

PLUi-H

PLAN LOCAL
D'URBANISME
INTERCOMMUNAL
TENANT LIEU DE PROGRAMME LOCAL
DE L'HABITAT 2019

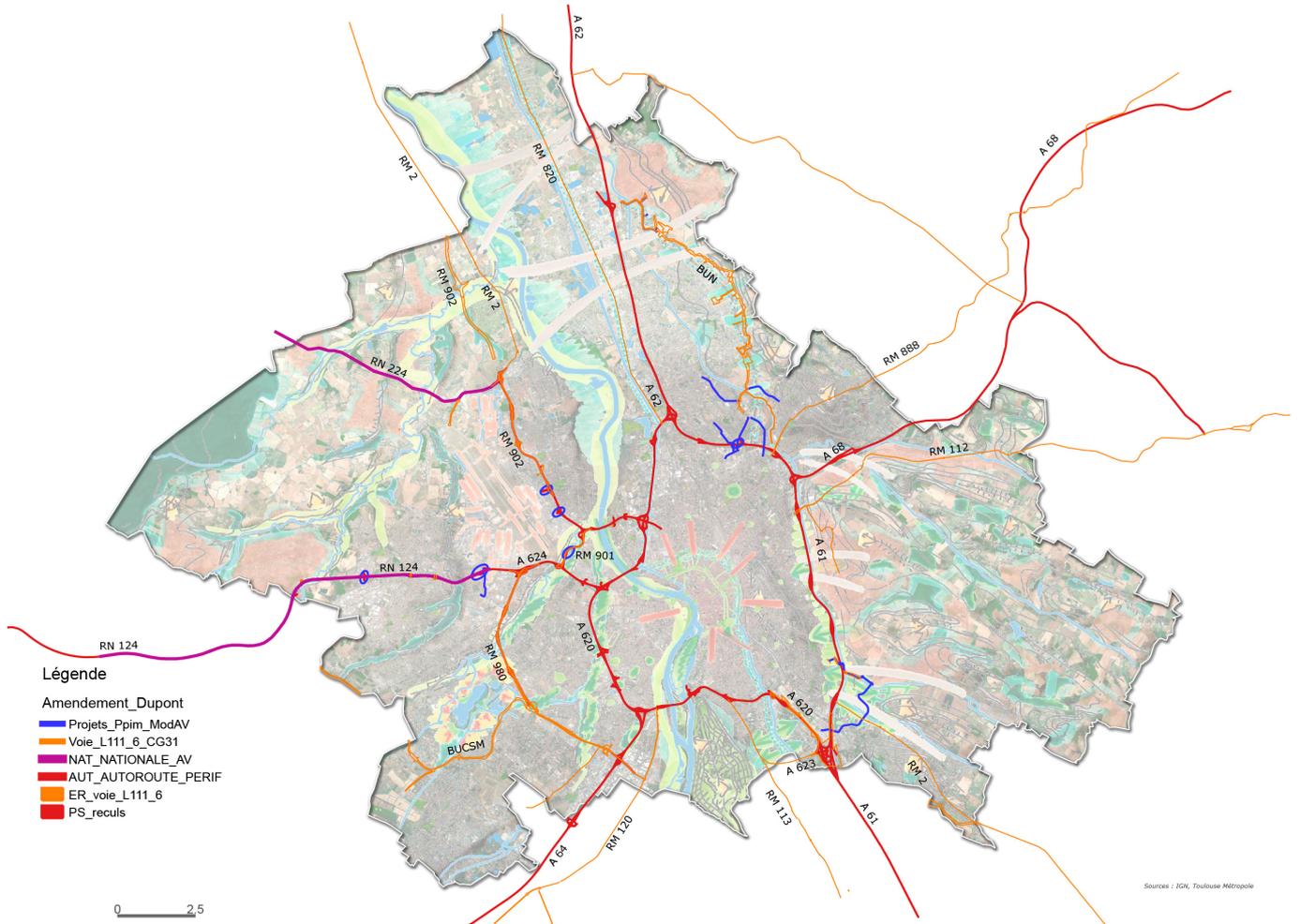


Aigrefeuille
Aucamville
Aussonne
Balma
Beautuy
Beauzelle
Blagnac
Brax
Bruguières
Castelginest
Colomiers
Cornebarrieu
Drémil-Lafage
Fenouillet
Flourens
Fonbeaulzard
Gagnac-sur-Garonne
Gratentour
Launaguët
Lespinasse
L'Union
Mondonville
Mondouzil
Mons
Montrabé
Pibrac
Pin-Balma
Quint-Fonsegrives
Saint-Alban
Saint-Jean
Saint-Jory
Saint-Orens-de-Gameville
Seilh
Toulouse
Tournefeuille
Villeneuve-Tolosane

PLUi-H approuvé par délibération du Conseil de la Métropole du 11/04/2019

1 - Rapport de Présentation

LIVRET 1E - Etudes au titre de l'article L.111-8 du Code de l'Urbanisme



SOMMAIRE

1_E_1 : APPROCHE DES GRANDS AXES ROUTIERS

EN PRÉAMBULE

PARTIE 1 - LES VOIES (AUTOROUTES, ROUTES EXPRESS ET DÉVIATIONS) DONT L'INTERDICTION DES CONSTRUCTIONS EST DE 100 M DE PART ET D'AUTRE DE L'AXE

- ▶ L'Autoroute A 62
- ▶ La rocade nord (A 62)
- ▶ La Route Nationale 124 (RN 124)
- ▶ L'Autoroute A 623
- ▶ L'Autoroute Arc-en-Ciel RM 980
- ▶ La voie rapide Fil d'Ariane RM 901
- ▶ L'Autoroute A 64
- ▶ L'Autoroute A 68
- ▶ La Route Nationale 224 (RN 224)

PARTIE 2 - LES VOIES CLASSÉES À GRANDE CIRCULATION, DÉFINIES PAR DÉCRET, DONT L'INTERDICTION DES CONSTRUCTIONS EST DE 75 M DE PART ET D'AUTRE DE L'AXE

- ▶ La Route Métropolitaine 820 (RM 820)
- ▶ La Route Métropolitaine 112 (RM 112)
- ▶ Les Routes Métropolitaines 2 et 902 (RM 2 et RM 902)
- ▶ La Route Métropolitaine 2 Sud (RM 2 Sud)
- ▶ La Route Métropolitaine 113 (RM 113)
- ▶ La Route Métropolitaine 888 (RM 888)
- ▶ La Route Métropolitaine 120 (RM 120-route d'Espagne)
- ▶ Le Boulevard Urbain du Canal de Saint-Martory (BUCSM)
- ▶ Le Boulevard Urbain Nord (BUN)

1_E_2 : LES ÉTUDES AU TITRE DU L 111-8 POUR LES PROJETS D'URBANISATION DU PLUI-H

PARTIE 1 - AUSSONNE ET BEAUZELLE : PARC DES EXPOSITIONS DE TOULOUSE MÉTROPOLE

PARTIE 2 - FENOUILLET : SECTEUR SOFERTI - PÔLE GARE

PARTIE 3 – PIBRAC : COUSTAYRAC

PARTIE 4 – SAINT-JORY : L'HERS

PARTIE 5 – TOULOUSE : ATLANTA

PARTIE 6 – TOULOUSE : GUILHERMY

PARTIE 7 – TOULOUSE : PALÉFICAT

1_E_1 : APPROCHE DES GRANDS AXES ROUTIERS

En préambule

En préambule

Après l'agriculture, les routes font partie des premières marques de l'activité humaine de l'homme sur les paysages. Les linéaires du déplacement contemporain (routes nationales, rocade, autoroutes) occupent une place importante dans le paysage urbain, perçus quotidiennement par la plupart des citoyens. Malheureusement, ces infrastructures routières offrent la plupart du temps des paysages déconnectés de la ville.

Sur Toulouse Métropole, comme dans beaucoup de grandes agglomérations françaises, les entrées de ville offrent souvent un paysage monotone et disparate, où giratoires, espaces publics délaissés, végétation purement ornementale ou absente, bâtiments commerciaux, entrepôts, usines, hangars inesthétiques, accompagnés d'un flot de panneaux publicitaires, se sont accumulés de façon anarchique, inesthétique, voire peu sécurisée.

Apparue au début des années 1990, **la problématique du traitement des entrées de ville est désormais codifiée à l'article L111-6 du Code de l'urbanisme**, après l'adoption de la loi Barnier n° 95-101 du 2 février 1995 (art. 52 dit « amendement Dupont ») relative au renforcement de la protection de l'environnement.

Le principe de ce dispositif vise à mettre fin à l'urbanisation anarchique et peu qualitative des entrées de ville, en imposant, en dehors des espaces urbanisés des communes (appréciés objectivement au regard de la réalité physique de l'urbanisation), un principe d'inconstructibilité aux abords des grandes voies de circulation, dans une bande de :

- 100 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 ;
- 75 mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

Pour s'y soustraire, **les collectivités locales qui souhaitent développer l'urbanisation dans leurs entrées de ville sont tenues de mener au préalable une réflexion sur la protection contre les nuisances, la prise en compte de la sécurité, la qualité urbaine, paysagère et architecturale de l'aménagement dans leurs documents d'urbanisme.**

L'ouverture à l'urbanisation est ainsi soumise à trois conditions : l'existence d'un document d'urbanisme, l'inscription dans ce document de règles permettant d'assurer la qualité de l'urbanisation des entrées de ville et, enfin, la justification et la motivation des règles fixées au regard de la qualité de l'urbanisation.

Malgré divers remaniements, le dispositif initial de l'article L111-6 n'a jamais été fondamentalement bouleversé, et les observations menées soulignent une réelle mobilisation des acteurs locaux dans ce domaine¹.

Sur Toulouse Métropole, dix-sept axes sont répertoriés comme étant concernés par ce principe d'inconstructibilité et la possibilité d'y déroger via une étude spécifique dite « Amendement Dupont ».

Plusieurs secteurs de projets urbains ont d'ores et déjà été étudiés au cas par cas le long de ces voies et ont donné lieu à des réflexions spécifiques d'intégration des projets au regard des cinq critères précités.

La **démarche d'élaboration du PLUiH de Toulouse Métropole est aujourd'hui une opportunité** pour engager la présente approche globale, qui consiste à recenser ces différentes réflexions urbaines, les enjeux en présence, et à proposer une synthèse des différentes dispositions spécifiques existantes à ce jour dans les documents d'urbanisme locaux en vigueur et reprises dans le PLUiH. **Le règlement écrit du PLUiH énonce des prescriptions paysagères pour le « Traitement environnemental et paysager des espaces non bâtis et abords des constructions »** dans les dispositions communes à l'ensemble des zones (3A – Partie 2 – Section 3) et dans les dispositions spécifiques aux zones urbaines à vocation d'activités (3A – Partie 3 – Sous partie 2 – Section 3).

L'originalité de la démarche est d'**organiser ce travail de synthèse par axe routier**, afin d'une part de dégager des enjeux propres à chaque axe, et d'autre part de donner matière à réfléchir les projets urbains de manière cohérente et harmonisée tout le long de chacun des axes routiers concernés.

Cette réflexion alimentera directement les nouvelles études urbaines, intégrées avec les projets figurant dans le PLUiH, qui s'inscriront ainsi pleinement dans la démarche. **L'objectif est bien de concevoir globalement la sécurité, la qualité et, de fait, l'identité urbaine de chacun de ces grands axes.**

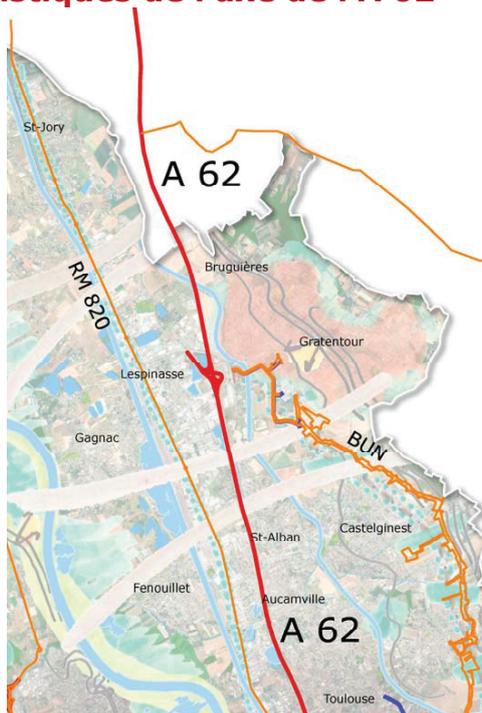
Ce travail de recollement, modeste, constituera une première pierre de réflexion à une étude prochaine plus approfondie sur les « entrées de ville » de la Métropole.

¹ M. Prats, *La Problématique des « entrées de ville » : où en est-on ?*, éd. LUR, 2001

**Partie 1 - Les voies
(autoroutes, routes
express et déviations)
dont l'interdiction des
constructions est de
100 m de part et d'autre
de l'axe**

L'Autoroute A 62

1 – Synthèse des caractéristiques de l'axe de l'A 62



1.1. Généralités, description de la voie :

L'axe A 62 est une voie de type autoroutière à 2x3 voies, bordée des deux côtés par un mur anti-bruit partiellement végétalisé. Les vues lointaines sur les coteaux au nord-est et la vallée de l'Hers ne sont pas perceptibles du fait de cet écran protecteur pour les riverains : l'A 62 est un axe très chargé en trafic (autour de 133 000 véh/j), où la vitesse est limitée à 110 km/h. La présence de cet axe impose actuellement de part et d'autre une zone d'inconstructibilité de 100 m sur l'espace non urbanisé.

1.2. Description paysagère et urbaine :

L'autoroute A62 s'inscrit à cheval entre les unités paysagères majeures de la vallée de la Garonne et de la vallée de l'Hers. Elle marque plus particulièrement l'entrée nord de la métropole. Ce territoire, malgré plusieurs atouts tels la qualité urbaine des cœurs de villages, les paysages liés à l'eau et à l'agriculture, les alignements de platanes, présente des paysages hétérogènes, ponctuellement déqualifiés du fait d'espaces dédiés aux activités qui se sont dégradés.

De part et d'autre de l'A 62, de nombreux espaces libres de construction perdurent, situés entre la RM 820, l'A 62 et les voies de dessertes locales, avec notamment le secteur de Tucoi sur la commune de Saint-Alban. La vallée de la Garonne à l'ouest et la vallée de l'Hers à l'est, qui se rejoignent en aval, ne sont pas perceptibles depuis l'infrastructure, dont la fonctionnalité est de gérer le maximum de flux en toute sécurité pour les automobilistes ainsi que pour les riverains. Un effort esthétique a été fait cependant sur la réalisation des murs de protection.

1.3. Enjeux globaux sur l'A 62 :

→ La limitation de l'exposition des habitants aux nuisances liées à la voirie dans les derniers secteurs libres d'urbanisation, par une programmation diversifiée et graduée en termes de vocation en fonction de l'éloignement par rapport à la voie.

2 – Synthèse des dispositions spécifiques existantes dans les POS/PLU en vigueur de part et d'autre de l'axe de l'A 62

Les règles existantes dans les POS/PLU et reprises dans le PLUiH :

Axe entrant	Commune	Zone du PLUiH concernée	Caractéristiques des retraits minimum
A 62	Bruguières	UA 1 UM 7 AUA	Marge de recul de 75 m par rapport à l'axe
	Saint-Alban	UIC1 / U11 7	50 m de l'axe pour l'habitat, 40 m pour les autres constructions, 10 m pour annexes à l'habitation
		AUP2	70 m de l'axe
	Aucamville	Toutes zones	50 m de l'axe pour l'habitat, 40 m de l'axe pour les autres constructions
	Toulouse		Retraits inscrits sur règlement graphique

L'Autoroute A 62

3 – Les projets d'urbanisation situés sur l'axe de l'A 62

OAP située sur l'axe A 62 intégrant une étude Amendement Dupont au POS/PLU en vigueur :

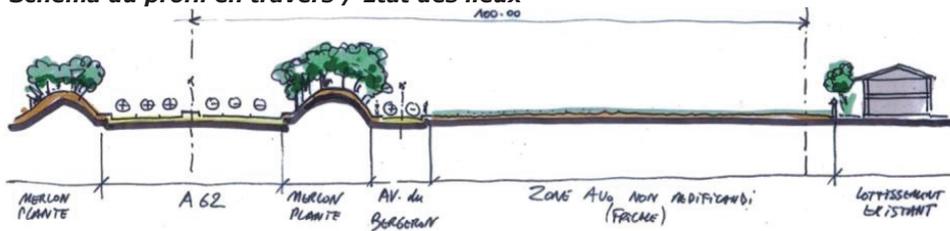
- OAP TUCOL A SAINT-ALBAN



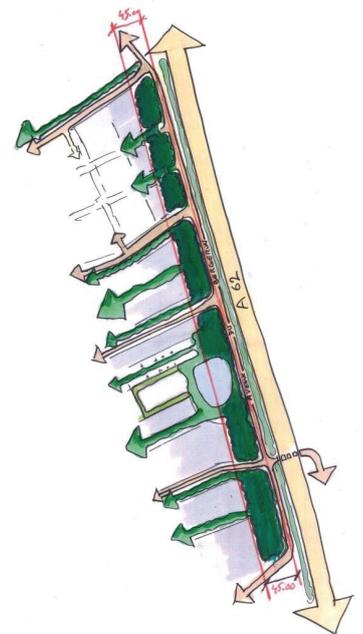
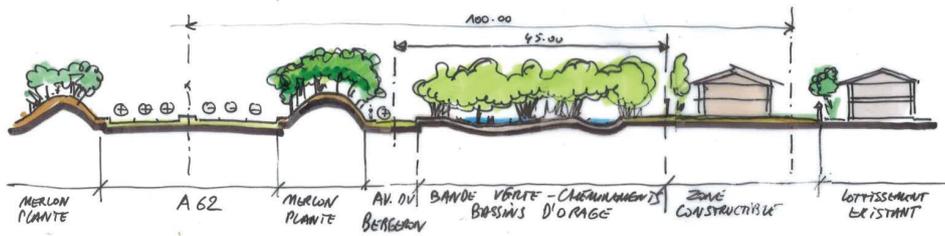
Un parti paysager : créer un écran paysager sur 45 m de largeur depuis l'axe de l'avenue de Bergeron de manière à limiter les nuisances et favoriser un espace de transition pour les habitations à venir. Cet espace intègre également des noues pour la récupération des eaux pluviales. Il sera décliné dans une trame végétale faisant appel à des espèces locales.

Un parti urbain : permettre une porosité du tissu et des ouvertures visuelles est-ouest par des venelles de desserte et des liaisons mode doux. Ce principe permettra une implantation de l'habitat en perpendiculaire de l'A 62 en éloignant les façades du bruit. Par ailleurs, il permet de créer des petites unités d'habitation avec des espaces verts et de proximité, qualitatifs en termes de cadre de vie.

• Schéma du profil en travers / État des lieux



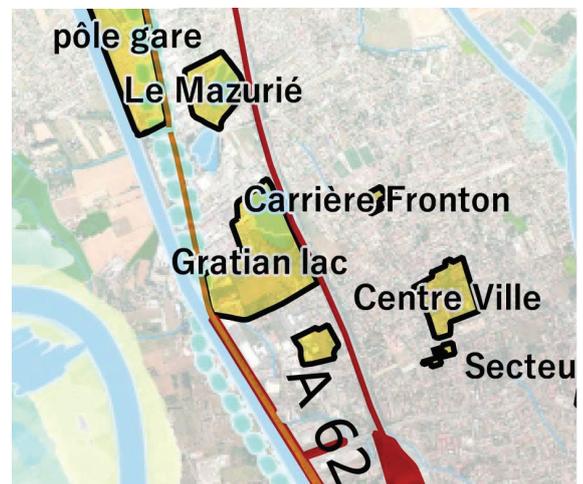
• Schéma du profil en travers / Proposition



Les secteurs où l'article L-111.6 ne s'applique pas :

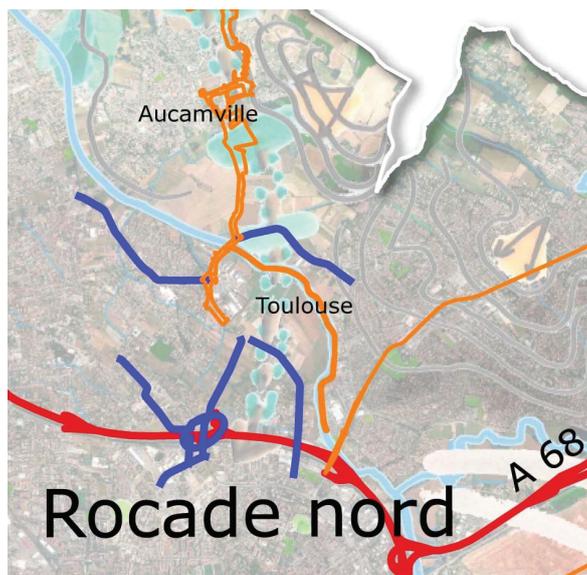
Les secteurs de projet étant situés dans une zone déjà urbanisée, en continuité du tissu urbain existant, ou ayant d'une étude spécifique dans le cadre d'une procédure antérieure d'évolution de POS/PLU :

- LE MAZURIE A AUCAMVILLE
- CARRIERE / FRONTON A AUCAMVILLE
- GRATIAN A AUCAMVILLE



La rocade nord (A 62)

1 – Synthèse des caractéristiques de la rocade nord (A 62)



1.1. Généralités, description de la voie :

La Rocade nord constitue un axe autoroutier de 2X3 voies, où la vitesse est limitée à 90 km/h. Le trafic est estimé à 111 123 véh/jour en 2014 (entre l'A 68 et l'échangeur Croix Daurade).

1.2. Description paysagère et urbaine :

La rocade nord s'inscrit au sein du tissu urbanisé de la ville de Toulouse, joignant géographiquement vallée de Garonne et vallée de l'Hers, mais sans qu'aucun indice ne transparaisse, masqué par l'urbanisation quasi continue. Il s'agit d'une voie de type autoroutier, réalisée en tranchée et bordée de talus végétalisés. Pour l'automobiliste, les vues se limitent à ces éléments « enfermant ». Les quartiers Paléficat au Nord et Borderouge/Izards ne sont réellement perçus qu'aux sorties des échangeurs.

1.3. Enjeux globaux sur la rocade nord (A 62) :

→ La limitation de l'exposition des habitants aux nuisances liées à la voirie dans les derniers secteurs libres d'urbanisation, par une programmation diversifiée et graduée en termes de vocation en fonction de l'éloignement par rapport à la voie.

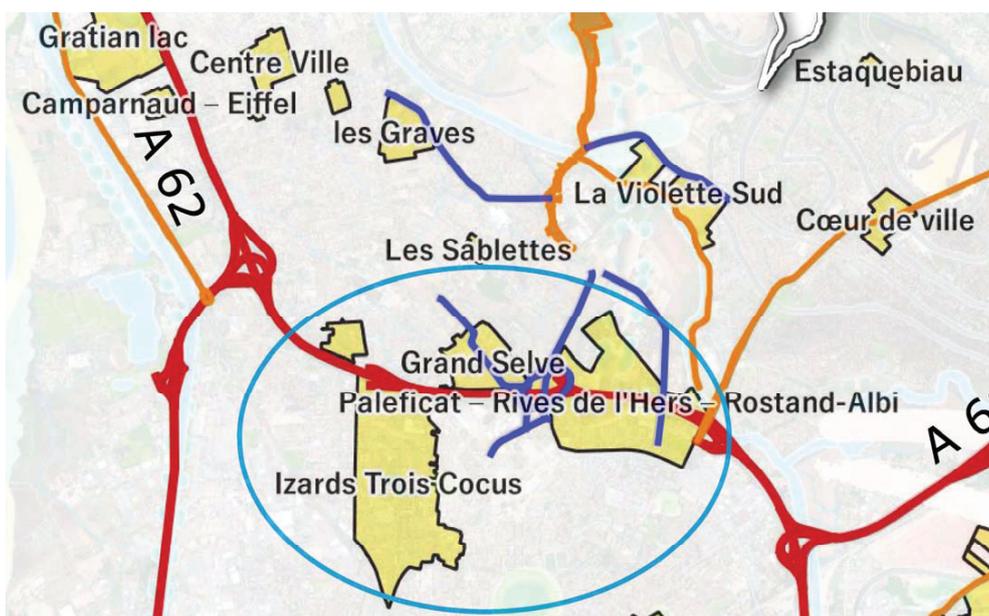
2 – Synthèse des dispositions spécifiques existantes dans les POS/PLU en vigueur de part et d'autre de la rocade Nord (A 62)

Les règles existantes dans les POS/PLU et reprises dans le PLUiH :

Axe entrant	Commune	Zone du PLUiH concernée	Caractéristiques des retraits minimum
Rocade Nord	Toulouse	Retraits inscrits sur règlement graphique	

La rocade nord (A 62)

3 - Les projets d'urbanisation situés sur l'axe de la rocade nord (A 62)



OAP située sur l'axe de la rocade nord (A 62) intégrant une étude Amendement Dupont au PLUih :

- PALEFICAT

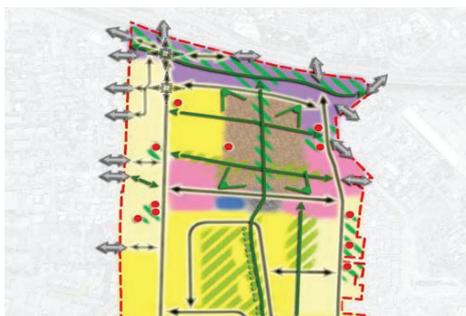


(Voir étude spécifique dans la partie 3)

- Confortement des continuités paysagères le long de la rocade,
- Traitement des talus en espace de nature de proximité à protéger et à restaurer
- Programmation prioritaire des activités économiques aux abords de la rocade

OAP située sur l'axe de la rocade nord (A 62) respectant le recul imposé :

- LES IZARDS / TROIS COCUS



- Localisation des activités économiques en bordure de rocade
- Positionnement d'un espace naturel et paysager en contact avec la rocade

La Route Nationale 124 (RN 124)

1 – Synthèse des caractéristiques de l'axe de la RN 124



1.1. Généralités, description de la voie :

De direction générale est-ouest, la RN 124 relie Toulouse à Auch. Sur le territoire de la métropole, cette voie rapide urbaine est composée de 4 voies, réparties en 2 fois 2 voies, où un trafic dense est à signaler. Les comptages effectués en 2015 montrent des trafics moyens de 38 435 véh/jr entre l'échangeur de Colomiers est et Colomiers Gare.

1.2. Description paysagère et urbaine :

La RN 124 assure une liaison entre le corridor garonnais et les moyenne et haute terrasses de Garonne. Traversant un secteur densément urbanisé à l'est, l'axe s'inscrit peu à peu dans des paysages plus ouverts au fur et à mesure que l'on s'éloigne de la ville centre vers l'ouest. Cet axe est néanmoins le support de nombreuses activités économiques et commerciales, de secteurs en fort développement urbain, qui laissent une impression à la fois de dynamique et d'hétérogénéité.

Cet axe traverse notamment la ville nouvelle de Colomiers, qui connaît un fort renouvellement urbain. La RN 124, axe chargé en trafic, constitue une source potentielle de nuisances sonores et visuelles pour les riverains. Cette nuisance a été en partie limitée par la création d'une butte de type merlon de part et d'autre de la RN 124 de l'échangeur jusqu'à l'entrée de Colomiers. Cette butte bien que peu esthétique et nue de toute végétation, constitue tout de même une protection phonique efficace et permet une protection visuelle à améliorer. Plus à l'est, un mur anti-bruit a été réalisé autorisant une urbanisation à proximité de l'axe.

Deux séquences scindent l'axe RN 124, de part et d'autre de la « margelle » surplombant la plaine garonnaise :

- **La séquence Ouest Pibrac/Colomiers :**

C'est l'entrée ouest de Toulouse métropole ; deux sites en mutation vont améliorer l'image de cet axe : les projets d'urbanisation de Coustayrac au nord et de Triguebeurre au sud. L'activité d'extraction de matériaux sur le long terme (carrières) marque encore le territoire. Les abords de la RN 124 sont en partie paysagers sur la base d'un merlon planté.

- **La séquence Ramassiers/Saint-Martin-du-Touch :**

L'urbanisation en cours est en majorité basée sur des programmes de bureaux en contact de l'axe, puis, en arrière-plan, par des programmes d'habitat. On a l'image d'un quartier neuf, en pleine mutation Au niveau de St-Martin du Touch, on perçoit de nombreux avions qui décollent ou atterrissent sur la piste de l'aéroport de Toulouse Blagnac.

1.3. Enjeux globaux sur la RN 124 :

- L'amélioration de l'image d'entrée ouest de la Métropole par une programmation qualitative et un traitement paysager des abords de l'axe,
- Une affirmation paysagère des grandes unités industrielles comme la création d'un nouveau paysage assumé,
- L'anticipation d'un aménagement évolutif pour un espace de nature stratégique et d'envergure d'agglomération à long terme (site des carrières),
- Une poursuite de la requalification du secteur par un programme mixte d'activités, d'habitat et d'équipement public qui favorise les transversales nord-sud,
- La sécurisation des liaisons actives et des carrefours.

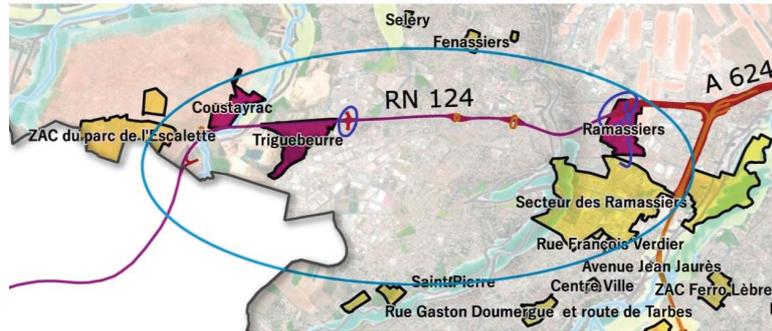
2 – Synthèse des dispositions spécifiques existantes dans les POS/PLU en vigueur de part et d'autre de l'axe de la RN 124

Les règles existantes dans les POS/PLU et reprises dans le PLUiH :

Axe entrant	Commune	Zone du PLUiH concernée	Caractéristiques des retraits minimum
RN 124	Colomiers	UM1, UM3, UM4, UM6, UM7, UIC, UA, UP, AUP et AUA Ou (toutes les zones U et AU traversées)	Minimum 25 m par rapport à l'axe sans être inférieur à 10 m par rapport à l'alignement de la voie ou de la limite de l'ER ou à la limite des ER pour voirie
		UA située au Nord de la RM 124	Minimum de 100m par rapport à l'axe
		UM8	Minimum de 100 m par rapport à l'axe pour les terrains situés au Sud du chemin de Loubet
	Toulouse	N et A	Minimum de 100 m par rapport à l'axe
		Retraits inscrits sur règlement graphique	

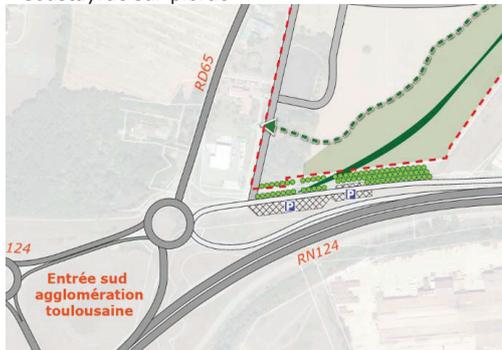
La Route Nationale 124 (RN 124)

3 - Les projets d'urbanisation situés sur l'axe de la RN 124



OAP située sur la RN 124 intégrant une étude Amendement Dupont au PLUih :

- Coustayrac sur pibrac



(Voir étude spécifique dans la partie 3)

- Aménagement paysager privilégié du secteur au sud, en limite de la RN 124, par création d'un écran végétal
- Création d'une zone verte de liaisons dans la vallée de l'Aussonnelle (corridor écologique)

OAP située sur l'axe de la RN 124 intégrant une étude Amendement Dupont au POS/PLU en vigueur :

- Triguebeurre sur colomiers



- Aménagement paysager privilégié du secteur au nord le long de la RN 124, par création d'un écran végétal
- Création d'un « parc paysager », en associant le bois de 11 ha existant en partie ouest du secteur

Les zones urbanisées où l'article L-111.6 ne s'applique pas :

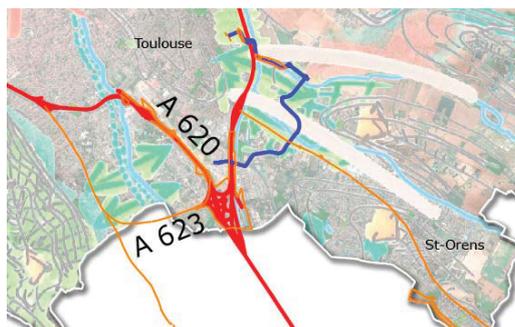
- RAMASSIERS SUR COLOMIERS - TOULOUSE



- Création d'un espace naturel et paysager de part et d'autre de l'axe
- Secteur à dominante économique en contact de l'axe

L'Autoroute A 623

1 – Synthèse des caractéristiques de l'axe de l'A 623



1.1. Généralités, description de la voie :

L'autoroute A623 s'inscrit dans un territoire fortement impacté par les nuisances sonores d'origine terrestre, avec :

- La rocade A620 : située à l'ouest du site, elle est classée comme voie de type I, ce qui correspond à des niveaux de 81 dB(A) à 10 m de la voie. Le trafic supporté est de 93 438 véh/jr (2013 avant travaux) entre l'échangeur de Lespinet et le Palays.
- La ligne ferroviaire : située à l'est du site, elle est également classée en voie de type I.

Le bâti, situé à environ 20 m du bord de la chaussée de la rocade ou de la voie SNCF, supporterait des niveaux de bruit de jour supérieurs à 75 dB(A) en façade.

1.2. Description paysagère et urbaine :

Bien que s'inscrivant dans la vallée de l'Hers, au sud de la métropole, l'autoroute A 623 laisse rapidement envisager les coteaux du Lauragais au relief plus marqué, une démultiplication de points de vue vers le sud du Pays toulousain et vers les Pyrénées, et un lien visuel constant avec le Canal du Midi.

Cet axe pénétrant en entrée sud de Toulouse Métropole présente des abords en pleine mutation (ZAC de Toulouse Aérospatial, pôle scientifique, Campus), modernisant le paysage induit à l'est, par une programmation de tertiaire et d'habitat dense, et à l'ouest, par un paysage qualitatif de « campus universitaire » végétalisé.

1.3. Enjeux globaux sur l'A 623:

- Une nouvelle articulation paysagère et fonctionnelle entre le campus et les quartiers existants, avec notamment de nouveaux programmes de développement universitaire et urbain associés à la 3^{ème} ligne de métro.
- La création d'un nouveau paysage d'entrée de ville sud-est à l'échelle d'une Métropole ambitieuse et apaisée.
- Une augmentation des liens fonctionnels inter-quartiers et une bonne gestion des déplacements.

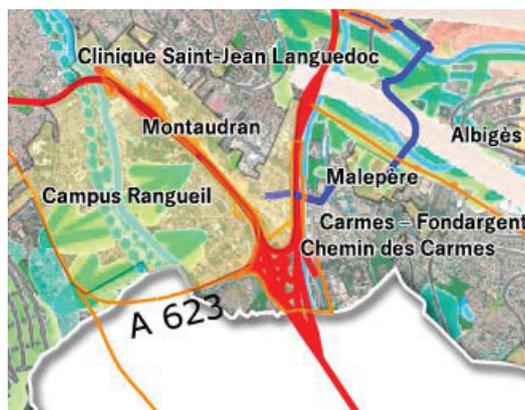
2 – Synthèse des dispositions spécifiques existantes dans les POS/PLU en vigueur de part et d'autre de l'axe de l'A 623

Les règles existantes dans les POS/PLU et reprises dans le PLUiH :

Axe entrant	Commune	Zone du PLUiH concernée	Caractéristiques des retraits minimum
A 623	Toulouse	Retraits inscrits sur le règlement graphique	

L'Autoroute A 623

3 - Les projets d'urbanisation situés sur l'axe de la A 623



OAP située sur l'axe A 623 intégrant une étude Amendement Dupont au POS/PLU en vigueur :

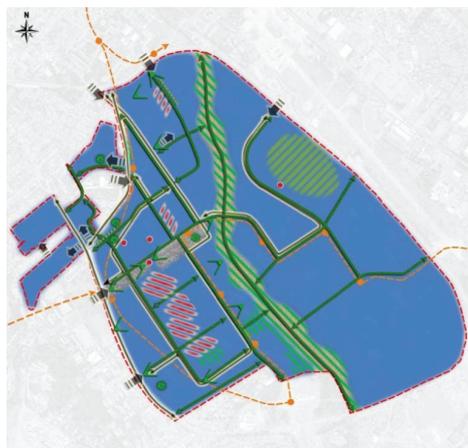
- ZAC TOULOUSE AEROSPACE



- Un positionnement des bâtiments choisi en cohérence avec leur fonction : les immeubles de bureaux ou autres bâtiments à vocation culturelle ou sportive ont été volontairement placés en bordure des infrastructures bruyantes (le long de la rocade A 62 et à un degré moindre le long de la voie ferrée) tandis que les habitations ont été placées au centre de la ZAC.
- Une distance d'implantation du bâti variant de 72 m à 131 m par rapport à l'axe de l'autoroute A 62.

Les zones urbanisées où l'article L-111.6 ne s'applique pas :

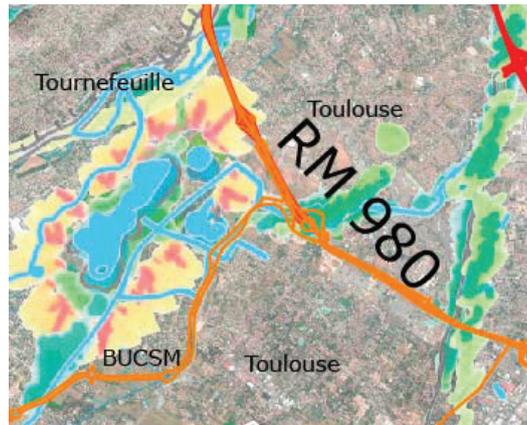
- CAMPUS RANGUEIL



- Localisation en bordure de l'A 623 d'un secteur à dominante de services publics, ainsi qu'un espace naturel et paysager.

La rocade Arc-en-Ciel RM 980

1 – Synthèse des caractéristiques de la rocade Arc-en-Ciel RM 980



1.1. Généralités, description de la voie :

La rocade RM 980 constitue une voie de contournement à grande circulation, reliant la RN 124 au boulevard Eisenhower, et dénommée « Arc-en-Ciel ». Le trafic est estimé 45 000 véh/jr moyen.

1.2. Description paysagère et urbaine :

La RM 980 s'inscrit géographiquement dans la basse terrasse de Garonne, cependant très peu perceptible de par une urbanisation très dense et une végétation très morcelée. Seuls la vallée du Touch et la base de loisirs de la Ramée y apportent des éléments de repère et de structuration des paysages.

La RM 980 dessert de nouveaux quartiers (Ramassiers, Saint Martin du Touch), grâce à de nombreux échangeurs intégrés au tissu environnant. Elle offre quelques points de vue sur la vallée du Touch et la chaîne pyrénéenne depuis l'axe en partie surélevé.

Deux séquences rythment principalement cette infrastructure :

- Au nord, elle constitue une voie de type autoroutier, surélevée ou encaissée et aux talus végétalisés, protégée par un merlon planté et desservant des quartiers en pleine mutation tels que les ZAC des Ramassiers et Saint-Martin-du-Touch.
- Au sud, elle évolue en une voie de transit étroite, passant de 2x2 voies à 2x1 voie au sud de Bellefontaine, entraînant des phénomènes de congestion aux heures de pointe. Elle est bordée au nord, de quartiers d'habitat collectif (Bellefontaine) et au sud d'une zone d'activité déqualifiée.

1.3. Enjeux globaux sur la rocade Arc-en-Ciel RM 980 :

- Le prolongement du traitement qualitatif de l'axe en boulevard urbain à grande capacité, jusqu'à l'autoroute E 80 « La Pyrénéenne ».
- L'amélioration des liaisons entre les quartiers nord et sud et la sécurisation des abords et des carrefours.

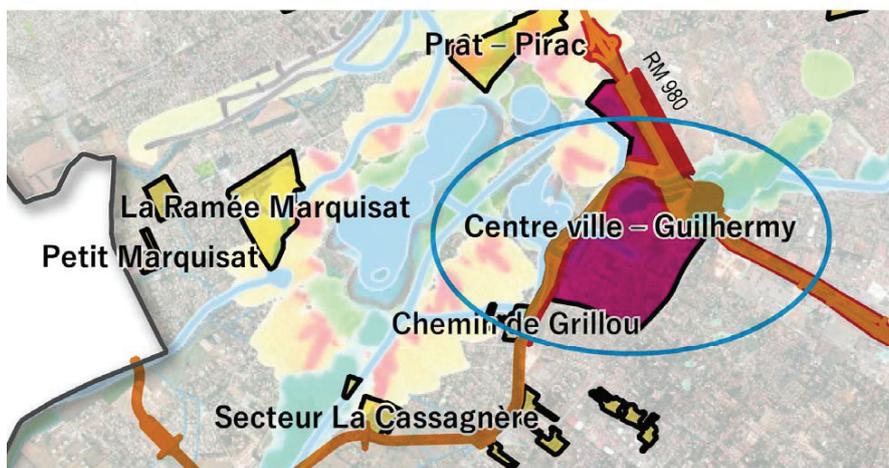
2 – Synthèse des dispositions spécifiques existantes dans les POS/PLU en vigueur de part et d'autre de la rocade Arc-en-Ciel RM 980

Les règles existantes dans les POS/PLU et reprises dans le PLUiH :

Axe entrant	Commune	Zone du PLUiH concernée	Caractéristiques des retraits minimum
Arc-en-Ciel RM 980	Colomiers	Toutes les zones U traversées	Minimum de 50 m par rapport à l'axe
	Tournefeuille	Zones UM6, UM7, NS	50 m pour l'habitat et 40 m pour l'activité ou autres constructions de l'axe de la voie
	Toulouse	Retraits inscrits sur règlement graphique	

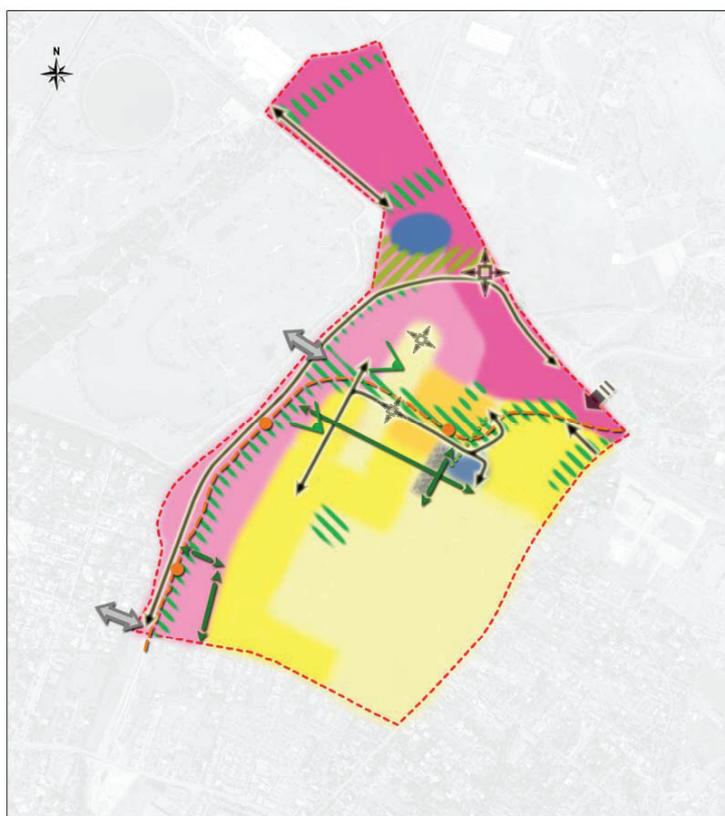
La rocade Arc-en-Ciel RM 980

3 – Les projets d'urbanisation situés sur la rocade Arc-en-Ciel RM 980



OAP située sur la rocade Arc-en-Ciel RM 980 intégrant une étude Amendement Dupont au PLUiH :

- OAP GUILHERMY MODIFIEE DANS LE CADRE DU PLUiH

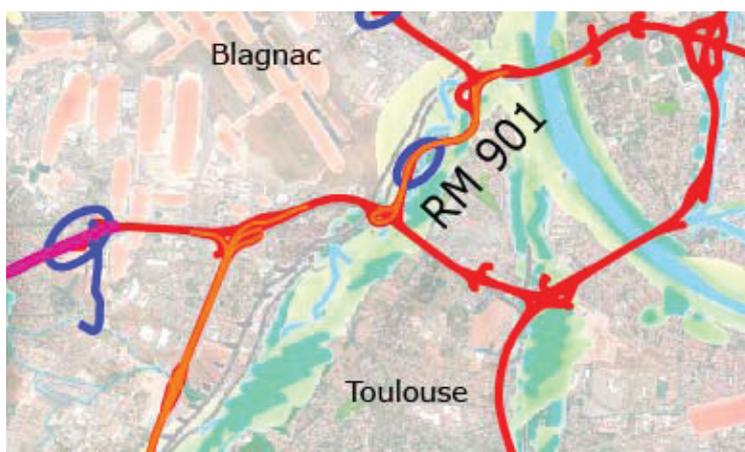


- Localisation d'un secteur de mixité fonctionnelle le long de l'axe, de transversales d'espaces de nature ou paysagers et d'un espace à dominante de loisirs, de sports et/ou de détente.

(Voir étude spécifique dans la partie 3)

La voie rapide Fil d'Ariane RM 901

1 – Synthèse des caractéristiques de l'axe Fil d'Ariane RM 901



1.1. Généralités, description de la voie :

La RM 901 représente une voie à grande circulation de type rocade. Le trafic y est estimé à 108 916 véh/jour (2014) entre Purpan et Blagnac.

1.2. Description paysagère et urbaine :

L'infrastructure Fil d'Ariane s'inscrit dans la vallée du Touch, à proximité de sa confluence avec la Garonne, plus au nord. Bien que l'ambiance boisée soit encore relativement maintenue, le paysage est néanmoins fortement marqué par les paysages d'infrastructures liés aux voies rapides et aux nombreux échangeurs autoroutiers. A l'est, la vallée et le cours d'eau du Touch, situés en contrebas, sont étonnamment relativement épargnés par l'impact de ces grandes infrastructures de déplacement. A l'ouest, le paysage s'ouvre sur les pistes et infrastructures de la plateforme aéroportuaire de Toulouse-Blagnac. Plus au sud, la RM 901 longe en contrebas le vaste secteur commercial de Purpan, à l'ouest de la ville centre.

1.3. Enjeux globaux sur la RM 901 / Fil d'Ariane :

- La préservation de la vallée du Touch et de son paysage au caractère naturel encore très marqué.
- La requalification du secteur commercial jusqu'à Purpan.

2 – Synthèse des dispositions spécifiques existantes dans les POS/PLU en vigueur de part et d'autre de l'axe Fil d'Ariane RM 901

Les règles existantes dans les POS/PLU et reprises dans le PLUiH :

Axe entrant	Commune	Zone du PLUiH concernée	Caractéristiques des retraits minimum
RM 901 / Fil d'Ariane	Toulouse		Retraits inscrits sur règlement graphique

L'Autoroute A 64

1 – Synthèse des caractéristiques de l'axe de l'A 64



1.1. Généralités, description de la voie :

Voie pénétrante sud-ouest de Toulouse Métropole, l'autoroute A64 est de type autoroutier à 2x3 voies. Le trafic y est estimé à 103 799 (2014) véh/jour, entre l'échangeur du Chapitre et Francazal.

1.2. Description paysagère et urbaine :

L'axe A 64 s'inscrit dans la vallée de la Garonne, en amont de la ville centre. Bien que le couloir garonnais soit peu perceptible depuis la voie, il structure néanmoins fortement le paysage de ce secteur sud de l'agglomération, tant en termes de réseau hydrographique que de végétation associée. A l'est, la colline de Pech David et les premiers reliefs du Volvestre appellent l'attention visuelle, surplombant le fleuve.

A l'échelle de la voie, le paysage proche de l'A 64 est marqué par :

- Un mur anti-bruit au sud et un petit merlon planté au nord,
- A l'est et à l'ouest, des zones d'activités, ainsi que quelques opérations d'habitat collectif ponctuellement perceptibles depuis l'axe,
- Au sud de l'embranchement avec la rocade, le Parc de Gironis, espace vert de loisirs de quartier, relativement confidentiel.

