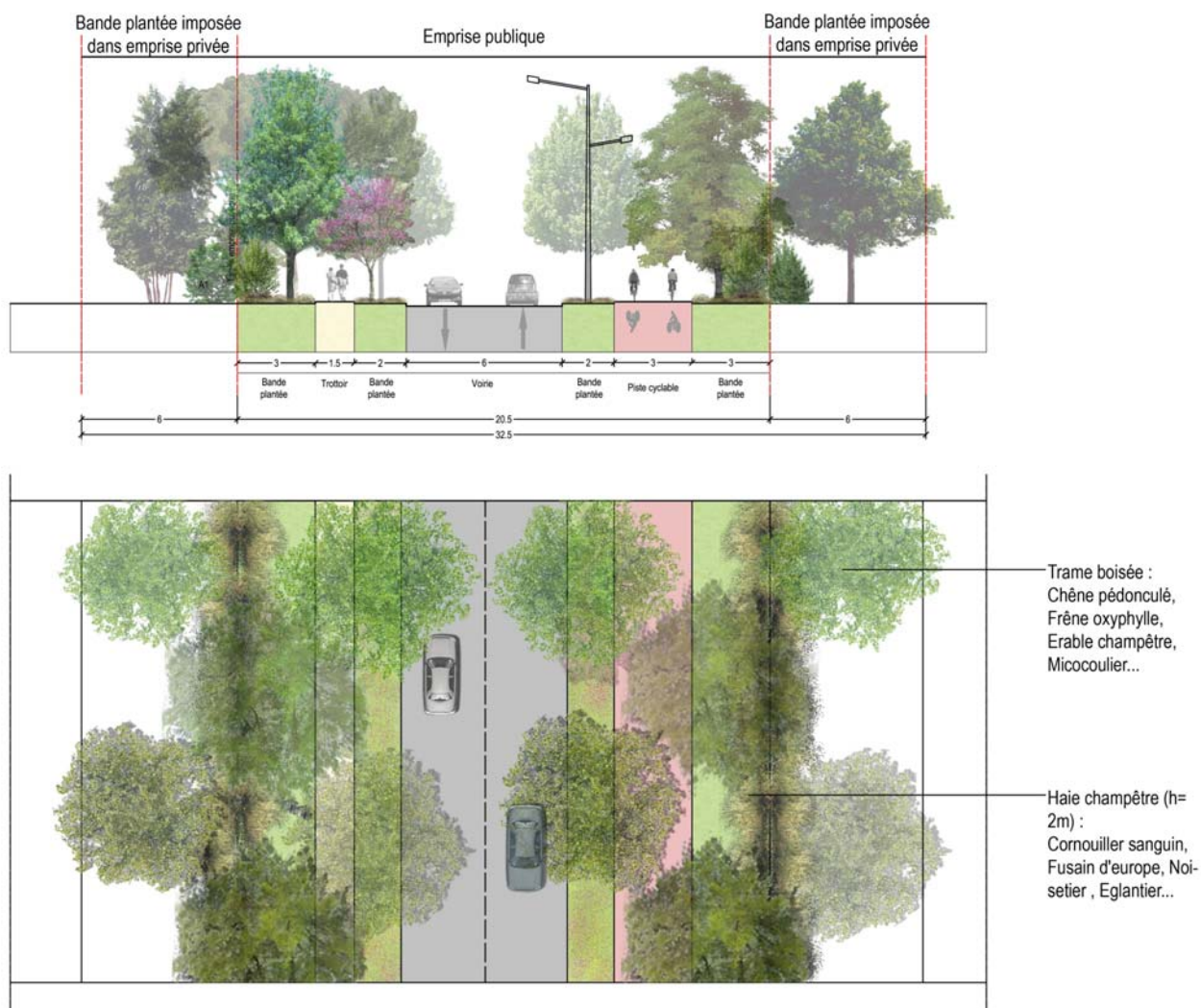


Proposition de recul de 25m par rapport à l'axe favorisant l'image urbaine de l'entrée de ville.