1.3. Enjeux globaux sur l'A 64 :

→ L'amélioration du cadre de vie par la mise en valeur des éléments verts et bleus existants et la protection des usagers et habitants des quartiers limitrophes par rapport aux nuisances sonores, atmosphériques et visuelles.

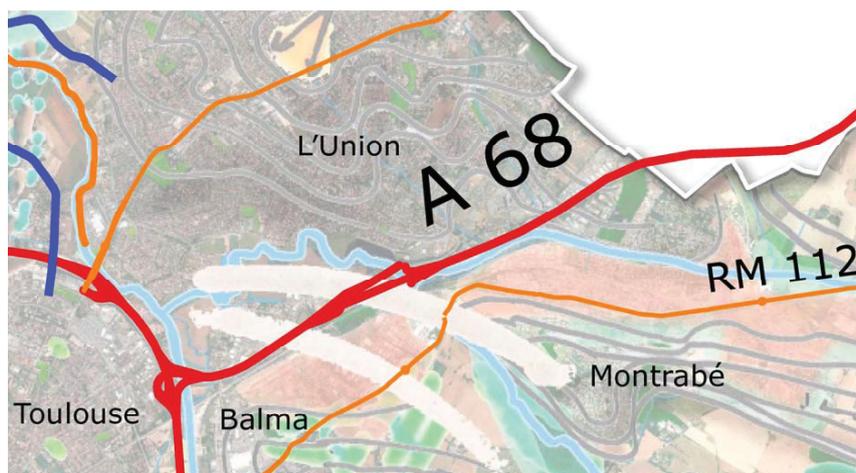
2 – Synthèse des dispositions spécifiques existantes dans les POS/PLU en vigueur de part et d'autre de l'axe de l'A 64

Les règles existantes dans les POS/PLU et reprises dans le PLUiH :

Axe entrant	Commune	Zone du PLUiH concernée	Caractéristiques des retraits minimum
A 64	Toulouse		Retraits inscrits sur règlement graphique

L'Autoroute A 68

1 – Synthèse des caractéristiques de l'axe de l'A 68



1.1. Généralités, description de la voie :

L'autoroute A 68 est de type autoroutier à 2X2 voies en section courante, puis à 2X3 voies à l'approche du péage au niveau de la commune de L'Union. Le trafic y est estimé à 45 428 véh/jour en 2014.

1.2. Description paysagère et urbaine :

Entrée est de la métropole toulousaine, l'autoroute A 68 permet de découvrir la progression paysagère entre vallée de l'Hers et coteaux du Lauragais plus à l'est.

Zones d'habitat pavillonnaire et zones d'activités marquent fortement les paysages traversés. Les infrastructures de transports sont également très prégnantes : A 68, voie ferrée Toulouse-Albi, Route Métropolitaine RM 112.

Paradoxalement, le paysage immédiat des abords de l'autoroute A 68 révèle une végétation très présente, liée au caractère inondable du cours de l'Hers et du cours de son affluent la Seillonne, que l'autoroute traverse.

1.3. Enjeux globaux sur l'A 68 :

→ Un lien paysager à retrouver, notamment au travers des nouvelles opérations d'aménagement permettant de renouer avec le territoire.

2 – Synthèse des dispositions spécifiques existantes dans les POS/PLU en vigueur de part et d'autre de l'axe de l'A 68

Les règles existantes dans les POS/PLU et reprises dans le PLUiH :

Axe entrant	Commune	Zone du PLUiH concernée	Caractéristiques des retraits minimum
A 68	St-Jean	UA 1	Retrait de 65 m
	L'Union	NS	Retrait de 100 m de l'axe
	Toulouse	Retraits inscrits sur règlement graphique	
	Beaupuy	A	Retrait de 100 m par rapport à l'emprise de la voie

La Route Nationale 224 (RN 224)

1 – Synthèse des caractéristiques de l'axe de la RN 224



1.1. Généralités, description de la voie :

La RN 224 est une infrastructure récente, construite pour assurer la continuité de l'itinéraire à grand gabarit, destiné au transport des pièces usinées d'Airbus. Cette fonction lui confère des caractéristiques spécifiques afin de permettre la circulation de convois exceptionnels de grande largeur et de grande hauteur. Elle traverse principalement les communes de Mondonville et Cornebarrieu sur le territoire de Toulouse Métropole. Le trafic recensé est de 3 227 véh/j (2013).

1.2. Description paysagère et urbaine :

Cet axe traverse la haute et la moyenne terrasse de Garonne, au nord de la forêt de Bouconne, offrant en points hauts et depuis les margelles des vues remarquables sur la ville centre et le site d'Aéroconstellation. Il épargne les noyaux villageois anciens, encore bien conservés.

La RN 224 traverse successivement les vallons de Gajéa puis de l'Aussonnelle, épousant les reliefs naturels. Excepté à proximité immédiate des urbanisations de Mondonville et de Cornebarrieu, cette voie est relativement peu impactante sur le tissu urbain existant (zone non aedificandi de 100 m). Elle s'accompagne, entre le sud de Mondonville et le site d'Airbus, d'une piste cyclable paysagée et sécurisée, qui se prolonge vers les communes de Beauzelle et de Blagnac.

1.3. Enjeux globaux sur la RN 224 :

- La préservation et la révélation du maillage paysager à partir des grandes continuités vertes (agricoles, naturelles, boisées),
- La protection paysagère et sécuritaire des secteurs urbanisés traversés ou proches,
- La gestion de l'interface entre l'infrastructure et les parcelles agricoles et forestières (en termes de sécurité notamment).

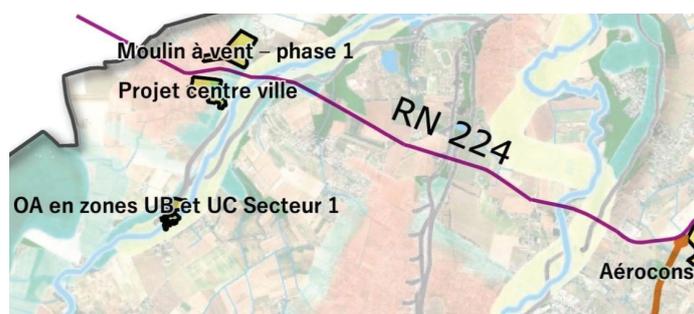
2 – Synthèse des dispositions spécifiques existantes dans les POS/PLU en vigueur de part et d'autre de l'axe de la RN 224

Les règles existantes dans les POS/PLU et reprises dans le PLUiH :

Axe entrant	Commune	Zone du PLUiH concernée	Caractéristiques des retraits minimum
RN 224	Mondonville	UM8 / NS / A	Retrait de 75 m
	Cornebarrieu	A	Retrait de 75 m

3 – Les projets d'urbanisation situés sur l'axe de la RN 224

Les zones urbanisées où l'article L-111.6 ne s'applique pas :



Les secteurs de projet sont situés dans une zone déjà urbanisée, leur réalisation permettant de réaliser une continuité du tissu urbain existant.

A MONDONVILLE :

- MOULIN A VENT (PHASE 1)
- PROJET CENTRE-VILLE

Partie 2 - Les voies classées à grande circulation, définies par décret, dont l'interdiction des constructions est de 75 m de part et d'autre de l'axe

La Route Métropolitaine 820 (RM 820)

1 – Synthèse des caractéristiques de l'axe de la RM 820



1.1. Généralités, description de la voie :

La RM 820 est classée voie à grande circulation. Le trafic est de 20 000 véh/j au niveau de Tucol et de 28 868 véh/jr (2015) au niveau de Gratian, sur 2x1 voie avec parfois des tournes à gauche en voie centrale

1.2. Description paysagère et urbaine :

La RM 820 traverse un paysage où l'agriculture maraîchère et les anciennes gravières sont très prégnants, marqué également par les infrastructures ferroviaires. Les activités industrielles présentes aux abords de la voie génèrent un grand impact visuel ; les nombreuses enseignes publicitaires, les bâtiments souvent vétustes créent une image dégradée de l'entrée nord de la Métropole. Le paysage lointain est plus gratifiant : la Garonne et les gravières à l'Ouest, les coteaux à l'Est. L'effet de coupure est important, du fait de la présence de nombreuses infrastructures nord/sud (Canal, voies ferrées, autoroute). Les aménagements pour les modes actifs sont quasi inexistant.

La présence de platanes contraint la possibilité d'élargissement de la voie.

Trois séquences rythment cet axe : une première séquence nord Saint-Jory / Lespinasse, avec la traversée de deux centralités en mutation ; une deuxième séquence Lespinasse sud / Fenouillet, avec la présence d'infrastructures ferroviaires et d'activités en mutation donnant une image peu qualitative, et une troisième séquence, l'entrée sur Toulouse à proprement parler, plus structurée et plus qualitative.

1.3. Enjeux globaux sur la RM 820 :

- L'extension de la qualité paysagère des berges de la rive droite de Garonne et des coteaux jusqu'à l'entrée de la ville centre
- La requalification de l'axe historique qui s'appuie sur le patrimoine végétal (platanes) et le patrimoine lié à l'eau (gravières, canal et écluses) ainsi qu'un contrôle des enseignes publicitaires trop anarchiques.
- Une hiérarchisation et une sécurisation des différents flux.

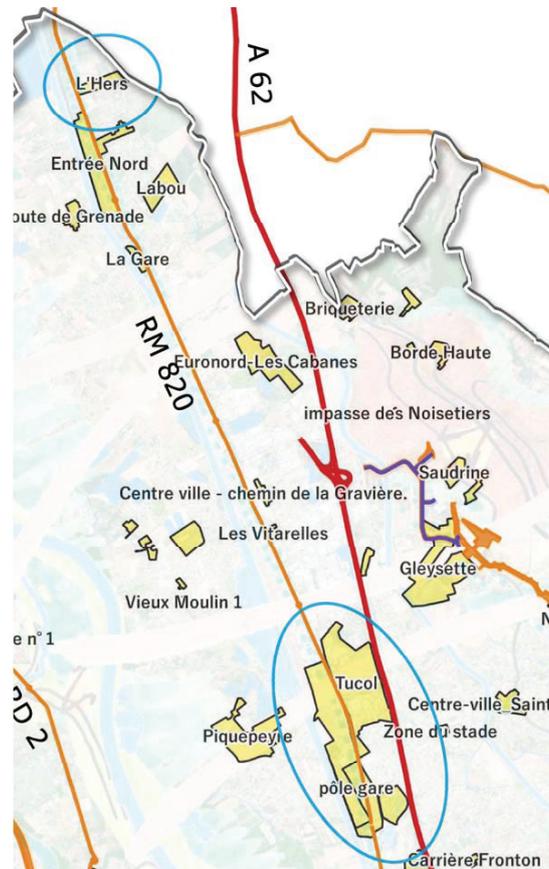
2 – Synthèse des dispositions spécifiques existantes dans les POS/PLU en vigueur de part et d'autre de l'axe de la RM 820

Les règles existantes dans les POS/PLU et reprises dans le PLUiH :

Axe entrant	Commune	Zone du PLUiH concernée	Caractéristiques des retraits minimum
RM 820	Saint-Jory	UM 4 / premier cercle autour du centre-bourg	15 m par rapport à l'axe de la voie
		UM 7 / UA 1-1	25 m emprise voie habitat, 15 m emprise pour bâtiment artisanaux, commerciaux et agricole
	Lespinasse	UM 4 (sud de Lespinasse en dessous OAP Vitarelles)	Au moins 75 m
		AUM 4 (hauteur 7 m)	25 m de l'axe
	Saint-Alban	UA 1	35 m pour l'habitat et 25 m pour les autres constructions
	Fenouillet	UA 1 / AUP 2	15 m de l'emprise de la voie
		UA 1 secteur hauteur 14 m	30 m de l'axe
	Aucamville	UA 1 secteur périmètre OA, hauteur 17 m secteur commercial	10 m de l'emprise de la RN 820
Toutes zones		35 m de l'axe pour les habitations autorisées, 25 m de l'axe pour les activités	
Toulouse	Retraits inscrits sur règlement graphique		

La Route Métropolitaine 820 (RM 820)

3 – Les projets d’urbanisation situés sur l’axe de la RM 820



Les zones urbanisées où l’article L-111.6 ne s’applique pas :

Les secteurs de projet sont situés dans une zone déjà urbanisée, leur réalisation permettant de réaliser une continuité du tissu urbain existant.

- VITARELLES A LESPINASSE
- TUCOL A SAINT-ALBAN

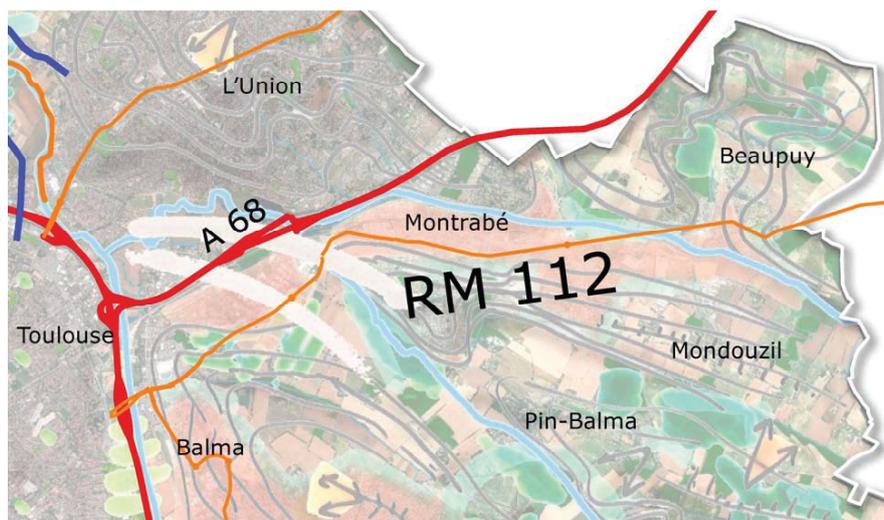
OAP situées sur l’axe de la RM 820 intégrant une étude Amendement Dupont au PLUiH :

- L’HERS A SAINT-JORY
- SECTEUR SOFERTI - POLE GARE A FENOUILLET

(Voir études spécifiques dans la partie 3)

La Route Métropolitaine 112 (RM 112)

1 – Synthèse des caractéristiques de l'axe de la RM 112



1.1. Généralités, description de la voie :

La Route Métropolitaine n° 112 constitue l'axe routier fort du nord de Balma.

Elle constitue une voie structurante à grande circulation, assurant la liaison de Toulouse à Lavaur. Elle est reliée au périphérique est de Toulouse par l'échangeur routier de la Roseraie, situé sur la commune de Toulouse, et reçoit le trafic de la RM 64 (centre de Balma), la RM 66 (Montrabé, Pin Balma), la RM 59 (L'Union).

La nature du trafic observé (22 018 véh/j en 2015) présente cependant la particularité de constituer un mélange d'échanges locaux et de trafic de transit. Le long de la RM 112, à l'ouest, les territoires sont essentiellement spécialisés pour l'implantation d'activités économiques, de types zones d'activités industrielles, artisanales et commerciales.

Cependant, sont également présentes quelques zones d'urbanisation à usage d'habitat.

Les nuisances sonores et les conditions d'insécurité générées par le trafic élevé supporté par la voie sont essentiellement perçues sur ces derniers secteurs.

1.2. Description paysagère et urbaine :

Considéré à grande échelle, le site prend place dans la vallée de la Seillonne, dans un espace de transition où les coteaux du Lauragais viennent « mourir » dans la plaine de l'Hers.

A l'est, légèrement vallonné, très ouvert, le paysage laisse découvrir de multiples et lointains points de vue.

Poche verte encore relativement préservée, il s'insère néanmoins dans un tissu urbain très dense, à l'interface des zones urbanisées et agglomérées de Montrabé à l'est, L'Union au nord-ouest, Gramont et Toulouse au sud-ouest, Balma au sud-est.

Vers le nord-ouest, la vue est dégagée sur l'alignement de platanes marquant agréablement la RM 112, relayé par la zone d'activités de Montredon s'insérant, quant à elle, moyennement dans le paysage.

La ZAC Balma-Gramont, par une intégration réussie, a entraîné un nouveau paysage urbain.

1.3. Enjeux globaux sur la RM 112 :

- Retrouver un lien paysager au travers des nouvelles opérations d'aménagement pour renouer avec le territoire.
- Préserver le paysage agricole aux portes de la ville centre avec pour support la vallée de la Seillonne.
- Améliorer et sécuriser les liaisons d'un territoire morcelé par les infrastructures de transport.

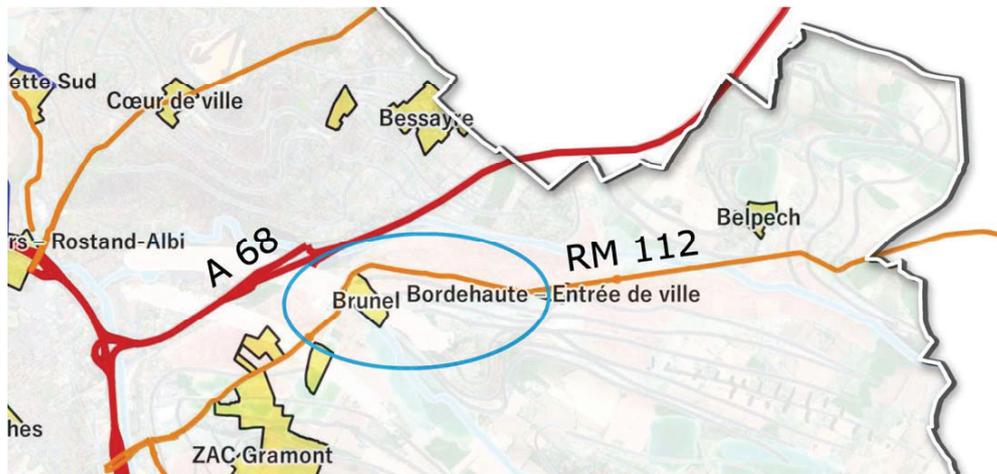
2 – Synthèse des dispositions spécifiques existantes dans les POS/PLU en vigueur de part et d'autre de l'axe de la RM 112

Les règles existantes dans les POS/PLU et reprises dans le PLUiH :

Axe entrant	Commune	Zone du PLUiH concernée	Caractéristiques des retraits minimum
RM 112	Montrabé	UIC1 / UM4 / UM7	6 m de l'emprise
		UA 1 / AUA1	25 m (toutes constructions)
		UM7 (As Communaux)	35 m de l'axe pour toutes constructions
		UA1 (Marignac)	20 m de l'axe, conformément à l'étude L-111-1-4
	Balma	A	75 m de l'axe pour l'habitat et 25 m pour les autres constructions
		UA1 / UA1-6 / AUP1B / UM6 / UM10	30 m de l'axe
	L'Union	A / NS	75 m de l'axe
		UM7 /UM7-12/ UA1	35 m (habitations), 25 m (activités) / l'axe
	Toulouse	NS	75 mètres de l'axe
	Beaupuy	Retraits inscrits sur règlement graphique	

La Route Métropolitaine 112 (RM 112)

3 – Les projets d'urbanisation situés sur l'axe de la RM 112



Les OAP existantes respectant le recul imposé :

- BRUNEL A MONTRABE



- Constitution d'un pôle d'attractivité économique axé sur les activités tertiaires en entrée de ville.
- Maîtrise de l'urbanisation du coteau.
- Confortement de la continuité urbaine sur l'axe structurant du village.
- Valorisation de la perception de la commune.

Les zones urbanisées où l'article L-111.6 ne s'applique pas :

Les secteurs de projet sont situés dans une zone déjà urbanisée, leur réalisation permettant de réaliser une continuité du tissu urbain existant.

- BORDE HAUTE - ENTREE DE VILLE A MONTRABE



- Traitement de la limite est de l'opération comme une frange paysagère. En effet, cette opération en limite communale constitue une façade et une image de Montrabé à soigner et à préserver dans le prolongement de l'existant.
- Aménagement des abords des opérations sous forme de cheminements et d'espaces verts.
- Aménagement d'un trottoir.
- Insertion paysagère favorisée par la création d'alignement d'arbres en bordure des voies (RM 70 - Ch. de Borde Haute) et la réalisation des dessertes internes sous forme de mail planté.

- ZAC GRAMONT A BALMA / L'UNION

Les Routes Métropolitaines 2 et 902 (RM 2 et RM 902)

1 – Synthèse des caractéristiques de l'axe des RM 2 et RM 902



1.1. Généralités, descriptions de la voie :

La RM 2

La RM 2, dite route de Grenade, a pour principales fonctions :

- La desserte des centres villes de Blagnac, Beauzelle et Seilh.
- La desserte locale des zones d'habitat situées entre ces centres.
- Le support d'un trafic de transit venant de la RM 902, à partir de la commune de Seilh.
- Et au-delà, la desserte du secteur nord-ouest en rive gauche de Garonne.

Les comptages routiers réalisés montrent un trafic important sur la RM 2 : 23 413 véh/jr (2015)

La RM 902

La RM 902, assurant la déviation de la RM 2, a pour principales fonctions :

- L'amélioration de la fluidité et de la rapidité des liaisons en rive gauche de la Garonne.
- L'amélioration de l'accessibilité à Toulouse via le réseau des voiries rapides urbaines.
- Le support d'un trafic de transit, permettant d'améliorer les conditions de circulation au sein des communes traversées par la RM 2, au profit d'un trafic d'échanges locaux.
- La desserte d'un secteur nord-ouest en plein développement.

La RM 902 supporte un trafic de plus de 40 712 véhicules/jour (2015), sur le tronçon « Échangeur Leclerc / Beauzelle ». Cette voie n'accueille ni piste cyclable, ni liaison piétonne, ni couloir réservé aux transports en commun, ni aucun accès direct. Elle est traversée dans sa partie Nord par une passerelle permettant la circulation des piétons et des cycles.

1.2. Description paysagère et urbaine :

Ces deux voies s'inscrivent en rive gauche de Garonne, sur la moyenne terrasse.

Elles traversent toutes deux des territoires dont l'urbanisation est prépondérante : plus traditionnelle le long de la RM 2 dans la traversée des communes de Blagnac et Beauzelle, plus liée aux grandes opérations et aux activités économiques le long de la RM 902 (Ritouret, Grand Noble, Andromède, AéroConstellation, pour ne citer qu'eux).

Elles traversent chacune la fin de l'itinéraire du cours de l'Aussonnelle, à proximité de sa confluence avec la Garonne, espace encore ouvert dédié à l'agriculture et la nature.

La RM 2

Cette voie a été récemment requalifiée sur le tronçon blagnacais (trottoir mixte, plantations, 2x1 voies) et est en cours de requalification dans le cadre de la ZAC Andromède.

La RM 902

La coulée verte d'Andromède est bordée côté RM 902 par un talus d'une emprise de 10 mètres, côté activités par une bande privée plantée d'une emprise de 15 mètres, qui est figurée par une limite au plan graphique du règlement et qui correspond à une zone non aedificandi sur les parcelles privées des bureaux limitrophes. Cette frange d'espaces verts permet un aménagement paysager continu le long de la voie qui est repris sur les projets d'activités ou public, tel le centre de maintenance du tramway. Les premières constructions sont donc préservées des nuisances (phoniques, visuelles, ...) de la voie par éloignement, grâce à un cordon végétalisé de 40 mètres de large.

1.3. Enjeux globaux sur les RM 2 et RM 902 :

- RM 2 : comme sur Blagnac, un traitement en boulevard urbain sécurisé et paysagé dans la 3^{ème} phase de la ZAC Andromède.
- RM 902 : Des aménagements paysagers prévus sur la zone tampon devant participer à la réduction des nuisances visuelles et sonores au niveau du projet de Parc des Expositions.

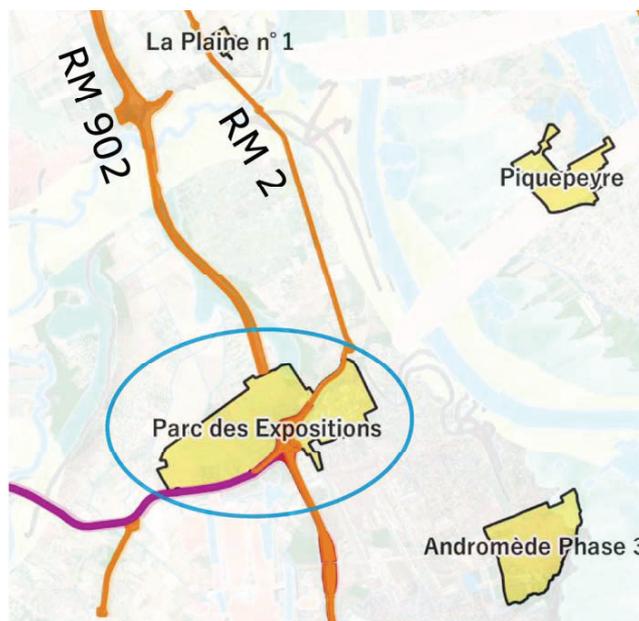
2 – Synthèse des dispositions spécifiques existantes dans les POS/PLU en vigueur de part et d'autre des axes des RM 2 et RM 902

Les règles existantes dans les POS/PLU et reprises dans le PLUiH :

Axe entrant	Commune	Zone du PLUiH concernée	Caractéristiques des retraits minimum
RM 2 RM 902	Aussonne	Toutes zones	Retrait de 75 m de l'emprise de l'ER
	Blagnac	UA ZAC Andromède	40 m minimum par rapport à l'emprise

Les Routes Métropolitaines 2 et 902 (RM 2 et RM 902)

3 – Les projets d'urbanisation situés sur les axes des RM 2 et RM 902



OAP située sur l'axe des RM 2 et RM 902 intégrant une étude Amendement Dupont au PLUiH :

- PARC DES EXPOSITIONS

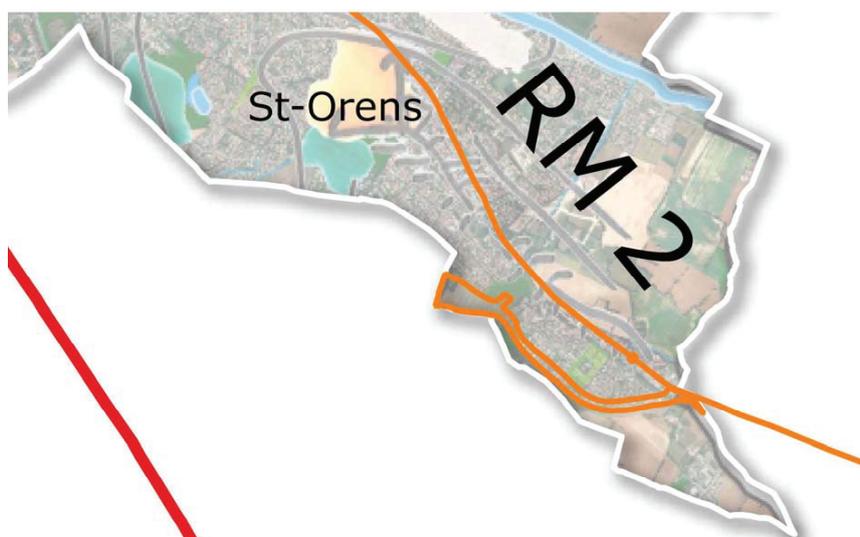


(Voir étude spécifique dans la partie 3)

- Création d'un espace végétal paysager de part et d'autre de l'axe RM 902
- Positionnement d'un espace paysager à dominante piétonne qui traverse l'axe (parvis)
- Localisation d'un parking

La Route Métropolitaine 2 sud (RM 2 sud)

1 – Synthèse des caractéristiques de l'axe de la RM 2 sud



1.1. Généralités, description de la voie :

La RM 2 sud constitue une voie structurante à grande circulation, assurant la liaison Toulouse-Revel. Elle est reliée au périphérique est de Toulouse par le diffuseur routier de Montaudran, situé sur la commune de Toulouse. Elle supporte un trafic 13 160 véh/jr (2014) entre l'échangeur de Montaudran et la rue Nouadhibou.

1.2. Description paysagère et urbaine :

La RM 2 sud s'inscrit dans un paysage au relief vallonné, qui annonce les paysages typiques des coteaux du Lauragais, plus à l'est. Cette topographie permet d'offrir des perspectives visuelles intéressantes et lointaines vers les coteaux encore préservés de l'urbanisation, marqués par une présence agricole forte.

La RM 2 traverse une trame parcellaire agricole encore présente sur les coteaux du Lauragais et s'inscrit en crête sur la commune de Saint-Orens, avant de traverser le tissu urbain du centre de la commune.

La RM 2 est traitée en voie routière, sans accès des riverains sur la chaussée, les parcelles bâties (à l'exception de la clinique) ayant leur accès sur des voies parallèles ou perpendiculaires à la route. À l'est de Saint-Orens, les quartiers existants au nord et au sud débouchent sur la voie par deux carrefours seulement sur 1 km de parcours, l'un au droit du lycée, l'autre au centre du quartier. Elle est bordée de terre-pleins plantés.

Vers Toulouse, l'axe est bordé par deux rangées de platanes et une zone d'activités commerciale au nord et un quartier d'habitat résidentiel au sud.

1.3. Enjeux globaux sur la RM 2 sud :

- L'urbanisation de nouveaux quartiers avec un souci d'équilibre entre qualité environnementale et qualité résidentielle : importance des espaces verts, capacité à élaborer des modes d'habitat diversifié accessibles aux centralités, mise en place d'espaces publics, de services de proximité et de liaisons actives sécurisées.
- La préservation des caractères paysagers du site liés à l'« identité » du Lauragais, tout en créant une urbanisation qui permette à la ville de se recomposer en raccordant des fragments urbains aujourd'hui mal reliés et disparates.
- La définition de nouvelles limites entre urbain et rural, entre ville et campagne.

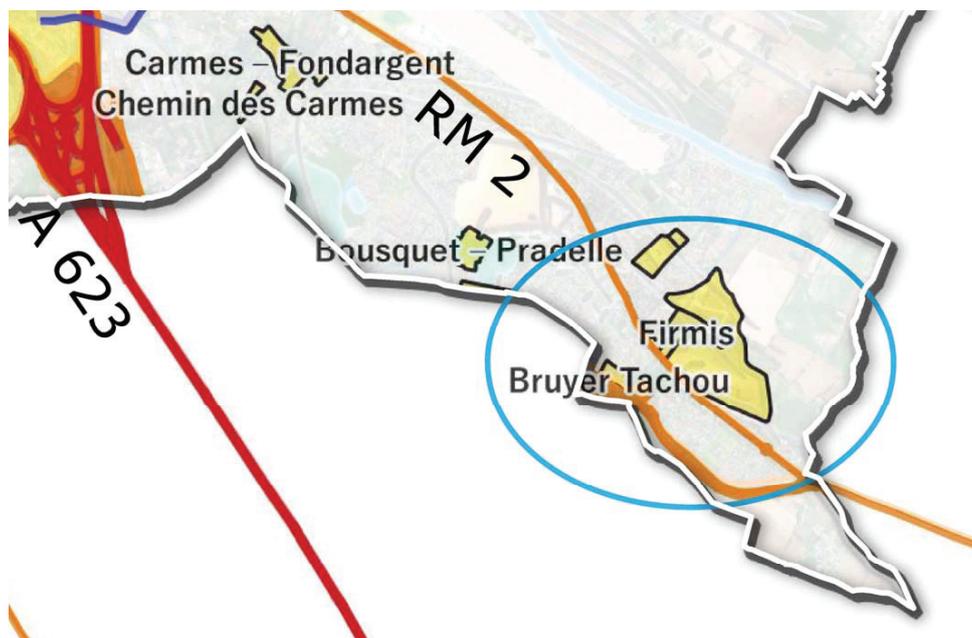
2 – Synthèse des dispositions spécifiques existantes dans les POS/PLU en vigueur de part et d'autre de l'axe de la RM 2 sud

Les règles existantes dans les POS/PLU et reprises dans le PLUiH :

Axe entrant	Commune	Zone du PLUiH concernée	Caractéristiques des retraits minimum
RM 2	Saint-Orens	Zones urbaines	20 m minimum de l'axe (hors secteur soumis à l'Amendement Dupont, 75 m)
		Zones de projet	20 m minimum de l'axe
		Zones agricoles et naturelles Zones économiques	75 m de l'axe 25 m de l'axe

La Route Métropolitaine 2 sud (RM 2 sud)

3 – Les projets d’urbanisation situés sur l’axe de la RM 2 sud



OAP située sur l’axe RM 2 respectant le recul imposé :

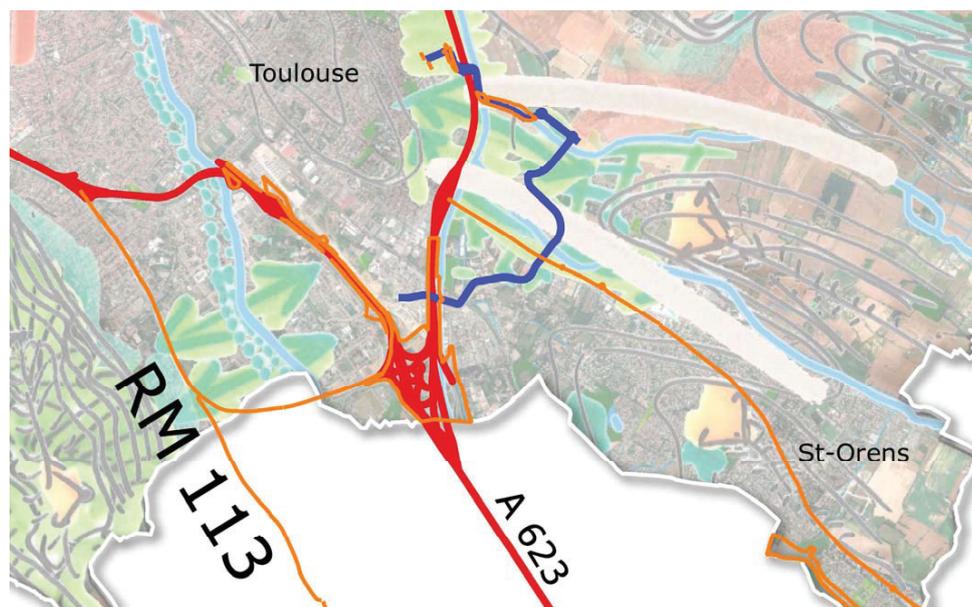
- FIRMIS



- Création d’un espace vert structurant en bordure de l’axe RM 2.
- Traitement paysager en entrée de ville, plantations sur une largeur de 25 m.

La Route Métropolitaine 113 (RM 113)

1 – Synthèse des caractéristiques de la RM 113



1.1. Généralités, description de la voie :

Axe historique reliant Narbonne à Toulouse, elle traverse dorénavant un quartier densément urbanisé.

On distingue principalement de l'habitat et des commerces en partie ouest et le campus universitaire « Paul Sabatier » en partie est. Le trafic routier y est estimé à 21 773 véh/jour (2015).

1.2. Description paysagère et urbaine :

Les caractéristiques paysagères de la large vallée de l'Hers dans laquelle s'inscrit la RM 113 sont nettement gommées par le caractère très urbain de son itinéraire sur Toulouse Métropole.

Agrémentée de deux rangées de platanes, la RM 113, sur cette portion, constitue un boulevard urbain animé et commerçant, du fait d'emprises réduites limitées à 2x1 voie avec stationnement latéral.

1.3. Enjeux globaux sur la RM 113 :

- Le renforcement du caractère urbain et attractif commercialement du boulevard.
- La sécurisation des modes doux.

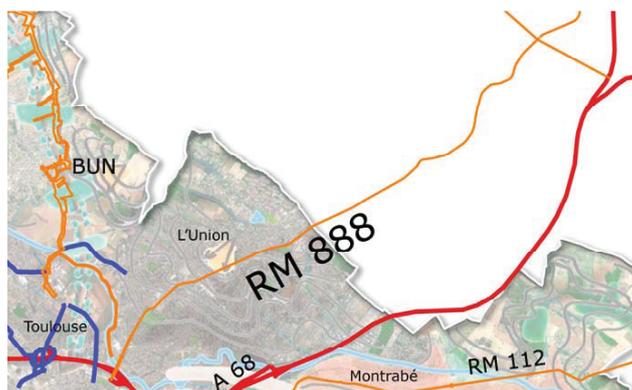
2 – Synthèse des dispositions spécifiques existantes dans les POS/PLU en vigueur de part et d'autre de l'axe de la RM 113

Les règles existantes dans les POS/PLU et reprises dans le PLUiH :

Axe entrant	Commune	Zone du PLUiH concernée	Caractéristiques des retraits minimum
RM 113	Toulouse		Retraits inscrits sur règlement graphique

La Route Métropolitaine 888 (RM 888)

1 – Synthèse des caractéristiques de la RM 888



1.1. Généralités, description de la voie :

La RM 888 représente l'axe historique reliant Toulouse à Albi, traversant les coteaux nord-est de l'agglomération. Son itinéraire sur Toulouse métropole s'inscrit dans un tissu fortement urbanisé. Le trafic y est estimé à 8 438. véh/jour (2015).

1.2. Description paysagère et urbaine :

La RM 888 assure la jonction entre la vallée de l'Hers et les coteaux, en allant vers l'est de l'agglomération. Si le caractère de l'Hers permet de préserver relativement son couloir, le cours d'eau en tant que tel est très peu visible, de par les travaux de recalibrage subis. Les activités commerciales qui marquent l'itinéraire sur Toulouse et L'Union sont beaucoup plus prégnantes et créent un paysage urbain confus et peu lisible. En poursuivant son itinéraire à l'Est, la RM 888 devient une véritable voie urbaine, bordée de platanes, qui relie successivement les différentes centralités villageoises de L'Union centre et Saint-Jean, sur Toulouse Métropole. A l'amorce des coteaux, les vues se dégagent sur la plaine toulousaine.

1.3. Enjeux globaux sur la RM 888 :

- Le renforcement du caractère urbain dans les traversées des centralités en cours de renforcement (L'Union, Saint-Jean).
- La préservation du patrimoine paysager, des boisements existants et de la plaine inondable de l'Hers.

2 – Synthèse des dispositions spécifiques existantes dans les POS/PLU en vigueur de part et d'autre de l'axe de la RM 888

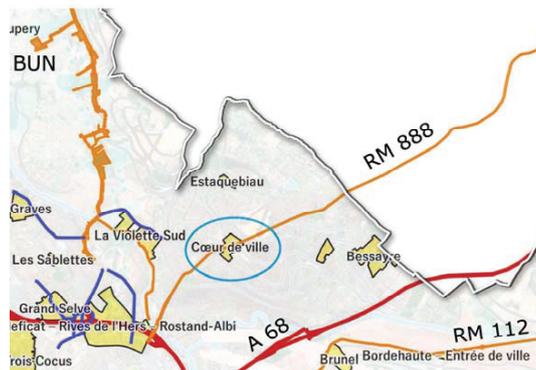
Les règles existantes dans les POS/PLU et reprises dans le PLUiH :

Axe entrant	Commune	Zone du PLUiH concernée	Caractéristiques des retraits minimum
RM 888	Saint-Jean	AUF (Fontpeyre)	Retrait de 15 m
	L'Union	UM6, UM4, UM7 et UA1	Retrait de 6 m de la limite d'emprise
	Toulouse	Retraits inscrits sur règlement graphique	

3 – Les projets d'urbanisation situés sur l'axe RM 888

Les zones urbanisées où l'article L-111.6 ne s'applique pas :

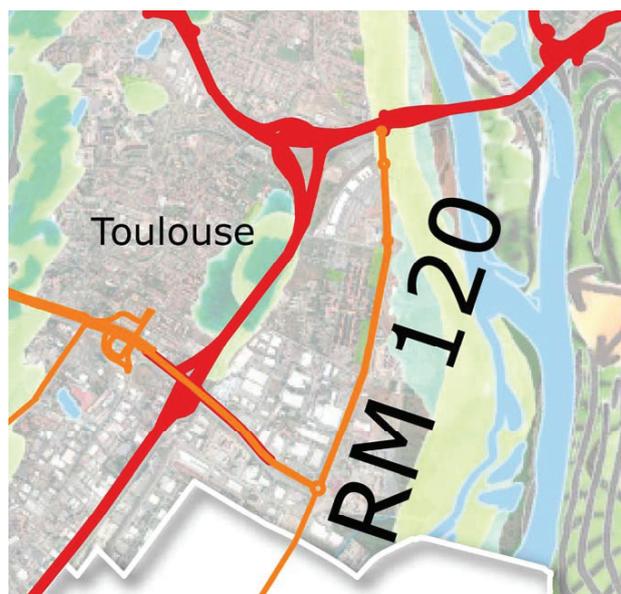
Les secteurs de projet sont situés dans une zone déjà urbanisée, leur réalisation permettant de réaliser une continuité du tissu urbain existant



- CŒUR DE VILLE A L'UNION

La Route Métropolitaine 120 (RM 120 - Route d'Espagne)

1 – Synthèse des caractéristiques de l'axe de RM 120 – Route d'Espagne



1.1. Généralités, description de la voie :

La RM 120 constitue un axe historique d'entrée à Toulouse depuis le sud – sud-ouest (Tarbes, Muret, ...). La voie a connu un réaménagement récent à l'occasion de la construction du site de l'Oncopôle et de l'intégration d'une voie pour les transports en commun en site propre.

Le trafic y est estimé à 17 252 véh/jour (2013).

1.2. Description paysagère et urbaine :

La RM 120 s'inscrit dans la vallée de la Garonne, en amont de la ville centre. Le couloir garonnais est perceptible depuis la voie, principalement de par la végétation qui l'accompagne. Le caractère inondable du secteur limite l'urbanisation et favorise les échappées visuelles vers le fleuve et ses milieux naturels associés. A l'est, la colline de Pech David et les premiers reliefs du Volvestre appellent l'attention visuelle, surplombant le fleuve.

La RM 120 est dorénavant traitée en boulevard urbain à 2x1 voies, planté, requalifié et intégrant transports en commun et modes actifs.

A proximité ouest de l'axe, on note la présence d'un ensemble patrimonial architectural important : l'Hôpital Marchand.

A l'est de l'axe, le mémorial des victimes d'AZF puis les bâtiments récents de l'Oncopôle renouvellent totalement le paysage.

1.3. Enjeux globaux sur la RM 120 – route d'Espagne :

- La poursuite de la requalification des espaces publics.
- La protection des quartiers limitrophes par rapport aux nuisances.
- Le développement des liens avec les berges de la Garonne.
- La valorisation du patrimoine naturel et paysager du couloir garonnais.

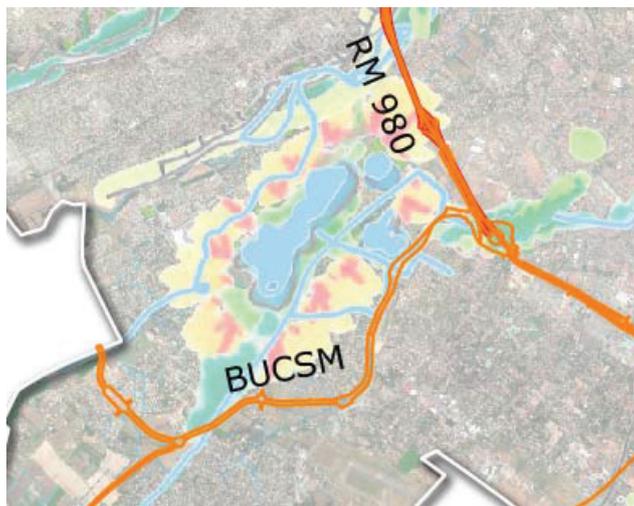
2 – Synthèse des dispositions spécifiques existantes dans les POS/PLU en vigueur de part et d'autre de l'axe de la RM 120 – Route d'Espagne

Les règles existantes dans les POS/PLU et reprises dans le PLUiH :

Axe entrant	Commune	Zone du PLUiH concernée	Caractéristiques des retraits minimum
RM 120	Toulouse		Retraits inscrits sur règlement graphique

Le Boulevard Urbain du Canal de Saint-Martory (BUCSM)

1 – Synthèse des caractéristiques de l'axe du BUCSM



1.1. Généralités, description de la voie :

Le projet d'infrastructure de transport dénommée BUCSM (Boulevard Urbain du Canal Saint-Martory) se rapporte à un axe de desserte reliant la commune de Cugnaux au pôle multimodal de Basso Cambo. L'infrastructure de transports en commun en site propre est réalisée.

1.2. Description paysagère et urbaine :

Le projet de BUCSM s'inscrit sur la basse terrasse de Garonne, traversant un paysage mixte entre espaces ouverts semi-naturels et espaces urbanisés relativement denses se côtoient.

L'itinéraire jouxte le Parc de la Ramée et s'inscrit dans un élément paysager dominant qui est la Vallée du Touch plus au nord, le cours d'eau du Négogousse vers l'est et la margelle de Garonne au Mirail.

Le territoire concerné est très largement fragmenté et spécialisé ; la rocade Arc-en-Ciel forme une barrière spatiale conséquente.

1.3. Enjeux globaux sur le BUCSM :

- La pérennisation et le renouvellement des zones économiques, la mise en valeur des équipements commerciaux, des services publics et des espaces verts.
- La structuration des pôles d'échanges à partir desquels s'organisera un réseau maillé.
- Le phasage du développement urbain, dans un principe de cohérence urbanisme / transports.

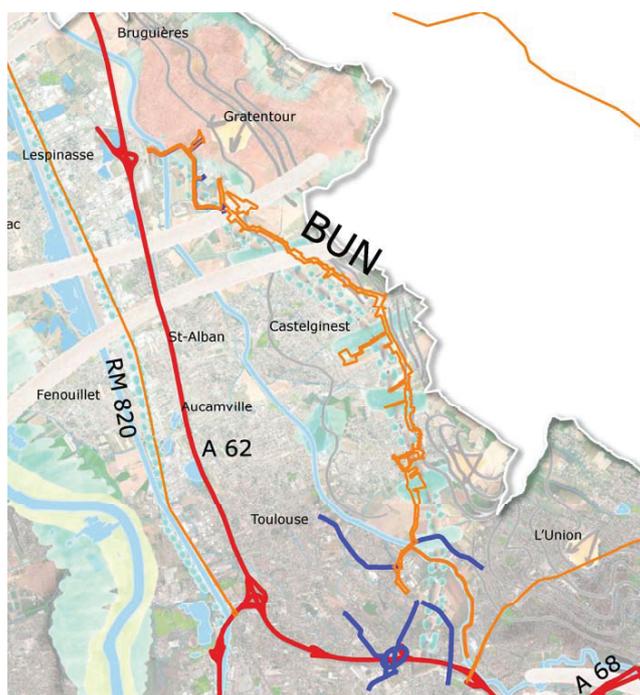
2 – Synthèse des dispositions spécifiques existantes dans les POS/PLU en vigueur de part et d'autre de l'axe du BUCSM

Les règles existantes dans les POS/PLU et reprises dans le PLUiH :

Axe entrant	Commune	Zone du PLUiH concernée	Caractéristiques des retraits minimum
BUCSM	Cugnaux	UA1, UM4, UM7, AUMf et AUF A et NS	10 m de l'emprise de la voie 6 m de l'emprise de la voie
	Tournefeuille	Zones UM7, NS, NL	20 m minimum par rapport à la limite de l'emplacement réservé ou, à défaut, par rapport à la limite communale avec Cugnaux et Toulouse. Les constructions à usage de stationnement nécessaires aux constructions autorisées pourront être implantées à 10m minimum de la limite cette voie.
	Toulouse	Retraits inscrits sur règlement graphique	

Le Boulevard Urbain Nord (BUN)

1 – Synthèse des caractéristiques de l'axe du BUN



1.1. Généralités, description de la voie :

Le projet du Boulevard Urbain Nord (BUN), support d'un transport en commun en site propre doit relier le terminus « Borderouge » de la ligne B du métro, sur Toulouse, à Bruguères en desservant Launaguet, Castelginest, Gratentour et Bruguères. La phase 1 est aujourd'hui amorcée sur le secteur Paléficat. Selon le principe de cohérence urbanisme / transports porté par le schéma de cohérence territorial de la Grande agglomération toulousaine, le BUN devra s'accompagner de programmes urbains suffisamment denses au regard de la desserte en transports en commun prévue.

1.2. Description paysagère et urbaine :

S'inscrivant dans la vallée de l'Hers, au pied des coteaux nord-est de la métropole, le BUN traverse principalement une zone agricole encore relativement préservée. Son itinéraire offre aujourd'hui des vues lointaines sur la Vallée de la Garonne, de l'Hers et du Girou, ainsi que sur les coteaux. Ces perspectives visuelles se fermeront peu à peu au fur et à mesure de la mise en œuvre des opérations urbaines sensées accompagner le BUN et se teinteront d'un caractère urbain beaucoup plus marqué.

1.3. Enjeux globaux autour du BUN :

- Le renouvellement annoncé du paysage en pied de coteaux, à accompagner qualitativement.
- La préservation des vues lointaines et la valorisation des perspectives transversales empruntant les cours d'eau reliant les coteaux à l'Hers.

2 – Synthèse des dispositions spécifiques existantes dans les POS/PLU en vigueur de part et d'autre de l'axe du BUN

Les règles existantes dans les POS/PLU et reprises dans le PLUiH :

Axe entrant	Commune	Zone du PLUiH concernée	Caractéristiques des retraits minimum
BUN	Toulouse		Retraits inscrits sur règlement graphique

Récapitulatif des 4 cas de figure rencontrés :

1 - Secteurs OAP concernés par la servitude de recul sur lesquels une étude paysagère est intégrée au PLUi-H (livret 1-E-partie 3) :

- Aussonne / Beauzelle : Parc des Expositions (RM 902)
- Pibrac : Coustayrac (RN 124)
- Toulouse : Avenue d'Atlanta (A 61)
- Toulouse : Paleficat (A 62)
- Toulouse : Guilhermy (A 620)
- Saint-Jory : l'Hers (RM 820)
- Fenouillet : Secteur Soferti - Pôle gare (RM 820)

2 - Secteurs sur lesquels une étude paysagère était intégrée au POS / PLU en vigueur :

- Bruguères : Tavernié (A 62)
- Colomiers : Triguebeurre (RN 124)
- Saint-Alban : Tucol (A 62)
- Toulouse : Montaudran (A 623)

3 - Secteurs considérés dans des espaces urbanisés, où le L-111-6 ne s'applique pas :

- Aucamville : le Mazurie, Carrière-Fronton, Gratian (A 62)
- Colomiers : Ramassiers (RN 124)
- Toulouse : Campus Ranguel (A 623)
- Mondonville : Moulin à Vent (phase 1), centre-ville (RM 224)
- Lespinasse : Vitarelles (RM 820)
- Montrabé : Bordehaute (RM 112)
- Balma / L'Union : ZAC Gramont (RM 112)
- L'Union : Cœur de ville (RM 888)
- Saint-Alban : Tucol (RM820)

4 - Secteurs OAP respectant le recul imposé :

- Toulouse : les Izards (rocade Nord A 62)
- Montrabé : Brunel (RM 112)
- Blagnac / Beauzelle : ZAC Andromède (RM 902)
- Saint-Orens : Firmis (RM 2 Sud)

1_E_2 : Les études au titre du L 111-8 pour les projets d'urbanisation du PLUi-H

Partie 1 – AUSSONNE et BEAUZELLE : Parc des Expositions de Toulouse Métropole



AMENDEMENT DUPONT
AUSSONNE ET BEAUZELLE



EMETTEUR

INGEROP CONSEIL & INGENIERIE

NOM FICHIER

PEX_AMENDEMENT DUPONT_AUSSONNE

FEUILLE

1/34

SOMMAIRE

I. PREAMBULE.....	3
I.1. CONTEXTE	3
I.2. OBJECTIF ET CONTENU DE L'ÉTUDE	3
II. ÉTAT DES LIEUX DU SECTEUR SOUMIS AUX DISPOSITIONS DES ARTICLES L.111-6 ET SUIVANTS DU CODE DE L'URBANISME.....	4
II.1. LOCALISATION DU SECTEUR D'ÉTUDE	4
II.2. PRESENTATION DU SECTEUR D'ÉTUDE.....	4
II.2.1. <i>Urbanisme</i>	4
II.2.2. <i>Infrastructures et sécurité routière</i>	5
II.2.3. <i>Nuisances et risques</i>	6
II.2.4. <i>Paysage local</i>	7
III. DESCRIPTION DU PROJET	14
III.1. LE PARC DES EXPOSITIONS.....	14
III.2. LES AMENAGEMENTS URBAINS.....	15
III.2.1. <i>Zones Ouest : zones 1 à 4</i>	16
III.2.2. <i>Zones Sud : mise en attente des zones 5 et 6a</i>	16
III.2.3. <i>Zones 6b</i>	17
III.2.4. <i>Zone Est : zones 7 et 8a</i>	17
III.3. LA DESSERTE VIAIRE.....	18
III.3.1. <i>Les accès viaire au Parc des Expositions</i>	18
III.3.2. <i>La desserte viaire liée aux aménagements urbains du Parc des Expositions</i>	18
III.4. LA DESSERTE EN TRANSPORT EN COMMUN DU PARC DES EXPOSITIONS	20
III.5. LES MODES DOUX	21
IV. PRISE EN COMPTE DES REGLES D'URBANISME	22
IV.1. GENERALITES ET OBJECTIFS.....	22
IV.2. LES NUISANCES	22
IV.2.1. <i>Air et bruit</i>	22
IV.2.2. <i>Eau</i>	22
IV.2.3. <i>Déchets</i>	25
IV.3. LA SECURITE ROUTIERE	25
IV.3.1. <i>Accès sur la RN224 et la future RD902</i>	25
IV.3.2. <i>Augmentation des flux de trafic au niveau de la RN224 et de la RD902</i>	25
IV.3.3. <i>Aménagements des déplacements au sein du Parc des Expositions</i>	25
IV.4. LA QUALITE URBAINE, ARCHITECTURALE ET PAYSAGERE	25
IV.4.1. <i>Généralités</i>	25
IV.4.2. <i>Cas particuliers des aménagements urbains envisagés dans la bande d'inconstructibilité</i>	26
IV.4.3. <i>Orientations paysagères</i>	30
IV.4.4. <i>Conclusions</i>	30
V. PROPOSITIONS ET TRADUCTIONS DU PROJET D'AMENAGEMENT DANS LE DOCUMENT D'URBANISME.....	31
V.1. RAPPEL	31
V.2. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP)	31
V.3. REGLEMENT	31

I. PREAMBULE

I.1. CONTEXTE

Toulouse Métropole entame la construction d'un nouveau Parc des Expositions et centre de convention implanté au Nord-Ouest de l'agglomération toulousaine, ainsi que la desserte de ce dernier par des infrastructures routières adaptées et par le prolongement d'une ligne de tramway.

Ce nouveau Parc des Expositions offrira une offre événementielle étoffée, bénéficiant d'une accessibilité facilitée. Moderne et durable, il contribuera au développement de l'économie locale et permettra le rayonnement de la métropole toulousaine à l'échelle internationale.

L'objet « Parc des Expositions » (le bâtiment « Parc des Expositions » + les infrastructures routières + le tramway) a déjà fait l'objet de dossiers réglementaires soumis à enquête publique et, à ce titre, a obtenu l'ensemble des autorisations induites.

A ce jour, l'aménagement urbain des zones situées aux alentours du Parc est envisagé, notamment pour ce qui concerne les zones incluses dans le périmètre de la Déclaration d'Utilité Publique obtenue et pour lesquelles la maîtrise foncière est effective.

Ces aménagements urbains concernent en partie les abords, de la RN224 ainsi que ceux du futur prolongement de la RD902, et sont situés sur les communes d'Aussonne et de Beauzelle.

La RN224 (Itinéraire Grand Gabarit) et la RD902 sont des routes classées à grande circulation (décret n°2009-615 du 3 juin 2009) et sont concernées par la loi Barnier, qui vise à mieux maîtriser le développement urbain le long des voies les plus importantes, en définissant un principe de réservation. Ce dernier s'applique en dehors des espaces urbanisés de la commune, et se matérialise par une bande inconstructible de 75 mètres, qui s'étend de part de l'axe la route concernée.

Cette loi renvoie à l'article L.111-6 du Code de l'Urbanisme, qui précise que :

« 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... ».

En tant que routes à grande circulation, la RN224 et la RD902 font l'objet d'une bande d'inconstructibilité de 75 m de part et d'autre de leur axe.

Au Sud-Est de la commune d'Aussonne et sur la partie Ouest du territoire communal de Beauzelle, le futur Parc des Expositions s'insère à proximité de la RN224 et de la RD902. Une partie des aménagements urbains envisagés intercepte les bandes inconstructibles de 75 m prévue de part et d'autre de ces voies. La réalisation de ce projet nécessite donc de déroger à cette inconstructibilité, comme le prévoit l'article L.111-8 du Code de l'Urbanisme :

« Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L.111-6 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. »

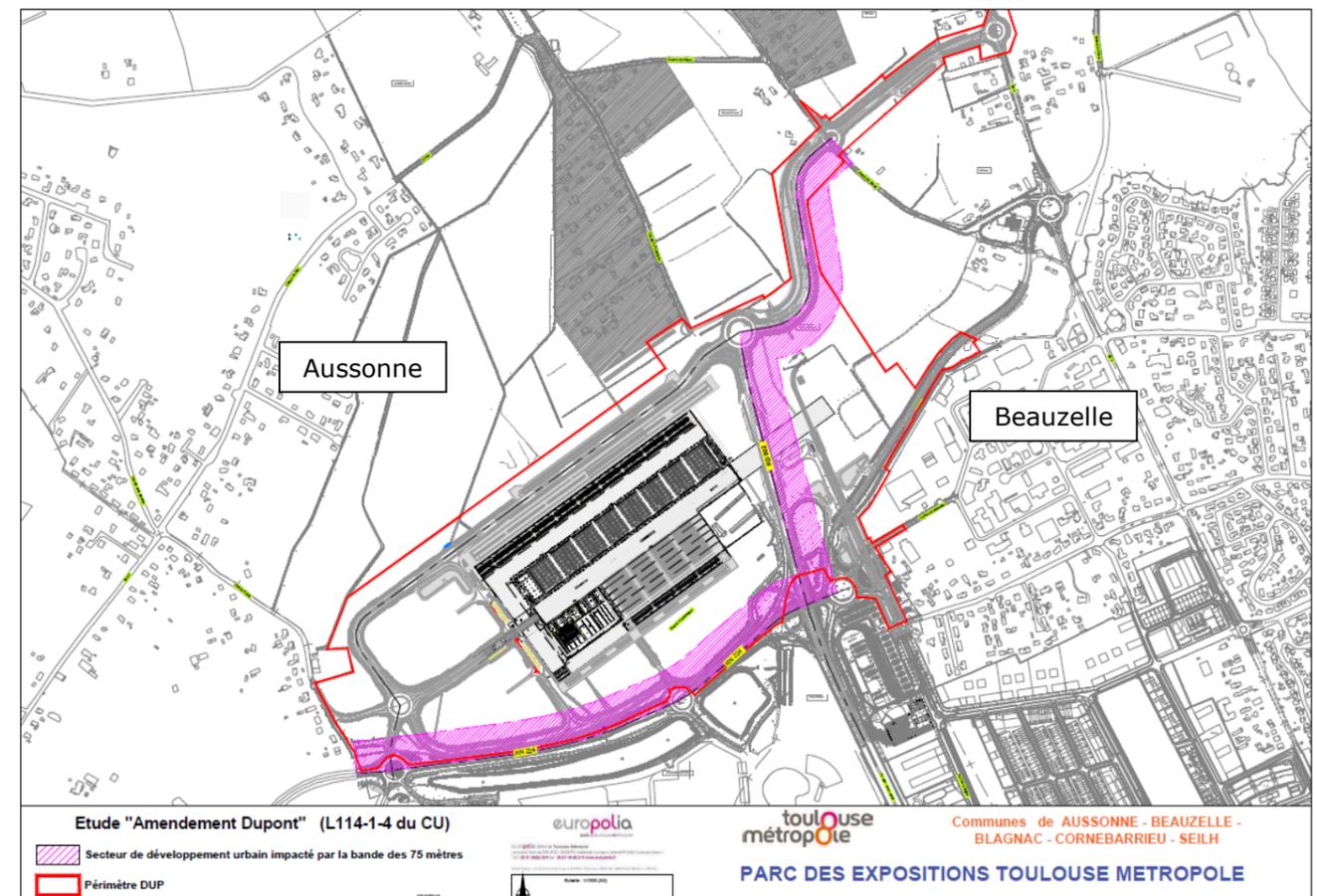
I.2. OBJECTIF ET CONTENU DE L'ETUDE

La présente étude a pour objet de prendre en compte les dispositions énoncées ci-dessus afin de permettre la réalisation des aménagements urbains prévus aux abords du futur Parc des Expositions, le long de la RN224 et du prolongement de la RD902, tout en ayant une utilisation rationnelle et qualitative du site.

La 1^{ère} partie de ce dossier vise à présenter le secteur d'étude, à caractériser l'état des lieux actuel concernant l'urbanisme, la circulation routière, les risques ainsi que le paysage.

La 2^{ème} partie présente le projet dans sa globalité et détaille plus particulièrement les aménagements envisagés au sein des bandes d'inconstructibilité de la RN224 et de la RD902.

Enfin, la 3^{ème} partie décrit les principes d'aménagement du projet et les justifications au regard des critères fixés par l'Amendement Dupont.

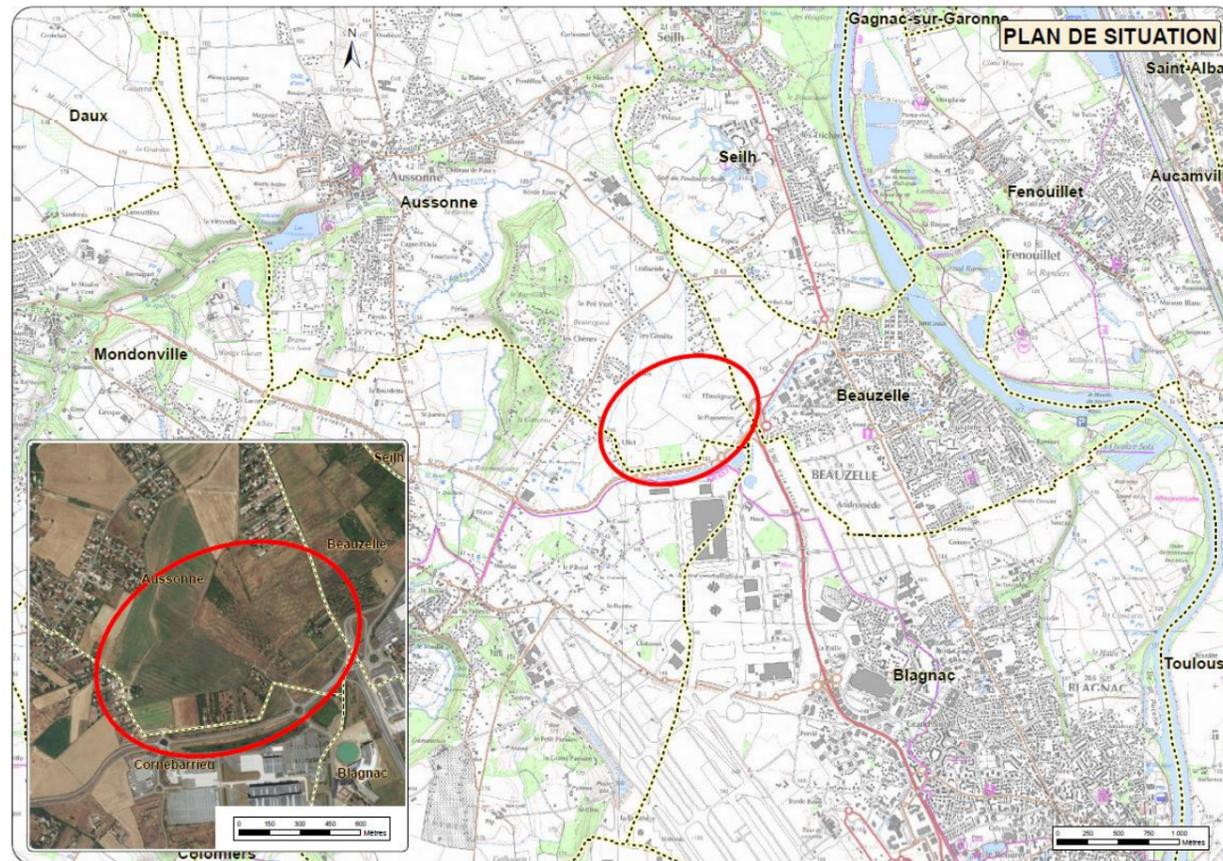


Bandes d'inconstructibilité de la RN224 de la future RD902 au droit des aménagements urbains envisagés

II. ÉTAT DES LIEUX DU SECTEUR SOUMIS AUX DISPOSITIONS DES ARTICLES L.111-6 ET SUIVANTS DU CODE DE L'URBANISME

II.1. LOCALISATION DU SECTEUR D'ÉTUDE

Le secteur d'étude est situé dans le département de la Haute-Garonne (31), au Nord-Ouest de l'agglomération Toulousaine.



Plan de situation

Plus précisément, le futur Parc des Expositions et les aménagements urbains envisagés à proximité de ce dernier sont principalement situés sur les communes d'Aussonne et de Beauzelle (Haute-Garonne).

II.2. PRÉSENTATION DU SECTEUR D'ÉTUDE

L'analyse du paysage local et des contraintes de développement de la zone sont des éléments auxquels il convient de se référer pour réaliser des implantations de bâtiments et des aménagements paysagers cohérents au regard des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, urbaine et paysagère.

II.2.1. Urbanisme

Toulouse Métropole a décidé d'engager l'élaboration d'un Plan local d'urbanisme intercommunal. Cette procédure, actuellement en cours, a pour objectif de promouvoir la construction d'un projet urbain pour la Métropole, en élaborant un seul et même document pour les 37 communes membres.

Concernant les documents d'urbanisme des communes d'Aussonne et de Beauzelle, une mise en compatibilité des PLU avait été réalisée dans le cadre de la Déclaration d'Utilité Publique du futur Parc des Expositions de Toulouse, à l'époque où ce projet ne comportait pas encore les aménagements urbains envisagés aujourd'hui.

Cette mise en compatibilité a été approuvée par arrêté préfectoral du 19 juin 2014.

a. Aussonne

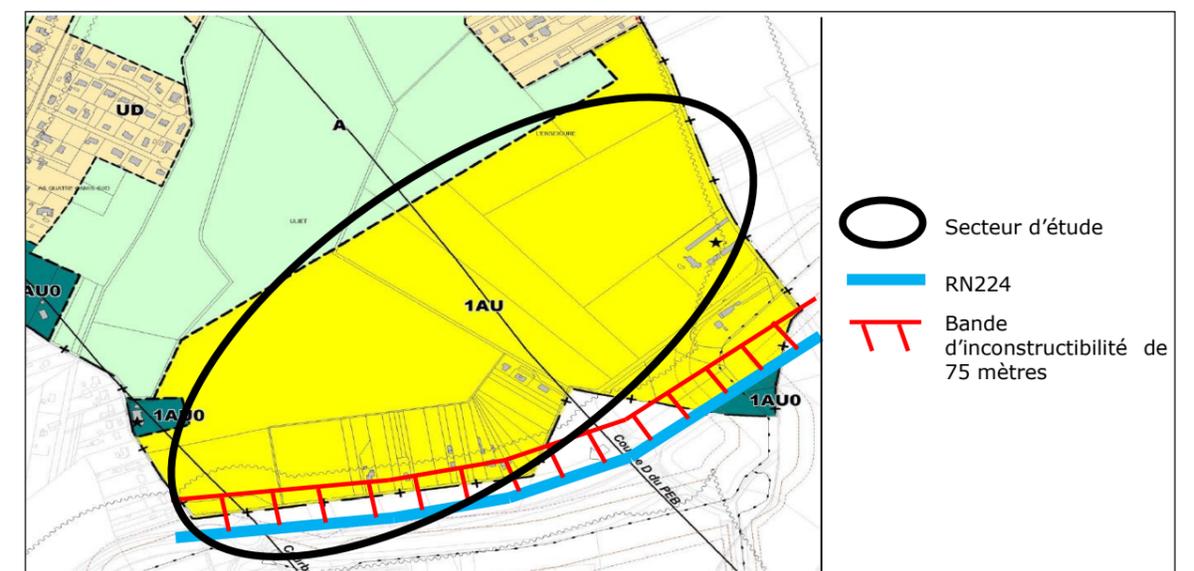
Depuis cette mise en compatibilité, le secteur d'étude situé sur la commune d'Aussonne, est classée en zone d'urbanisation future « 1AU ».

« D'une superficie d'environ 56 hectares, la zone 1AU recouvre le secteur situé au Sud-Est de la commune, au niveau du lieu-dit de « L'Enseigne », destiné à recevoir de nouveaux équipements publics ou d'intérêt collectif nécessaires au rayonnement de l'agglomération toulousaine, tels que le futur Parc des Expositions de Toulouse Métropole.

Les dispositions réglementaires pour la zone 1AU ont pour objectifs de permettre la réalisation de grands équipements métropolitains et des activités économiques diversifiées destinées à les accompagner. »

L'article 6 mentionne que : « Toute construction devra être implantée à une distance minimale de : 75 mètres de l'axe Itinéraire à Grand Gabarit – RN 224. »

La carte qui suit permet de visualiser le nouveau zonage (1AU) du PLU destiné à recevoir les aménagements du Parc des Expositions ainsi que la bande d'inconstructibilité de 75 m depuis l'axe de la RN224 (ligne « rouge »).



Bande d'inconstructibilité de la RN224 sur l'extrait du plan de zonage du PLU d'Aussonne

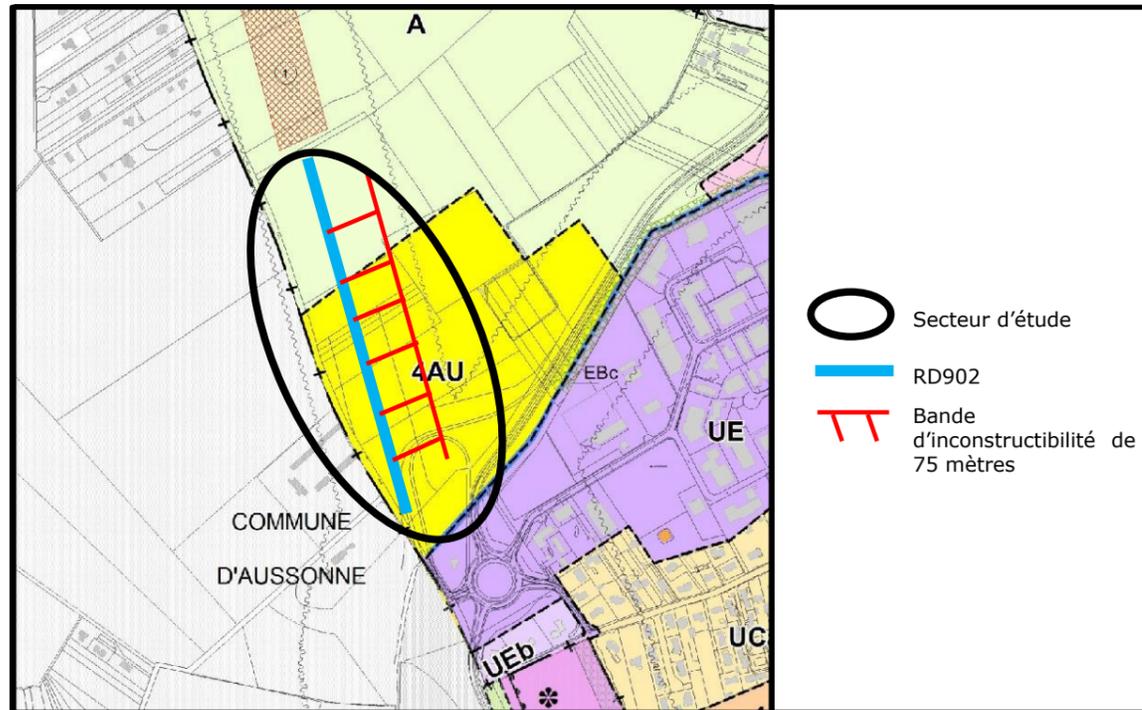
b. Beauzelle

Depuis cette mise en compatibilité, le secteur d'étude situé sur la commune de Beauzelle, est classée en zone d'urbanisation future « 4AU ».

« D'une superficie d'environ 13 hectares, la zone 4AU recouvre le secteur situé au Nord-Ouest de la commune, au niveau du lieu-dit de « L'Enseigne », destiné à recevoir de nouveaux équipements publics ou d'intérêt collectif nécessaires au rayonnement de l'agglomération toulousaine, tels que le futur Parc des Expositions de Toulouse métropole. Les dispositions réglementaires pour la zone 4AU ont pour objectifs :

- De permettre la réalisation de grands équipements métropolitains et des activités économiques diversifiées destinées à les accompagner.
- De permettre l'extension du réseau de tramway avec l'aménagement d'un pôle multimodal. »

La RD902, n'étant pas existante à ce jour, aucune précision sur les distances minimales à respecter pour l'implantation des constructions n'est mentionnée concernant cette voie dans le règlement du PLU de Beauzelle.

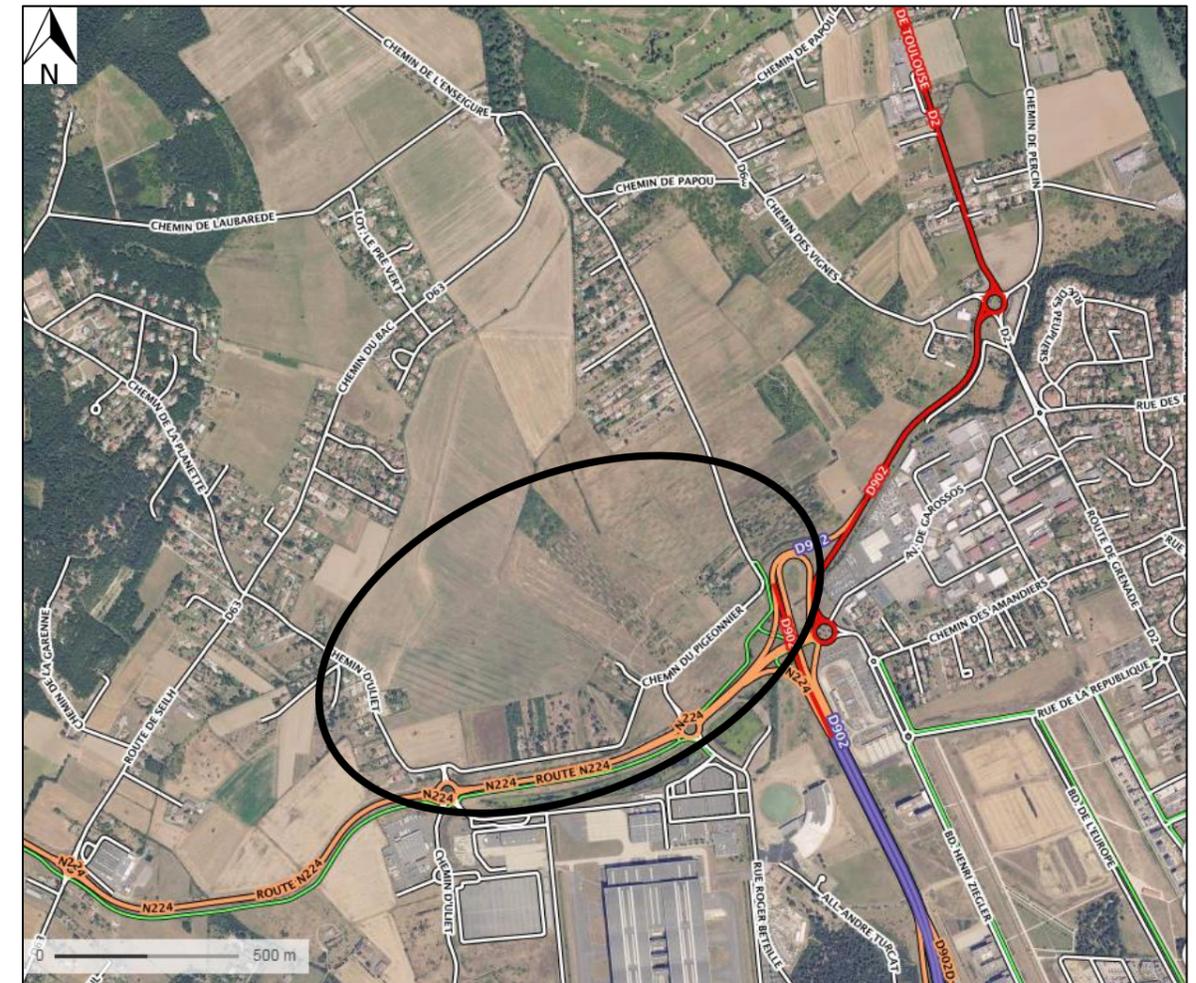


Bande d'inconstructibilité de la future RD902 sur l'extrait du plan de zonage du PLU de Beauzelle

II.2.2. Infrastructures et sécurité routière

Comme le montre l'extrait de carte ci-contre, la RN224 et la RD902 constituent les axes majeurs du secteur d'étude.

Les axes secondaires, permettant la desserte des habitations et terrains agricoles, sont le « chemin d'Ullet », le « chemin de l'Enseigne » et le « chemin du Pigeonnier », tous reliés indirectement par deux giratoires à la RN224.



Les infrastructures routières au sein du secteur d'étude

a. La RN224

Construite en 2004, la RN224 s'oriente d'Est en Ouest et relie la commune de Blagnac (à l'Est) à la commune de l'Isle Jourdain (à l'Ouest), sur une distance de 34 km.

Créée initialement pour assurer l'acheminement des éléments des Airbus A380, la RN224 constitue un axe de déplacement majeur et est classée en tant qu'Itinéraire Grand Gabarit (IGG). Elle compte un trafic moyen journalier d'environ 25 270 véhicules (comptage trafic 2012) et est reliée, à l'Est, à la RD902 dite "Voie lactée".

b. La RD902

Cette voie rapide relie la ville de Beauzelle à Blagnac. Au niveau de l'aéroport Toulouse-Blagnac, la RD902 rejoint l'A621, et constitue un accès à la rocade de Toulouse.

La RD902 offre un accès aux ZAC Andromède et Aéroconstellation, entre lesquelles elle se positionne.

Elle compte un trafic moyen journalier d'environ 55 000 véhicules (comptage trafic 2012).

À terme, l'accès au futur Parc des Expositions et aux aménagements urbains associés ne se fera pas directement depuis la RN224, mais via des accès secondaires, et notamment une voie nouvelle implantée au Nord de la RN224.

Le prolongement de la RD902, prévu dans le cadre du projet permettra un accès routier adapté aux besoins du futur parc et renforcera le maillage du réseau routier de ce secteur Nord-Ouest de l'agglomération.

De la même manière que pour la RN224, l'accès au futur Parc des Expositions depuis la RD902 se fera via la voie nouvelle implantée au Nord de la RN224.

c. Sécurité routière

Dans le cadre de la présente étude, l'accidentologie ne constitue pas une problématique sensible puisqu'il n'y aura pas de liaison directe entre le présent projet et la RN224 et la RD902.

De ce fait, le projet n'aura pas d'influence directe sur l'occurrence des accidents corporels ayant lieu sur ces voies.

Il convient toutefois de noter que le présent projet pourrait avoir une influence sur l'augmentation du volume de trafic de la RN224 et de la RD902.

II.2.3. Nuisances et risques

a. Le bruit

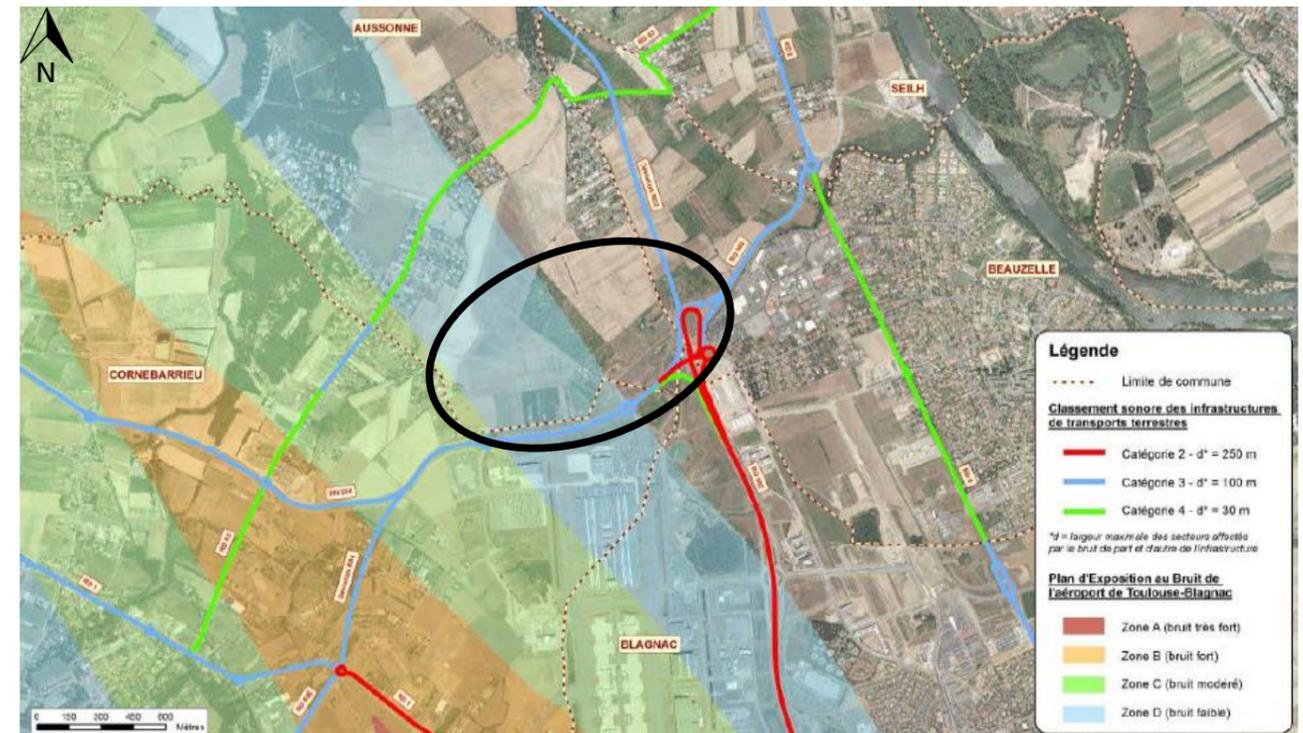
La zone d'étude est soumise aux nuisances acoustiques principalement liées aux infrastructures de transport situées à proximité de cette dernière, et notamment :

- les infrastructures routières : RN224, RD902, RD2, RD63... ;
- l'aéroport de Toulouse-Blagnac.

Une campagne de mesures acoustiques a été réalisée du 2 au 12 février 2012 dans le cadre de l'étude d'impact propre au Parc des Expositions, permettant de rendre compte de l'ambiance acoustique du site et des niveaux sonores existant en configuration actuelle.

Les résultats de la campagne de mesures montrent des niveaux sonores de jour compris entre 50,5 et 59,5 dB(A) et des niveaux sonores de nuit compris entre 29,0 et 52,5 dB(A), mesurés au droit de points fixes de 24h. L'ambiance sonore peut ainsi être qualifiée de « modérée » dans le secteur d'étude. Des mesures réalisées ponctuellement de jour au droit de la RN224 et de la RD902 présentent, quant à elles, des valeurs supérieures à 65 dB(A).

La carte suivante présente le classement sonore des infrastructures de transports terrestres ainsi que le Plan d'Exposition au Bruit au droit de la zone d'étude.



Sources de bruit actuelles

Comme le montre la carte ci-dessus :

- ▶ la RN224 est classé en catégorie 3 et est, de ce fait, concernée par une bande de bruit de 100 m de part et d'autre de l'axe de la voie ;
- ▶ la RD902 est classé en catégorie 2 et est, de ce fait, concernée par une bande de bruit de 250 m de part et d'autre de l'axe de la voie.

Le secteur d'étude est également situé en zone D du Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport de Toulouse-Blagnac, caractérisé par un bruit faible.

Les secteurs affectés par les bandes de bruit sont soumis à l'isolement acoustique pour les pièces à construire des bâtiments d'habitation, d'enseignement, de santé, de soins et d'action sociale, d'hébergement à caractère touristique.

Les isolements acoustiques requis doivent être adaptés à chaque catégorie d'occupation selon la réglementation en vigueur (arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit). Ces isolements sont variables suivant le recul de construction, l'orientation, la présence d'obstacles.

Compte tenu de la vocation tertiaire (activités économiques) des zones d'aménagement concernées, la contrainte liée aux nuisances sonores peut être considérée comme faible.

b. Les risques naturels

❖ Mouvements de terrain :

Les communes d'Aussonne et de Beauzelle disposent d'un PPRn pour le risque « mouvements de terrain – tassements différentiels », approuvé en date du 22 décembre 2008.

Le secteur étudié est classé en zone d'aléa faible. Ce aléa signifie qu'un sinistre est possible, sur une faible proportion de bâtiments, lors d'une période de sécheresse. Les bâtiments les plus fragiles sont ceux qui présentent des défauts de construction ou un contexte local défavorable (proximité d'arbres, ou sous-sols hétérogènes).

❖ Séisme :

Le secteur d'étude est situé en zone de sismicité 1. Cela signifie que la probabilité du site à être exposé à une secousse sismique de caractéristiques données et de période de temps donnée est faible.

Il n'y a pas de règle de protection particulière à appliquer dans le cadre de la mise en œuvre de nouvelles constructions.

❖ Inondation :

Le secteur concerné par la présente étude n'est pas situé en zone inondable.

II.2.4. **Paysage local**

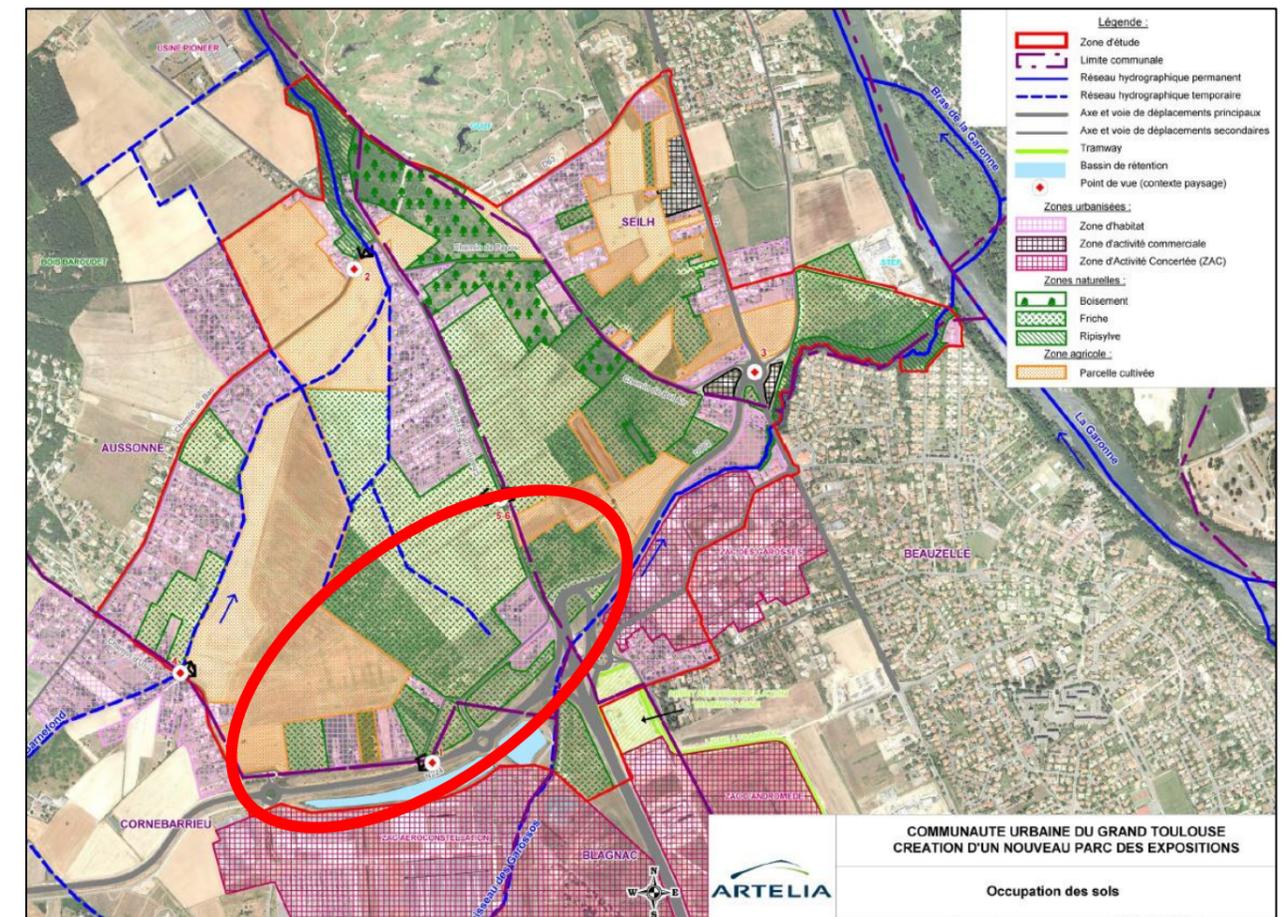
L'ambiance paysagère d'un secteur est notamment influencée par la topographie du site ainsi que son occupation du sol.

Pour ce qui concerne le présent projet, le secteur d'étude s'inscrit au sein de la basse terrasse alluviale de la Garonne, située plus à l'Est. Le relief y est peu marqué.

Dans ce contexte, la perception visuelle dépend essentiellement de l'occupation des sols. En effet, seuls les développements urbains, viaires ou arborés sont susceptibles de constituer des écrans visuels et de limiter ainsi les portées de vue.

a. Occupation du sol actuelle

Le secteur d'étude est principalement occupé par des friches dans sa partie Est, de parcelles cultivées dans sa partie Ouest, et de quelques zones d'habitat. Ces grands ensembles induisent des ambiances paysagères très différentes au sein du secteur d'étude.



Occupation du sol du secteur étudié
(Source : Étude d'impact du Parc des Expositions, ARTELIA)

Malgré une occupation du sol à dominante agricole, le secteur d'étude est situé à proximité immédiate de zones urbaines, et notamment de la ZAC Aéroconstellation au Sud.

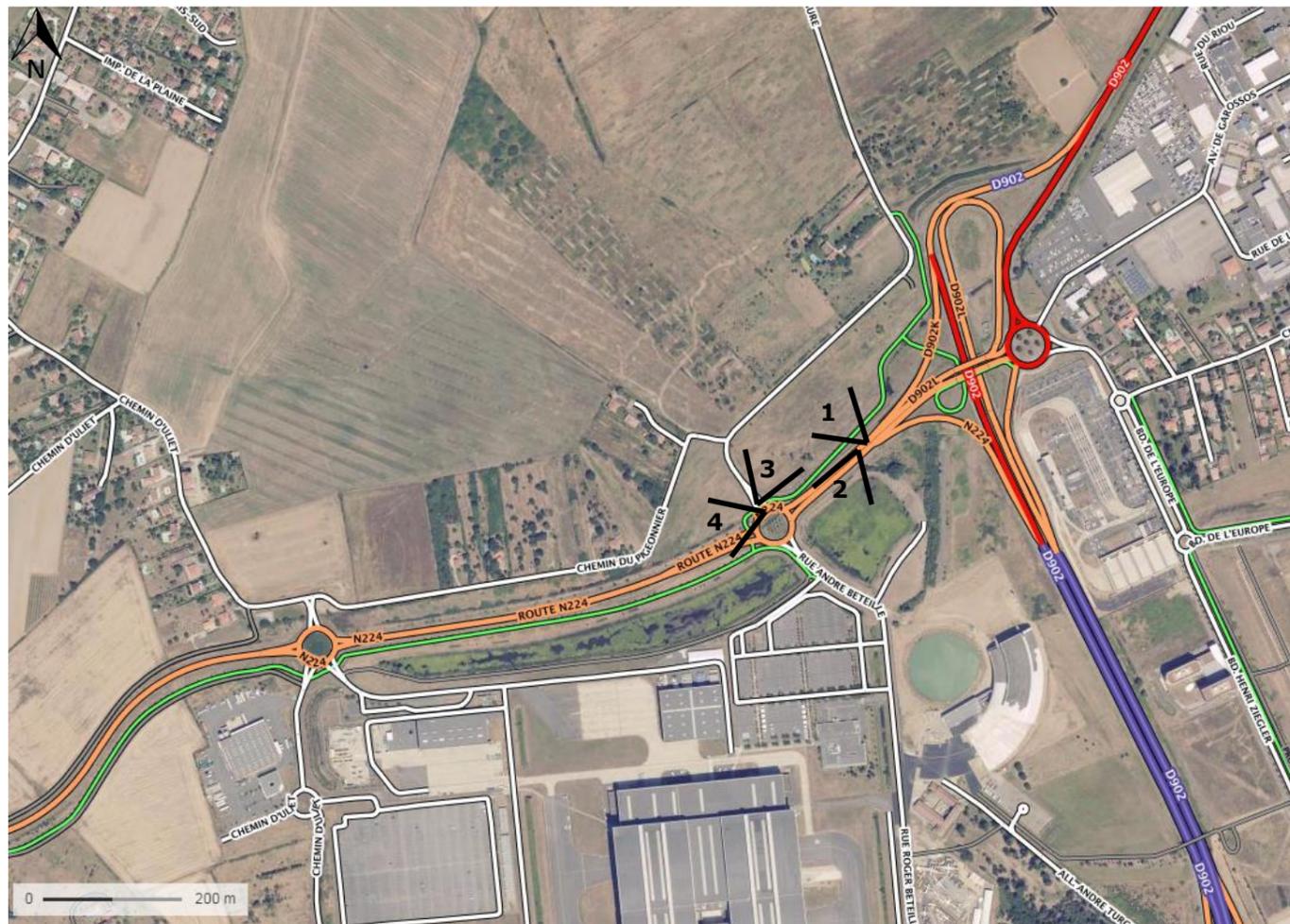
Dans ce contexte de transition paysagère, c'est la RN224 qui marque la frontière entre zones agricoles et résidentielles ou zones d'activités économiques.