Les allées transversales ou trame boisée qui viennent rompre la linéarité de l'axe :

La linéarité de la RN124 est rompue par l'aménagement des **allées transversales**. Au nombre de cinq, les allées transversales desservent les secteurs de Ménésquil et de Langel. Elles constituent **l'armature végétale structurante du projet : les trames boisées** présentent une emprise identique de **20,5m** :

- Elles sont le support des voies de desserte de l'opération et sont composées par des bandes boisées d'arbres de haut jet (plantations aléatoires et essences indigènes variées). Des haies champêtres sont implantées en limite séparative pour filtrer les vues. La trame centrale sera aussi accompagnée d'une piste cyclable qui se connecte à la piste située le long de la RN 124 permettant la traversée sécurisée de la nationale au niveau des giratoires existants et créés.
- Elles intègrent le chemin agricole de desserte de la ferme de Pandarme, remanié en continuité piétonne. Il aboutit en bordure de la RN 124 et pourra à termes lors du retraitement de la RN 124 en boulevard urbain aboutir sur une traversée piétonne vers le nord.



Principe de traitement des allées transversales perpendiculaires de part et d'autre de la RN124, permettant d'assurer visuellement la couture urbaine.

VI. TRADUCTION DANS LE PLU

Afin de maîtriser l'aménagement du parc d'activités et d'assurer la mise en œuvre des principes précédemment énoncés, un certain nombre de compléments ou précisions sont apportés au document d'urbanisme :

- La création de secteurs AUE1 et AUE spécifiques et la réduction du recul lié à l'application de l'article L.111-1-4 du code l'urbanisme.
- L'écriture des règles qui concernent le secteur de projet,
- La modification des documents graphiques.

Une orientation spécifique d'aménagement est créée récapitulant les objectifs et principes d'aménagement de la zone.

VI.1 LA MODIFICATION DU PLAN DE ZONAGE

L'ensemble de la zone est aujourd'hui classée en zone 4AU, zone fermée à l'urbanisation afin de traduire le projet urbain, deux sous secteurs AUE1 (habitat) et AUE (activités) sont créés et la zone 4AU disparaît.

- AUE1 au nord de la route nationale en limite du secteur d'habitat, pouvant accueillir une zone mixte,
- AUE au nord et au sud de la route nationale.

VI.2 LA MAITRISE DU PROJET PAR LE REGLEMENT

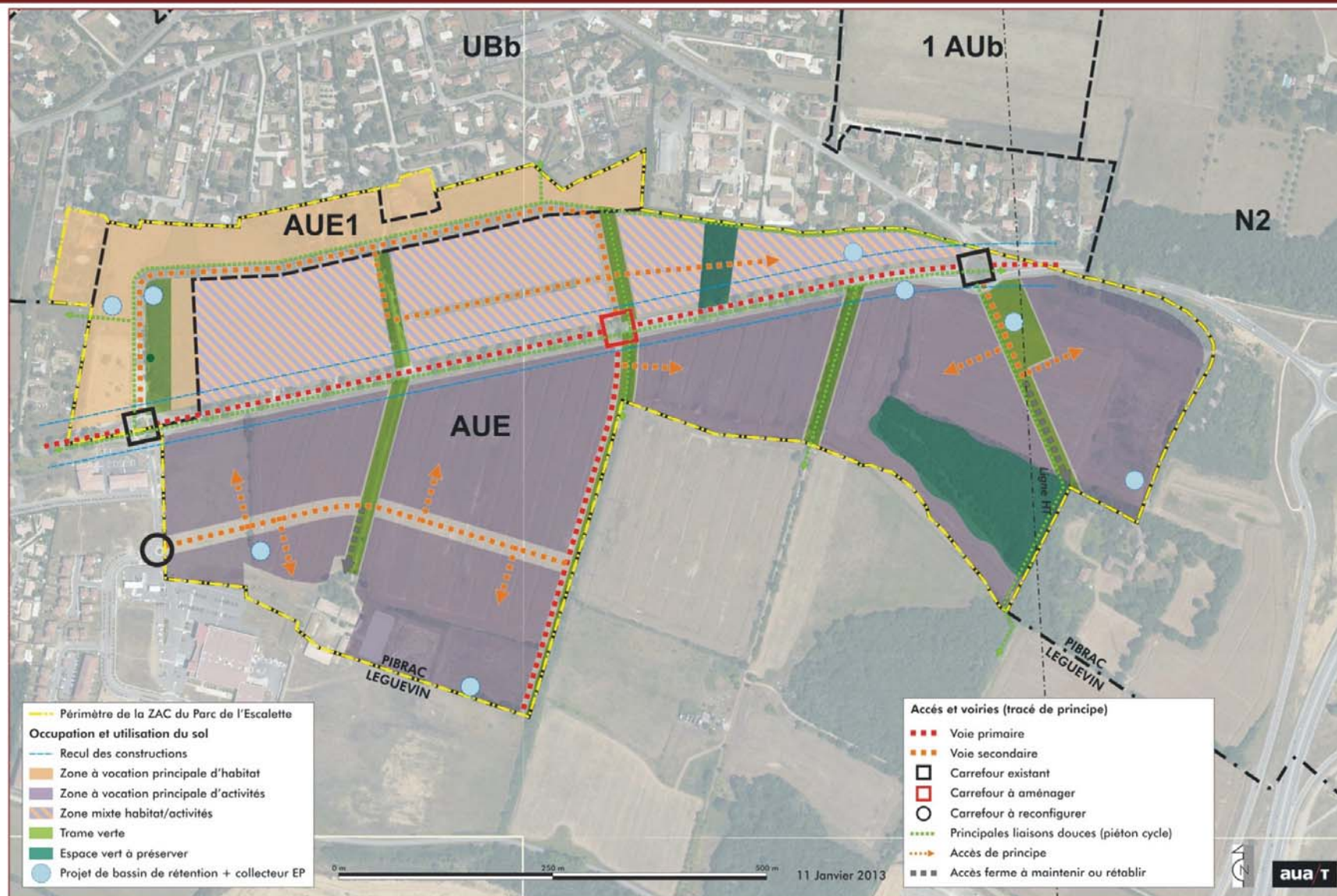
Le règlement des zones AUE et AUE1 sont élaborés pour être en cohérence avec le projet conçu et permettre sa réalisation.

VI.3 LA CREATION D'UNE ORIENTATION D'AMENAGEMENT

Pour assurer les intentions du projet, une orientation d'aménagement est créée pour le parc d'activités de l'Escalette situé sur la commune de Pibrac.

- structurer la desserte du parc d'activités par une voirie en boucle.
- créer une entrée et sortie du parc commune à l'accès à la zone d'activités de Pibrac et Lèguevin.
- limiter les accès directs aux parcelles depuis la route nationale en créant un point d'accès supplémentaire à la zone.
- composer une trame paysagère structurant le grand paysage par la mise en place d'une trame boisée structurante perpendiculaire à la route nationale.
- aménager des itinéraires cycles le long de la route nationale.
- composer la route nationale comme un boulevard urbain par la mise en place d'une ligne d'implantation obligatoire du bâti le long de la route nationale.
- permettre une implantation plus libre des constructions sur les parcelles internes à la zone pour assurer une souplesse d'agencement parcelle par parcelle.
- implanter des opérations de logements en limite des franges pavillonnaires.
- implanter des activités en partie sud de l'opération en continuité des zones de Lèguevin et des occupations mixte habitat/activités en partie Nord.
- créer une connexion piétonne entre le parc d'activités et le quartier pavillonnaire existant au Nord.

4 Orientation d'aménagement de la ZAC du Parc de l'Escalette



PLU - Commune de Pibrac - Orientations d'aménagement de la ZAC du Parc de l'Escalette

VII. TABLEAU DE SYNTHESE

Ce tableau reprend le diagnostic, les enjeux du projet, les recommandations et propositions d'aménagement et en particulier concernant le secteur d'implantation du parc d'activités, concerné par la réduction du recul de 75m au titre de l'article L.111-1 4è du CU. Il propose une traduction réglementaire au PLU, voir confirme l'écriture du règlement actuel.