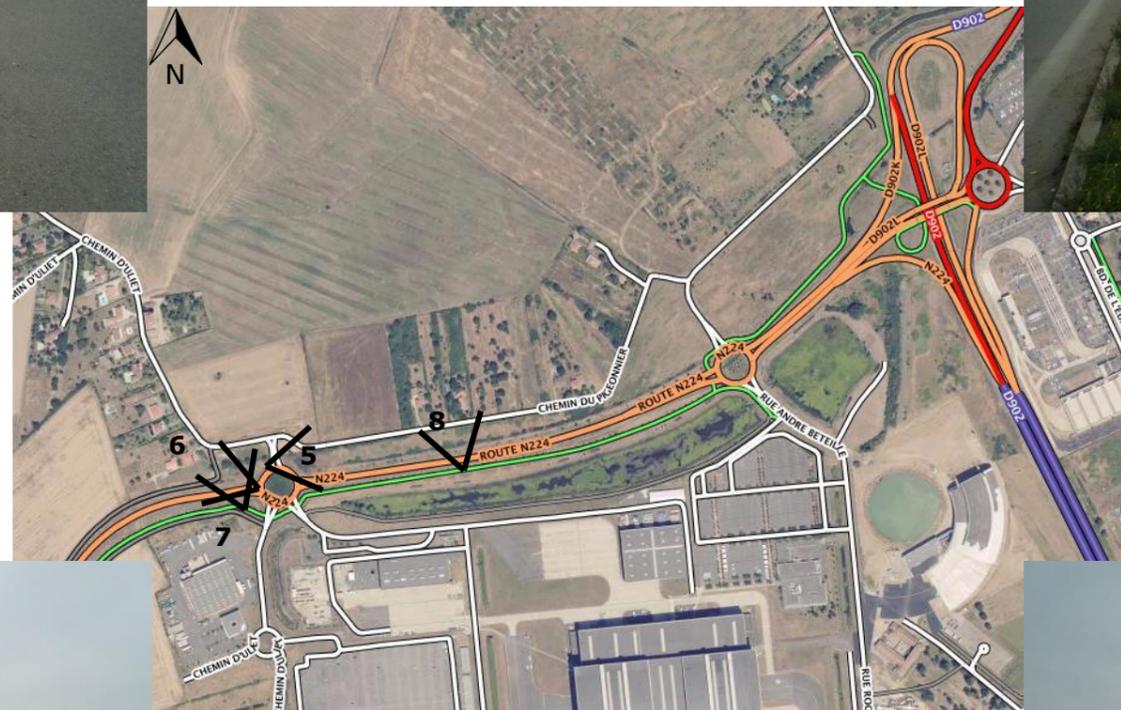


La RN224 entre zones agricoles et zones urbaines

b. Perception visuelle depuis la RN224

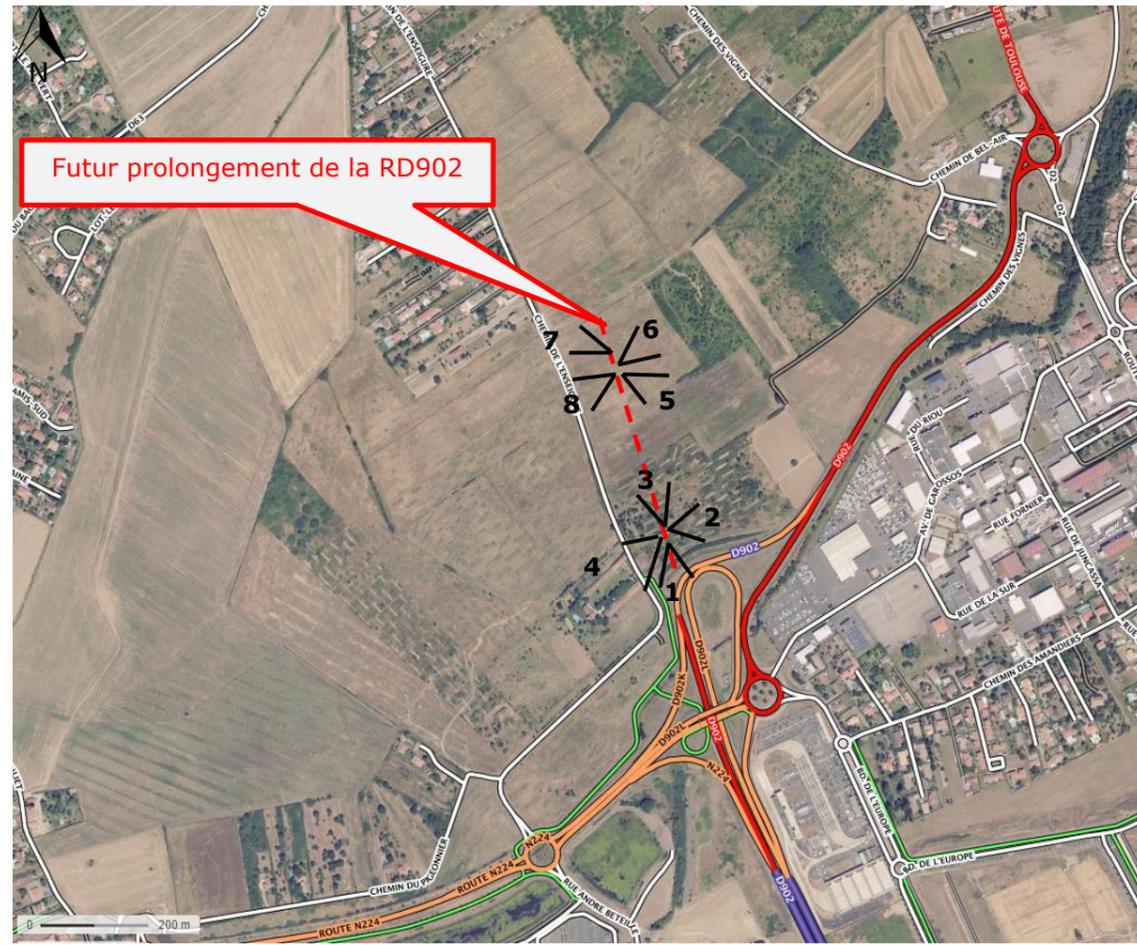
Les deux planches suivantes présentent les perceptions paysagères observées depuis la RN224, d'Ouest en Est. Comme celles-ci le montre, les perceptions visuelles entre la RN224 et les futurs aménagements envisagés sont très limités, du fait de la présence d'un merlon de terre présent sur la quasi-totalité du linéaire.





c. Perception visuelle depuis la RD902

Les deux planches suivantes présentent les perceptions paysagères observées depuis le futur prolongement de la RD902 envisagé.

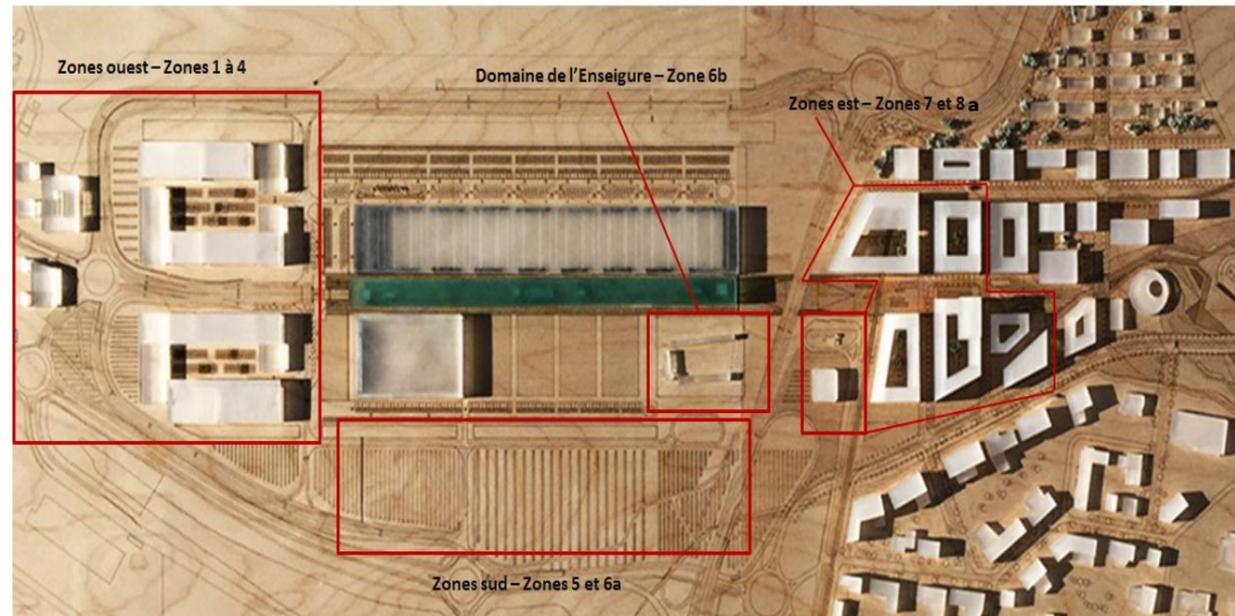




III. DESCRIPTION DU PROJET

Le projet de Parc des Expositions de Toulouse, associé aux aménagements urbains situés aux abords de ce dernier, concerne les communes de Blagnac, Seilh, Cornebarieu, Beauzelle et Aussonne. Il s'articule autour de 3 grands axes :

- ▶ la création du Parc des Expositions et de ses parkings ;
- ▶ les aménagements urbains autour du Parc des Expositions, envisagés à court terme : zones 1 à 8a (cf. synoptique ci-dessous) ;
- ▶ la création et le réaménagement des infrastructures routières, des transports en communs et des déplacements doux.

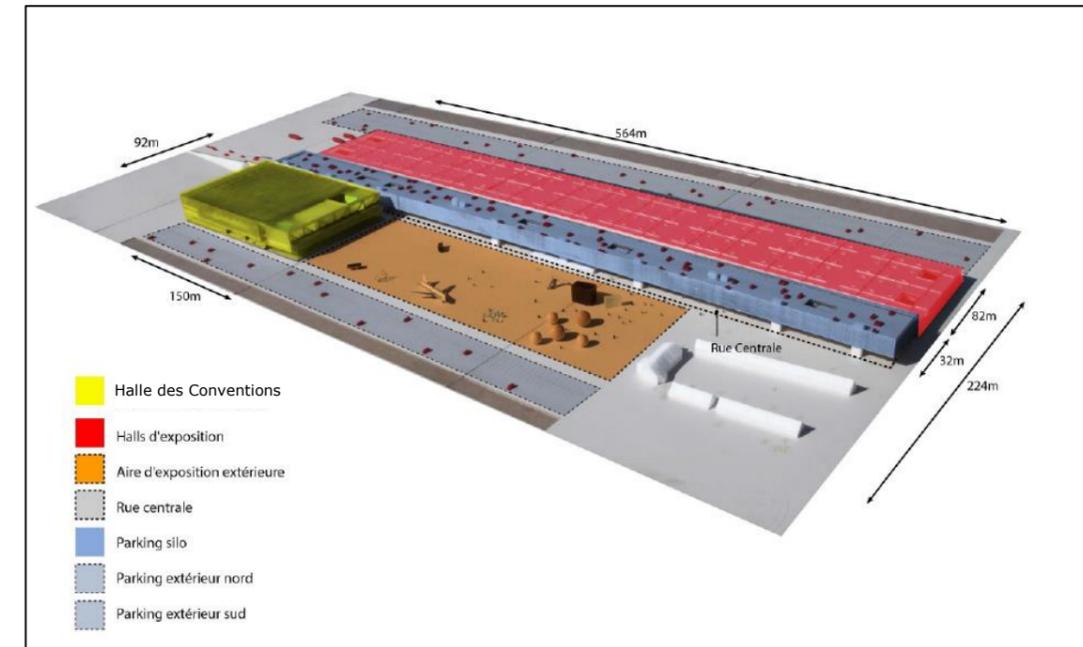


Synoptique de l'organisation des aménagements urbains autour du futur Parc des Expositions

III.1. LE PARC DES EXPOSITIONS

L'organisation du programme du Parc des Expositions est simple, compacte et cohérente. Trois bandes programmatiques en parallèle s'articulent le long d'un axe vertébral structurant la zone :

- ▶ au Nord, le Hall d'Exposition : un grand hall unitaire et modulable qui pourra accueillir des expositions en enfilade. Son partitionnement permet toutes les configurations possibles, du très grand au très petit ;
- ▶ au Sud, la travée des événements. La halles des conventions et l'aire d'exposition extérieure sont rassemblés sur ce secteur ;
- ▶ au centre, dans l'axe de la rue centrale : la travée d'accueil. Il s'agit d'un espace principal de distribution du projet prolongeant directement le parvis d'accès. Celle-ci est surmontée d'un parking en « silo » linéaire. Cette travée organise donc à la fois horizontalement (depuis le parvis) et verticalement (depuis le parking) l'accès, l'accueil et la déambulation du public dans le Parc des Expositions.



**Principe de l'organisation du Parc des Expositions
(Source : OMA)**



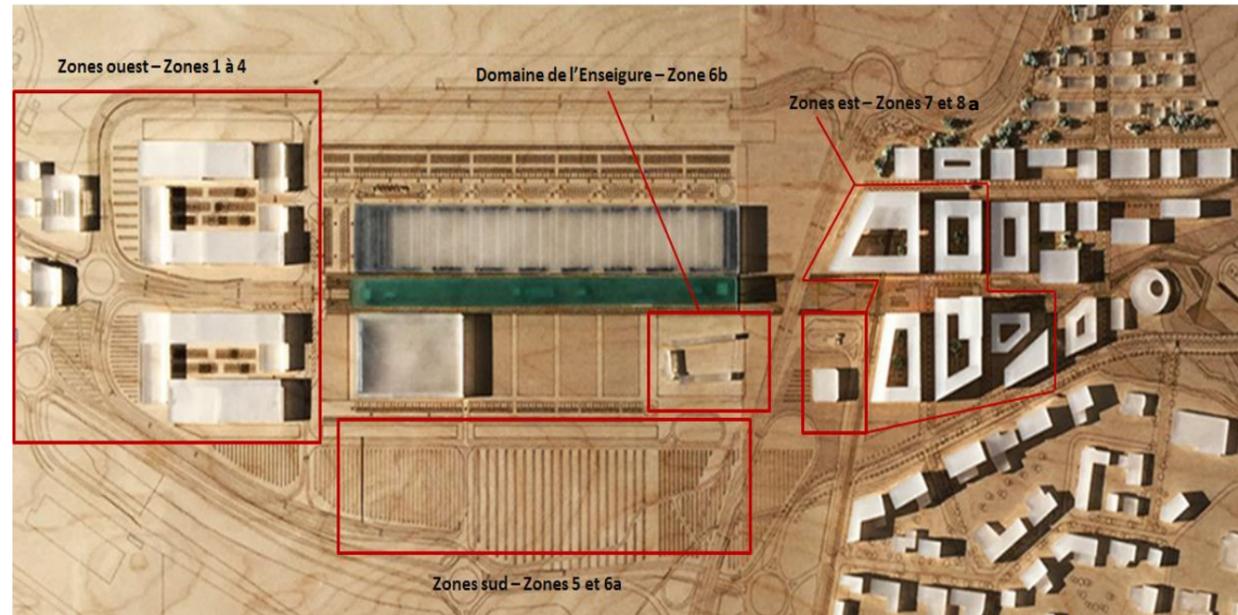
**Hall d'exposition du Parc des Expositions
(Source : OMA)**



**Le parvis
(Source : OMA)**

III.2. LES AMENAGEMENTS URBAINS

Dans la continuité du modèle du Parc des Expositions, les aménagements urbains (appelés aussi Quartier Mixte) se répartissent, dans un premier temps, sur 8 zones (1 à 8a) qui se structurent de part et d'autre de la « bande active » du Parc. Ils s'organisent donc sur un mode régulier et compact donnant une grande flexibilité dans l'organisation des bâtis et des programmes.



Synoptique de l'organisation des aménagements urbains autour du futur Parc des Expositions

Le développement d'un Quartier Mixte autour du Parc des Expositions est une opportunité unique de concrétiser un peu plus les principes de la bande active et d'inscrire l'équipement dans un dispositif plus vaste.

En effet, le Quartier Mixte projeté permettra :

- de valoriser la présence des infrastructures créées pour le Parc des Expositions (pôle multimodal notamment et nouvelles voiries...),
- d'accroître la diversité et l'intensité programmatique à une échelle territoriale élargie,
- de proposer des espaces et des équipements publics généreux et structurants.

Dans le même temps, le dispositif urbain qui structure cet aménagement urbain autorise une grande flexibilité programmatique pour répondre efficacement à des besoins programmatiques non-encore exprimés.

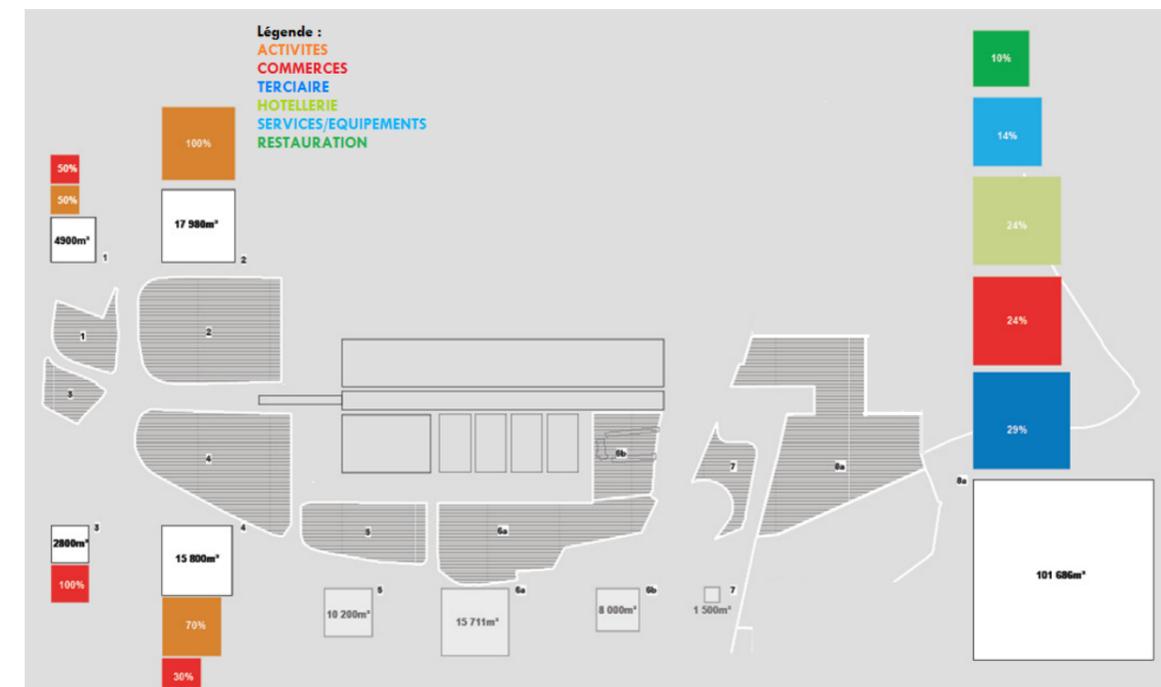
L'hypothèse programmatique retenue pour l'élaboration du Quartier Mixte est construite à partir d'une approche contextuelle (croisement des besoins exprimés et analyse des programmes existants à l'échelle de la métropole), réglementaire (PLU, SCOT) et d'une analyse croisée avec les potentialités du réseau de voiries à accueillir des flux sur le secteur.

Ainsi, à l'échelle de l'opération, le potentiel programmatique de la première phase (zones 1 à 4 et 7 et 8a) est d'environ 170 000m² qui se répartissent autour de quatre piliers principaux, à savoir :

- les activités économiques : PME, PMI, artisanat, ateliers, petite-logistique, data center...,
- le tertiaire et business center : offre de bureaux, business center, fablab, coworking, smart makers...,
- le commerce : magasins de spécialité, clubs, loisirs...,
- l'hôtellerie,
- les services et équipement : sport/fitness, bien être santé, services aux salariés, services médicaux, travel agent, conciergerie...,
- la restauration : brasseries, foud-court, lounge du quartier qui pourraient compléter l'offre existante du Parc des Expositions les jours de grande affluence.

Les activités mises en place ont également été définies en fonction de la position et de la volumétrie des zones à aménager :

- ▶ à l'Ouest, avec la proximité du Parc des Expositions, les activités économiques et commerciales, en lien avec le fonctionnement du Parc, sont favorisées. Une figure « urbaine industrielle » est envisagée, dont l'objectif est de répondre aux besoins des usagers économiques et industriels ;
- ▶ à l'Est, par la présence du pôle multimodal (lignes de bus et de tramway) et d'un espace public majeur (parvis), une mixité programmatique est envisagée avec une forte densité de bâtis et d'activités.



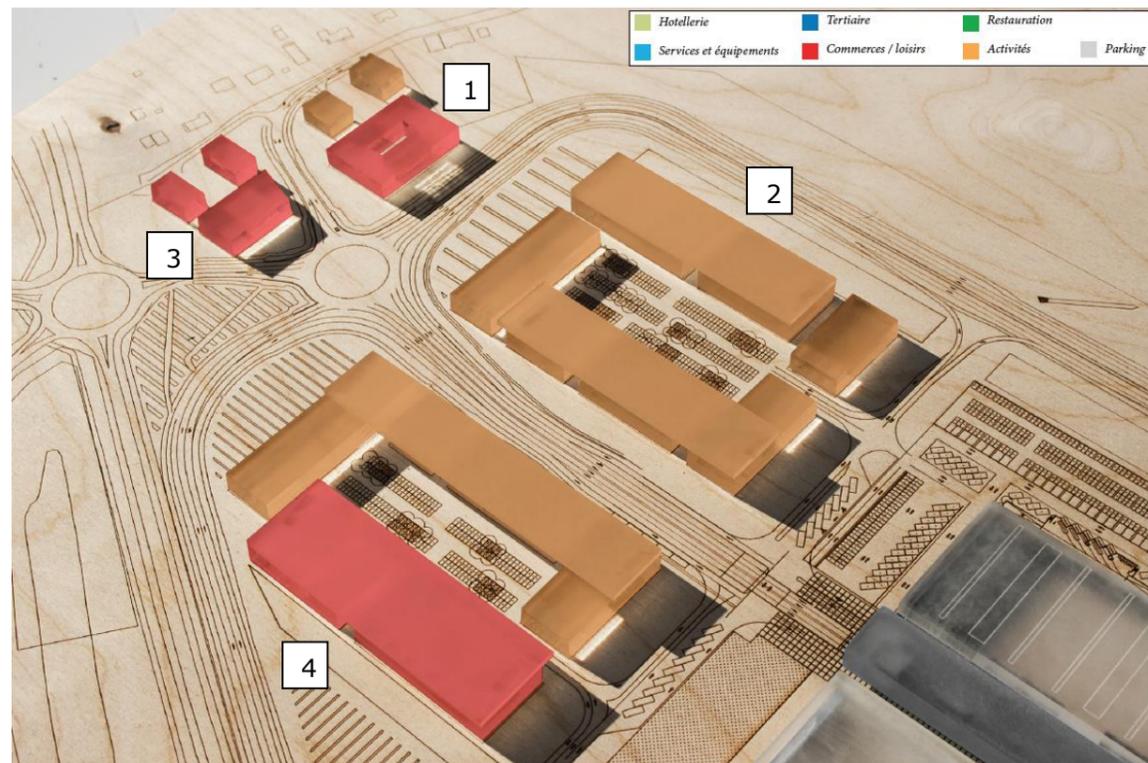
Organisation programmatique par zone urbanisée
(Source : Plan guide – OMA)

Dans les paragraphes qui suivent, sont présentés de manière globale, les aménagements urbains envisagés à court et moyen terme autour du Parc des Expositions (zones 1 à 8a).

Pour une meilleure compréhension, il convient de signaler que les aménagements plus particulièrement concernés par la présente dérogation, car interceptant les bandes d'inconstructibilité de 75 mètres depuis les axes de la RN224 et de la future RD902 sont ceux des zones 3, 4, 5, 6a, 7 et 8a.

III.2.1. Zones Ouest : zones 1 à 4

La partie Ouest regroupe les zones 1 à 4 (cf. figure suivante).



L'aménagement urbain des zones 1 à 4
(Source : Plan guide – OMA)

Les quatre zones proposées à l'Ouest du Parc des Expositions présentent deux types de profils :

- ▶ **les zones 1 et 3** sont des petites parcelles, qui bénéficient d'un accès aisé sur le réseau routier principal mais d'une accessibilité relative depuis le chemin d'Uliet. Des activités commerciales et de petites activités peuvent y trouver leur place. Dans tous les cas, la volumétrie des bâtiments devra favoriser une forme de transition bâtie avec le tissu résidentiel existant à l'arrière ;
- ▶ **les zones 2 et 4** s'inscrivent complètement dans le dispositif fonctionnel du Parc des Expositions et sont enserrées au milieu des infrastructures de desserte de l'équipement principal. Leur localisation et leur taille permettent d'imaginer un développement d'activités économiques en lien avec le Parc des Expositions. Pour répondre à l'échelle du bâtiment et prolonger le parti architectural qui prône une compacité spatiale et fonctionnelle, le dispositif proposé favorise un modèle industriel et économique : le village d'artisans et la cour industrielle.

Les alignements bâtis périphériques permettent de valoriser les alignements avec le Parc des Expositions et cadrent la séquence d'entrée de la rampe. Enfin, les voies d'accès mutualisées entre ces zones et le Parc des Expositions permettent de minimiser l'emprise du réseau viaire dans le secteur.

Le principe d'intervention proposé s'articule autour du concept de la "cour-industrielle" (espace capable mutualisé entre plusieurs entreprises).

Elle permet de rationaliser les espaces de stationnement (par logique de foisonnement et mutualisation) et de logistique (aires de manutention, stockages temporaires...), de minimiser les voies de dessertes internes pour accéder aux bâtiments et de développer des services mutualisés (aux entreprises ou aux salariés). La cour industrielle peut accueillir des programmes variés dans un cadre bâti et paysager homogène.

Enfin, ce dispositif favorise la création d'un front bâti qualitatif sur les pourtours (les plus visibles sur ces zones) du dispositif et garantit une intégrité architecturale et urbaine d'ensemble.

III.2.2. Zones Sud : mise en attente des zones 5 et 6a

La localisation particulière des zones 5 et 6a et les capacités relatives du réseau routier à absorber des flux conséquents sur ce secteur, conduit à proposer une stratégie de "mise en attente" de ces zones à court et moyen termes.

Très visibles depuis le Parc des Expositions (aire extérieure, halle des conventions...), la proximité de ces zones avec le programme ne sera envisagée qu'ultérieurement, dans la perspective d'étendre ou compléter le Parc des Expositions à terme.

Ainsi, dans cette première phase temporelle, la mise en place d'une légère topographie régulière et tramée, qui fait échos à des andains agricoles plantés, permettra de constituer un paysage atypique et qualitatif à moindre coût (investissement et entretien).



Photomontage d'aménagements paysagers envisagés pour les zones 5 et 6a
(Source : Plan guide – OMA)

Le paysage alors déployé sur les zones 5 et 6a constituerait un cadre qualitatif aux programmes orientés sur la façade Sud du Parc des Expositions et une séquence intéressante le long de la RN224 et de la RD902.

III.2.3. Zones 6b

La parcelle 6b occupe une place stratégique dans le plan du Parc des Expositions et dans le quartier urbain mixte.

La proximité avec le parvis, l'entrée principale du bâtiment, la rue Centrale au Nord et dans le prolongement de l'aire extérieure d'exposition en font un site largement visible dans le dispositif.

Sa transformation est peu évidente, du fait de la fragmentation des bâtiments mais aussi de l'accessibilité routière.

A ce stade de la réflexion, plusieurs hypothèses sont en cours d'études :

- deux options proposent une conservation du bâtiment avec ajouts de bâtiments ou structures complémentaires ;
- deux autres options évoquent la démolition de l'édifice pour la création d'un programme neuf.

En conclusion, l'aménagement prévu en zone 6b n'est pas encore précisément défini à ce jour, et n'est donc pas inclus dans la présente dérogation.

III.2.4. Zone Est : zones 7 et 8a

a. Zone 7 :

Compte tenu des aménagements envisagés au niveau du Parc des Expositions et ses alentours, la zone 7 présente des difficultés en termes d'accessibilité. Il a donc été retenu d'y installer un « Data Center ». Celui-ci s'élèvera à une hauteur de 7 mètres.

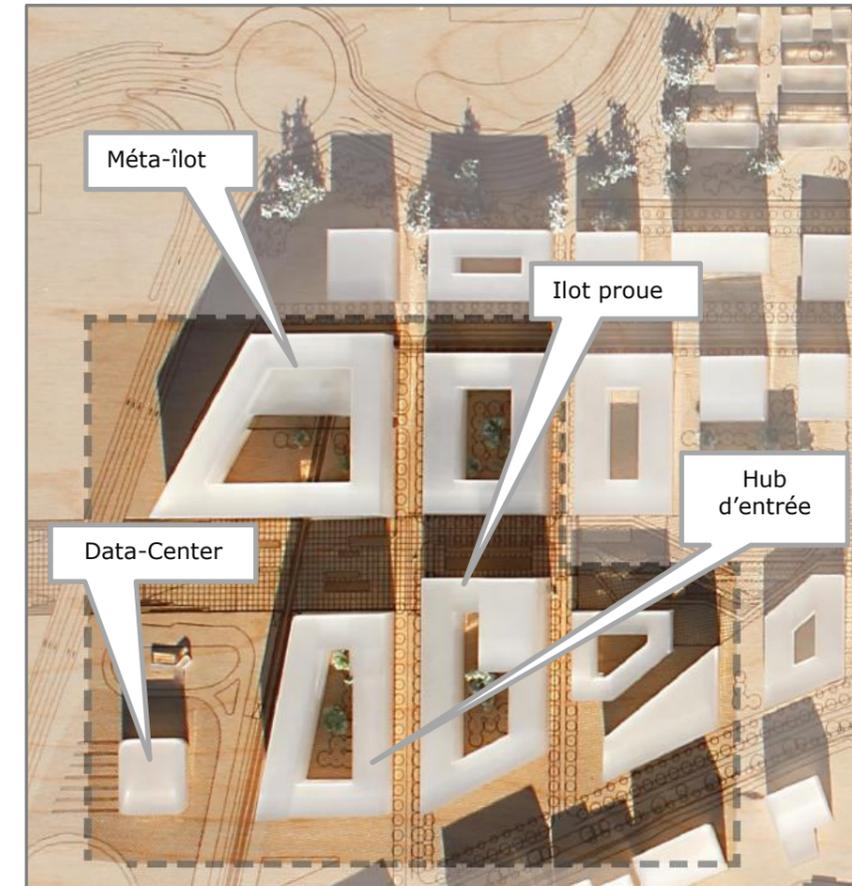
Il s'agit là d'un centre de données où se trouvent regroupés des équipements constituant des systèmes d'informations (ordinateurs centraux, serveurs, baies de stockage, équipements réseaux et de télécommunication, etc.).

b. Zone 8a :

Concernant la zone 8a, les aménagements envisagés sont principalement caractérisés par la présence de trois grandes entités, à savoir :

- ▶ le hub d'entrée,
- ▶ le méta-îlot,
- ▶ l'îlot proue.

Le hub d'entrée constitue un îlot atypique et stratégique, bordé par la future station de tramway à l'Ouest, le boulevard urbain au Sud, une voie d'accès structurante (22 m) à l'Est et par le parvis et la spine au Nord. Cet îlot accueillera une grande diversité d'usagers (du visiteur occasionnel au travailleur quotidien). Cette situation lui confère un statut particulier qui permet de valoriser une grande mixité de fonctions (hôtels, commerces, services, bureaux) et une capacité à gérer une architecture "de grande échelle".



**Zones 7 et 8a : phase 1
(Source : Plan guide – OMA)**

Le méta-îlot borde le parvis sur sa façade Nord et fait face au hub d'entrée et à la station de tramway. Il abrite une large diversité de fonctions programmatiques et une certaine densité urbaine avec quelques émergences bâties hautes.

L'îlot proue est le plus grand et occupe une position singulière dans le dispositif, exposé sur le parvis et la spine. Il peut accueillir un programme iconique (hôtel) qui pourra valoriser sa position et les vues lointaines sur les espaces publics à l'Ouest et à l'Est.

Les caractéristiques géotechniques de ce secteur sont relativement contraignantes pour la création de parkings en sous-sols. En conséquence, les programmes devront privilégier l'implantation d'espaces de stationnements dans le volume de la construction, en superstructure. Des emplacements privilégiés ont été identifiés à ce stade des études avec une vérification des capacités projetées.

Dans ce secteur, la RD902 offrira une vitrine sur le nouveau Parc des Expositions et ses aménagements urbains. En terme d'insertion paysagère, le projet prévoit la création d'un espace végétal entre la RD902 et le méta-îlot ou encore le data center.

III.3. LA DESSERTE VIAIRE

III.3.1. Les accès viaire au Parc des Expositions

Les aménagements prévus permettront une diffusion des flux et une accessibilité au Parc des Expositions depuis le Sud, l'Ouest, le Nord et l'Est de la métropole.

Ainsi, l'accès en voiture pourra se faire :

- depuis le Sud (Toulouse, Blagnac, Colomiers, ...) grâce à deux chemins d'accès différents depuis la RD902 (un au Sud du Parc en empruntant l'actuelle boucle de l'échangeur de Garossos et le doublement de la RN224 prévu au projet et l'autre au Nord du Parc en empruntant le prolongement de RD902 et la voirie prévue à cet effet) ;
- depuis l'Ouest (Aussonne, Cornebarrieu, Pibrac, ...) : soit depuis le chemin de l'Ullet, soit depuis la RN224 elle-même, qui seront tous deux raccordés au nouveau rond-point d'accès positionné à l'Ouest du parc ;
- depuis le Nord et l'Est (Seilh, Grenade, ...) grâce au futur barreau de liaison connecté à la RD2 et à la RD63 au niveau de Chapello.

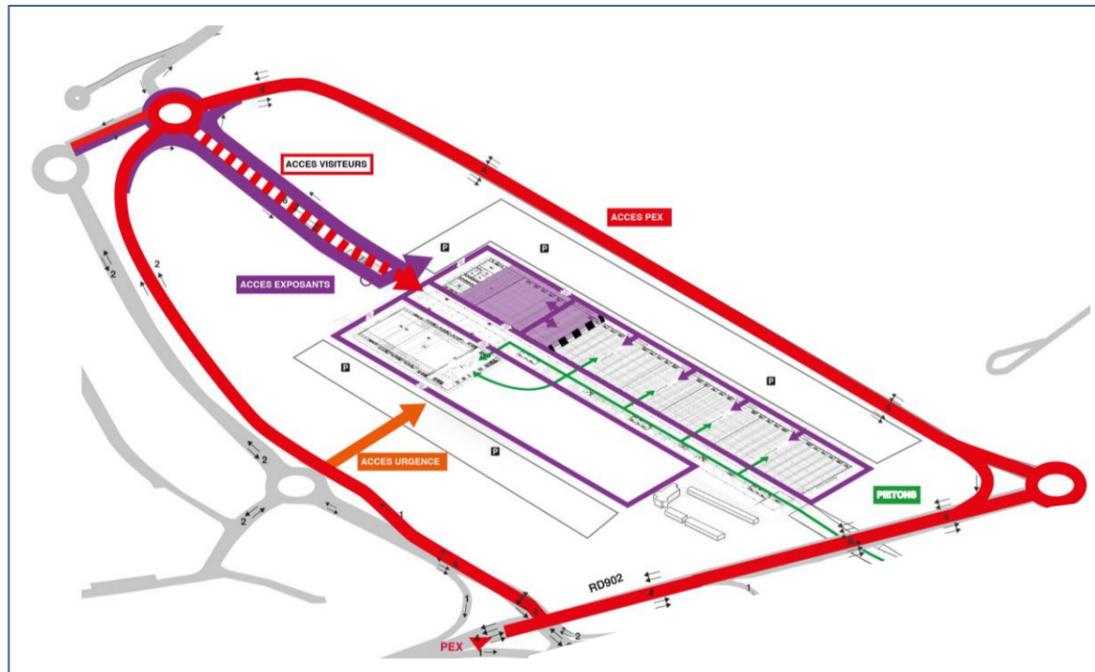


Schéma de principe de la desserte viaire du Parc des Expositions
(Source : Étude d'impact du Parc des Expositions, ARTELIA)

Le trafic supporté par les voies existantes (RD902 et RN224) se reportera sur les nouvelles voies créées dans le cadre du projet. En effet, le prolongement de la RD902 et le barreau de liaison vers la RD63 et la RD2 permettront :

- de capter le trafic pendulaire du chemin de l'Enseigne au niveau du carrefour projeté avec la RD63, ce qui entrainera une diminution importante du trafic sur la RN224 à l'heure de pointe du matin ;

- de capter le trafic en provenance de la RD2 en amont du giratoire de Gimennels, déchargeant ainsi l'échangeur de Garossos et la liaison entre les giratoires de Garossos et de Gimennels de l'important flux pendulaire entre les communes du Nord/Est (Seilh, Grenade, ...) et Toulouse.

De plus, la voirie créée au Nord du parc et connectée à la RN224 offrira un nouvel axe de circulation Est / Ouest.

Sur ces principes, les principaux aménagements prévus afin d'assurer cette desserte sont :

- le prolongement de la RD902, et son raccordement sur la RD2 pour un accès direct depuis le Sud du projet, autrement dit depuis Toulouse ou Blagnac ;
- la création d'une nouvelle voie au nord du Parc des Expositions sous la forme d'un barreau de liaison connectée à la RD2 et la RD63 offrant un accès direct pour les communes de Seilh ou de Grenade ;
- la création d'une voie d'accès au Sud du Parc des Expositions, longeant la RN224 ;
- la création d'une voie d'entrée au parking visiteurs (appelé parking en « silo ») ;
- la création de voies de liaison vers le chemin d'Ullet et la RN224 pour un accès depuis l'ouest du projet et permettre de relier le projet aux communes de Aussonne ou Cornebarrieu ;
- la création de trois giratoires et d'un carrefour permettant d'assurer les échanges entre les différentes voies ainsi créées.

III.3.2. La desserte viaire liée aux aménagements urbains du Parc des Expositions

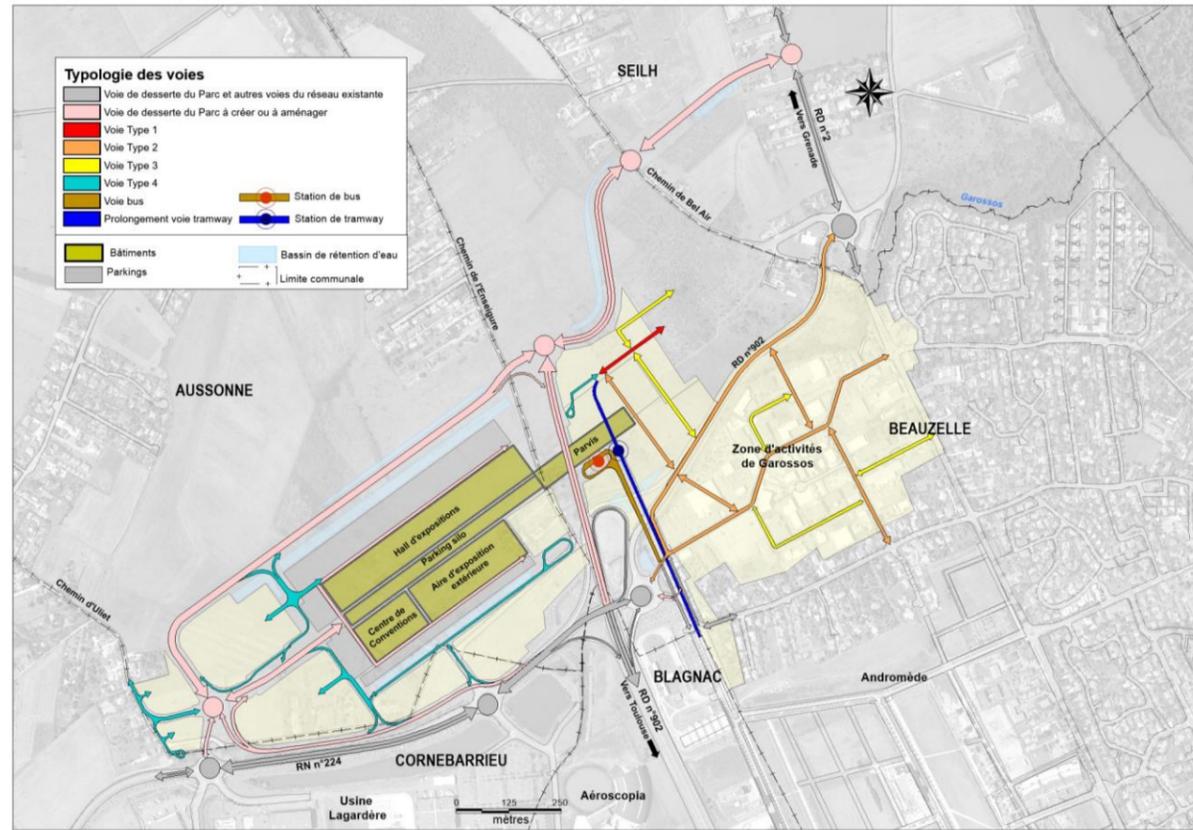
Le développement d'un système de desserte viaire interne au projet urbain est rendu possible par la présence d'un réseau de voies structurantes périphériques au Parc des Expositions et créé dans le même horizon temporel.

Ainsi, les voies créées sont toutes organisées selon une trame orthogonale permettant de se connecter efficacement avec le réseau de voiries primaires et de s'intégrer à l'armature des espaces publics et à la ligne de tramway.



Synoptique des dessertes viaires mises en place pour desservir les zones urbanisées
(Source : Plan Guide – OMA)

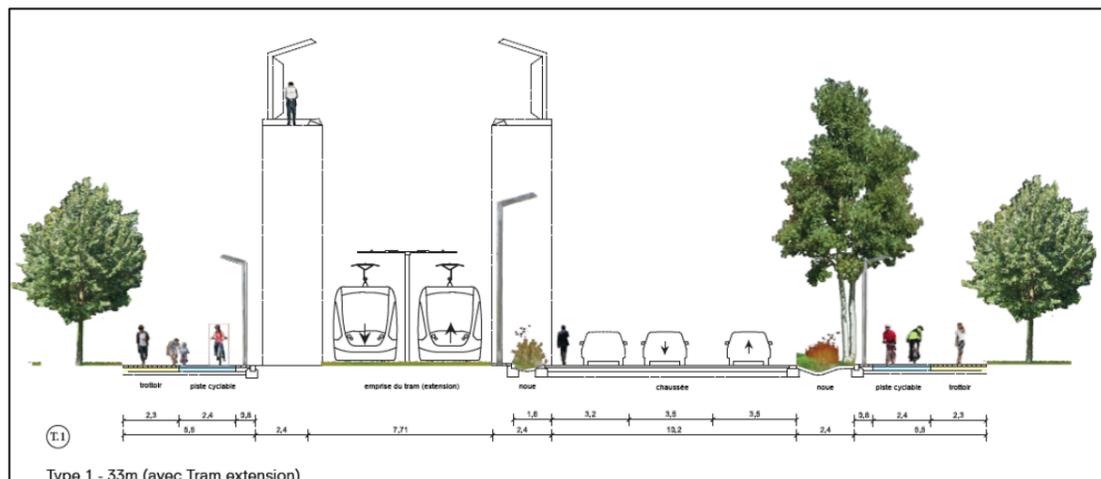
La figure suivante présente la typologie des voies envisagées pour la desserte du PEX.



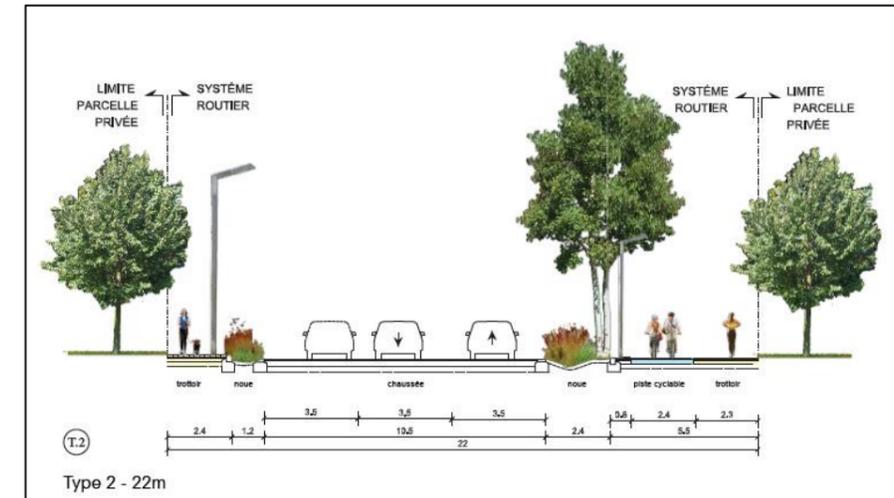
Typologie des voies (Source : OAP)

Ce maillage de voies de dessertes permet donc une grande flexibilité de parcours et de cheminements doux à l'échelle élargie du projet, mais aussi une capacité à innover de manière homogène le quartier par les réseaux VRD et hydrauliques.

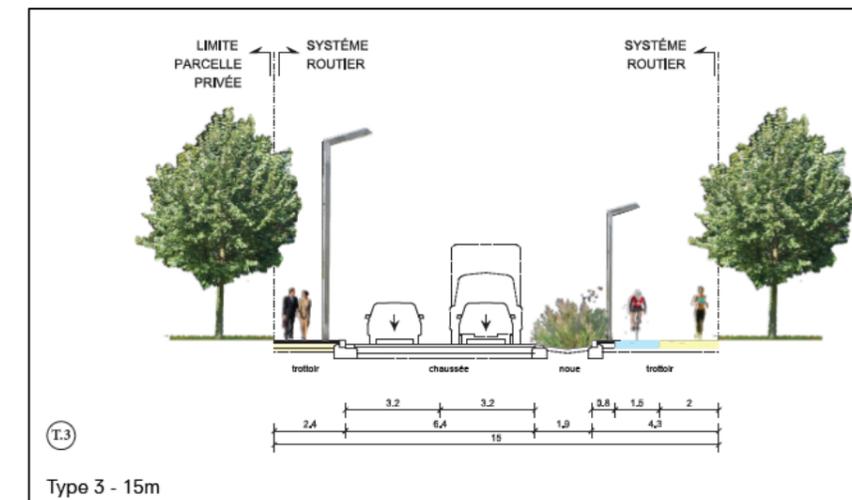
Les quatre profils types nécessaires à la desserte interne du Parc des Expositions sont présentés ci-après :



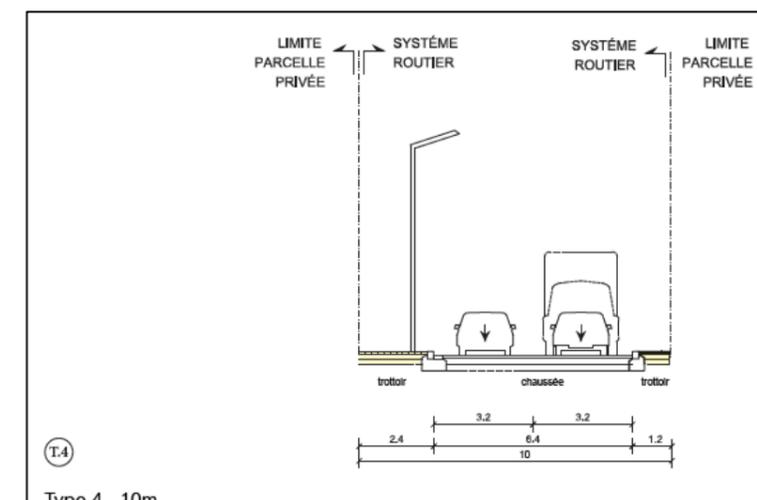
Profil T1 (Source : Plan guide – OMA)



Profil T2 (Source : Plan guide – OMA)



Profil T3 (Source : Plan guide – OMA)



Profil T4 (Source : Plan guide – OMA)

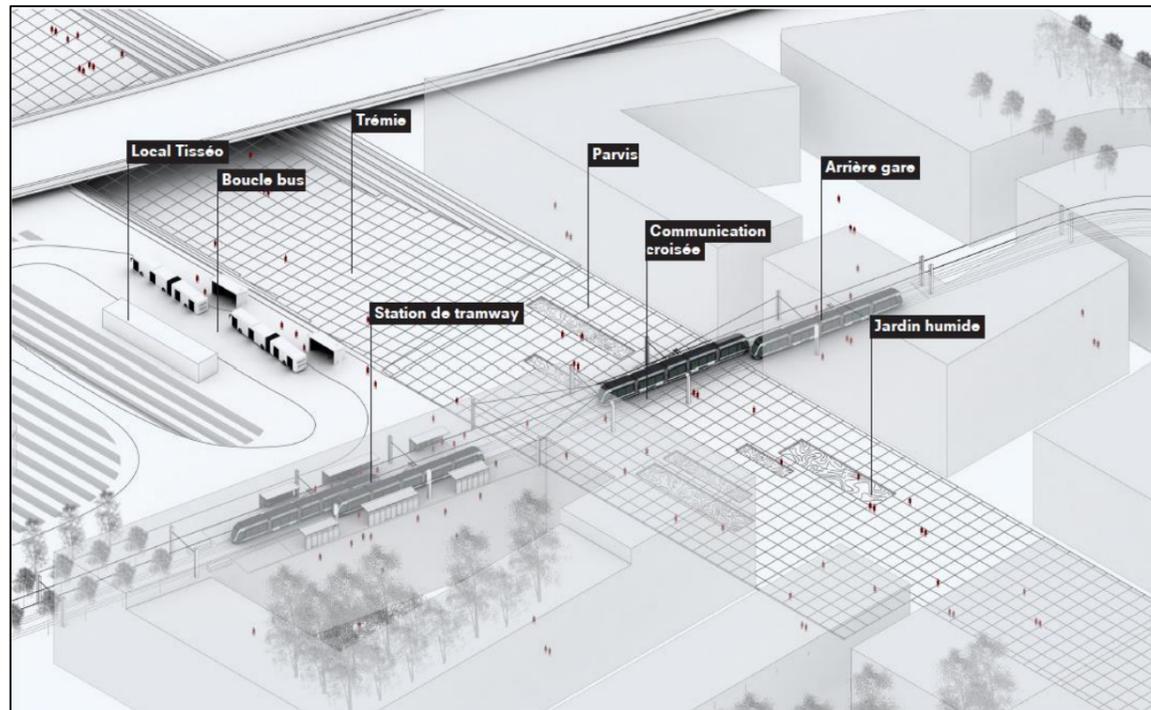
III.4. LA DESSERTE EN TRANSPORT EN COMMUN DU PARC DES EXPOSITIONS

Le projet du Parc des Expositions s'accompagne de la création d'un pôle d'échange multimodal qui sera créé à l'entrée Est du Parc, permettant une accessibilité aisée depuis Toulouse et les communes environnantes, par les transports en commun.

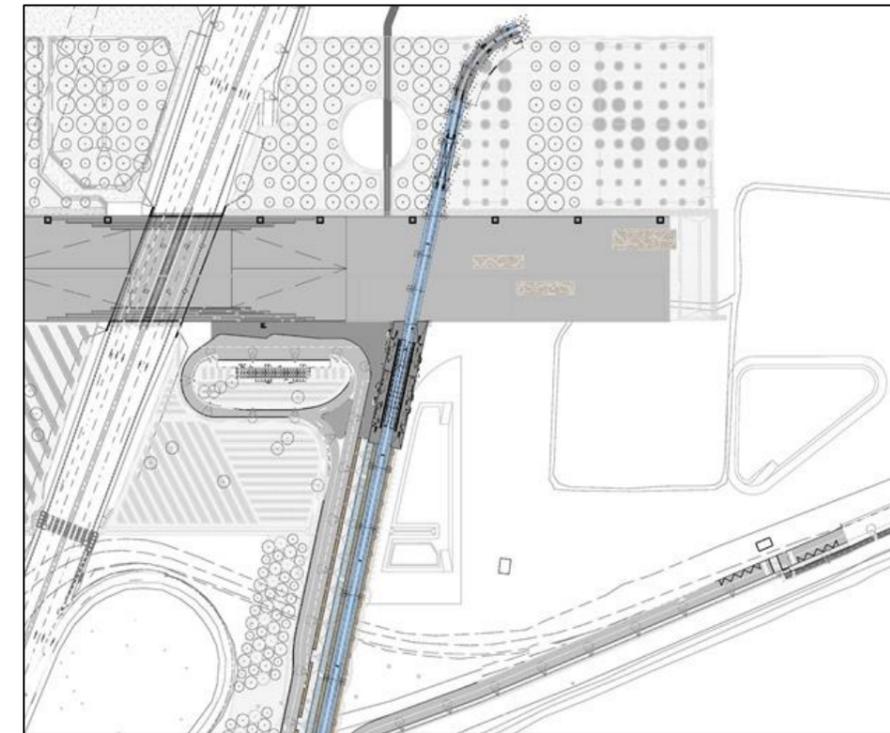
Ce pôle accueillera la ligne de tramway T1, qui sera prolongée d'une station depuis l'actuel terminus de Garossos, les travaux relatifs au tramway étant prévus dans les mêmes délais que ceux du parc.

Le pôle d'échange, outre la station terminus du tramway, comprendra également :

- trois arrêts pour de ligne d'autobus urbain Tisséo dont un pourra être dédié au fonctionnement d'une rafale lors des évènements exceptionnels ;
- des arceaux ou râteliers pour accrocher les cycles au plus près de la station de tramway ;
- un local d'exploitation pour les conducteurs de tramway et de bus ;
- des emplacements de stationnements réservés exclusivement aux personnels de la société de transport en commun Tisséo.



Synoptique de l'organisation du pôle multimodal à l'entrée Est du Parc des Exposition
(Source : Plan guide – OMA)



Tracé du prolongement de la ligne T1
(Source : Plan guide – OMA)



Vue de la station terminus du tramway depuis le parvis vers le Parc des Expositions
(Source : Photomontage – Perspective sur l'aménagement - OMA)

Le tracé initialement envisagé dans le projet du Parc des Expositions a été repensé afin, d'une part de renforcer les interconnexions entre tous les modes de déplacements ; et d'autre part de connecter efficacement les différentes polarités structurantes du Parc des Expositions.

L'extension de la ligne consiste en un prolongement de près de 600m entre la station existante « Aéroconstellation », actuel terminus de la ligne T1, et le futur terminus du Parc des Expositions.

Le raccordement à la ligne existante s'effectuera immédiatement en amont de la station Aéroconstellation, au niveau du giratoire des Amandiers, face au parc relais Tisséo et au centre de maintenance et d'exploitation du tramway.

III.5. LES MODES DOUX

L'ensemble du projet est maillé par un réseau de voies cyclables. Ce dernier fait partie intégrante du projet et s'associe à la fonctionnalité du pôle multimodal. Il permet, entre autres, de faire le lien entre la station de tramway et le parvis qui constitue le prolongement de l'allée centrale et offre aux usagers un accès direct au Parc par des cheminements doux.

Du fait de l'aménagement urbain autour du futur Parc des Expositions, le déplacement par les modes doux est d'avantage mis en avant et les pistes cyclables s'implantent le long de l'ensemble des voies d'accès au Parc et aux zones aménagées.

En complément du dispositif Vélobib, réseau développé par Toulouse Métropole, déjà existant à proximité du futur Parc des Expositions, les pistes cyclables suivantes seront réalisées :

- de part et d'autre de la plate-forme du tramway pour la partie située au Sud de l'avenue du Garossos, puis seulement à l'Ouest de la plateforme pour la partie située au Nord de l'avenue de Garossos ;
- depuis l'avenue de Garossos rejoignant le tracé longeant la RD902 et les différents accès au Parc et aux zones aménagées, à l'Est de l'aire d'étude ;
- sur le parvis reliant le pôle multimodal à l'allée centrale du Parc des Expositions et les aménagements à l'Ouest et à l'Est du Parc ;
- depuis le chemin de Bel Air, à l'Est du Parc des Expositions, permettant de relier Beauzelle et Fenouillet à l'entrée du parvis via des cheminements cyclables exclusivement ou le long des voiries ;
- le long de l'ancien chemin du Pigeonnier, permettant de desservir les zones urbanisées, à l'ouest du Parc des Expositions. Cette piste sera couplée à la voie longeant la RN224 pour les usagers venant de Cornebarrieu ;
- entre le rond-point de Garossos et la fin de la piste cyclable au Sud du domaine de l'Enseigne : cette piste cyclable déjà existante est partiellement impactée par la fermeture de cette voirie au Sud du lotissement mais elle sera rétablie à partir du parvis et de la station de tramway. Ainsi, la continuité cyclable Nord-Sud entre la RN 224 et le lotissement de l'Enseigne sera maintenue.



**Synoptique des pistes cyclables mis en place du fait de l'aménagement urbain
(Source : Plan Guide – OMA)**

L'ensemble du projet sera également accessible aux piétons et des mesures en faveur des personnes à mobilité réduite seront également mises en place (élargissement des trottoirs, surélévation des passages piétons, dalles podotactiles...).

IV. PRISE EN COMPTE DES REGLES D'URBANISME

IV.1. GENERALITES ET OBJECTIFS

L'article L111-8 prévoit la levée du principe d'inconstructibilité sous réserve de fixer des règles d'urbanisme justifiées et motivées au regard des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, urbaine et paysagère.

Dans le cadre du développement urbain périphérique au Parc des Expositions, l'enjeu est d'inscrire ce projet d'ampleur dans **un territoire durable**. Les principaux objectifs, qui permettront de satisfaire aux exigences énoncées dans l'article ci-dessus, sont les suivants :

- gérer les nouveaux flux : l'étude de trafic intégrant le développement urbain montre la compatibilité des infrastructures projetées pour le Parc des Expositions avec les flux complémentaires générées par les activités créées dans le périmètre de proximité ;
- privilégier les modes de transport doux et non polluants : le prolongement du tramway, l'aménagement des pistes cyclables et de la station de bus développant le transport en commun dans cette zone répondent en totalité à cet objectif ;
- intégrer dans le paysage le traitement des eaux : par la topographie du terrain de l'ensemble des parcelles concernées, la gestion des eaux pluviales est traitée en surface, par le biais de noues paysagères, fossés ouverts et bassins paysagers qui s'inscrivent dans le paysage urbain ;
- rester accessible à tous : la déclivité du terrain sur l'ensemble du périmètre concerné par les projets d'aménagement urbain est très faible. L'accessibilité PMR des parcelles depuis les espaces publics est aisément réalisable.

IV.2. LES NUISANCES

IV.2.1. Air et bruit

L'étude d'impact du futur Parc des Expositions de Toulouse, réalisée en 2012/2013, a permis de prendre en compte les impacts sur l'ambiance sonore et sur la qualité de l'air liés au projet et de mettre en place les mesures nécessaires.

Les aménagements urbains et la nouvelle organisation de desserte du site, définis depuis la réalisation de l'étude d'impact, entraînent des modifications de flux qui nécessitent de réaliser des études complémentaires en termes de trafic, de bruit et d'air. Ces études sont en cours.

La proximité des aménagements des zones 3 et 4 avec la RN224 et 8a avec la future RD902 pourra conduire à la mise en place de protections ou de mesures spécifiques destinées à réduire les impacts éventuellement identifiés.

Afin de réduire les nuisances sonores, notamment liées à la proximité de l'axe bruyant (RN224 et future RD902), les espaces extérieurs devront être appréhendés pour améliorer le confort des usagers de chaque parcelle. La création d'espaces verts plantés pourra contribuer à créer des écrans acoustiques pour limiter les nuisances générées par les équipements techniques et la circulation.

De plus, la conception des bâtis prendra en compte l'objectif de limitation des nuisances sonores, qui consiste, dans le mesure du possible, à ;

- orienter les façades ouvertes en opposition avec les voies principales de dessertes,
- positionner les équipements techniques dans des locaux techniques traités acoustiquement, ou en extérieur avec un aménagement paysager permettant de créer un effet de masque d'atténuation sonore.

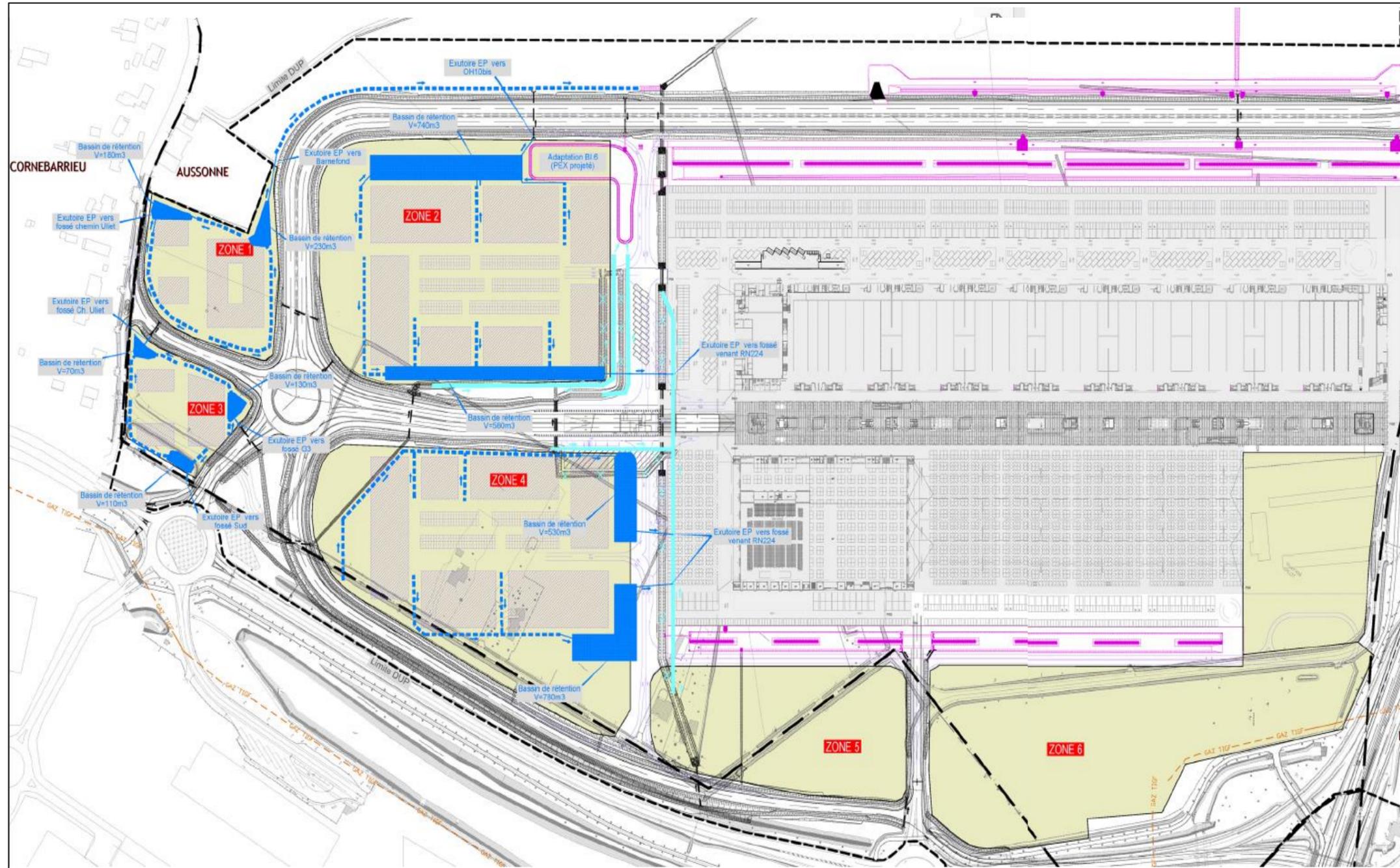
IV.2.2. Eau

Sans notion d'aménagements urbains, le futur Parc des Expositions de Toulouse a déjà fait l'objet d'un dossier Loi sur l'Eau.

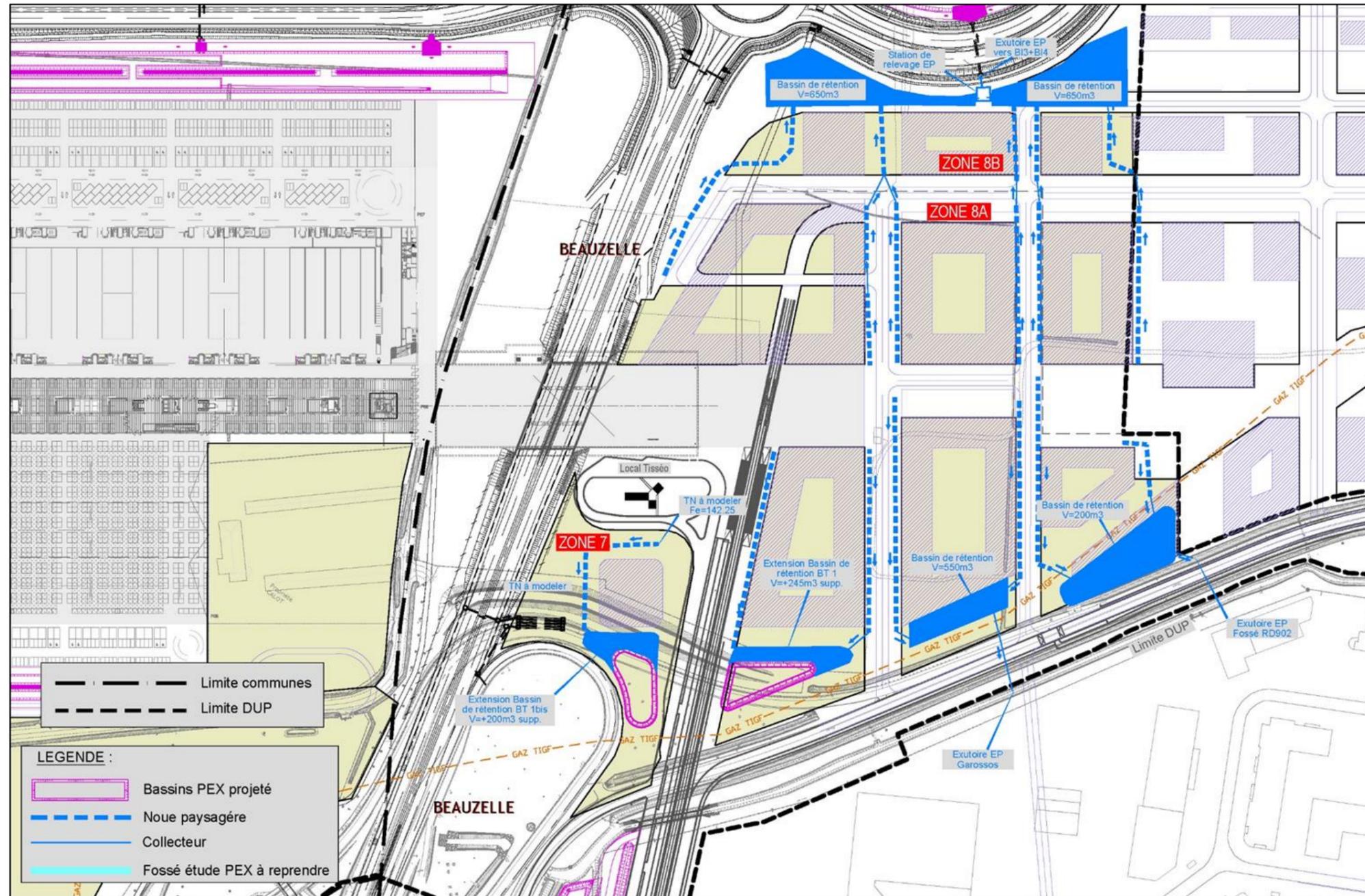
Du fait des aménagements urbains envisagés et des voiries supplémentaires à créer, la stratégie de gestion des eaux a dû être repensée et un nouveau dossier Loi sur l'Eau sera réalisé de ce fait.

De manière générale, la nouvelle stratégie de gestion des eaux aura pour principal objectif de limiter les consommations en eau potable par la mise en œuvre de systèmes de récupération des eaux pluviales et/ou des eaux grises. Les équipements et installations mises en œuvre devront conduire à limiter la consommation d'eau potable dans les zones sanitaires (temporisation des débits, chasses à double commande...). Les aménagements paysagers devront être conçus pour ne pas nécessiter de système d'arrosage raccordé sur le réseau d'eau.

La gestion des eaux pluviales de chaque parcelle devra être conçue en adéquation avec le schéma global d'assainissement pluvial du Parc des Expositions et du projet global d'urbanisation. Les noues et bassins paysagers, ainsi que les fossés ouverts, devront être privilégiés. D'autres solutions alternatives de stockage pourront être envisagées (stockage en toitures terrasses, chaussées réservoirs, surdimensionnement de réseaux...), en maintenant la conception exclusivement gravitaire du schéma général de gestion des eaux pluviales.



Principe de gestion des eaux pluviales du projet 1/2
(Source : Plan Guide – OMA)



Principe de gestion des eaux pluviales du projet 2/2
(Source : Plan Guide – OMA)

IV.2.3. Déchets

a. Phase chantier

Durant la phase travaux, tous les déchets, quelle que soit leur nature, ainsi que tous les matériaux utilisés seront évacués vers les filières adaptées.

À l'issue de cette phase, les entreprises de travaux procéderont à une remise en état soignée du site.

b. Phase exploitation

Les déchets générés par les activités du futur Parc des Expositions pourront être les suivants :

- des papiers / cartons ;
- des films plastiques et des palettes en bois ;
- des objets ou encombrants cassés (mobilier, moquettes, ...) ;
- des déchets issus de l'entretien des installations (tubes et lampes fluorescentes, aérosols, piles, batteries, ...) ;
- des déchets issus des activités de restauration : restes alimentaires, huiles de friture, ... ;
- des déchets issus des activités administratives : toner d'imprimante, équipements électriques et électroniques, etc.

Le Parc des Expositions disposera d'une aire de tri et de stockage permettant une gestion de ses déchets conforme à la réglementation. Cette zone sera équipée de plusieurs bennes identifiées et adaptées au tri des déchets.

Les visiteurs et les exposants seront incités à réaliser le tri de leurs déchets par l'intermédiaire de containers bi-compartmentés (tout venant / recyclable) mis à leur disposition.

Les différents déchets produits par les activités du Parc seront dirigés vers des filières adaptées, sans accumulation sur le site, et dans le respect des conditions réglementaires de stockage.

Une déchetterie située au Nord-Ouest du Parc des Expositions constitue un stockage temporaire de déchets inertes, avec une récupération fréquente par des prestataires de service spécialisés.

IV.3. LA SECURITE ROUTIERE

IV.3.1. Accès sur la RN224 et la future RD902

En matière de sécurité routière, il est important de préciser qu'aucune desserte nouvelle avec accès direct sur la RN224 et sur la future RD902 n'est prévue dans le cadre du projet.

En effet, les flux nouveaux à destination ou en provenance du Parc des Expositions et/ou de ses aménagements urbains transiteront par des giratoires et des voies secondaires avant de rejoindre ces 2 axes.

IV.3.2. Augmentation des flux de trafic au niveau de la RN224 et de la RD902

L'étude de trafic initialement réalisée a montré d'après les projections de trafics à horizon 2020 - que la RD 902 et la RN 224 présenteront des problèmes de saturation même sans l'aménagement du PEX. Ce constat est lié à l'augmentation démographique prévisionnelle de l'agglomération toulousaine, qui engendrera une augmentation du volume du parc automobile.

L'étude de trafic complémentaire, réalisée du fait des aménagements urbains envisagés, a mis en évidence que, dans la plupart des cas, le projet était susceptible d'améliorer les conditions de circulation du secteur, excepté au droit de la RN224 pour laquelle la situation est déjà mauvaise avec ou sans la mise en œuvre du projet « Parc des Expositions ».

Dans ce cadre, des aménagements destinés à améliorer les conditions de circulations, notamment au droit des giratoires situés le long de la RN224, sont toujours en cours d'étude.

IV.3.3. Aménagements des déplacements au sein du Parc des Expositions

L'aménagement des voies routières, cyclables et piétonnes (signalisation et limitation de vitesse adaptées) permettra également de limiter l'insécurité routière au sein du Parc des Expositions.

IV.4. LA QUALITE URBAINE, ARCHITECTURALE ET PAYSAGERE

IV.4.1. Généralités

D'une manière générale, le projet propose une densité urbaine et une mixité programmatique intéressante, répondant ainsi aux objectifs du SCOT, notamment au regard de sa capacité à limiter l'étalement urbain et à densifier l'urbanisation au droit des réseaux de transports en commun.

La volonté de constituer une « porte métropolitaine » s'en trouve ainsi renforcée via les aménagements urbains envisagés.

Le projet va engendrer une nouvelle urbanisation sur des espaces actuellement essentiellement agricoles. De ce fait, le parti pris architectural a été celui d'une recherche accrue de compacité, de façon à réduire l'emprise au sol du bâtiment.

Cet objectif permet de limiter les impacts du projet sur le patrimoine naturel, mais favorise également son intégration paysagère.

Le projet du Parc des Expositions est conçu depuis l'origine comme un objet à la fois architectural, infrastructurel et urbain. Sa taille, sa compacité et son implantation font la démonstration spatiale et fonctionnelle qu'il peut agir comme un antidote à l'étalement urbain et comme un générateur de nouvelles pratiques programmatiques. L'optimisation foncière, principalement exercée par la création du parking silo au cœur du dispositif, libère de vastes emprises résiduelles enserrées dans les infrastructures routières.

La rue centrale du Parc des Expositions constitue l'épine dorsale du projet architectural. Le Quartier Mixte envisagé autour constitue en réalité un dispositif spatial capable d'accueillir tous les développements programmatiques et bâtis à venir, sans déséquilibrer la structure et l'échelle de l'intervention urbaine recherchée.

IV.4.2. Cas particuliers des aménagements urbains envisagés dans la bande d'inconstructibilité

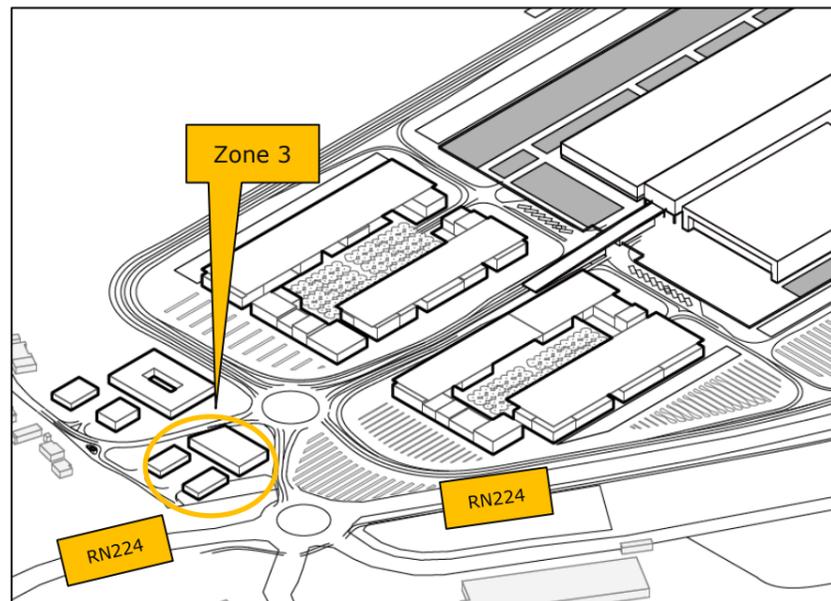
D'une manière générale, la diversité typologique et architecturale de chaque zone a été pensée en fonction du programme et des orientations urbaines retenues.

Sont ainsi présentées ci-dessous les modalités d'insertion des zones 3, 4, 5, 6a, 7 et 8a, objet de la présente dérogation car interceptant les bandes d'inconstructibilité de la RN224 et de la RD902.

a. Insertion de la zone 3

L'aménagement de cette zone, à l'entrée du Parc des Expositions, est contraint par la proximité d'un quartier résidentiel à l'Ouest.

Le dimensionnement et la volumétrie des bâtiments seront ainsi conçus pour favoriser la transition entre le tissu périurbain résidentiel et le futur Parc des Expositions.



Principes d'insertion de la zone 3
(Source : Plan Guide – OMA)

b. Insertion de la zone 4

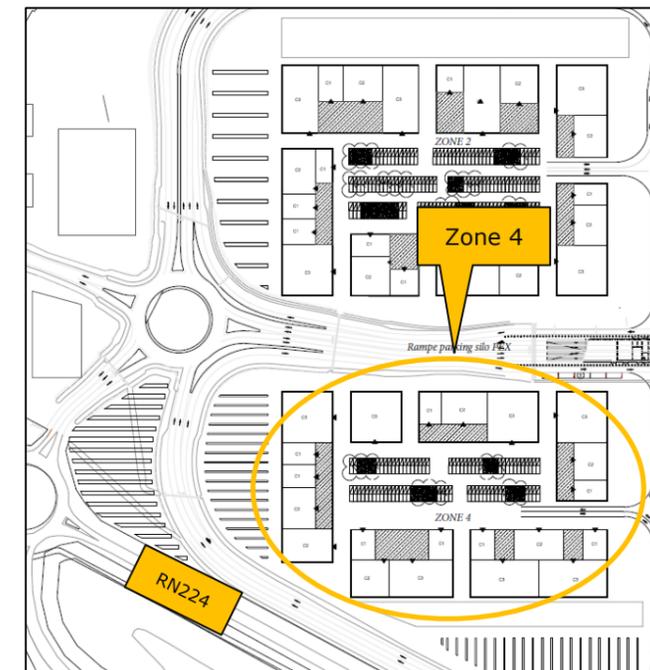
L'optimisation foncière des sites d'activités est un enjeu important à l'échelle de la métropole, pour optimiser l'usage du foncier, engendrer des économies d'échelles sur l'investissement et le fonctionnement et limiter le morcellement parcellaire peu flexible ou recomposable dans le temps.

Cette zone s'inscrit dans le dispositif fonctionnel du Parc des Expositions et est enserrée au milieu des infrastructures de desserte de l'équipement principal. Les voies d'accès seront mutualisées entre cette zone et le Parc des Expositions afin de minimiser l'emprise du réseau viaire dans le secteur.

Pour ce faire, le principe d'intervention proposé pour cette zone s'articule autour du concept de la "cour industrielle", correspondant à un espace capable mutualisé entre plusieurs entreprises.

La cour industrielle peut accueillir des programmes variés dans un cadre bâti et paysager homogène. Ce dispositif favorise la création d'un front bâti qualitatif sur les pourtours (les plus visibles sur ces zones) du dispositif et garantit une intégrité architecturale et urbaine d'ensemble.

De plus, l'utilisation d'une toiture unitaire, pouvant recouvrir plusieurs « blocs » est également un dispositif architectural efficace, conduisant notamment à une économie d'échelle constructive significative.



Insertion de la zone 4
(Source : Plan Guide – OMA)

c. Insertion des zones 5 et 6a

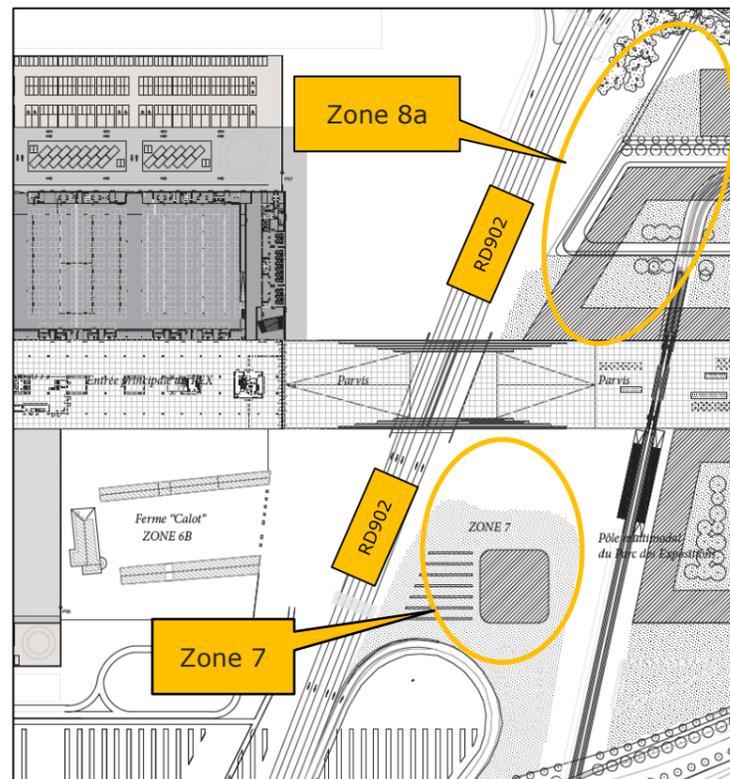
Comme évoqué précédemment, les aménagements envisagés en phase 1 sur les zones 5 et 6a, consisteront en un simple aménagement paysager. Ce dernier permettra d'offrir un cadre qualitatif aux programmes exposés sur la façade sud du Parc des Expositions et le long de la RN224.



Photomontage d'aménagements paysagers possibles
(Source : Plan guide – OMA)

d. Insertion des zones 7 et 8a

Les aménagements prévus en zone 7 et 8a décrits précédemment s'inséreront à l'est du futur prolongement de la RD902. L'espace entre la RD902 et le bâti fera l'objet d'un aménagement paysager.

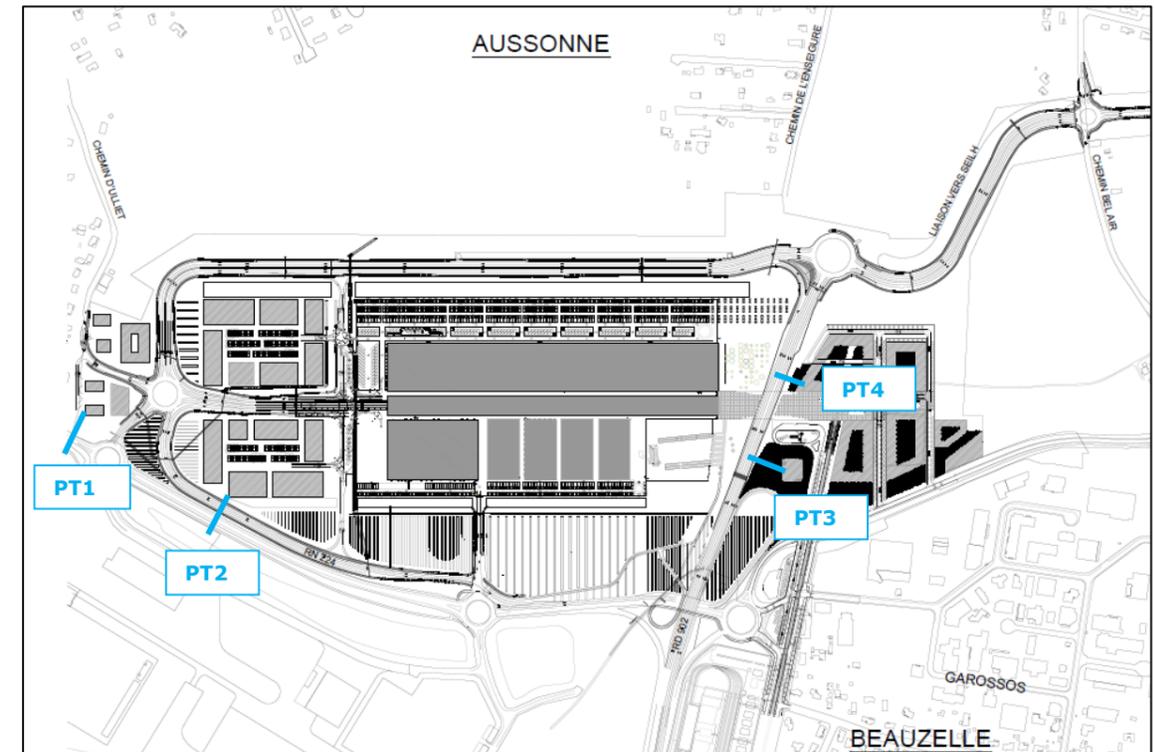


Insertion des zones 7 et 8a
(Source : Plan Guide – OMA)

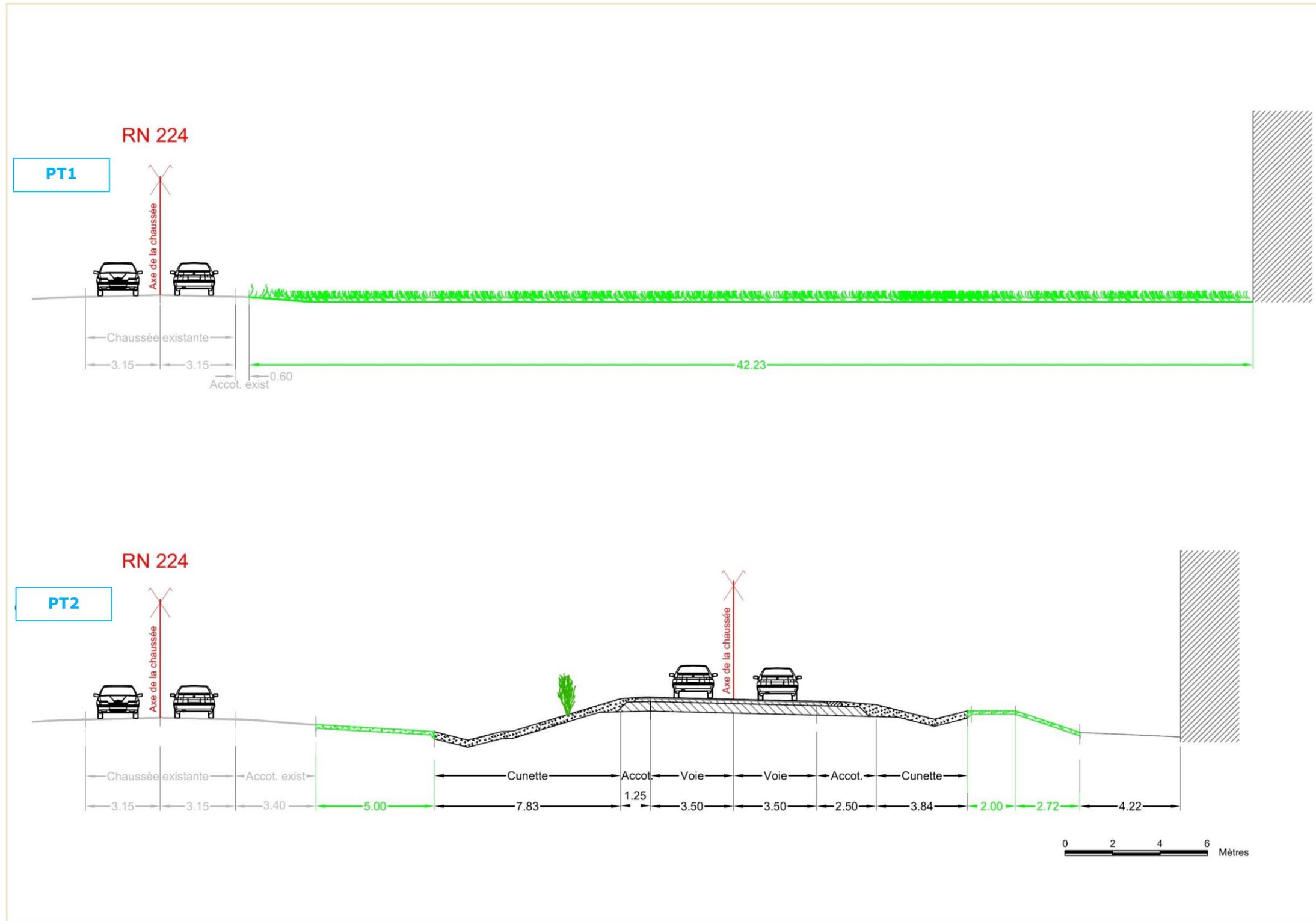
e. Profils en travers

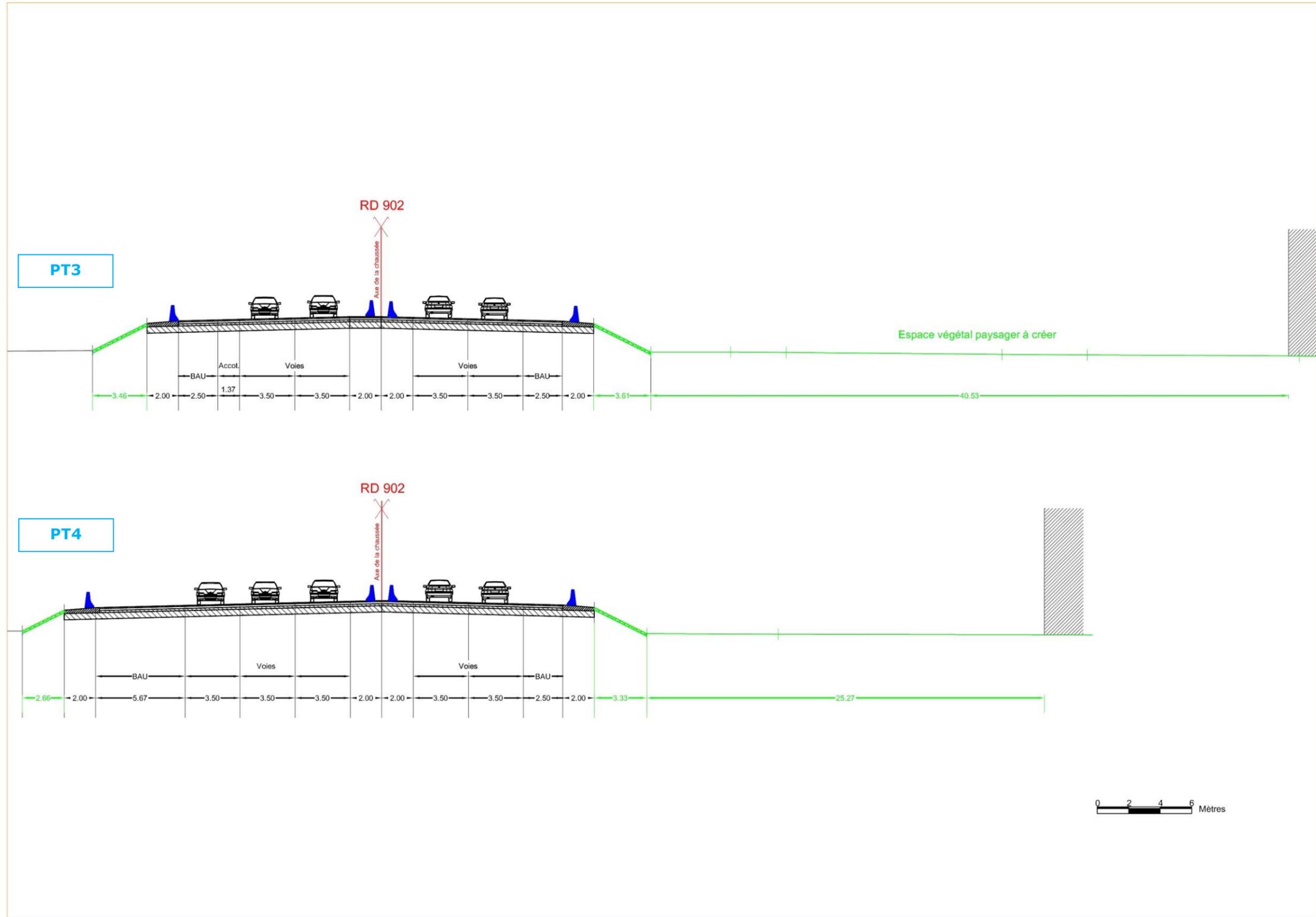
Comme localisé sur le plan ci-dessous, les profils en travers présentés en pages suivantes ont été réalisés comme suit :

- PT1 et PT2 : profils en travers réalisés entre la RN224 et les aménagements urbains envisagés au droit des zones 3 et 4 ;
- PT3 et PT4 : profils en travers réalisés entre la future RD902 et les aménagements urbains envisagés au droit des zones 7 et 8a.



Localisation des profils
(Ingérop)





IV.4.3. Orientations paysagères

L'impact du parc sera atténué par sa compacité et par un aménagement de ses abords immédiats :

- la compacité du Parc des Expositions permet de préserver au maximum les espaces agricoles alentours existants ;
- le Parc des Expositions comporte donc une enceinte clôturée intégrée au paysage. Les espaces autour du bâtiment seront paysagés (parking exposants, aires techniques...). Hors enceinte, les composantes paysagères seront traitées de façon « naturelle » au Sud et à l'Ouest du parc, en rapport avec la réalité agricole du site, et de façon « architecturée » à l'Est, avec le parvis et le pôle multimodal ;
- afin de minimiser l'impact des clôtures, celles-ci sont intégrées au système de bassins de gestion des eaux de pluie bordant les limites Nord et Sud de l'Équipement.

IV.4.4. Conclusions

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation relatives à la qualité environnementale, à la prévention des risques, à l'insertion architecturale et paysagère et aux déplacements au sein du nouveau Parc des Expositions, sont présentées en pages suivantes.

V. PROPOSITIONS ET TRADUCTIONS DU PROJET D'AMENAGEMENT DANS LE DOCUMENT D'URBANISME

V.1. RAPPEL

Comme évoqué précédemment, et afin de permettre l'aménagement du site, une mise en compatibilité des PLU des communes d'Aussonne et de Beauzelle (approuvé en 2013) a été réalisée.

Depuis cette mise en compatibilité, le secteur du projet est classée en zone d'urbanisation future « 1AU » sur la commune d'Aussonne et « 4AU » sur la commune de Beauzelle.

Le règlement du PLU d'Aussonne précise à l'article 6 que : « *Toute construction devra être implantée à une distance minimale de : 75 mètres de l'axe Itinéraire à Grand Gabarit – RN 224.* »

Aucune restriction relative à l'implantation des constructions aux abords du futur prolongement de la RD902 n'est mentionnée en zone 4AU du règlement du PLU de Beauzelle.

Dans le cadre de cette mise en compatibilité, un document définissant les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) du Parc des Expositions avait été réalisée, sur la base du projet « Parc des Expositions » n'intégrant pas les aménagements urbains, aujourd'hui prévus aux abords de l'équipement.

V.2. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP)

Les nouveaux aménagements envisagés dans le cadre du Parc des Expositions s'intègrent dans une nouvelle révision des PLU d'Aussonne et de Beauzelle, actuellement en cours.

Dans ce cadre, une nouvelle définition des Orientations d'Aménagement et de Programmation est en cours de réalisation et fera office de règlement écrit, selon les nouvelles dispositions réglementaires.

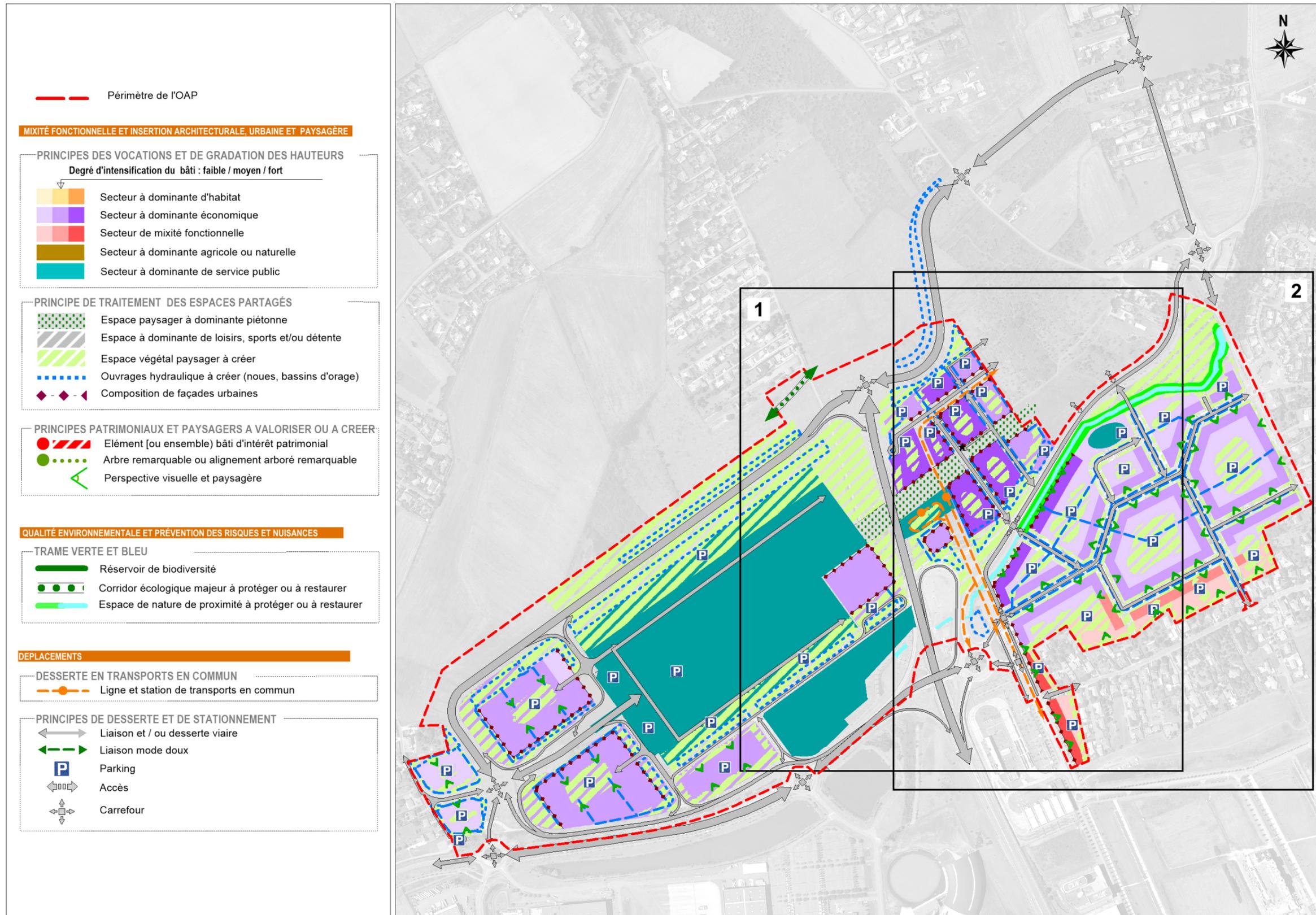
Les objectifs généraux de la nouvelle OAP sont les suivants :

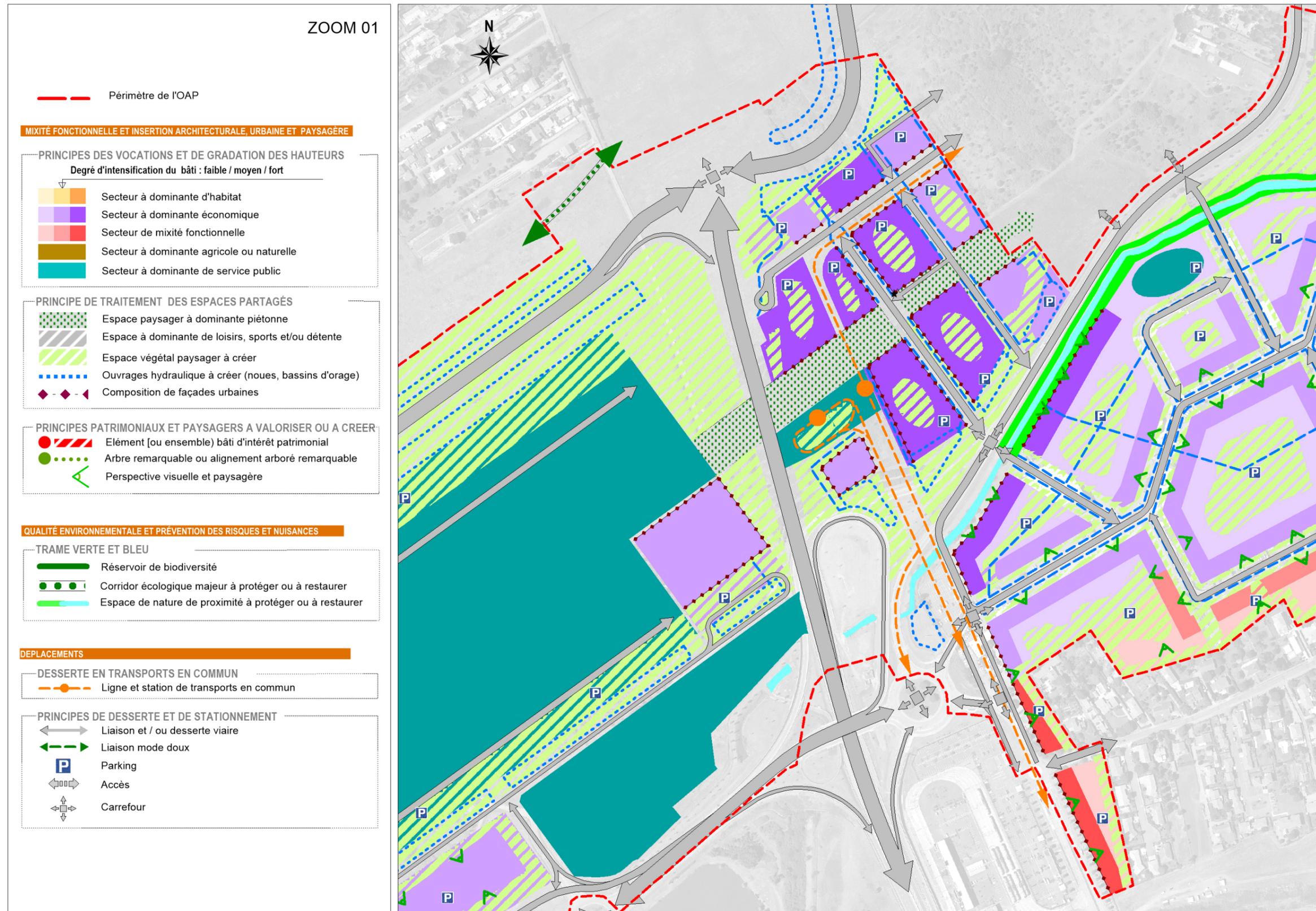
- **Mettre en valeur l'environnement ;**
- **Mettre en valeur les paysages ;**
- **Mettre en valeur les entrées de ville ;**
- Mettre en valeur le patrimoine ;
- Lutter contre l'insalubrité ;
- **Permettre le renouvellement urbain ;**
- **Assurer le développement des communes.**

V.3. REGLEMENT

L'article 1AU 6 du règlement de PLU d'Aussonne apportant des indications relatives à l'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques devra donc être modifié. En effet, ce dernier devra stipuler que les constructions doivent être implantées avec un retrait minimum de :

- **40** mètres de l'axe Itinéraire Grand Gabarit – RN224 ;
- 0,20 mètres de la limite d'emprise des autres voies publiques ou privées ouvertes à la circulation publique.