Les critères de l'article L.111-14 du CU	Synthèse du Diagnostic	Enjeux du projet urbain	Recommandations Propositions d'aménagement	Traduction réglementaire du PLU
Nuisances	<p>Les nuisances sur le secteur d'études sont principalement sonores. Elles sont liées :</p> <ul style="list-style-type: none"> - au trafic de la RN 124, - au trafic du nouveau quartier d'activités. <p>La pollution liée à ce trafic constitue également une nuisance.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Prendre en compte les nuisances sonores existantes dans l'organisation de l'entrée de ville, dans la mise en œuvre des futures constructions (logements en particulier). - Minimiser les nuisances sonores vis-à-vis, des habitations existantes liées à l'implantation d'activités nouvelles. 	<ul style="list-style-type: none"> - Isoler phoniquement toutes les constructions d'habitations et les locaux d'activités en respectant les normes et règles en vigueur en particulier au regard de la source de bruit que représente la RN. - Se servir du bâti pour protéger le cœur de quartier des éventuelles nuisances : en particulier les logements se situant pour la grande majorité du programme en continuité de l'existant et en retrait des activités. 	<p><u>Au règlement :</u></p> <p>Art 6 : en AUE1 et AUE « <i>Toute construction doit être implantée à 25 m minimum de l'axe de la RN124.</i> »</p> <p><u>A l'orientation d'aménagement :</u></p> <p>Une bande de recul des constructions de 25mètres par rapport à l'axe de la RN124 est identifiée.</p>

Les critères de l'article L.111-14 du CU	Synthèse du Diagnostic	Enjeux du projet urbain	Recommandations Propositions d'aménagement	Traduction réglementaire du PLU
Sécurité	<p>Les problèmes de sécurité qui peuvent exister sur le site sont dus soit au trafic lié à la proximité de voies de transit et l'évolution du secteur (secteur de développement de l'habitat et zone d'activités) soit au type d'activités futures à accueillir (ICPE ?):</p> <ul style="list-style-type: none"> - RN 124 (entrée de la ville), voie rectiligne, qui malgré l'aménagement de deux ronds points, incite à une circulation rapide. - aux accès directs des habitations individuelles et entreprise sur la RN 124. - aux futures voies modes doux à gérer au niveau des carrefours routiers. 	<ul style="list-style-type: none"> - Mutualiser les accès avec le secteur Sud et le quartier de la commune de Léguevin (desserte depuis le giratoire existant). - Interdire les nouveaux accès direct depuis la RN 124. - Anticiper et sécuriser les futurs déplacements modes doux (piéton/vélo) et leur gestion au niveau des carrefours routiers. 	<ul style="list-style-type: none"> - Regroupement des accès aux opérations en trois points (habitat, activités, quartier de Léguevin). - Création d'un nouveau point d'accès (nord et sud) par la création d'un carrefour giratoire limitant les accès directs aux parcelles depuis la RN 124. - Création de continuités vélos en site-propre sur l'axe structurant de la RN. - Création d'une continuité vélo en cœur de quartier mixte (activités / résidentiel) connectable sur le réseau de ville. - Organisation du stationnement VL et PL. - Proposer de reporter les accès directs existants depuis la RN sur la voie arrière (E1E1). 	<p><u>Au règlement :</u></p> <p>Art3 en AUE1 et AUE, « <i>Les accès nouveaux depuis la RN 124 sont interdits.</i> »</p> <p>AUE1 « <i>Les accès devront être compatibles avec l'orientation d'aménagement du parc de l'Escalette.</i> »</p> <p><u>A l'orientation d'aménagement :</u></p> <p>Définition d'un minimum de principes pour l'organisation et la desserte du quartier :</p> <ul style="list-style-type: none"> - « Tracé de principe de carrefour à créer ». - « Tracé de principe de carrefour existant ». - « Tracé de principe de voie primaire » - « Tracé de principe de voie secondaire » - « Tracé de principe d'accès de principe » - « Tracé de principe d'accès à reconfigurer » - « Tracé de principe des principales liaisons douces »