ZOOM 02

— Périimètre de l'OAP

MIXITÉ FONCTIONNELLE ET INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGÈRE

PRINCIPES DES VOCATIONS ET DE GRADATION DES HAUTEURS

Degré d'intensification du bâti : faible / moyen / fort

- Secteur à dominante d'habitat
- Secteur à dominante économique
- Secteur de mixité fonctionnelle
- Secteur à dominante agricole ou naturelle
- Secteur à dominante de service public

PRINCIPE DE TRAITEMENT DES ESPACES PARTAGÉS

- Espace paysager à dominante piétonne
- Espace à dominante de loisirs, sports et/ou détente
- Espace végétal paysager à créer
- Ouvrages hydraulique à créer (noues, bassins d'orage)
- Composition de façades urbaines

PRINCIPES PATRIMONIAUX ET PAYSAGERS A VALORISER OU A CREER

- Élément (ou ensemble) bâti d'intérêt patrimonial
- Arbre remarquable ou alignement arboré remarquable
- Perspective visuelle et paysagère

QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET PRÉVENTION DES RISQUES ET NUISANCES

TRAME VERTE ET BLEU

- Réservoir de biodiversité
- Corridor écologique majeur à protéger ou à restaurer
- Espace de nature de proximité à protéger ou à restaurer

DEPLACEMENTS

DESSERTE EN TRANSPORTS EN COMMUN

- Ligne et station de transports en commun

PRINCIPES DE DESSERTE ET DE STATIONNEMENT

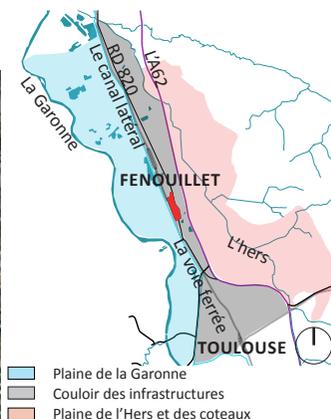
- Liaison et / ou desserte viaire
- Liaison mode doux
- Parking
- Accès
- Carrefour



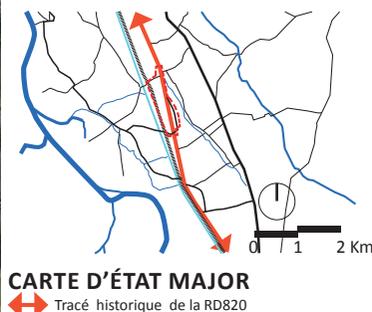
Partie 2 - FENOUILLET : Pôle Gare - Soferti

01_ L'INSCRIPTION DE LA RD820 DANS SON TERRITOIRE

LOCALISATION DE LA SECTION DE LA RD820 OBJET DE L'ÉTUDE



SOFERTI DANS LA MÉTROPOLE TOULOUSAINE



Zone inconstructible de 75m de part et d'autre de la RD820



Un territoire Nord structuré par trois «fleuves»: l'A62, la voie ferrée et le canal latéral et la Garonne, délimitant trois entités paysagères linéaires présentant un déficit de franchissement: la plaine de Garonne, le couloir des infrastructures et la plaine de l'Hers bordée de coteaux. La RD820, axe historique du territoire Nord, s'inscrit dans «le couloir des infrastructures» entre l'A62 et la voie ferrée: paysage marqué par une multiplication de zones d'activités.

Ce dossier «Amendement Dupont» s'intéresse à la section de la RD820 traversant le territoire de Fenouillet sur 1.3km environ (depuis le centre commercial au Nord et à la cité Saint Gobain au Sud), soumis à l'article L111-6 du code de l'urbanisme imposant une zone d'inconstructibilité de 75m de part et d'autre de cette route classée à grande circulation. L'objectif de ce dossier est de lever cette inconstructibilité afin de proposer un aménagement cohérent d'entrée de ville et à plus grande échelle de Métropole, intégrant une requalification architecturale et paysagère des abords de la RD820.

LES SÉQUENCES PAYSAGÈRES DE LA RD820

SÉQUENCE 01

LA VOIE RAPIDE

Un caractère routier, renforcé par le mobilier urbain: les glissières et les mats d'éclairage.



SÉQUENCE 02

UN MAIL PLANTÉ

Soulignée par un alignement de platanes remarquable et des accotements avec des noues végétalisées



SÉQUENCE 03

LE BOULEVARD URBAIN

Requalification de la RD820 au niveau de la cité ST Gobain, lui donnant un caractère de boulevard urbain



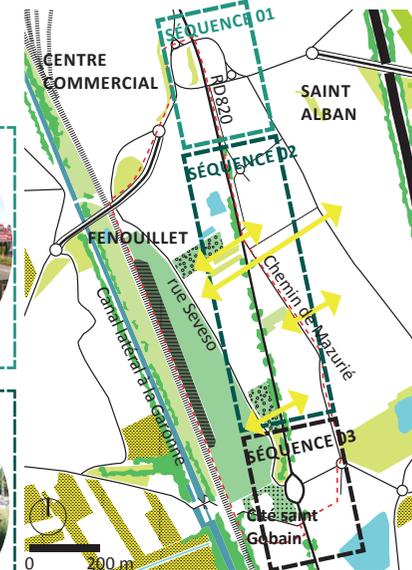
DES ÉCHAPPÉES VÉGÉTALISÉES

Multiplication de transversales végétalisées offrant des vues sur le canal et le grand paysage en arrière plan

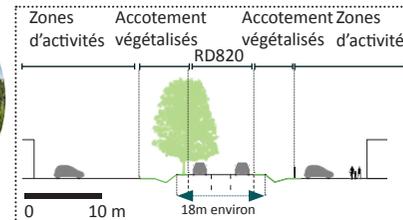
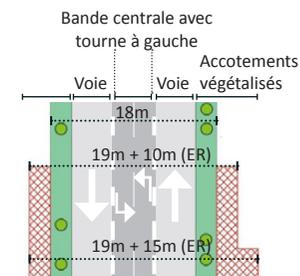


Le profil de la RD varie entre voie rapide au niveau de la Zone commerciale au Nord de Fenouillet et boulevard urbain au niveau de la cité Saint Gobain, où elle a fait l'objet d'un aménagement ponctuel. La RD820 à Fenouillet est bordée par un tissu urbain hétéroclite: entre zones d'activités et friches côté Fenouillet et zones d'activités et tissus pavillonnaires côté Saint Alban, implantés sans cohérence d'ensemble et offrant une entrée de ville, et à plus large échelle une entrée de métropole peu qualitative.

Le gabarit actuel de la RD820 ne comprend pas d'aménagements au profit des circulations douces (pistes cyclables et trottoirs) et des transports en communs, en dehors d'un arrêt de bus (59) au Nord de la cité Saint Gobain.

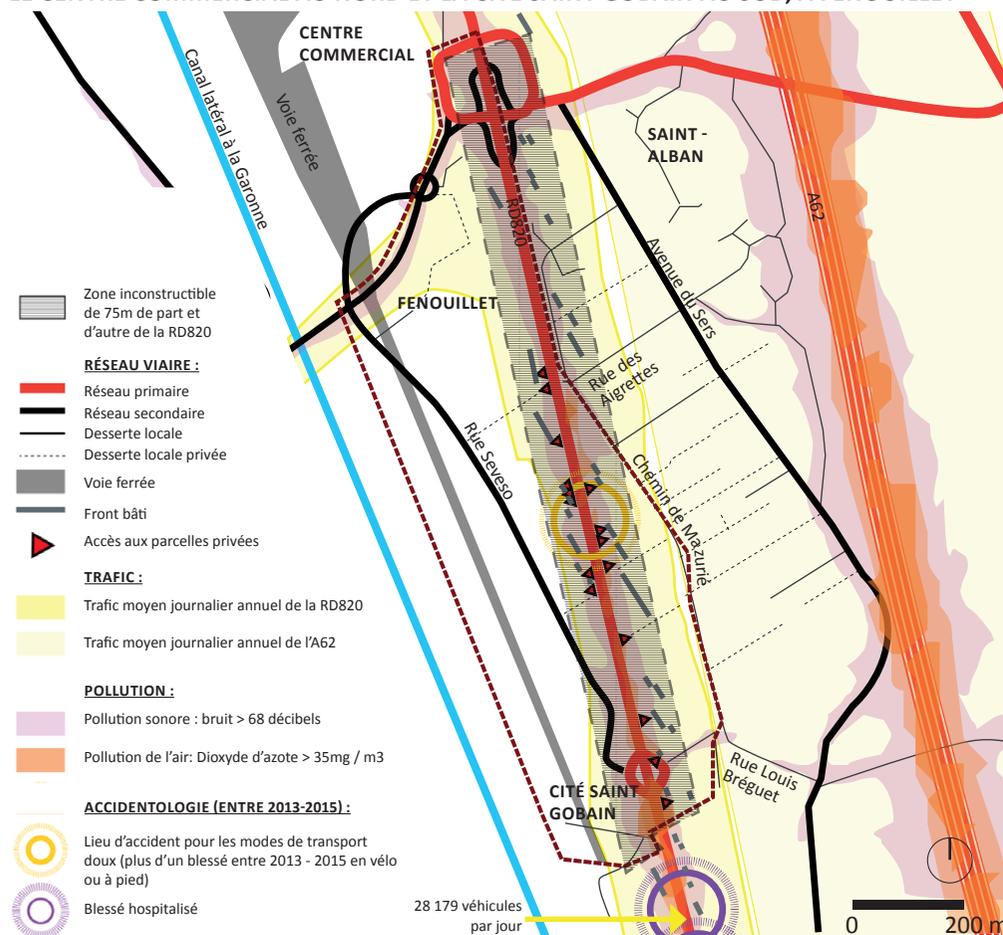


GABARIT ACTUEL DE LA RD820



02_ RISQUES ET NUISANCES

SYNTHÈSE DES NUISANCES AUX ABORDS DE LA RD820 SUR LE TRONÇON COMPRIS ENTRE LE CENTRE COMMERCIAL AU NORD ET LA CITÉ SAINT GOBAIN AU SUD, À FENOUILLET

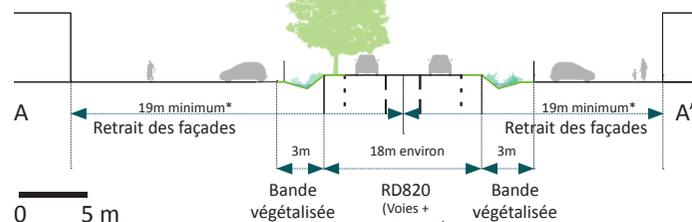


La RD820, axe structurant traversant 6 communes de Toulouse métropole est classée route à grande circulation: c'est une route de délestage du trafic l'A62, accueillant également des convois exceptionnels.

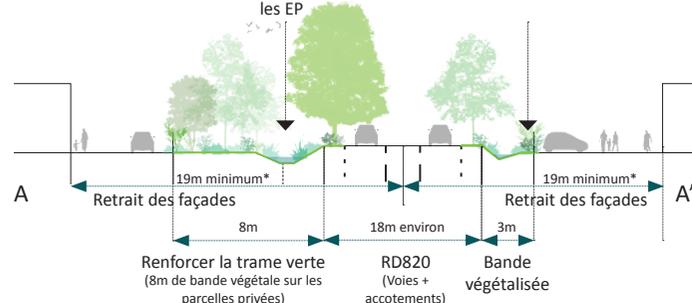
Sur la section comprise entre depuis le centre commercial au Nord et à la cité Saint Gobain au Sud, la RD820 concentre des nuisances liées au bruit et dans une moindre mesure à la pollution. Sur le secteur, au niveau des accès sur la RD aux parcelles privées, on note plus d'un blessé entre 2013 et 2015 en vélo ou à pied. Cette accidentologie accrue est principalement liée à un déficit d'aménagement au profit des modes doux, des tournés à gauche mal gérés et une multitude d'accès aux parcelles privés donnant directement sur la RD.

03_ REQUALIFICATION DES ABORDS DE LA RD820 AU REGARD DES ÉVOLUTIONS URBAINES À LONG TERME

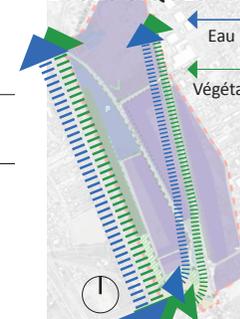
LES ABORDS DE LA RD820 AUJOURD'HUI



LES ABORDS DE LA RD820 DEMAIN



CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES



L'OAP implique dans un projet global et cohérent le réaménagement des abords de la RD820 sur la section comprise entre le centre commercial au Nord et la cité Saint Gobain au Sud, ainsi qu'une nouvelle traversée sécurisée de la RD:

- + Aménagement d'une limite végétale généreuse afin de renforcer la trame verte des accotements et platanes de la RD820 et d'offrir une transition douce entre la RD et les zones urbanisées : instaurer une bande végétale sur les parcelles privées de 8m, rive Ouest de la RD, contre 3m imposée au PLU aujourd'hui. Planter des haies vives rives Est de la RD. Élargir la noue rive Ouest de la RD, afin de gérer les eaux pluviales durablement et de renforcer la biodiversité du site.
- + Requalifier les façades des zones d'activités visibles depuis la RD, rive Est.
- + Repenser la desserte des parcelles privées : limiter les accès sur la RD, facteur accidentogène. Gérer les accès aux parcelles privées, situées à l'Ouest de la RD, sur la rue Seveso et non plus sur la RD.
- + Reconsidérer la sortie de la cité Saint Gobain vers la rue Seveso via un nouvel axe de desserte, afin d'assurer la sécurité des usagers.
- + Aménagement d'un nouveau giratoire accompagné d'une nouvelle traversée piétonne sur la RD, au niveau du PEM : renforcer les traversées Est / Ouest du territoire

* Règlement du document d'urbanisme de Toulouse Métropole : retrait minimum des façades pour les zones UA1 / secteur hauteur 14m : 30m à partir de l'axe de la RD; zones UA1 / secteur hauteur 17m périmètre OA secteur commercial RD820 : 10m à partir de l'emprise de la RD820

Partie 3 – PIBRAC : Coustayrac



Commune de Pibrac

Secteur de Coustayrac / RN 124

**Notice de prise en compte de l'article L 111-6
du Code de l'Urbanisme (Amendement Dupont)**

Décembre 2018

SOMMAIRE

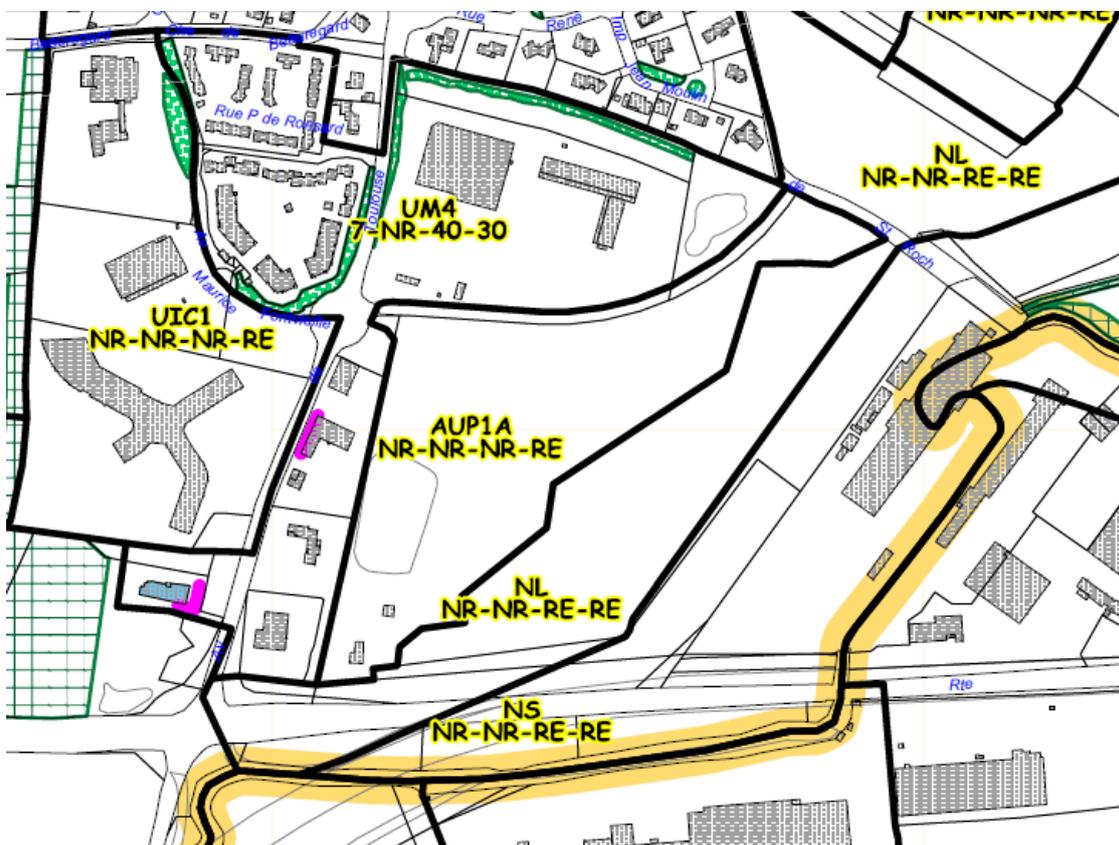
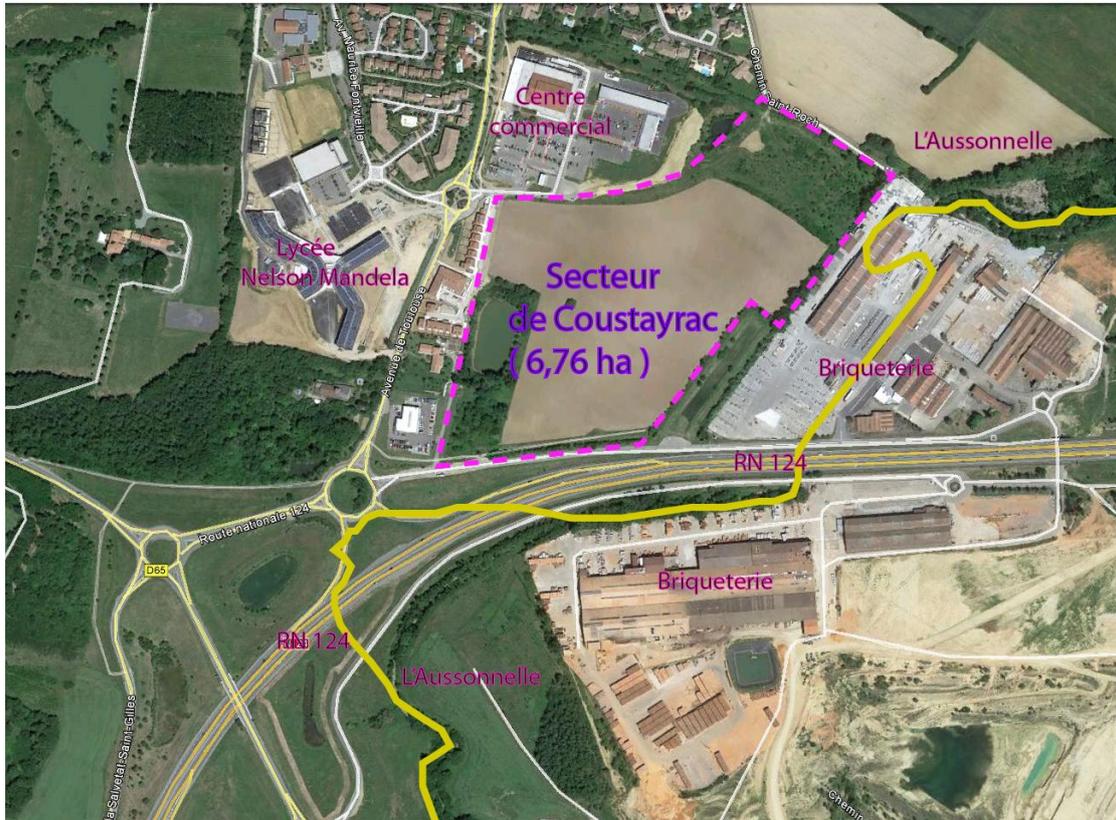
PRÉAMBULE.....	5
SITUATION	6
1 – ÉTAT DES LIEUX	7
1.1. Description fonctionnelle des voies, de leurs fonctions générales et locales	7
1.2. Description paysagère et urbaine du site.....	9
1.3. Enjeux et synthèse	13
2 – LE PROJET URBAIN	14
2.1. Les orientations globales du secteur d'aménagement	14
3 – COMPATIBILITÉ ET IMPACT DU PROJET	22
3.1. Les nuisances	22
3.2. La sécurité.....	22

Préambule

- L'article 52 de la loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement a introduit initialement l'article L 111-1-4 du Code de l'Urbanisme (Amendement Dupont) qui devient L 111-6 dans la nouvelle codification, qui vise à mieux maîtriser le développement urbain le long des grandes voies de communication et surtout les entrées de ville.
- L'objectif est d'inciter les communes qui souhaitent développer l'urbanisation dans leurs entrées de ville à mener au préalable une réflexion sur la qualité urbaine, paysagère et architecturale de l'aménagement dans leurs documents d'urbanisme de façon à améliorer la perception des abords des grands itinéraires.
- L'article L 111-6 du Code de l'Urbanisme créé par ordonnance n°205-1174 du 23 septembre 2015 préconise qu'en dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voie routière et de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.
- L'article L 111-8 du Code de l'Urbanisme par la même ordonnance citée ci-dessus, précise que le Plan Local d'Urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L 111-6 du Code de l'Urbanisme 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.
- La présente étude a donc pour objectif de prendre en compte ces contraintes de constructibilité aux abords de la Route Nationale 124, dans la zone de Coustayrac destinée à une ouverture à l'urbanisation au PLUiH. Dans ce cadre, le projet urbain doit être affiné de manière à prendre en compte les contraintes et les spécificités du site en termes de sécurité, d'aspect environnemental et d'intégration urbanistique, architecturale et paysagère des constructions à venir. Ces dispositions sont également intégrées dans la procédure en cours de révision du Plan Local d'Urbanisme (PLUiH) de Toulouse métropole.

Situation

Le site concerné par l'étude est situé en limite Sud de la commune de Pibrac et délimité par la RN 124 et la commune de Colomiers.



Extrait du zonage du PLUiH

1 - État des lieux

1.1. Description fonctionnelle des voies, de leurs fonctions générales et locales

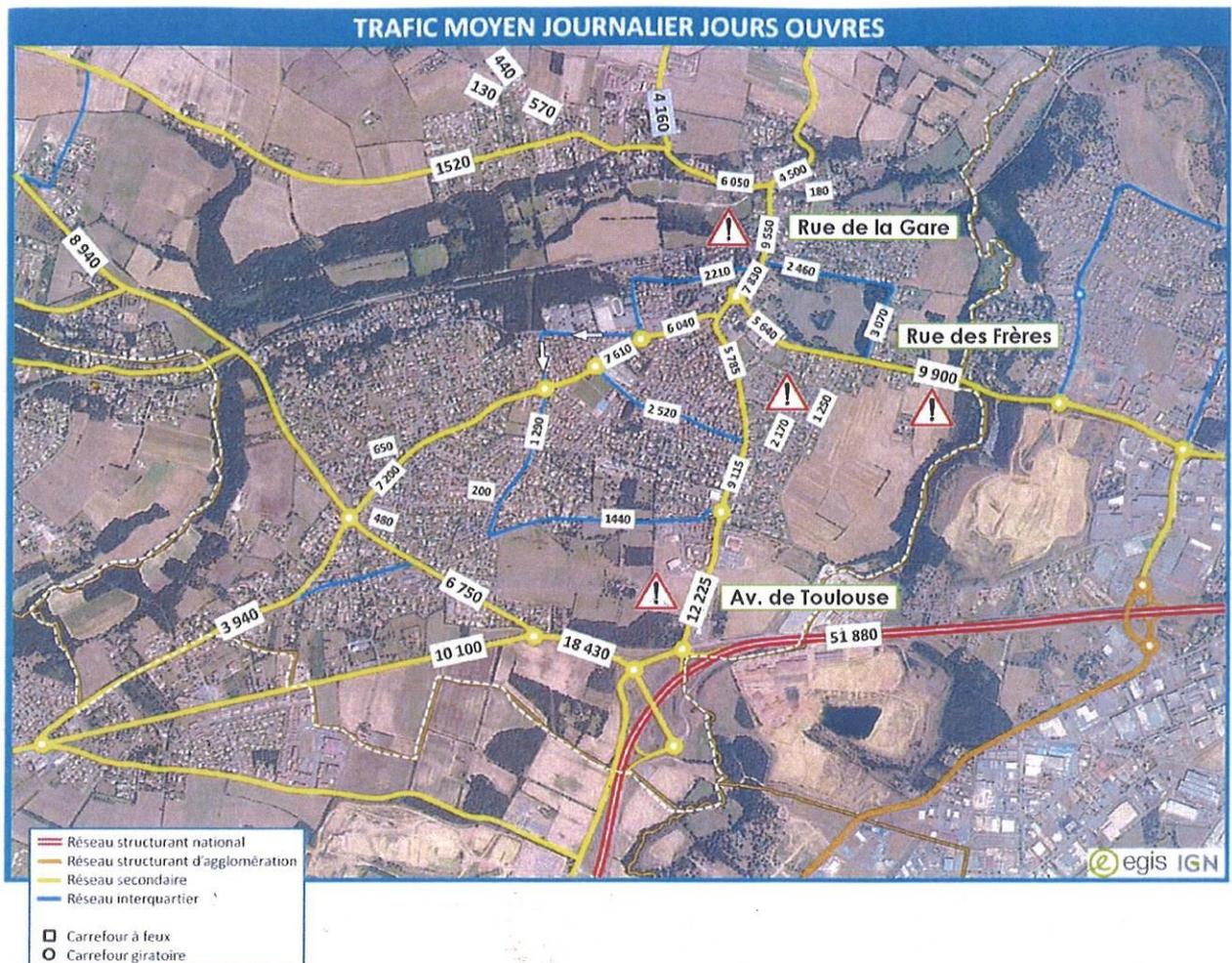
▪ Fonctions principales

Le tronçon de la RN 124, route d'Auch, se situe à l'Ouest de la métropole toulousaine. Il constitue une coupure entre la partie Sud de la commune de Pibrac et la vallée de l'Aussonnelle.

La RD 65 (avenue de Toulouse) qui assure la fonction de desserte du site de Coustayrac, et aussi l'entrée sud de la ville. Une impasse existe, desservant quelques maisons.

▪ Un trafic important

Le trafic observé sur la RN 124 au droit de Coustayrac est de 52 000 véhicules/jour et de 12 200 véhicules/jour sur la RD 65.



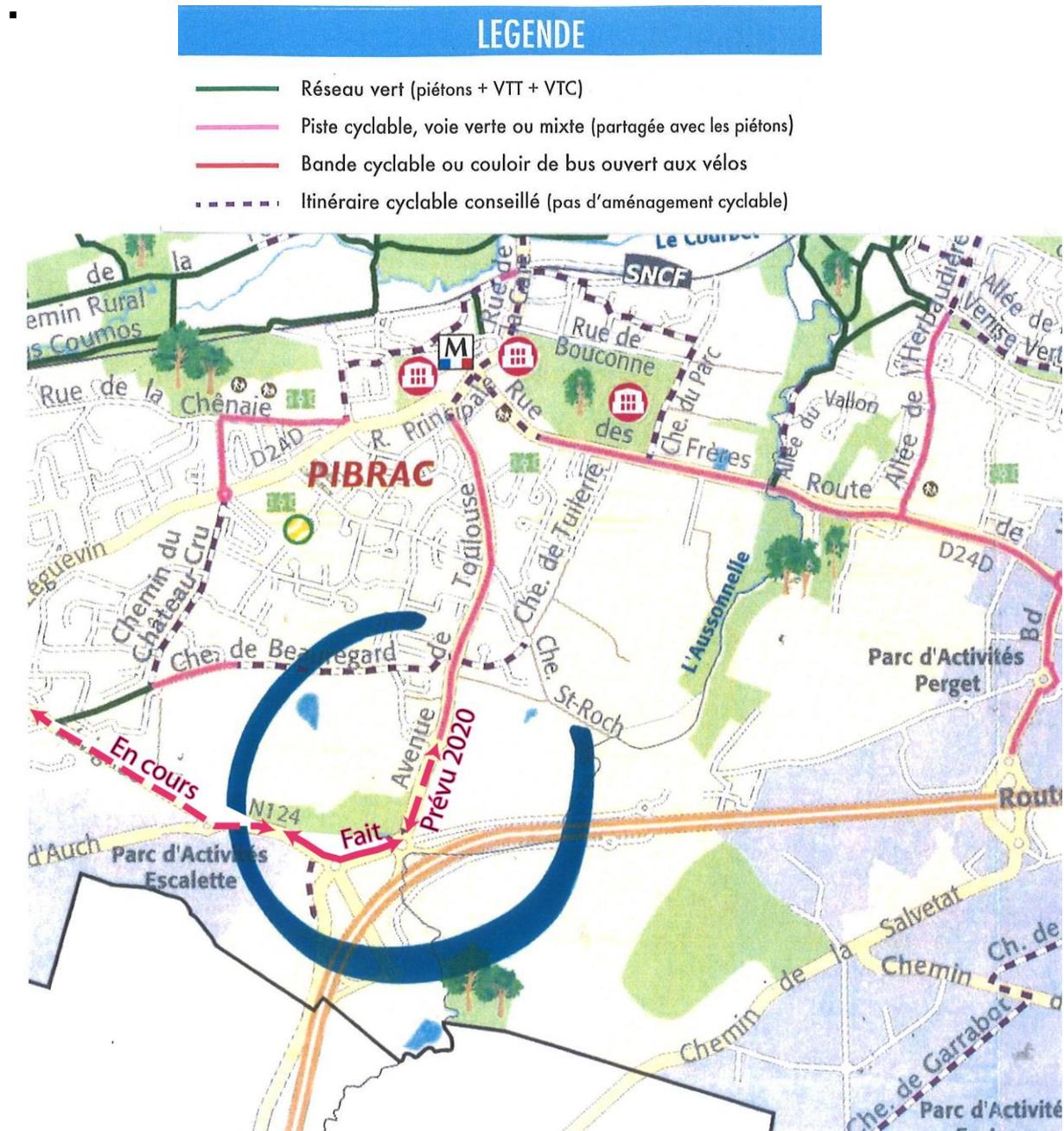
▪ Desserte en transport en commun

Aucune ligne de bus ne dessert le site.

▪ Aménagements doux

Une piste cyclable (partagée avec les piétons) le long de l'avenue de Toulouse.

Un itinéraire conseillé (pas d'aménagement cyclable) au Sud du secteur.



Une sécurité peu prise en compte

Bien qu'assez étroite, l'avenue de Toulouse, surtout dans sa partie Nord, favorise la vitesse des véhicules. Elle est peu interrompue par des intersections, sinon par giratoire avec l'avenue Maurice Fonvieille.

▪ *Des caractéristiques géométriques satisfaisantes*

En terme géométrique, l'infrastructure routière étudiée sur le tronçon au droit de la zone de Coustayrac, présente les caractéristiques suivantes :

- 2 x 1 voie
- Chaussée de 6 mètres
- Trottoirs des deux côtés



Piste cyclable la traversant au Sud non marquée au sol

1.2. Description paysagère et urbaine du site

▪ *Paysage*

Le territoire de Coustayrac recouvre des espaces libres de constructions (classés en zone à urbaniser, AU ouverte du PLUiH) situés entre la RD 65, l'avenue de Toulouse et la RN 124.

Reliquat de vastes espaces agricoles, le secteur bénéficie d'une présence végétale en limite Sud-Est le long de l'ancien cours de l'Aussonnelle (basé à cet endroit).

Un bassin d'orage lié au fonctionnement du quartier récemment urbanisé en partie Nord/Est, agrémente discrètement le site.

Le terrain monte en pente douce vers le Nord-Ouest.

En partie haute a été réalisé le centre commercial et son parking ainsi que le nouveau lycée « Nelson Mandela ».

Une voie d'accès à double sens dessert en limite Sud le secteur d'activités de la Briqueterie en impasse.





La RN 124, son bassin d'orage dans l'échangeur de Pibrac



La voie d'accès au site de la briqueterie, le garage Renault et l'impasse qui dessert un lotissement d'habitations



La voie d'accès empruntée par de nombreux poids lourds à la briqueterie



Un vestige de piste cyclable au Sud du site



L'aire de covoiturage



Une mare sur le site, entourée d'arbres

▪ **Nuisances**

En terme de nuisances, la RN 124 est un axe très chargé en trafic, où la vitesse est limitée à 110 km/h (52 300 véhicules/jour). La présence de cet axe impose actuellement une zone d'inconstructibilité de 100 mètres sur l'espace non urbanisé de Coustayrac.

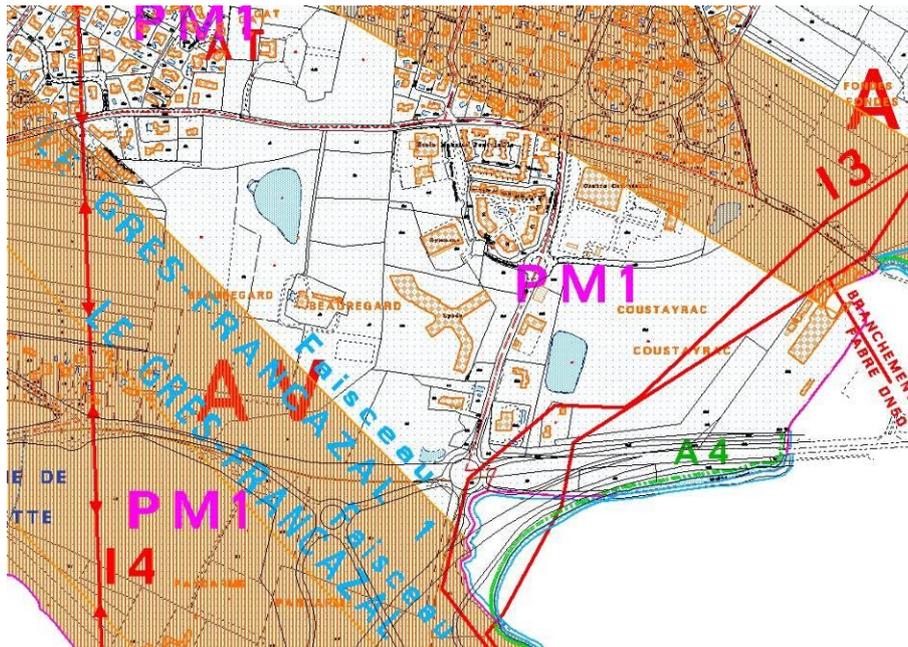
▪ **Les servitudes applicables**

I3 : servitude réseau de transport de gaz haute pression.

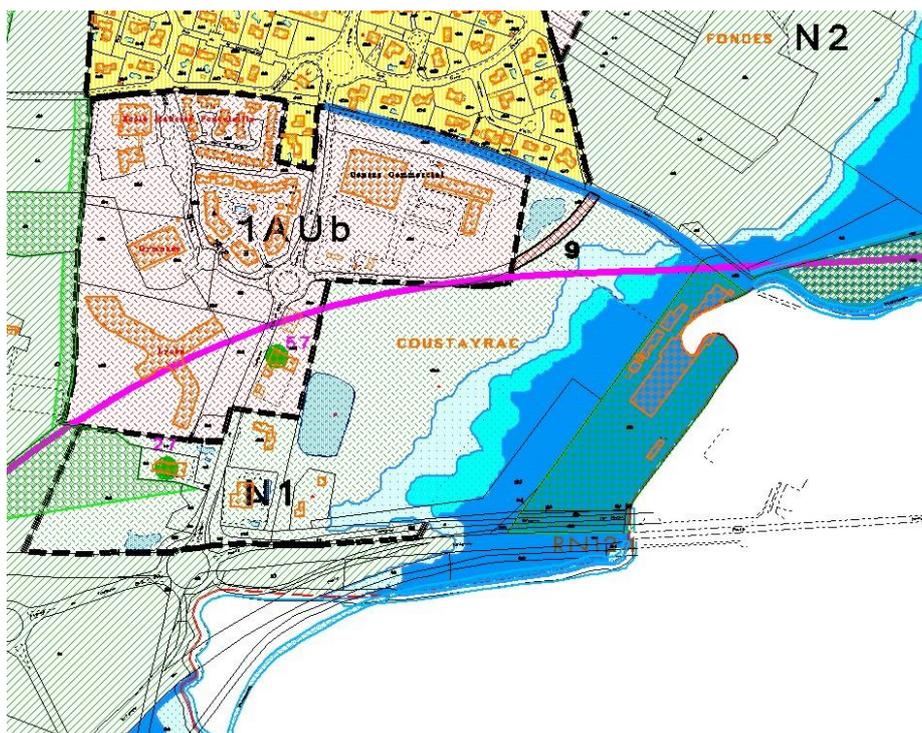
PT2 : servitude de réseau hertzien (protection contre les obstacles).

Zone de bruit des infrastructures routières.

PPRI de l'Aussonnelle.



Plan des servitudes



PPRI et zone de bruit

1.3. Enjeux et synthèse

▪ Le site est marqué par quelques contraintes... :

- Des caractéristiques géotechniques à vérifier.
- Des nappes phréatiques peu profondes.
- La présence d'un paysage ouvert à dominante agricole et d'activités.
- Des constructions à usage d'habitations au Nord-Est du site.
- Un habitat individuel au niveau de l'avenue de Toulouse.
- Une classification de la RN 124 au titre des infrastructures de transports terrestres bruyantes, avec un secteur affecté par les nuisances sonores de 100 m de part et d'autre de l'axe de l'autoroute.

▪ ... et des enjeux à prendre en compte :

- Une augmentation de l'imperméabilisation des sols, rendant nécessaire de prévoir les dispositifs permettant de regarder le débit de rejet des eaux pluviales vers le réseau (stockage ou infiltration des eaux pluviales) et de décanter les polluants éventuels.
- La disparition d'une occupation agricole du site, avec des impacts :
 - o économiques pour les agriculteurs exploitant le site,
 - o écologiques car, malgré leur caractère commun, ces espaces participent à la structuration de la trame verte locale (vallée de l'Aussonnelle).
- La revalorisation du secteur d'activités situé au Sud-Est.
- La création d'un nouveau éco-quartier mixte à proximité du pôle commercial / lycée.
- La création d'une trame paysagère au niveau de l'avenue de Toulouse et de « transversales vertes » agrémentant le futur quartier de Coustayrac.
- La promotion d'un paysage urbain et d'une architecture de qualité en belvédère sur la vallée de l'Aussonnelle.
- L'intégration de la prise en compte des enjeux paysagers et urbains d'entrée de ville et des nuisances sonores générés par la RN 124 dans le projet d'aménagement en partie Sud.
- La mise en sécurité du carrefour avenue de Toulouse / voie d'accès (actuellement voie en impasse) et de la traversée de la piste cyclable à l'entrée Sud du site.

2 – Le projet urbain

2.1. Les orientations globales du secteur d'aménagement

▪ *Coustayrac : un site stratégique en devenir du territoire Ouest :*

« Renouveler le potentiel d'une zone endormie. La transformer en un pôle de vie qui projette Pibrac dans un 21^{ème} siècle durable, innovant et rayonnant ».

L'ouverture récente du lycée de Pibrac marque déjà l'empreinte d'une nouvelle échelle urbaine proche de l'épannelage du centre-ville et en rupture avec l'échelle pavillonnaire qui a marqué le territoire de la commune pendant des années.

Ecoquartier de Coustayrac : une entrée de ville à l'échelle métropolitaine

Le programme du quartier est en cohérence avec le développement actuel de Toulouse Métropole à travers différentes thématiques :

ÉDUCATION - Le Lycée ouvert à la rentrée 2017 complète l'offre existante ou en développement de la Métropole. Il est également l'un des greffons de la vie du quartier.



LOGEMENT - Le site constitue un secteur structurant pour le développement de la mixité sociale, grâce à l'offre de logements diversifiée et adaptée à tous les stades de la vie qu'il apporte.

ACTIVITÉS - La création de bureaux, de commerces et de services et équipements publics permettra d'assurer une offre locale pour les habitants du secteur et des quartiers voisins, et d'éviter des déplacements vers le centre-ville. Des loisirs et activités à travers les promenades plantées, le practice de golf, le complexe sportif, et l'hôtel seront autant d'éléments d'attractivité qui participeront à la vie économique et sociale, et au rayonnement de ce nouveau quartier.

NATURE - Le quartier s'inscrit dans le prolongement de la coulée verte de Toulouse Métropole le long de l'Aussonnelle.

MOBILITÉS - La mise en place d'un réseau de transport multimodal assurera la connexion du quartier au reste du territoire de la Métropole, et participera à l'amélioration des mobilités de l'ensemble.

3 objectifs :

Objectif 1 : développer de nouvelles mobilités pour désengorger la RN 124

▪ Lignes et stations de transport en commun

Un système de navettes autonomes WattWay, et de bus classiques sera mis en place afin de créer des liaisons entre d'une part le lycée et les infrastructures sportives, et d'autre part entre le lycée et le centre-ville. Un Secteur co-voiturage/bus sera également créé en bordure de la RN 124 proche de la nouvelle « porte d'entrée Sud ». Celui-ci aura pour but de mutualiser les déplacements et de réduire le trafic dans le centre-ville.

▪ Déplacements "modes doux

Un pôle multimodal « doux » dans lequel des offres type Vélib' et Autolib' pourront prendre place, viendra compléter les différents moyens de transport. Cela permettra de multiplier les possibilités de déplacement afin d'utiliser un moyen de transport plus approprié aux besoins, et d'offrir aux habitants le choix d'une mobilité plus saine.

▪ Desserte des terrains par les voies

Différents profils de voies seront mis en place afin de réguler et orienter le trafic :

- Voiries automobile

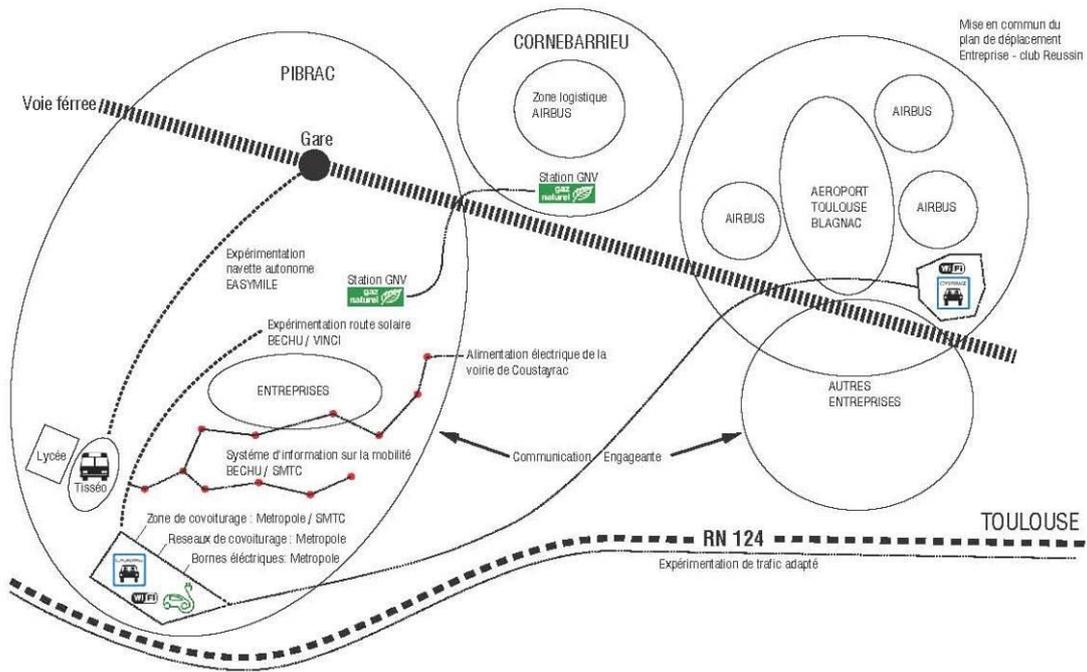
Un axe principal permettant de desservir la partie Nord destinée à recevoir du logement et la partie Sud destinée à recevoir du bureau et du commerce. Deux voies extérieures permettront à l'usager de contourner le quartier afin de préserver son centre.

- Une voie douce reliant l'axe principal à une voie extérieure complétera ce réseau.

▪ Stationnement

Il sera organisé selon plusieurs grands axes directeurs :

- Une zone de stationnement jumelée avec l'espace de co-voiturage en sortie de la RN 124.
- Le long de la voirie principale du stationnement longitudinal, complété par une poche de parking végétalisé d'environ 130 places.
- Un parking végétalisé d'environ 50 places pour le complexe sportif Sur les lots, une exigence de stationnement sera réglementairement opposable à tout permis de construire par le Plan Local d'Urbanisme.