Les critères de l'article L.111-14 du CU	Synthèse du Diagnostic	Enjeux du projet urbain	Recommandations Propositions d'aménagement	Traduction réglementaire du PLU
Paysage	<ul style="list-style-type: none"> - Un secteur Sud au paysage ouvert en direction de la zone agricole : une vue quasi globale depuis la RN sur la plaine grignotée par les opérations de Léguevin. - Un secteur Nord au paysage mité et semi-fermé. - Une entrée de ville (RN 124) qui fractionne le paysage. La rupture est renforcée par l'écran végétal que forme l'alignement de platanes de chaque cotés de cet axe et referme l'espace et la vision des secteurs de Langel, Pandarme et Menesquil. - Des limites de parcelles traitées de façon hétérogènes (clôtures, haie, murets...). 	<ul style="list-style-type: none"> - Profiter des opérations envisagées en entrée de ville pour la qualifier et marquer la vocation urbaine de l'entrée. - Intégrer les ouvrages de régulation des eaux pluviales, dans un parti d'aménagement paysager de l'ensemble du secteur. -Préserver et renforcer la co-visibilité entre Pandarme, Langel et Ménesquil. -Intégrer le parc d'activités à la fois dans le grand paysage et en continuité du tissu urbain existant. -Casser l'effet barrière de la RN et rompre sa linéarité. - Maîtriser la qualité des clôtures et plus particulièrement en limite d'emprise publique. 	<ul style="list-style-type: none"> - Créer une trame boisée structurant le grand paysage qui se prolonge du nord au sud perpendiculairement à la RN 124 permettant à la fois d'intégrer l'existant et de rompre la linéarité de la RN 124. - Privilégier des implantations bâties au droit de la RN 124. - Composer une façade et donner une connotation de boulevard urbain à la RN. - Intégrer les ouvrages de régulation des eaux pluviales, au sein de la bande des 25m de recul par rapport à l'axe de la RN 124. - Gérer et dissimuler les espaces de stockage et de manœuvre à l'arrière des constructions. - Maîtriser le traitement des limites sur les axes et laisser plus de liberté au cœur des lots. 	<p><u>Au règlement :</u></p> <p>Art 13 AUE1 et AUE:</p> <p>« Pour les parcelles au contact d'une trame boisée identifiée dans les orientations d'aménagement, une bande de plantation de 6m sera exigée le long de cette trame. »</p> <p>« Pour les parcelles le long de la RN 124 et dans les espaces libres de la bande de recul imposée le long de cet axe, les aires de stationnement de stockage et de présentation sont interdites. »</p> <p>« Dans le secteur repéré EVP au titre du L.123-1-5 7° les aménagements devront préserver les éléments de paysage et de biodiversité présents sur le site. »</p> <p>Art 6 AUE1 et AUE:</p> <p>« Toute construction doit être implantée à : 25 mètres minimum de l'axe de la R.N. 124, 6 mètres des voies inscrites dans les trames vertes identifiées dans l'Orientations d'Aménagement, Autres voies : soit à l'alignement soit avec un retrait de 3 mètres »</p> <p><u>A l'orientation d'aménagement :</u></p> <p>Définition de trame verte structurant le paysage.</p> <p>Identification d'espace vert à préserver</p> <p>Identification de « projet de bassin de rétention + collecteur EP »</p> <p><u>AU CCCT</u></p> <p>Les murets d'accès, les portails, l'intégration des coffrets et locaux OM ainsi que les clôtures seront précisés et détaillés.</p> <p>L'organisation de la parcelle, aire de stockage et la localisation des aires de stationnements seront précisées pour ne pas être perceptibles depuis le RN124 et depuis les autres voies.</p> <p>Le principe de plantation des bandes boisées de 6m sur l'espace privé sera détaillé.</p>