Objectif 2 : accompagner le changement climatique

L'ambition du projet est de minimiser au maximum les émissions de CO₂ et d'en faire une sorte de laboratoire de la co-construction de la future réglementation environnementale à l'échelle européenne.

L'implication d'un BET environnemental dès la conception permet d'intégrer très en amont les aspects techniques et organisationnels en lien avec ces ambitions. Ainsi, dans la lignée du Le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) dans lequel Toulouse Métropole s'est engagée, l'Éco quartier de Coustayrac cible une excellence environnementale et de qualité de vie, quantifiée et mesurée. Un ensemble d'acteurs clés réunis participent à développer un quartier singulier et exemplaire en matière de développement durable, à travers différents thèmes :

▪ La « nature en ville »

L'urbanisme et l'architecture seront envisagés comme des « systèmes construits » qui combineront l'accueil du vivant et la poésie du bâti. Le milieu urbain est promis à une évolution radicale de ses espaces ouverts et bâtis par un devenir d'usages mixtes, multifonctionnels et certainement transversaux avec la promesse de la ville comestible et fertile. L'habitat devient un habitat-jardin et le bâti un écosystème.

Ainsi, l'édification de ce nouveau quartier sera l'occasion de lui faire bénéficier d'une production locale de produit frais, qui à son tour approvisionnera la supérette de proximité, le café/restaurant installé sur le toit, l'AMAP locale, ... Il participera à diminuer l'impact carbone par la localisation et par la transformation in situ de cette production. La nature en ville telle que développée par notre équipe, sera innovante par son adaptation extérieure et intérieure, sur plusieurs aspects (toits, terrasses, façades, sol), pour démultiplier ses possibilités, tout en répondant à la ville d'aujourd'hui dans son développement vertical. Elle sera également pédagogique par son côté démonstrateur exposant différentes formes de maraîchage, pôle d'inspiration et de diffusion visible dès l'entrée du quartier. Elle sera enfin service par ses différentes formes de potagers selon qu'ils soient privés ou commerciaux.

La mise en valeur de la trame bleue et de la trame verte permettra de protéger la ville et ses habitants. Le corridor écologique de l'Aussonnelle sera prolongé à travers les différents programmes afin de conserver et développer cet écosystème qui régénère la ville. Un réseau de bassins sera mis en place afin d'alimenter chacune des zones du projet, et de faciliter le développement du biotope. De nombreux arbres et plantes seront plantés afin d'accentuer cette volonté de dialogue entre le végétal et le bâti.

Ce corridor écologique jouera également le rôle de barrière sonore face aux nuisances produites par la RN 124. La limite du PPRI impliquant des contraintes importantes sur le terrain, s'est transformée en atout puisqu'elle permet de développer une organisation urbaine en adéquation avec la volonté architecturale, avec par exemple, le mouvement dans les implantations des constructions, ou la place importante de l'eau dans le projet.

▪ Générer des économies circulaire en énergie et en eau, avec Embix et Ennesys

La réduction des émissions de CO₂

Afin de faire de l'Écoquartier de Coustayrac l'un des moins émetteurs de carbone en France, l'ambition Smart City doit dépasser la simple palette de services numériques. EMBIX propose ainsi de compléter la démarche par un socle de mesure et garantie de la performance notamment des solutions énergétiques. Grâce au calcul d'indicateurs de performance basés sur les données du quartier, une vision claire des dérives de performance, des forces et faiblesses de chaque solution numérique et des pistes d'amélioration est dégagée. EMBIX assurera également le suivi du recyclage des eaux usées du quartier transformées par Ennesys en eau d'irrigation et en bio-fertilisant pour les fermes urbaines, ainsi que le suivi de l'énergie piézoélectrique ou solaire captée par les routes.

Objectif 3 : inscrire le projet de quartier dans une démarche écoresponsable

Des systèmes de développement basés sur le partage, la mutualisation et la participation, seront mis en place, en positionnant chaque nouvel habitant comme acteur responsable de ce système ; l'objectif étant d'optimiser les économies circulaires à tous les niveaux, pour un quartier à l'impact carbone minimisé.

Grâce à Fluidyn, nous travaillerons à partir d'un état des lieux de la qualité de l'air existant, pour bâtir le meilleur scénario de volumétrie et d'implantation des bâtiments, qui minimise les poches d'air nocives. Ceci afin de créer un quartier qui promette une meilleure qualité de l'air, et qui offre à la ville un véritable discours pour ses citoyens. L'éco-quartier de Coustayrac aura un impact positif sur la qualité de l'air que respirent ses habitants, et donc sur la ville et sa région.

Le pôle multimodal en est un bon exemple, il permettra de multiplier les possibilités de déplacement afin d'utiliser un moyen de transport plus approprié aux besoins, d'offrir aux habitants d'avoir le choix d'une mobilité plus saine. Toutes ces volontés sont autant d'éléments qui démontrent une envie forte de la ville de responsabiliser ses habitants.



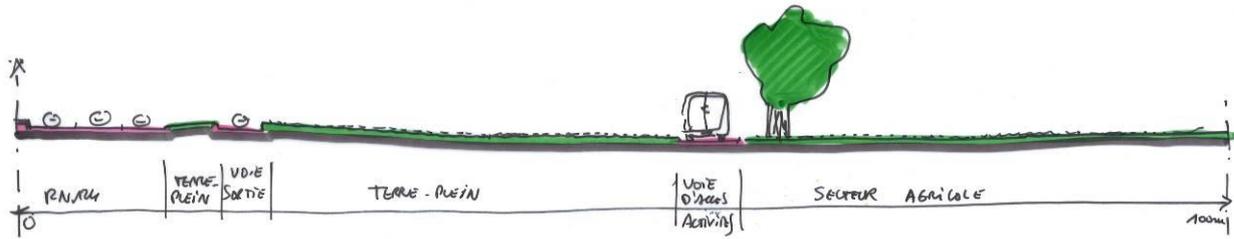
▪ Esquisse de projet du front bâti et de la bande paysagère en limite de la RN 124



- **Un parti paysager** : créer un écran paysager sur 30m de largeur depuis l'axe de la RN 124 de manière à limiter les nuisances et favoriser un espace de transition pour les habitations à venir. Cet espace sert également en nous pour la récupération des eaux pluviales. Il sera décliné dans une trame végétale faisant appel à des espèces locales.

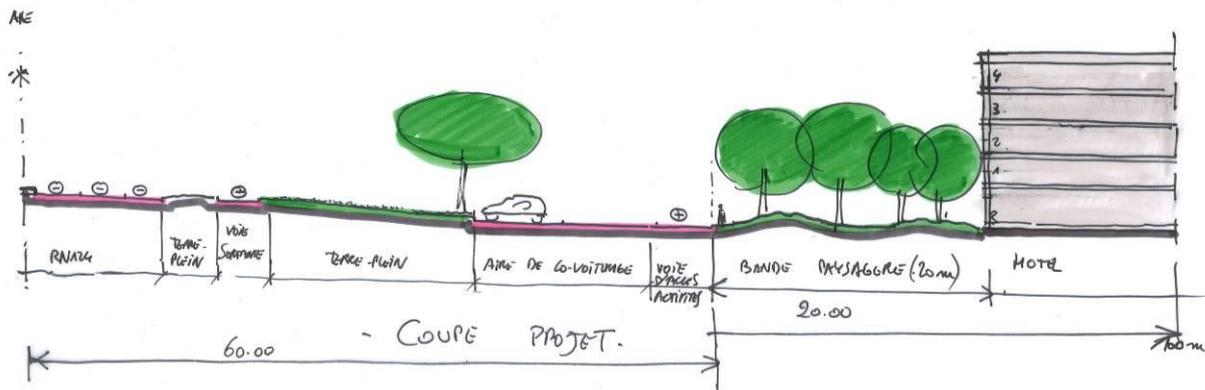
Les premiers bâtiments du pool golf seront situés à 60 m de l'axe de la RN 124.

Schéma du profil en travers / État des lieux



Coupe état actuel

Schéma du profil en travers / proposition



Coupe projet

3 – Compatibilité et impact du projet

3.1. Les nuisances

En raison du classement de la RN 124 parmi les infrastructures de transports terrestres bruyantes, tout nouveau bâtiment sera soumis à un renforcement d'isolation acoustique dans une bande de 100 m de part et d'autre de la RN 124.

Les nuisances sonores liées à la proximité de la RN 124 seront également atténuées par la création d'une bande de recul de 60 mètres à partir de l'axe de la RN 124, confortée par des aménagements paysagers de types plantations.

Les eaux de ruissellement seront collectées et traitées avant rejet dans les milieux naturels.

Un merlon planté sera créé dans la bande des 75 mètres. Les modes de déplacements alternatifs à l'automobile seront grandement favorisés (covoiturage desserte par les TC, itinéraires spécifiques piétons-cycles) et participeront à la réduction des émissions polluantes.

3.2. La sécurité

La sécurité des différents usagers de l'avenue de Toulouse sera prise en compte dans l'aménagement de la voie :

- Augmentation des carrefours, des accès aux nouvelles opérations d'habitat, traitement des intersections.
- Limitation de la vitesse à 30 km/h en milieu urbain.
- Création d'un itinéraire piétons-cycles dans la bande des 75 mètres et desservant le maillage du quartier de Coustayrac.

Partie 4 – SAINT-JORY : L'Hers

**DOSSIER AMENDEMENT DUPONT
12-07-2017**

**AMENDEMENT DUPONT
SITE DE L'OAP DE L'HERS**

COMMUNE DE **st Jory**

MAÎTRISE D'OUVRAGE :

toulouse
métropole
COMMUNAUTÉ URBAINE

agence **turbines***

INTRODUCTION

La RD820 est classée «route à grande circulation». L'article L111-6 du code de l'Urbanisme interdit donc toute construction, en dehors des espaces urbanisés, dans une bande de 75m de part et d'autre de son axe.

Dans le cadre du projet d'aménagement qui a fait l'objet de «l'OAP de l'Hers» au présent PLUi-H, un tènement d'environ 8000m² est concerné par cette interdiction.

En application de l'article L.111-8 du code de l'urbanisme, le PLUi-H peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L.111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction de spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale ainsi que la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Le présent dossier a donc pour objet de mettre en évidence les éléments issus de l'étude du projet d'OAP de l'Hers, permettant d'assurer de la compatibilité des règles du PLUi-H avec les conditions décrites à l'article L.111-8.

SOMMAIRE

SITUATION	p.3
CONTEXTE & ÉLÉMENT DE DIAGNOSTIC/ENJEUX	p.4
PROJET URBAIN & MESURES ENVISAGÉES	p.13
> Prise en compte des nuisances	p.16
> Prise en compte de la sécurité	p.17
> Qualités urbaines et paysagères	p.18
CONCLUSION	p.21

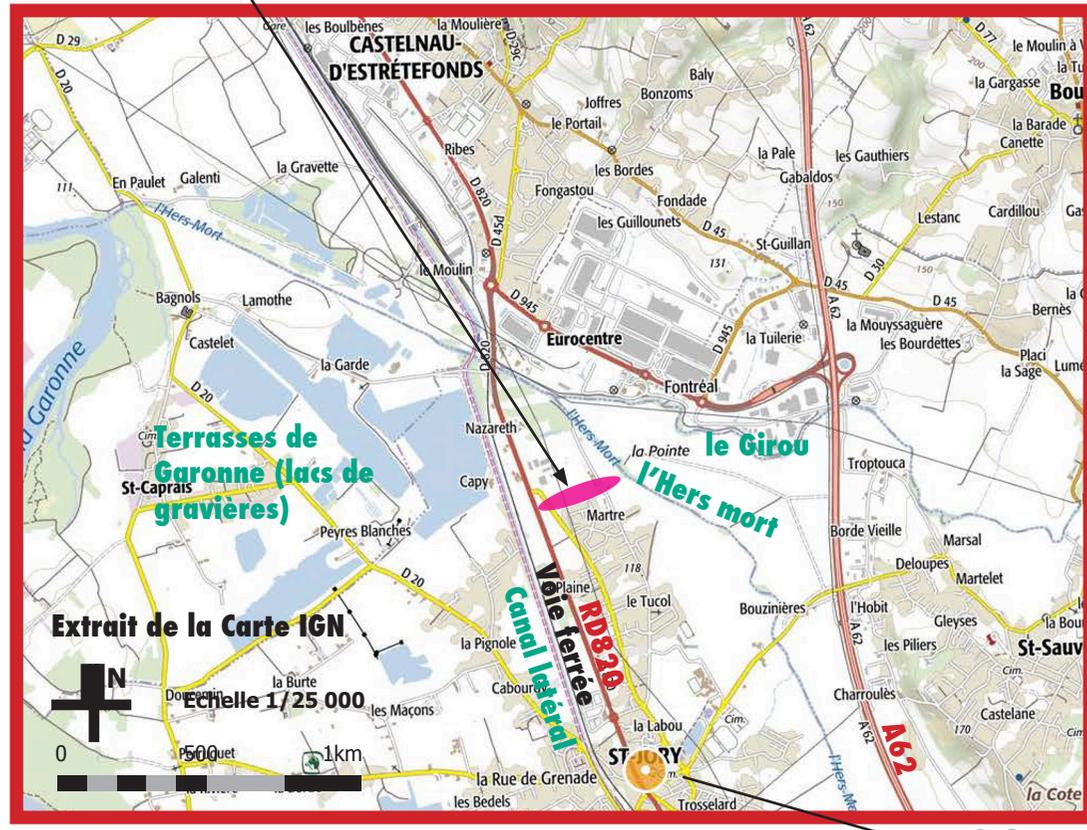
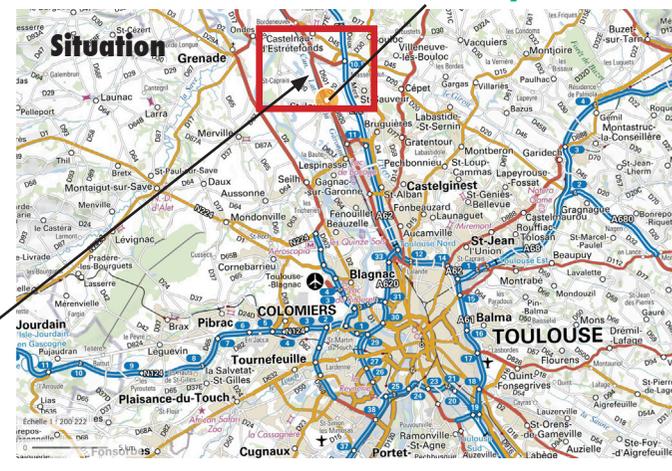


SITUATION

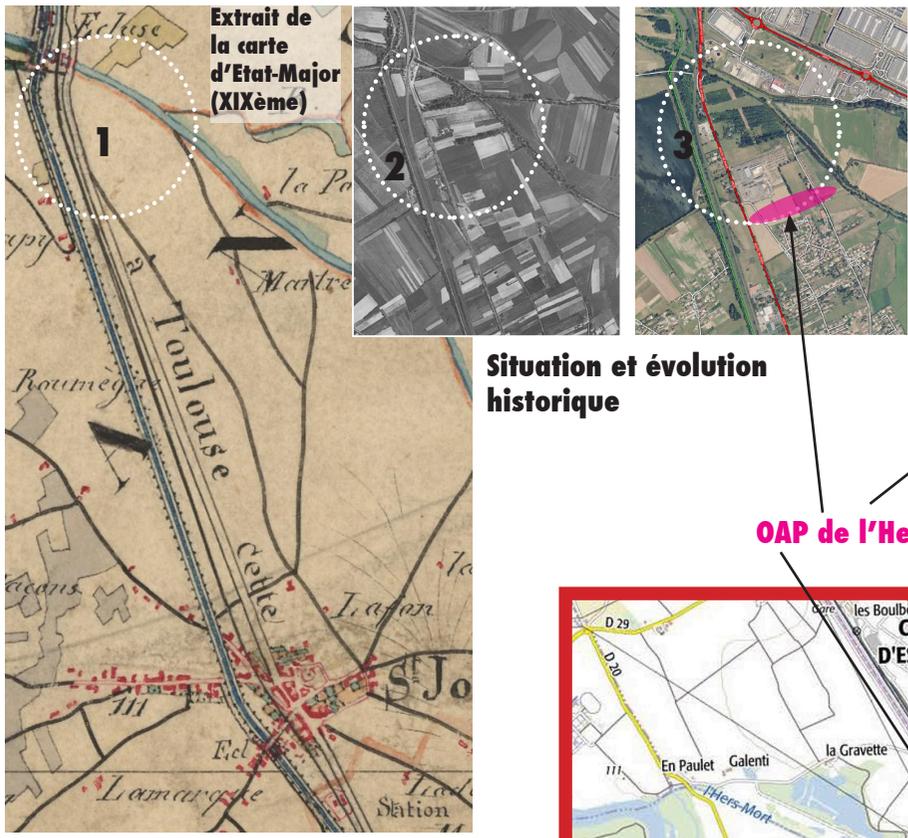
> Un site à l'extrême nord de la métropole, en limite sud de Castelnau d'Estrétefonds et du pôle d'Eurocentre

> En limite métropolitaine, le site s'appuie sur des limites naturelles et administratives mais aussi sur un faisceau d'infrastructures particulièrement prégnant (Canal latéral, voie SNCF en cours de renforcement, RD820, proximité de l'A62 et de l'échangeur de Castelnau d'Estrétefonds) et fort dans la dynamique métropolitaine.

> C'est un vaste espace imbriqué dans un tissu péri-urbain mixte où la présence de l'agriculture reste importante. Néanmoins, ses caractéristiques sont «ambivalentes» avec des enjeux écologiques indéniables mais des confrontations pas toujours valorisantes entre les différentes fonctions: activités avec stockage à grande échelle, agriculture, habitat à proximité... Malgré cette diversité, l'aspect «résiduel» de toutes ces occupations caractérise un site qui doit trouver une vocation plus affirmée et un traitement fort des articulations entre les fonctions dans l'optique d'une valorisation optimale.



Situation et évolution historique

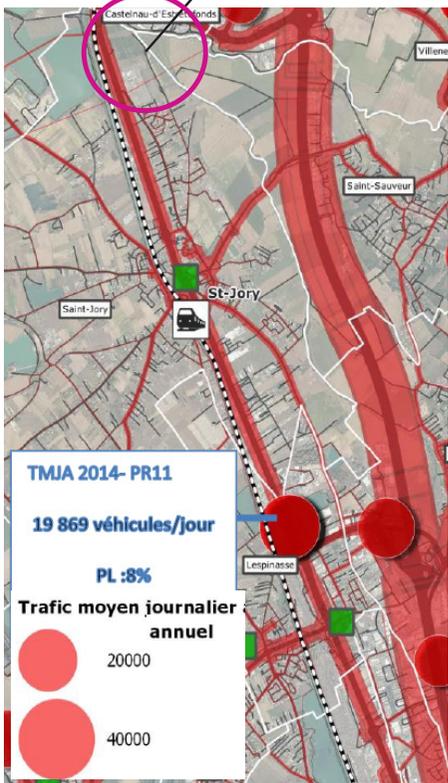


1. une présence ancienne des circulations Nord/Sud dans la vallée («route de Paris», chemin, canal, voie ferrée).
2. une agriculture maraîchère très forte jusque dans les années 50/60.
3. depuis, une urbanisation au coup par coup: activités le long de l'axe majeur, lotissements et logements...
4. au nord du site, une structure végétale qui a évolué.



CONTEXTE ET ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC / ENJEUX

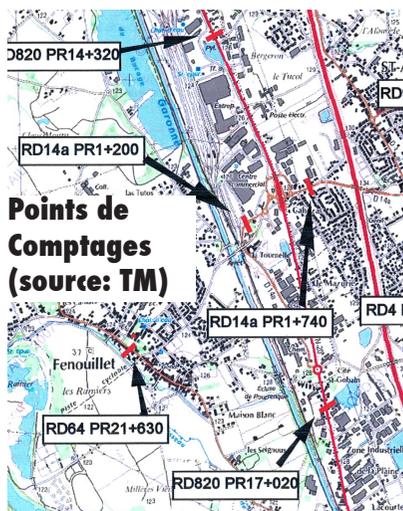
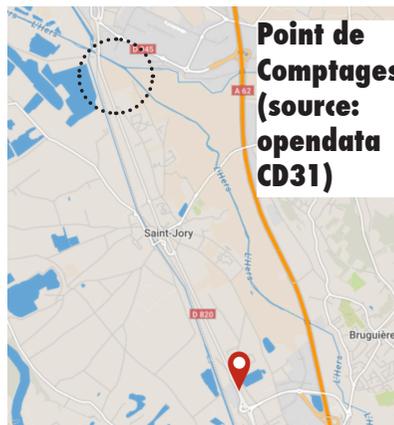
secteur de l'OAP de l'Hers



Trafic Moyen Journalier 2014 constaté et trafic horaire modélisé / extrait du diagnostic en cours sur la RD820 (AUAT, juin 2017; source: Toulouse Métropole)



Trafic poids lourds Moyen Journalier Annuel constaté en 2014 / extrait du diagnostic en cours sur la RD820 (AUAT, juin 2017; source: Toulouse Métropole)



CARACTÉRISTIQUES DE LA RD820

> Des données partielles, car il n'y a pas de comptage connu au droit du site d'étude.

> De 2008 à 2014, un trafic qui augmente assez peu, comptabilisé entre 18 000 / 20 000 véhicules/jour, dont environ 8% de poids-lourds, comptés entre le sud de Saint-Jory et l'échangeur vers l'A62, donc susceptibles de longer le site d'étude (source: opendata du CD31); les comptages sont les mêmes au droit de Lespinasse, ainsi que le pourcentage de poids-lourds (source: TM).

> Au comptage de Lespinasse vers le nord, 9 800 véhicules ont été comptés par mois en moyenne sur 2014, dont 8% de poids lourds (source: TM).

> En 2015, 35 000 véh/jour ont été comptabilisés par Toulouse Métropole à Lacourtensour (soit bien au sud du site d'étude).

> En 2008, 14% des véhicules légers et 7% des véhicules lourds dépassent la vitesse autorisée (70 km/h).

ROUTE	PR	ABS	LOCALISATION	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008		2009		2010		2011		2012		2013		2014	
				Tv	% PL	Tv	% PL	Tv	% PL	Tv	% PL	Tv	% PL	Tv	% PL	Tv	% PL	Tv	% PL						
31 D0820	11	200	LESPINASSE (NOVITAL)	16 567	17 367	17 809	17 468	18 338	18 261	18 488	18 958	18 340	8,3%	18 363	8,0%	19 011	8,0%	19 776	8	19 799	8,4%	19933	9,0%	19869	8,0%
31 D0820	17	400	LACOURTENSOURT	29 605	29 872	29 530	30 969	30 089	29 964	25 185	-	-	-	30 538	8,7%	29 227	9,8%	28 185	9	27 004	7,0%	27 150	6,0%	28 179	9,0%

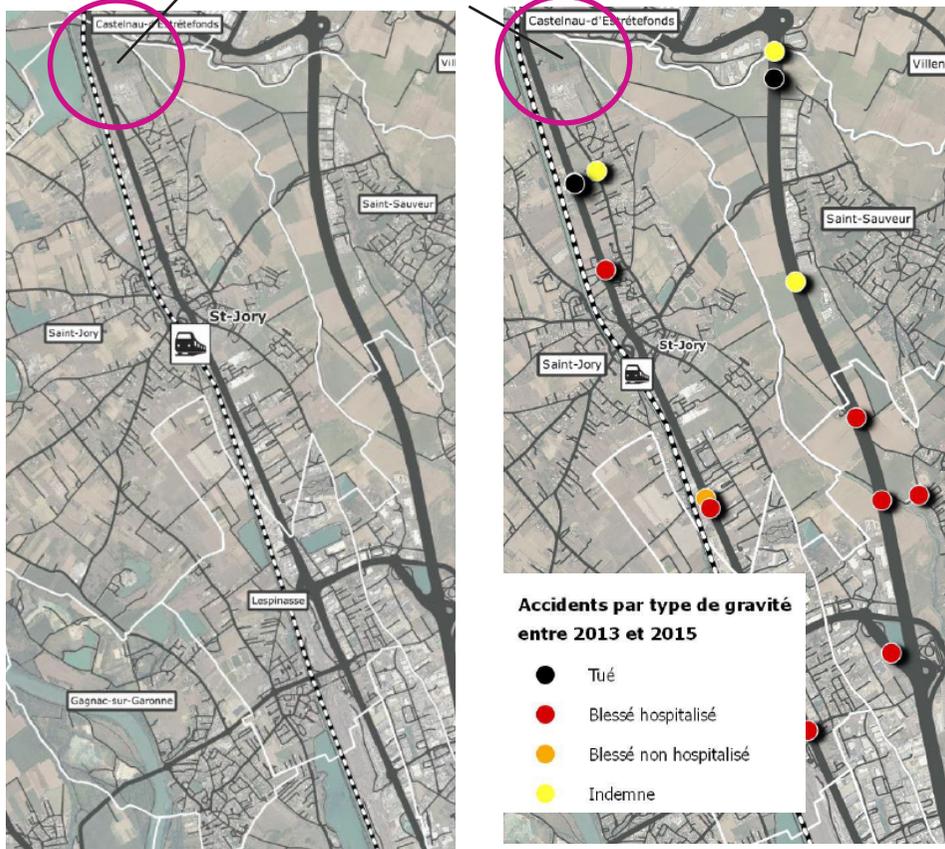
Comptages permanents en 2014 (source: TM)

Intitulé du point de mesure	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre	MJA
	MJM et %PL	MJM et %PL	MJM et %PL	MJM et %PL	MJM et %PL								
LACOURTENSOUR D820 (D820 - PR17 - Sens 1 vers Toulouse)	13 512 8,9%	13 935 9,4%	14 225 9,1%	14 278 9,3%	13 601 8,5%	14 021 8,9%	13 184 7,9%	12 418 7,8%	14 070 8,0%	14 867 8,4%	14 032 6,7%	13 991 5,9%	13 839 8%
LACOURTENSOUR D820 (D820 - PR17 - Sens 2 vers Novital)	13 828 10,9%	14 308 11,5%	14 570 10,8%	14 524 11,4%	13 835 10,6%	14 565 11,3%	15 105 10,5%	12 889 10,6%	15 015 10,4%	14 879 8,3%	14 308 8,7%	14 299 8,7%	14 340 10%
LACOURTENSOUR D820 (D820 - PR17 - Sens 3)	27 340 9,9%	28 243 10,5%	28 795 10,0%	28 802 10,4%	27 436 9,6%	28 586 10,1%	28 289 9,3%	25 307 9,2%	29 086 9,2%	29 746 8,3%	28 340 7,7%	28 290 7,3%	28 179 9%
LESPINASSE D820 (D820 - PR11 - Sens 1 vers Toulouse)	9 694 7,8%	10 019 8,3%	10 031 8,4%	10 490 8,3%	10 001 8,0%	10 460 8,4%	9 956 8,9%	9 070 8,3%	10 403 8,6%	10 573 8,1%	10 127 7,1%	9 986 6,4%	10 065 8%
LESPINASSE D820 (D820 - PR11 - Sens 2 vers Castelnau Estretefonds)	9 556 8,2%	9 819 8,6%	9 798 8,6%	10 192 8,6%	9 749 8,1%	10 101 8,6%	9 645 9,2%	8 838 8,6%	10 179 8,9%	10 306 8,4%	9 813 7,4%	9 695 7,0%	9 805 8%
LESPINASSE D820 (D820 - PR11 - Sens 3)	19 250 8,0%	19 838 8,5%	19 829 8,5%	20 682 8,5%	19 750 8,1%	20 562 8,5%	19 601 9,0%	17 908 8,5%	20 582 8,8%	20 879 8,2%	19 940 7,2%	19 681 6,7%	19 869 8%

Comptages en 2014 (source: TM)

SITUATION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ: L'ACCIDENTOLOGIE

secteur de l'OAP de l'Hers



Structure viaire / extrait du diagnostic en cours sur la RD820 (AUAT, juin 2017; source: Toulouse Métropole)

Accidentologie entre 2013 et 2015 / extrait du diagnostic en cours sur la RD820 (AUAT, juin 2017; source: Toulouse Métropole)

ACCIDENTALITE CORPORELLE
2012-2016

Nord de la commune de
Saint-Jory

secteur de
l'OAP de l'Hers



Accidentologie (source: Toulouse Métropole, juin 2017)

> Selon les données existantes en juin 2017 et fournies par Toulouse Métropole, aucun accident corporel n'a été enregistré sur le secteur de la Pointe du Girou.

> Mais plus au sud, 4 accidents dont 1 mortel ont été enregistrés sur la RD820, 1 sur le chemin de la plaine et 1 sur le chemin de Tucol.

SITUATION EN MATIÈRE DE NUISANCES ET DE RISQUES: LA QUALITÉ DE L'AIR

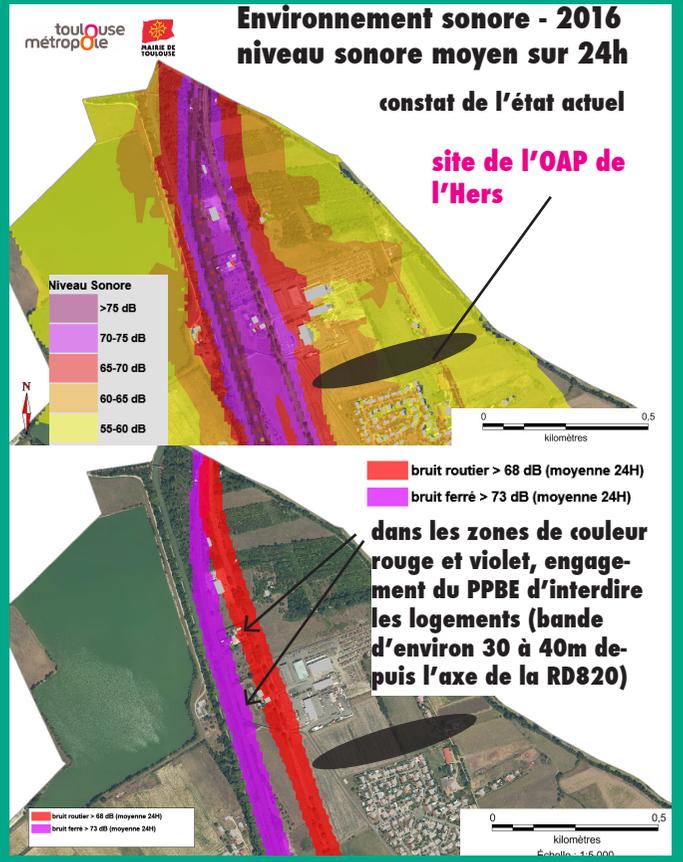
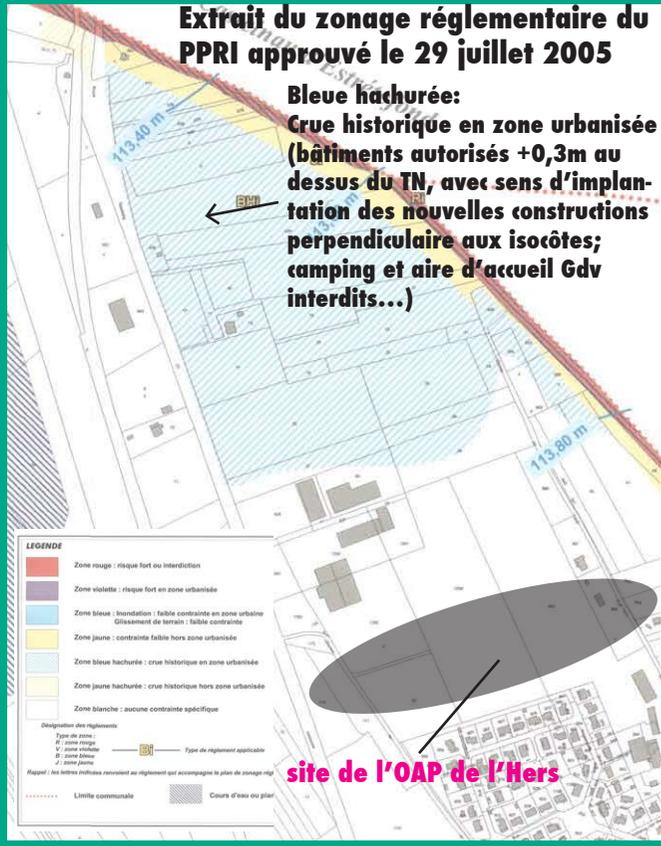
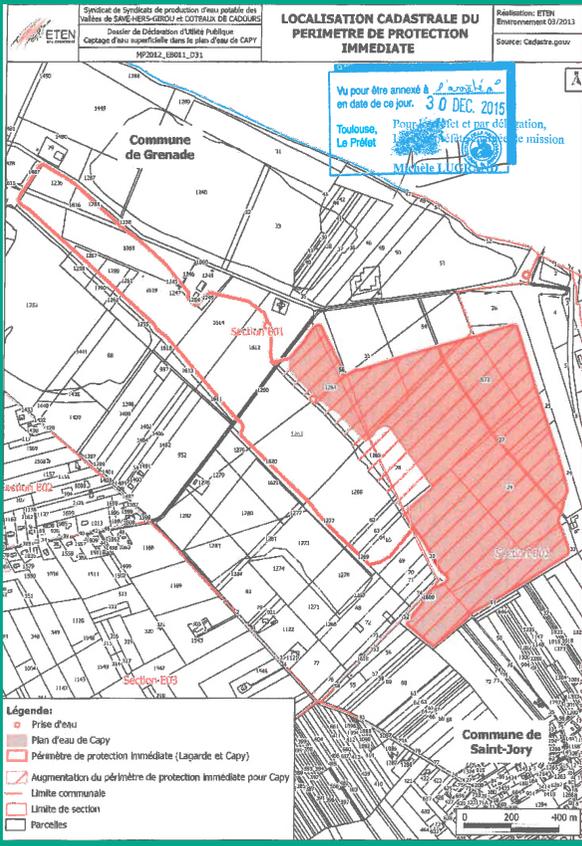
PÉRIMÈTRE DE PROTECTION DE CAPTAGE



RISQUES D'INONDATION

> Selon les informations fournies par les Services de Toulouse Métropole, aucun enjeu n'est à signaler en ce qui concerne la qualité de l'air dans la partie Nord de Saint Jory.

LE BRUIT



CONTEXTE URBAIN & PAYSAGER DU SECTEUR

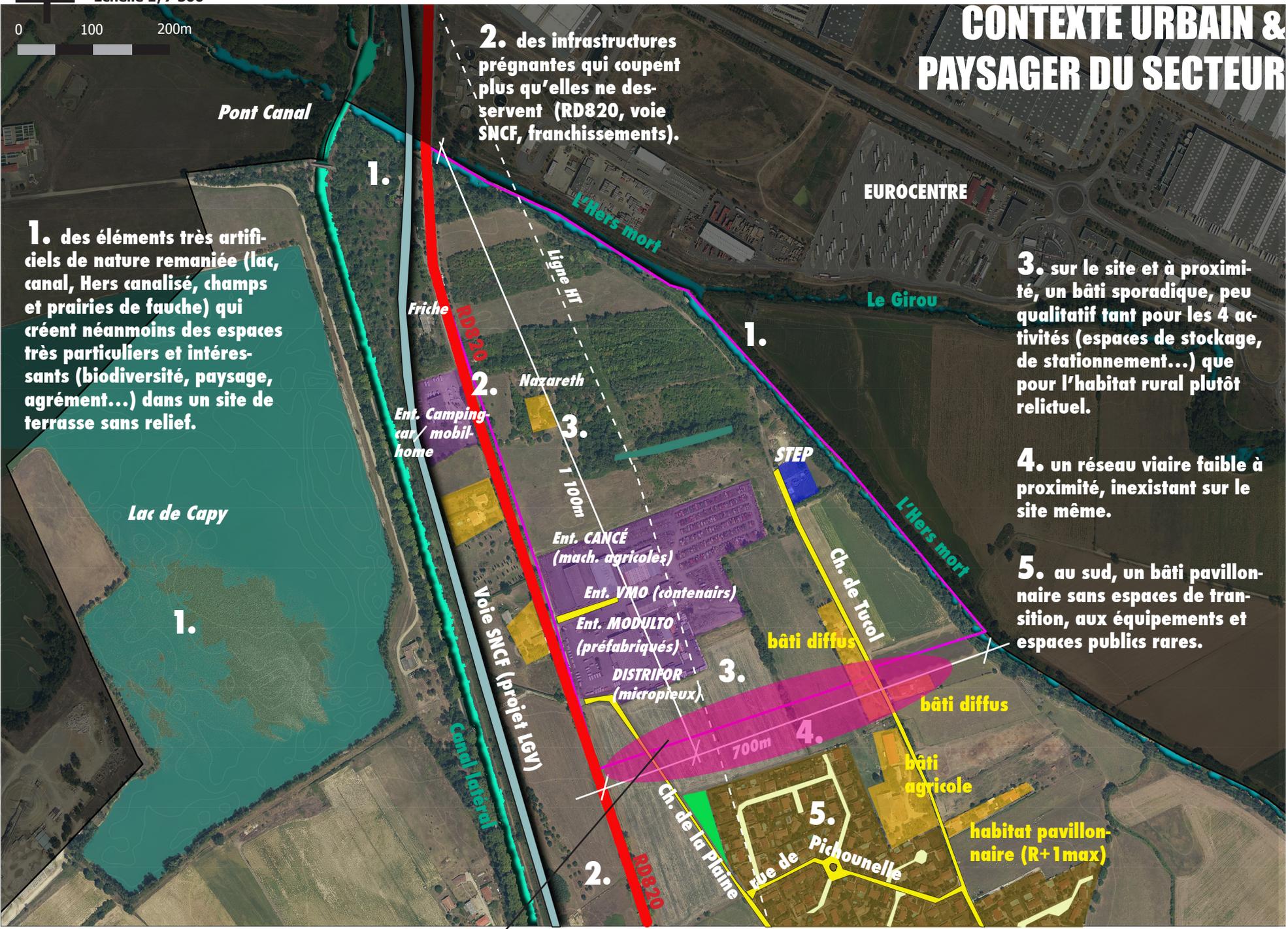
1. des éléments très artificiels de nature remaniée (lac, canal, Hers canalisé, champs et prairies de fauche) qui créent néanmoins des espaces très particuliers et intéressants (biodiversité, paysage, agrément...) dans un site de terrasse sans relief.

2. des infrastructures prégnantes qui coupent plus qu'elles ne desservent (RD820, voie SNCF, franchissements).

3. sur le site et à proximité, un bâti sporadique, peu qualitatif tant pour les 4 activités (espaces de stockage, de stationnement...) que pour l'habitat rural plutôt relictuel.

4. un réseau viaire faible à proximité, inexistant sur le site même.

5. au sud, un bâti pavillonnaire sans espaces de transition, aux équipements et espaces publics rares.



site de l'OAP de L'Hers

CONTEXTE URBAIN & PAYSAGER DU SECTEUR

1. des alignements de platanes prégnants: ponctuels le long de la RD820, plus continus le long du canal.

2. des cours d'eau sensibles et visibles grâce aux ripisylves qui sont bien marquées le long des ruisseaux et du canal.

3. des îlots de végétation dense très présents au nord du site.

4. quelques éléments relictuels liés à l'occupation agricole: haies, arbres isolés.

5. une occupation des espaces très morcelée: boisements, champs agricoles (prairies, cultures) encadrés entre parcelles d'activités et de logements (dispersés ou lotissements); 1 ou 2 ferme(s) en activité.

6. un site très plat, avec une légère terrasse marquée au-dessus des espaces liés aux ruisseaux.

7. des points de vue sur le site possibles depuis les voies, et surtout la RD820: vues courtes et ponctuelles en raison des masques (végétation, bâtiments).

LA RD820 DANS SON CONTEXTE

p. 10



Entreprises de machines agricoles et platanes, avec en vis à vis, bâti diffus à usage d'habitation (vers le sud)



Entreprise entre voie ferrée et RD820 avec alignement résiduel de platanes, vue vers le sud



Vue sur la RD820 depuis le chemin de la Plaine



Accroche du chemin de la Plaine sur la RD820



Vers le nord, entreprise de machines agricoles au premier plan et à l'arrière plan, ripisylve de l'Hers



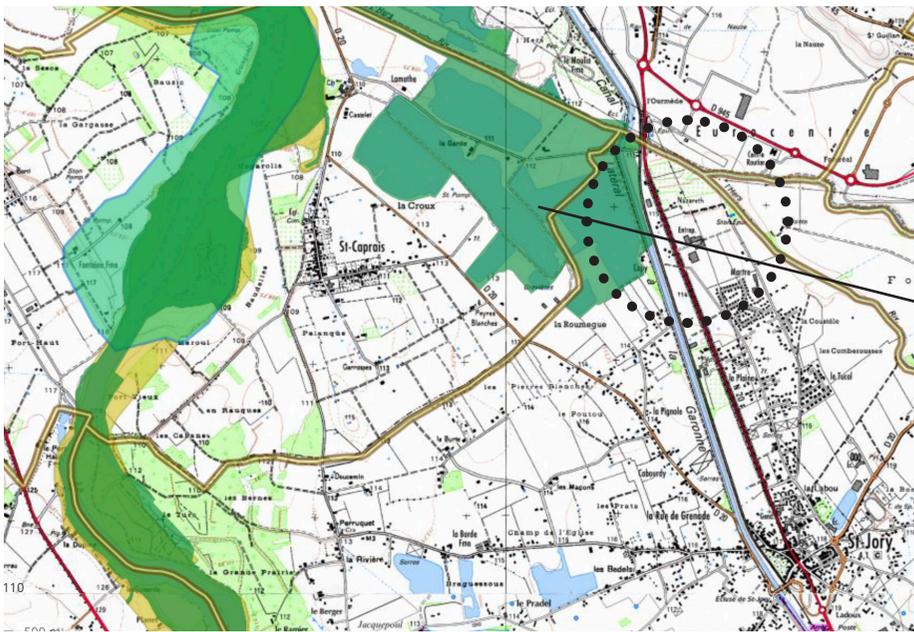
Chemin de Tucol, au sud du lotissement



Vue sur la ripisylve de l'Hers Mort et sur le poteau de la ligne HT



L'Hers Mort canalisé et ses berges remaniées



Enjeux environnementaux repérés: zone natura 2000, ZNIEFF & ZICO (source: geoportail, échelle 1/50 000)

- Zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) type I
 - ZNIEFF type I, première génération
 - ZNIEFF type I, deuxième génération
- Zones d'importance pour la conservation des oiseaux (ZICO)
 - Zone d'importance pour la conservation des oiseaux (ZICO)
- Sites NATURA 2000 (Directive Habitats)
- Site d'importance communautaire (SIC)

DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX AU NORD ET A L'OUEST DU SECTEUR

Cartographie des formations végétales



1. Sites industriels	9. Fruticée
2. Grandes cultures intensives	10. Pré bois
3. Cultures maraîchères	11. Taillis à courte rotation
4. Prairies perturbées	12. Chênaie-frênaie
5. Prés pâturées et fauchés	13. Peupleraie
6. Prés maigres de fauche	14. Haies
7. Friche et terrains perturbés	15. Mare
8. Pré embuisonné	16. Eaux courantes

Cartographie des sensibilités



■ Sensibilité écologique très forte
■ Sensibilité écologique forte
■ Sensibilité écologique moyenne

Site de l'OAP de l'Hers

Cette évaluation prend en compte la sensibilité intrinsèque des habitats et leur sensibilité fonctionnelle, en fonction de leur position dans l'espace.

> des enjeux repérés et confirmés avec constat confirmé d'une grande diversité d'habitats avec:

- un habitat d'intérêt communautaire, rare et très menacé à toutes les échelles, les prés maigres de fauche
- 6 habitats correspondant à différents faciès arborés, sensibles en raison de la rareté de ce type d'habitat dans le secteur et de la biodiversité attachée à l'arbre (oiseaux, champignons, insectes...)
- d'où une richesse constatée en terme de faune et de flore dans ces habitats diversifiés.

> Le rôle fonctionnel joué par le nord du site en tant que réservoir de biodiversité est amplifié par sa proximité immédiate avec le site Natura 2000.

SYNTHÈSE: contraintes & enjeux

Réservoir de biodiversité d'intérêt fort (PLUi-H)

Sensibilité écologique forte et très forte

Corridor écologique identifié (PLUi-H)

Haies et ripisylves repérées (PLUi-H)

Réservoir écologique d'intérêt local et majeur repéré (PLUi-H)

Périmètre de protection de 100m autour de la station d'épuration

Recul de 75m à l'axe de la RD820 (application de l'article L116-4)

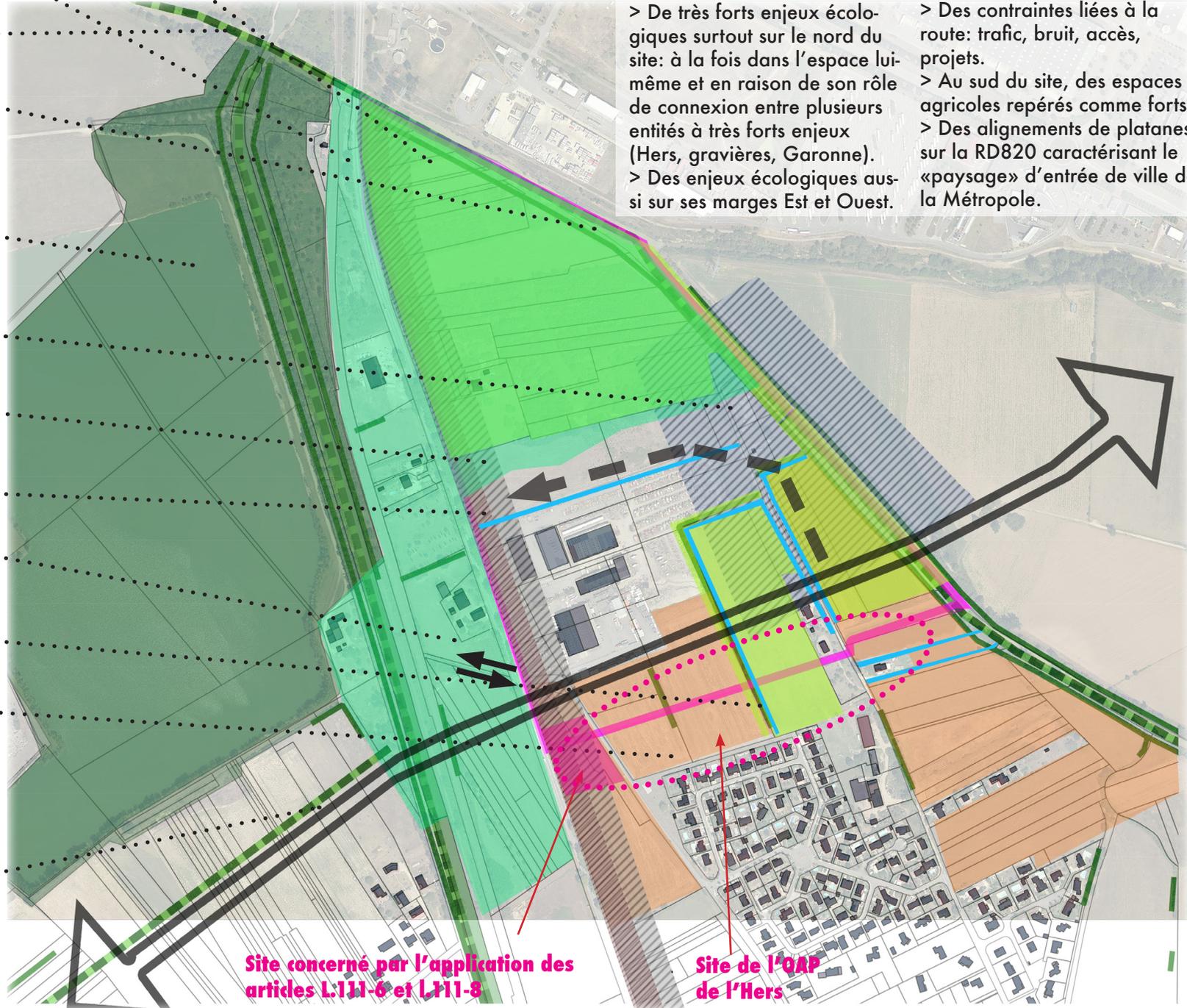
Zone de bruit

Carrefour à aménager (accès chantier TGV)

Fossés à protéger

Enjeux agricoles forts (diagnostic PLUi-H)

Projet de liaison routière Est/Ouest, avec «branchement» sur la RD820



> De très forts enjeux écologiques surtout sur le nord du site: à la fois dans l'espace lui-même et en raison de son rôle de connexion entre plusieurs entités à très forts enjeux (Hers, gravières, Garonne).
> Des enjeux écologiques aussi sur ses marges Est et Ouest.