Les critères de l'article L.111-14 du CU	Synthèse du Diagnostic	Enjeux du projet urbain	Recommandations Propositions d'aménagement	Traduction réglementaire du PLU
Urbanisme	<p>- Un site d'étude bien desservi par la RN 124 qui le traverse d'Est en Ouest et offre une bonne accessibilité aux futures activités.</p> <p>-Des infrastructures supports de déplacements modes doux inexistantes sur l'entrée de ville.</p> <p>- Une occupation des sols hétérogène : dominance agricole, présence de quelques activités industrielles et artisanales en entrée de ville, quelques logements isolés ...</p>	<p>-Affirmer la vocation urbaine de l'entrée de ville.</p> <p>-S'inscrire en continuité des projets voisins et prendre en compte les franges, quartiers existants (logements individuels au nord)</p> <p>- Intégrer les occupations existantes à la composition d'ensemble.</p>	<p>- Répartir les fonctions en cohérence avec l'existant et le potentiel du site : au sud.</p> <p>- Planter les activités en continuité des activités existantes sur Lèguevin. Des grandes parcelles au sud de la RN des plus petites au Nord.</p> <p>- De l'habitat en frange.</p> <p>- Optimiser l'organisation viaire et la desserte par une boucle structurante.</p> <p>- Permettre un sous-découpage des îlots au fur et à mesure des besoins.</p> <p>- Concevoir un maillage doux optimisé et raccordé à l'existant.</p>	<p><u>Au règlement :</u></p> <p>Art 1 AUE1 : « Activités industrielles, d'entrepôt, agricole. Commerces supérieurs à 300 m². »</p> <p>Art 1 AUE Habitat à l'exception de celui autorisé à l'article 2</p> <p>Art2 AUE1 : « Les constructions et installations sont autorisées à condition : -d'être compatibles avec l'Orientation d'Aménagement du Parc de l'Escalette Sur l'ensemble de la zone AUE1 de la ZAC du Parc de l'Escalette, il est exigé un minimum de 30% de logements locatifs sociaux</p> <p>Art2 AUE1 : Les constructions et installations sont autorisées à condition : - d'être compatibles avec l'orientation d'aménagement du Parc de l'Escalette. Les constructions destinées à l'hébergement, à condition qu'elles soient directement liées aux activités de la zone. Les constructions destinées au logement des personnes dont la présence est nécessaire à la direction, à la surveillance, à la sécurité et au bon fonctionnement des services ou établissements autorisés, dans la limite d'une surface de plancher globale de 80 m² au sud de la RN et 130 m² au nord. Les extensions et aménagements des constructions à usage d'habitation existantes à la date d'approbation du présent règlement, dans la limite d'une surface de plancher de 30%.</p> <p>Art13 AUE1 et AUE « Pour les parcelles le long de la RN 124 et dans les espaces libres de la bande de recul imposée le long de cet axe, les aires de stationnement de stockage et de représentation sont interdites. » pour permettre un alignement des constructions le long de la voie.</p>

Urbanisme	- Un secteur en développement et mutation.	- Mettre en place des continuités piétonnes et cycles en cohérence avec tous les projets et l'évolution du secteur. Mutation d'une zone agricole vers une zone d'activités et d'habitat.	<ul style="list-style-type: none"> - Raccorder le site à un maillage d'infrastructures supports de modes doux à aménager sur le secteur nord créant une transition entre la frange de logements et la partie activités. -Affirmer la vocation urbaine par l'implantation de bâtiments au droit de la RN 124. 	<p><u>A l'orientation d'aménagement :</u></p> <p>Permettre les continuités douces le long de la RN et dans le quartier :</p> <ul style="list-style-type: none"> - « Tracé de principe des principales liaisons douces » <p>Occupation et utilisation du sol :</p> <ul style="list-style-type: none"> - « Zone à vocation principale d'habitat » en frange nord. - « Zone à vocation principale d'activités » au sud de la RN. - « Zone mixte habitat/activités » au nord de la RN. - Affirmer la vocation urbaine : Recul des constructions à 25m de l'axe de la RN. - Intégrer les occupations existantes : « Accès aux fermes à maintenir ou rétablir »
-----------	--	--	--	--

Les critères de l'article L.111-14 du CU	Synthèse du Diagnostic	Enjeux du projet urbain	Recommandations Propositions d'aménagement	Traduction réglementaire du PLU
Architecture	<ul style="list-style-type: none"> - Une entrée de ville marquée globalement par une architecture très hétérogène de bâtiments d'activités et d'espaces de stockages. - Des bâtiments de qualité du patrimoine agricole mais masqués par la végétation : les fermes de Langel et de Pandarme. 	<ul style="list-style-type: none"> - Maîtriser la qualité architecturale des constructions en particulier front bâti donnant sur la RN 124. - Harmoniser l'architecture d'activités " et habitat. 	<ul style="list-style-type: none"> - Traiter qualitativement en priorité les façades vues depuis la RN 124 et depuis les espaces publics structurants. - Tenir des façades bâties continues en entrée de ville. - Intégrer les enseignes et éviter les couleurs vives. 	<p><u>Au règlement :</u></p> <p>Art 10 AUE1 : La hauteur des constructions ne peut excéder 11 mètres, mesurés sur sablière ou sur acrotère.</p> <p>Art 10 AUE : Secteur Nord de la RN 124 : une hauteur maximale de 12 mètres Secteur Sud de la RN 124 : une hauteur maximale de 18 mètres</p> <p><u>AU CCCT</u> Les couleurs des constructions et leurs typologies de matériaux seront précisées au CCCT. L'intégration des enseignes à la construction sera précisée au CCCT.</p>