> Des contraintes liées à la route: trafic, bruit, accès, projets.
> Au sud du site, des espaces agricoles repérés comme forts.
> Des alignements de platanes sur la RD820 caractérisant le «paysage» d'entrée de ville de la Métropole.

Site concerné par l'application des articles L.111-6 et L.111-8

Site de l'OAP de l'Hers

PROJET URBAIN ET MESURES ENVISAGÉES

UN PROJET URBAIN QUI S'ORGANISE DANS LE TEMPS



1 - des espaces aujourd'hui agricoles à fort enjeu mais résiduels par rapport aux espaces agricoles situés le long de l'Hers

2 - un espace intéressant d'un point de vue écologique (sensibilité forte) et agricole (enjeu moyen), mais en situation «d'îlot» au regard des projets et des occupations actuelles

3 - un espace qui sera à terme situé en «îlot» (entre future RD929, extension de la station d'épuration, bâti diffus), même s'il est plutôt très intéressant d'un point de vue écologique (sensibilité forte) et agricole (enjeu fort).

En rose, espaces urbanisables et leurs différents niveaux de sensibilité

> Au nord du lotissement d'habitat existant, des espaces disponibles limités au regard des multiples enjeux qui pèsent sur le secteur.

> A. La pointe nord du site, comme les bords de l'Hers côté est, doivent être protégés en raison de leur richesse écologique (flore et faune), espaces de connexion vers la Garonne.

> B. Un projet de nouvelle voie (RD929) est à l'étude sur une zone plus ou moins occupée par des activités: cette voie doit relier le secteur de Blagnac à l'échangeur de l'A62 à Castelnau d'Estrétefonds, en passant au-dessus du canal latéral, de la voie ferrée et la RD820; cette voie devrait être reliée à la RD820 par un barreau de raccordement et 2 giratoires, côté nord du site. Ce site, occupé en partie par des activités existantes, pourrait donc être urbanisé et/ou densifié à moyen ou long terme, une fois le projet de voie précisé.

> 1, 2, 3. Au sud, une bande aujourd'hui agricole est retenue pour un projet de zone d'activités à urbaniser à court terme. Elle pourra, à moyen ou long terme, s'articuler aux espaces autour de la future RD929. Ces espaces présentent des sensibilités agricoles et écologiques (voir détail ci-contre), mais ils restent très isolés dans le fonctionnement agricole et écologique du contexte élargi. L'urbanisation de ces espaces par des activités permet d'utiliser des espaces plutôt résiduels pour une occupation dont le besoin est repéré par Toulouse Métropole. Dans un secteur où le foncier est rare, leur urbanisation maîtrisée va permettre d'utiliser l'espace de façon économe, avec des aménagements de qualité qui peuvent bénéficier à l'ensemble du secteur.

SCHEMA POSSIBLE DES EMPRISES BÂTIES: EXEMPLE N°1 AVEC DIVERSITÉ DES EMPRISES BÂTIES

N
Echelle 1/5 000
0 100m 200m

Site concerné par l'application de l'Amendement Dupont

nouve plantée

large bande plantée avec sujets de taille moyenne

UN PROJET RÉFLÉCHI: AMÉNAGEMENTS POSSIBLES POUR LA ZONE D'ACTIVITÉS

p. 15

diversité du découpage parcellaire possible: 9 lots de 3000 à 16000m² (sur le schéma) sur 7,3ha (au total, y compris voies, plantations...)

diversité des emprises possibles de bâtiment: de 250m² à 3300m² sur le schéma

haies champêtres à planter en limites nord et séparative latérale ouest

- > Plusieurs possibilités d'occupation des espaces par les activités
- > Diversité possible pour les emprises de bâtiments
- > Diversité du découpage parcellaire.

- > Mais des règles communes d'implantation, de plantations, de desserte et d'accès avec:
 - . bâtiments ordonnés le long des grandes infrastructures, implantés à 25m de la limite postérieure nord côté future RD929 et à 20m de l'axe de la RD820
 - . bâtiments implantés côté sud avec un recul d'au moins 10m (circulation et stationnement internes possibles)
 - . bâtiments implantés à l'alignement ou à 3m minimum des autres voies.

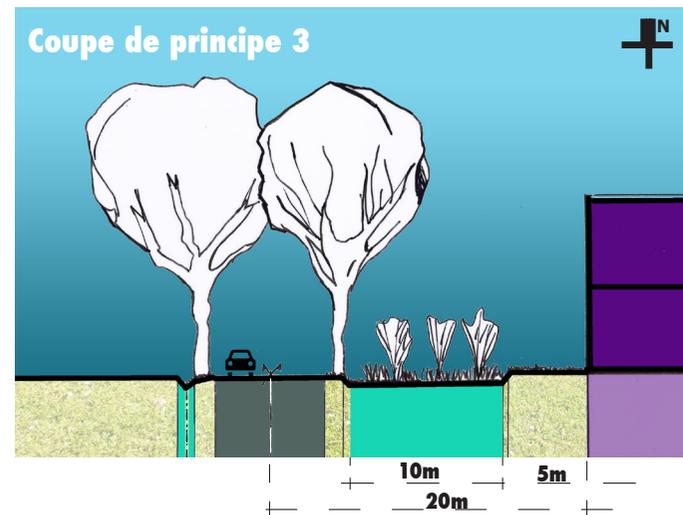
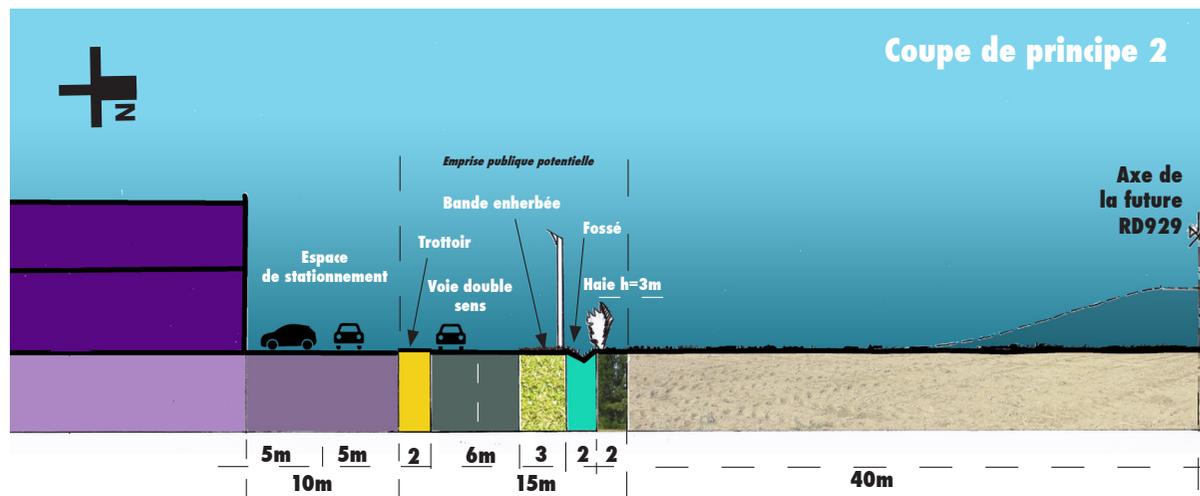
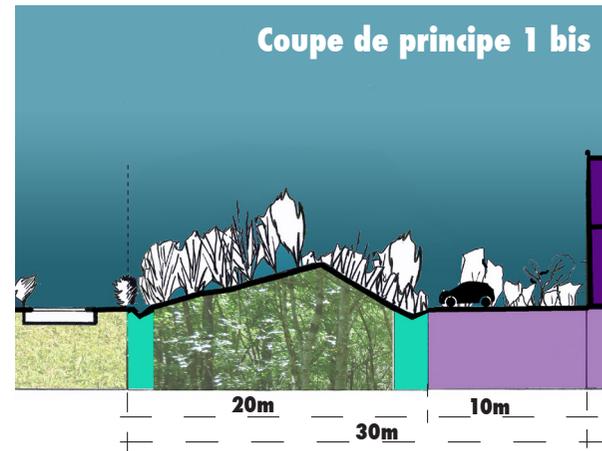
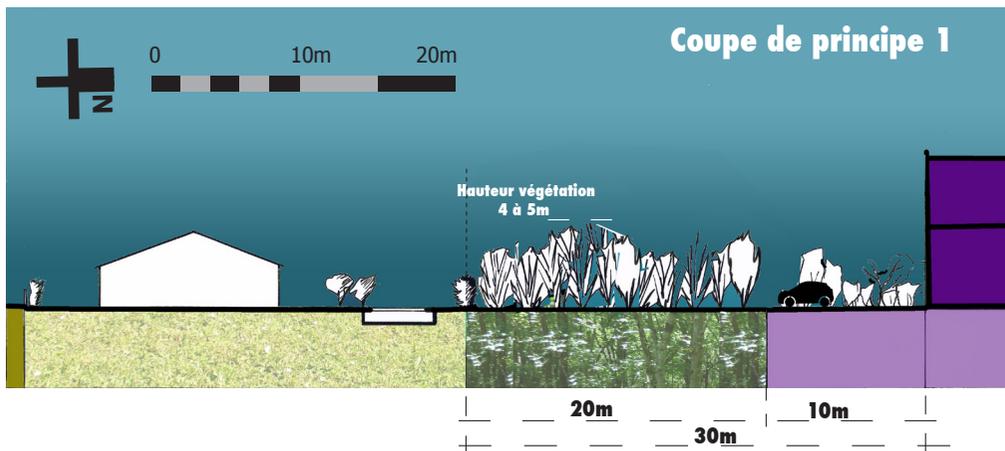
SCHEMA POSSIBLE DES EMPRISES BÂTIES: EXEMPLE N°2 AVEC GRANDES EMPRISES BÂTIES

avant et après la réalisation de la RD929, nécessité d'interdire la circulation des poids lourds sur les chemin de Tocol et de la Plaine; circulation nécessaire au nord des parcelles (pour accès vers la RD820 ou vers le futur giratoire)

Site concerné par l'application de l'Amendement Dupont

diversité du découpage parcellaire possible: 3 lots de 0,7ha à 5,6ha (sur le schéma) sur 7,3ha (au total, y compris voies, plantations...)

grandes emprises de bâtiments: de 1700m² à 8400m² sur le schéma



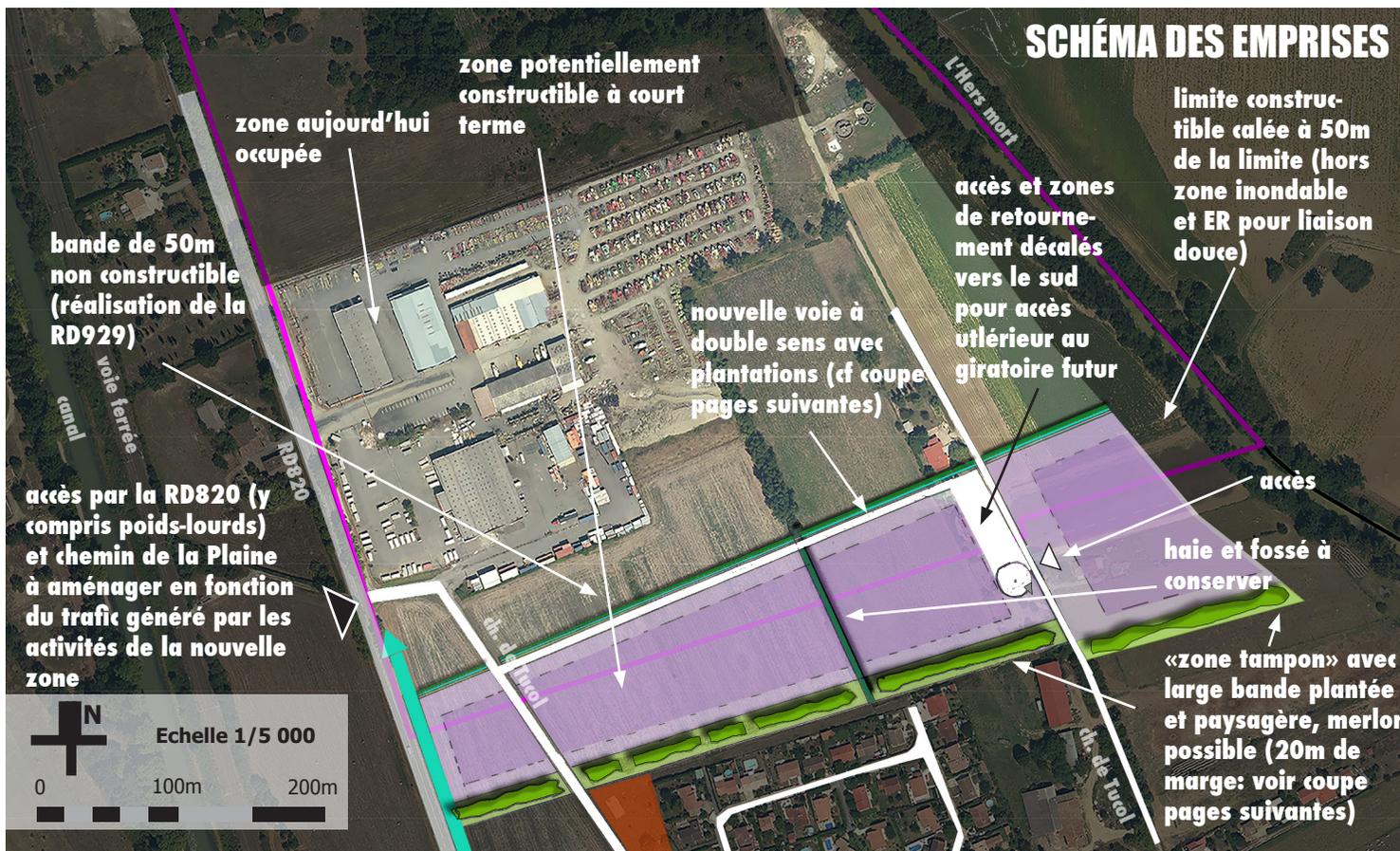
PRISE EN COMPTE DES NUISANCES

> Plusieurs mesures sont prévues.

> Le bruit est la nuisance la plus forte; il concerne d'abord la RD820 et la future RD829. Les bâtiments d'activités devront respecter la réglementation en vigueur. Dans une bande d'environ 30 à 40m depuis l'axe de la RD820, les logements sont interdits (engagement du PPBE). Ce point concerne les logements nécessaires aux activités.

> Les nuisances potentielles de la future zone d'activités (bruit surtout) sur l'habitat existant au sud ont été prises en compte et décrites précisément dans l'OAP de l'Hers (cf illustrations coupes 1 & 2): recul minimum des bâtiments d'activités par rapport aux logements, création d'une véritable zone tampon, large et plantée densément (coupe 1; avec merlon si cela est possible: coupe 1 bis), création des espaces de circulation au nord de la zone d'activités (coupe 2).

> Les poids-lourds ne devront pas emprunter les chemins de la Plaine (dans sa partie sud) et de Tucol, et donc traverser ou longer les zones d'habitat existantes. Ce point est décrit précisément dans l'OAP.



PRISE EN COMPTE DE LA SECURITE

> Les accès et la desserte de la zone d'activités ont été prises en compte, en termes de sécurité routière.

> L'accès existant par la RD820 devra être aménagé en fonction du trafic généré par les activités, de même que la partie nord du chemin de la Plaine; la desserte de la zone d'activités s'effectuera par le nord de la zone, afin de pouvoir être raccordée à court terme vers la RD820 et à moyen ou long terme vers la future RD929; les poids-lourds devront pouvoir manœuvrer et accéder à la zone d'activités sans passer par le chemin de la Plaine (dans la partie sud) et le chemin de Tucol. Ces différents points sont décrits précisément dans l'OAP de l'Hers.

> En matière de sécurité et de circulation des piétons, la voie de desserte de la zone d'activités prévoit un trottoir (cf coupe 2). De plus, une large bande enherbée est aussi prévue sur cet espace, à proximité d'une noue et d'une haie; elle pourra être utilisée, à moyen ou long terme, comme voie douce reliant les bords de l'Hers à la zone d'activités, la RD820, le centre-ville de Saint-Jory plus au sud. Ces principes sont décrits dans l'OAP de l'Hers.



ILLUSTRATION N°1 AVEC DIVERSITÉ DES EMPRISES BÂTIES



ILLUSTRATION N°2 AVEC GRANDES EMPRISES BÂTIES

DES CONTRAINTES POUR S'ASSURER DES QUALITÉS URBAINE ET PAYSAGÈRE

> Un travail sur une implantation structurée des futures constructions par rapport à la RD820 et à la future RD929, avec traduction dans l'OAP de l'Hers.

> Une nouvelle structure végétale avec noues est mise en place sur les limites et les marges du site, s'adaptant au contexte: bande paysagère plantée au sud se prolongeant jusqu'à la RD820 (cf zone tampon sur la coupe 1 pages suivantes), haie au nord (cf coupe 2), large noue plantée côté RD820 (cf coupe 3 pages suivantes), trame de haies sur les limites latérales à l'intérieur de la zone d'activités. Ces contraintes sont traduites de façon précise dans l'OAP de l'Hers. Le coefficient d'espaces verts est explicité dans l'OAP et traduit dans le règlement graphique, de même que la zone tampon (matérialisée par un Espace Boisé Classé dans le règlement graphique).

> Une haie repérée et un fossé mère existants sur le site sont aussi protégés dans l'OAP.



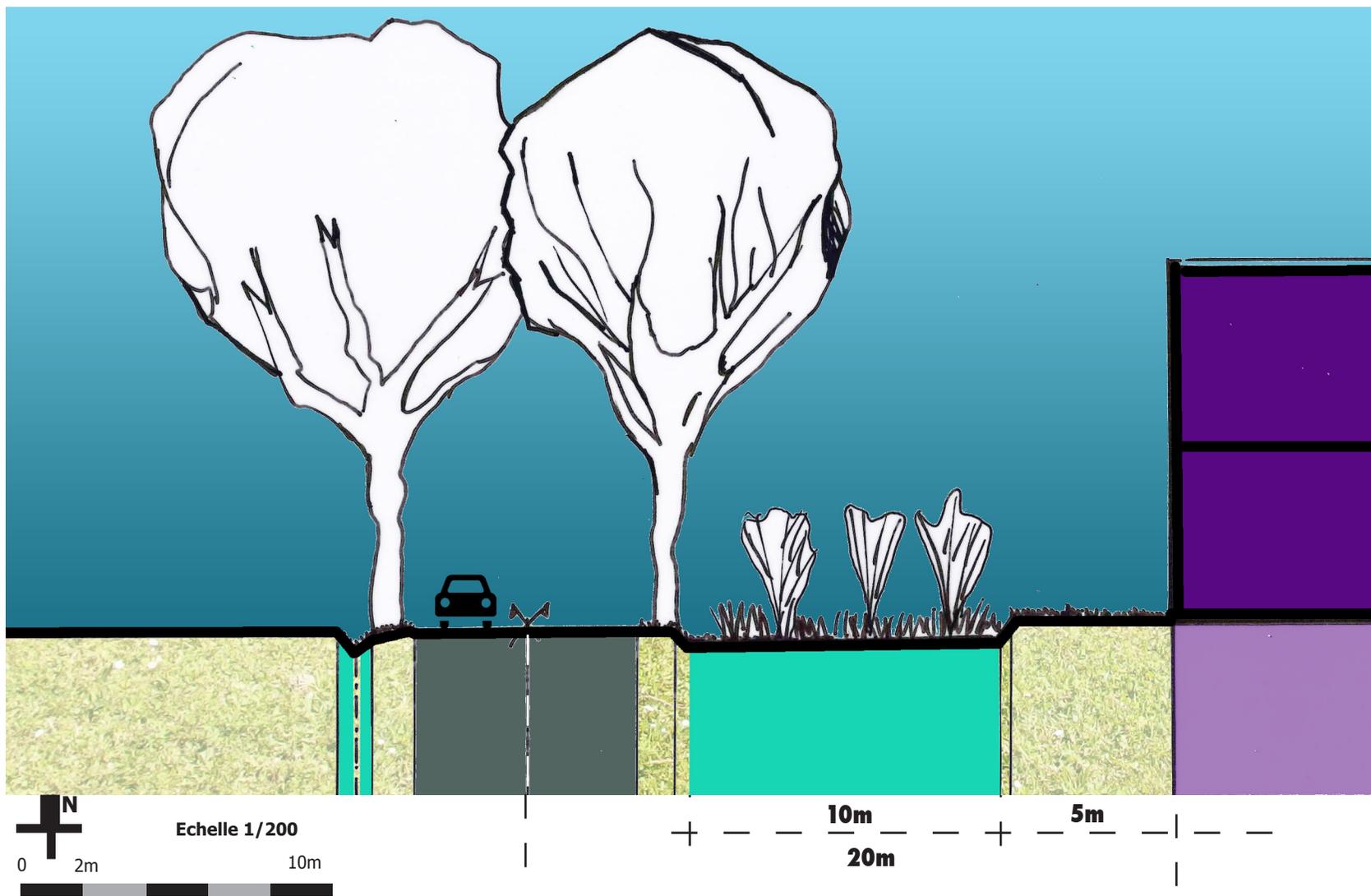
Noue et fossé plantés, végétaux liés à l'eau



ZOOM SUR LA COUPE 3 / RD820

- > Le fossé à l'Est de la RD820 est transformé pour devenir une vaste noue plantée sur une largeur de 10m.
- > Les plantations sont réalisées en lignes végétales successives plus ou moins hautes et perpendiculaires à l'axe de la voie RD820, de façon à créer des points de vue fugitifs sur le bâti d'activités.

- > La noue joue le rôle de récupération du pluvial mais également d'arrière-plan végétal à l'alignement résiduel de platanes.
- > Les bâtiments sont implantés en recul de 5m de la noue, soit 20m de l'axe de la RD. L'espace entre la noue et le bâtiment sera simplement enherbé.



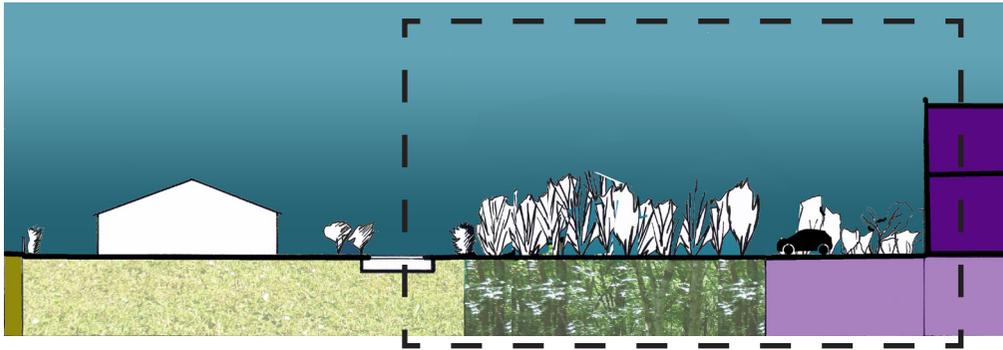
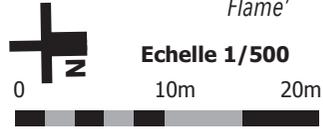


ZOOM SUR LA COUPE 1 AU SUD DE LA ZONE D'ACTIVITÉS

Aubépine monogyne - *Crataegus monogyna*

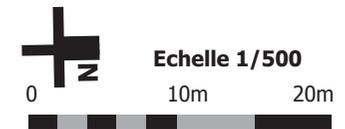
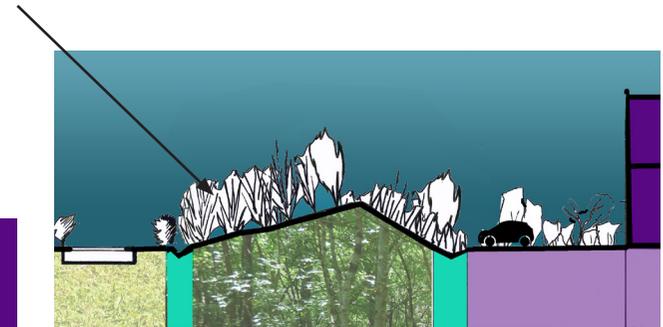
Saule des vanniers - *Salix viminalis*

Cornouiller - *Cornus 'Magic Flame'*

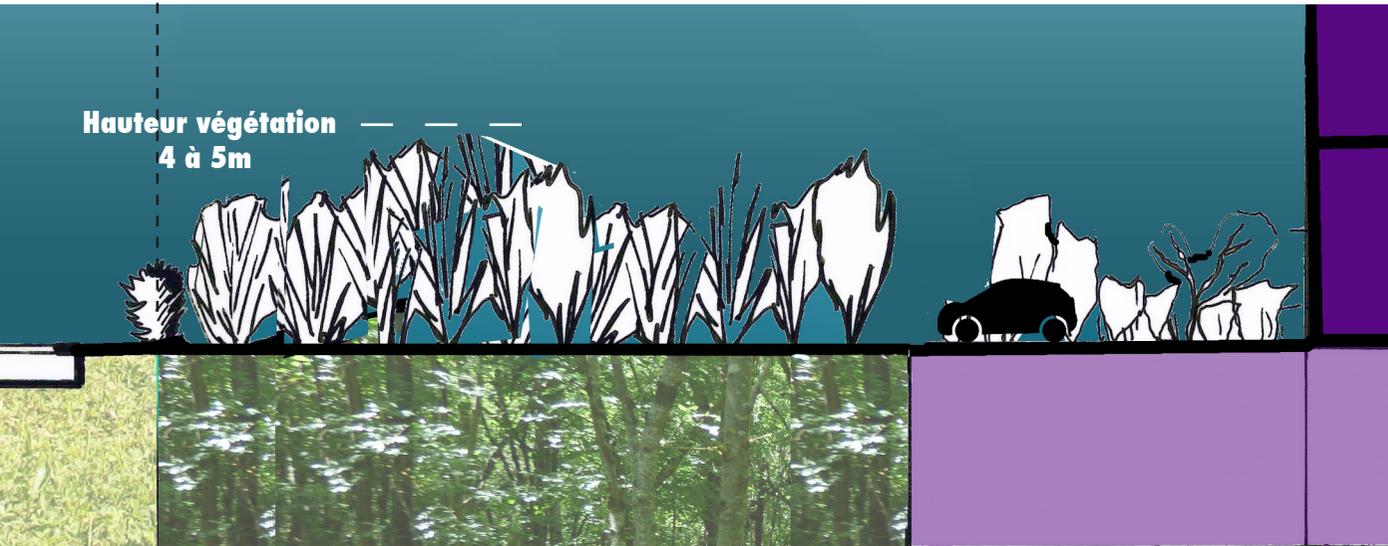


> Une large bande (20m) est aménagée pour créer un véritable écran entre le secteur d'habitat et la zone d'activités; plantation d'une strate arbustive champêtre de type lilas, aubépine et plus haute...) d'une hauteur moyenne de 4 à 5m.

> Cette largeur rend possible la création d'un merlon pour diminuer les vues et le bruit (terrassement de terre planté, traité de façon dissymétrique: h=3m, sur le flanc nord pente forte à 3/2, sur le flanc sud pente plus douce), ce qui augmente la hauteur de la protection.



Hauteur végétation
4 à 5m



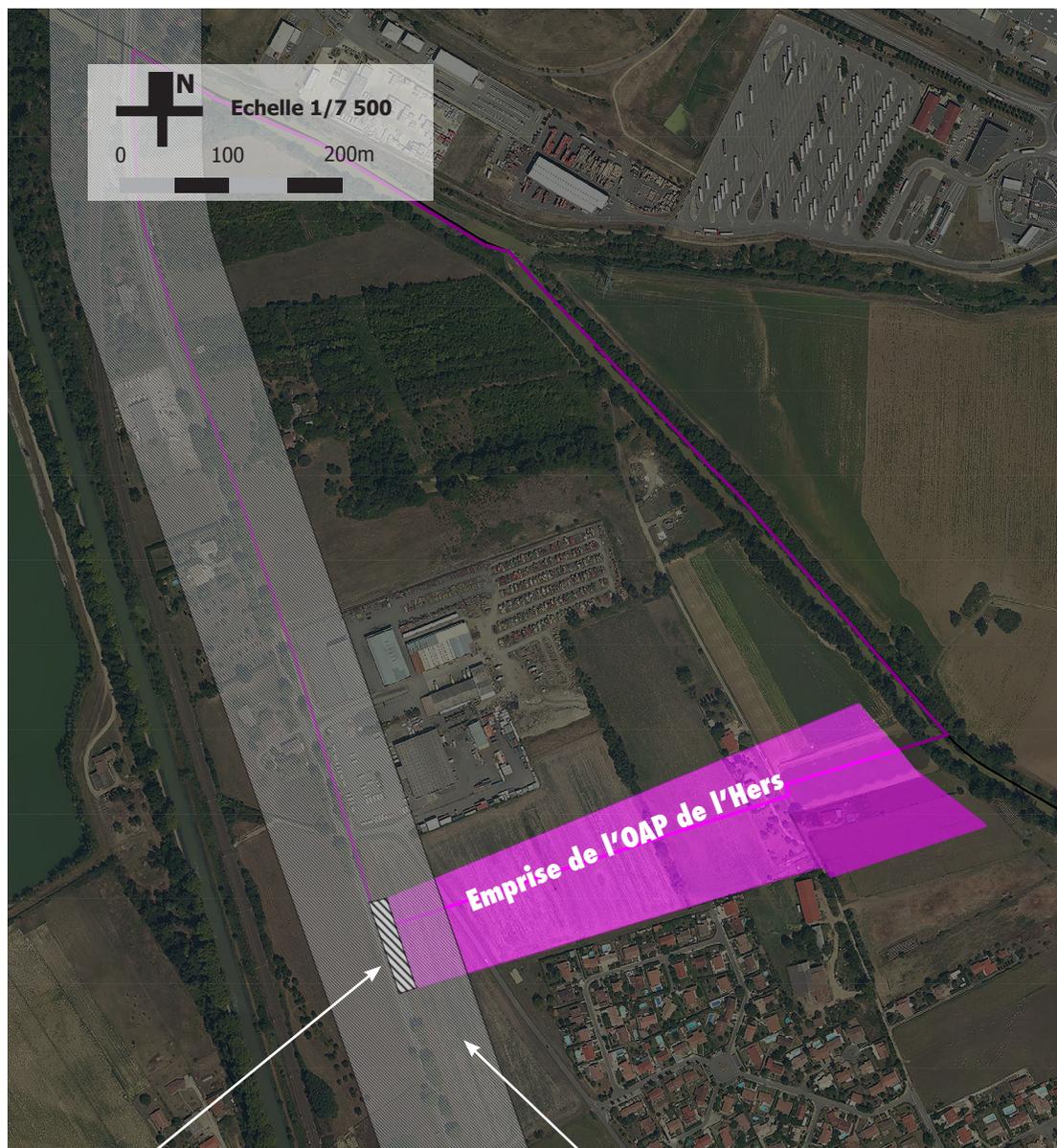
20m

10m

30m



CONCLUSION



Bande des 20m cohérente après l'étude urbaine et paysagère

Bande des 75m (application des articles L.111-6 et L.111-8)

Le présent dossier s'est appliqué à préciser comment le PLUi-H a intégré le règlement concerné par l'application de l'article L.111-6 à une vision globale de projet plus vaste dans le cadre de l'OAP de l'Hers. L'utilisation de ce terrain a permis de donner une cohérence au projet de zone d'activités, tout en respectant l'ensemble des contraintes du site aux différentes échelles de projet.

Les enjeux très forts qui pèsent sur le secteur en terme d'environnement sont à mettre en regard de la pression urbaine liée notamment à la question des dessertes.

En effet, l'importance des grandes infrastructures existantes (Canal, voie ferrée, RD820, A62) dans le secteur du Nord Toulousain mais aussi en projet comme la RD929, implique de s'interroger sur l'usage «optimal» des espaces.

En conclusion, le recul pour les bâtiments autorisés dans le cadre de l'OAP de l'Hers, destinés essentiellement à des activités économiques, **est réduit à 20m minimum** au lieu des 75m imposés par l'article L.111-6. **Les aménagements préconisés par l'OAP de l'Hers, la cohérence du projet par rapport à l'ensemble du site et de ses caractéristiques garantissent une bonne prise en compte de l'article L.111-8.**

Le travail réalisé pour imaginer un projet cohérent au regard du contexte élargi, a intégré très en amont la prise en compte des nuisances, de la sécurité et de la qualité architecturale, de l'urbanisme et des paysages.

Enfin, l'attention portée aux riverains, à l'évolution des espaces et notamment à la réalisation ultérieure de la RD929 devra permettre d'inscrire le projet dans le temps tout en respectant les caractéristiques locales du site.

Partie 5 – TOULOUSE : Atlanta

Etude Amendement Dupont

- Avenue d'Atlanta à Toulouse -

Introduction

L'article 52 de la loi 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement a introduit dans le Code de l'Urbanisme des dispositions dites, Amendement Dupont, visant à mieux maîtriser le développement urbain le long des grandes voies de communication, et surtout des entrées de ville. Elles sont codifiées aux articles L.111-6 à 10 du code de l'urbanisme.

L'institution d'une marge de recul en bordure des infrastructures concernées pour les espaces non urbanisés de:

- 100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, routes express et déviations au sens du Code de la Voirie Routière ; le périphérique toulousain, qui sur cette séquence longe le site concerné par un développement futur, rentre dans cette catégorie ;

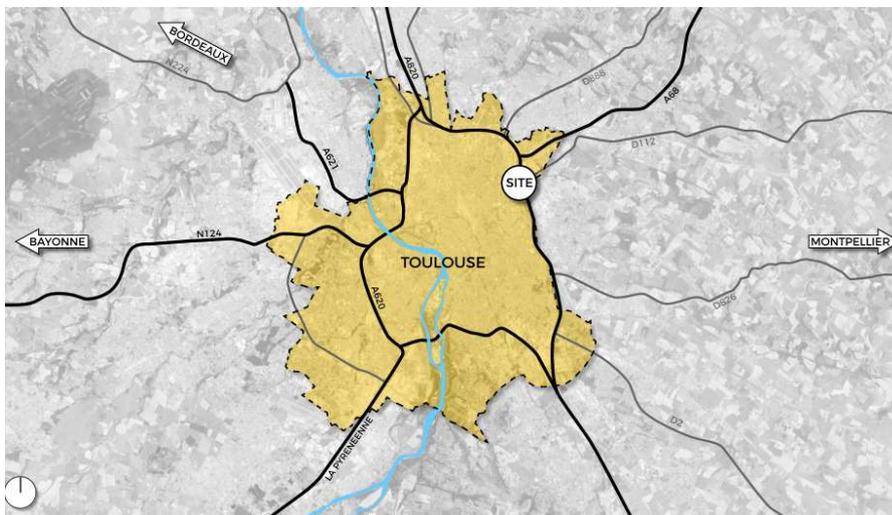
- 75 mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation,

a pour principal objectif l'amélioration du traitement paysager des entrées de ville et non l'interdiction de construire.

En effet, des dispositions différentes des prescriptions de l'article L.111-6 pourront être admises dans le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal, sous réserve de la production d'un schéma d'aménagement et de la prise en compte dans le règlement de prescriptions d'urbanisme justifiées et motivées au regard des nuisances, de la sécurité et de la qualité architecturale, urbaine et paysagère.

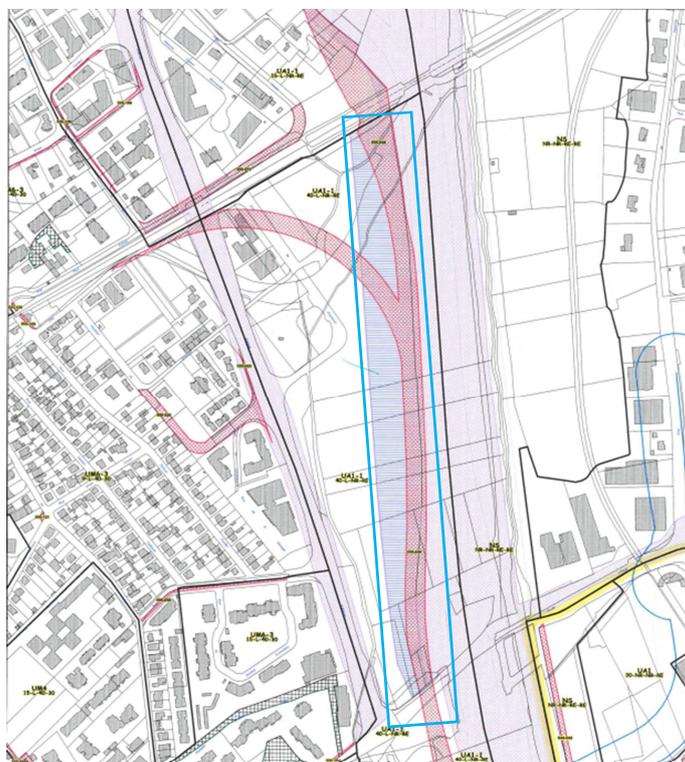
La levée du principe de réservation d'une bande inconstructible passe notamment par une analyse pertinente de l'environnement et des paysages. Cette notice présente les principes mis en place par le projet urbain pour lever cette inconstructibilité qui impacte la partie Est du site.

1- Plan de situation



2.1. Caractéristique de l'axe concerné

La séquence de voirie qui fait l'objet de ce dossier et qui rend aujourd'hui une partie du site inconstructible est liée à la présence du périphérique de Toulouse, l'A61. Il forme la limite Ouest du périmètre du site.



***Emprise de la zone d'inconstructibilité
liée à l'amendement Dupont au PLU opposable***

Le gabarit sur la A61 est de 2X3 voies, ce qui est optimal pour la gestion du flux automobile. Le trafic étant dense sur le périphérique toulousain, la requalification de cette entrée de ville devra intégrer une réflexion sur les enjeux de la mobilité à l'échelle de la porte Est de Toulouse.



Gabarit de la A61

2.2. Situation en matière de sécurité

Le futur projet s'inscrit dans une démarche de sécurisation de la A61 et de ses abords. Le secteur concerné ne fait pas l'objet de risques particuliers liés à la sécurité différents de ceux caractéristiques des axes routiers structurants.

2.3. Situation en matière de nuisances

Le secteur concerné est exposé aux nuisances usuelles rencontrées à proximité des axes routiers structurants.

Secteur en dépassement des valeurs limites pour la protection de la santé en dioxyde d'azote (NO₂) - Boulevard Atlanta

NO₂ > 40µg/m³ (moyenne annuelle)
Source : ATMO Occitanie, 2016



Secteur en dépassement des seuils de bruit - Boulevard Atlanta

Bruit routier > 68 dB (moyenne 24h)
Source : Toulouse Métropole, CSB 2016



2.4. Contexte urbain et paysager de la zone

Ce secteur d'entrée de ville concentre de multiples enjeux :

- Urbanistiques :
 - o Le secteur Est de Toulouse est déjà urbanisé, avec une dominante habitat à l'est du boulevard Atlanta

- Ce site en particulier propose un zonage (dans le PLU en vigueur tout comme dans le PLUI-H en cours d'approbation) permettant son urbanisation ; jusqu'à la limite d'inconstructibilité de l'Amendement Dupont
 - Actuellement, le site est faiblement urbanisé
- Paysagers :
- Le secteur Est de Toulouse propose un aménagement paysager le long de la rocade, notamment autour de la base de loisirs des Argoulets
 - Le site est à proximité de la vallée de l'Hers
 - Ce corridor vert a vocation à être étendu dans la continuité de l'axe de l'A61.



Maillage vert (SCOT – Toulouse Métropole)

3- Le projet urbain et les mesures envisagées

3.1. Assurer la qualité urbaine et paysagère de la zone



3.1.1. La création d'une façade urbaine sur l'avenue d'Atlanta

Le projet urbain envisagé doit permettre de créer sur l'avenue d'Atlanta un espace animé, tourné vers les riverains du quartier de la Roseraie.

Ce projet a une vocation spécifiquement tertiaire, conformément au zonage du PLUiH (zone UA1-1). Il contribue à renforcer le dynamisme économique de Toulouse Métropole. En conséquence, des programmes de logement ou des établissements sensibles ne pourront y être implantés.

Le projet sera tourné vers l'avenue d'Atlanta, sur lesquelles donneront les façades principales. Les fonctions techniques et en particulier les parkings seront à l'arrière et contribueront à protéger les occupants des nuisances.

3.1.2 Des ambitions en matière de qualité architecturale

Le projet a pour vocation de s'intégrer dans le tissu urbain et paysager existant.

Du côté du boulevard, face à la ville, une nouvelle façade urbaine est créée. Un socle dynamique et transparent accompagne le visiteur dans son parcours urbain.

Le socle recule et permet une dilatation de l'espace public. Cet espace qualitatif aura son identité propre et favorisera une ambiance conviviale, en lien avec les commerces avoisinants dont plusieurs lieux de restauration.

Renforçant cette façade urbaine et la mixité d'usages, le socle est surmonté d'immeubles tertiaires, dont les façades seront différenciées. Cette architecture singulière offrira ainsi une image iconique à l'ensemble.

Le projet sera caractérisé par sa modernité sa durabilité.

3.1.3 Un corridor vert en harmonie avec le SCOT

En cohérence avec le maillage proposé par le SCOT, le projet devra intégrer une trame verte dans la continuité de celle provenant du sud de Toulouse.

Ce «corridor vert» permet de lier le site de la base de loisirs des Argoulets à ce futur aménagement. Il crée un rideau végétal entre le périphérique et le site tout en proposant un cheminement piéton et cyclable, une succession d'espaces accueillant des bassins et de la végétation.

3.2. Prendre en compte les nuisances et la sécurité

3.2.1. Conserver le principe de mise à distance



La création de la coulée verte et la conservation du rideau végétal constitué permettent le maintien d'un écran entre l'A61 et les futurs bâtiments.

Cette mise à distance réduit l'impact des nuisances visuelles et des nuisances relatives à la qualité de l'air.

3.2.2. L'orientation des bâtiments par rapport à l'infrastructure

Les nuisances sonores peuvent être diminuées en fonction de la valeur de l'angle de vue selon lequel on peut voir l'infrastructure depuis la façade du bâtiment. Cet angle de vue prend en compte à la fois l'orientation du bâtiment par rapport à l'infrastructure de transport et la présence d'obstacles entre l'infrastructure et la façade.

L'exposition des bâtiments le long de la rocade seront limitées, afin :

- d'ouvrir plus largement les locaux sur le cœur du projet
- de profiter d'un rayonnement solaire optimal (orientation sud)
- de limiter l'exposition aux nuisances sonores de l'infrastructure routière de la A61

Les bâtiments respecteront les règles de construction spécifiques à la proximité des axes routiers majeurs.

Enfin, des ouvrages de protection au bruit pourront améliorer la protection face aux des nuisances en fonction de la faisabilité de leur mise en œuvre.

3.2.3 Le trafic

Le site se situe entre 2 échangeurs et le projet urbain ne crée pas de nouvel accès à l'A61.

Les connexions du projet urbain existant seront privilégiées sur l'avenue d'Atlanta. Le fonctionnement des carrefours à créer sera examiné afin de garantir les conditions de sécurité pour l'ensemble des utilisateurs, et afin d'assurer de bonnes conditions d'écoulement des flux.

Le projet bénéficie de la desserte existante en infrastructure routière et en transports en commun qui pourra être améliorée en fonction de la fréquentation et des aménagements prévus pour les piétons et les cycles.

En conséquence, si une augmentation du trafic est à prévoir, les conditions de sécurité ne seront pas dégradées.

L'offre de stationnement nécessaire au futur projet sera correctement dimensionnée pour éviter les débordements sur l'espace public.

3.2.4 Protection des riverains

Les riverains du quartier de la Roseraie profiteront également de l'effet de masque que produira le projet vis-à-vis des nuisances de l'A61.

Conclusion

Le futur projet sera conçu selon le parti d'aménagement suivant :

- Créer une façade urbaine sur l'avenue d'Atlanta
- Offrir une visibilité et une accessibilité à partir de la A61, sans perturber ou créer des risques pour la circulation actuelle ;
- Définir un traitement paysager qualitatif aux abords de la A61 et prévoir des cheminements doux sécurisés en cohérence avec le SCOT ;
- Éviter ou réduire les nuisances vis-à-vis des habitations existantes à l'Ouest du secteur

Cette étude s'inscrit dans une démarche :

- D'adaptation des règles d'urbanisme aux évolutions constatées sur le territoire ;
- D'optimisation de la ressource foncière ;
- De prise en compte des dispositions de l'article L.111-6 et suivants du Code de l'Urbanisme à travers les partis d'aménagement retenus pour le projet.

Partie 6 – TOULOUSE : Guilhermy

Etude Amendement Dupont sur le site de l'OAP Guilhermy à Toulouse, sur une d'une partie de la RD 980 – boulevard Eisenhower

Introduction

L'article L111-6 du Code de l'Urbanisme vise à mieux intégrer le développement urbain le long de voiries importantes, notamment dans les entrées de ville.

Ces dispositions fixent une bande d'inconstructibilité de

- 100 mètres de part et d'autres de l'axe des autoroutes, routes express et déviations au sens du Code de la Voirie Routière
- 75 mètres de l'axe des routes classées à grande circulation

La route départementale 980 (Boulevard Eisenhower) est soumise à l'application de l'Amendement Dupont. La commune de Toulouse, traversée par la RD 980, est concernée par cette application au niveau du secteur Eisenhower-Guilhermy.

L'objectif poursuivi par cette étude est de redéfinir le périmètre de ce zonage dans un souci de cohérence avec le projet urbain développé sur le secteur. Il s'agit pour cela de réduire l'emprise sur la séquence délimitée en poillés rouges dans le graphique de détail en fin de dossier.

1) Plan de situation



2) Etat des lieux

2.1) caractéristiques de l'axe concerné

La **séquence** de voirie qui fait l'objet de ce dossier se trouve entre le rond-point Eisenhower et le carrefour avec la route de Saint-Simon. Ce tronçon est compris entre la station météorologique Météo France au nord et des terrains en friches au Sud.

Le **gabarit** sur cette portion de la RD 98 est 2x2 voies, ce qui est optimal pour la gestion du flux automobile.

La **fonction** du boulevard Eisenhower est triple :

- voie de transit entre l'A64 et le secteur aéronautique au nord-ouest par la rocade Arc-en-Ciel
- desserte des quartiers d'habitat environnants et du parc d'activité Basso Cambo
- desserte de la Base de loisirs La Ramée

Le **trafic** est très dense sur l'ensemble cette voie et se trouve saturé à certains points d'engorgement lors des heures de pointes. De même, la route de Saint-Simon est un axe de fort transit générant de sérieux problèmes de desserte pour les habitants du quartier.

2.2) situation en matière de sécurité :

Le secteur concerné ne fait pas l'objet de risques particuliers liés à la sécurité différents de ceux caractéristiques des axes routiers structurants.

2.3) situation en matière de nuisances

Le secteur concerné ne fait pas l'objet de risques particuliers liés aux nuisances sonores différents de ceux caractéristiques des axes routiers structurants.

2.4) contexte urbain et paysager de la zone :

Ce secteur d'entrée de ville concentre de multiples enjeux :

- **urbanistique**, puisque cette zone est ouverte à l'urbanisation dans le PLU en vigueur jusqu'à la limite d'inconstructibilité de l'Amendement Dupont
- **patrimonial**, du fait de la présence de bâtisses remarquables aux abords de la zone concernée
- **paysager**, en raison de la proximité avec le poumon vert de la Ramée et du corridor écologique le long du canal Saint-Martory

3) Le projet urbain et les mesures envisagées

3.1) Assurer l'intégration urbaine du projet

Le projet urbain s'inscrit dans une longue réflexion sur le développement de ce territoire. Pour cela, une étude urbaine a été réalisée et sert à la conduite du projet. Celle-ci est régulièrement actualisée au regard des dynamiques d'urbanisation. Ainsi, le projet urbain répond aux exigences règlementaires et intègre donc les projets d'infrastructures, existants et projetés.

Une de ses vocation est alors de conforter le **maillage viaire** actuel pour assurer une meilleure desserte du quartier.

Parrallèlement, des interventions ponctuelles et significatives sont prévues de part et d'autre de cet axe pour améliorer la fluidité : rajout ponctuel de files, réaménagement de carrefours, etc. Cependant, cela ne concerne pas directement le tronçon qui fait l'objet de ce dossier.

3.2) Prendre en compte les nuisances

Le projet urbain se base sur ce contexte particulier pour réduire l'impact des diverses nuisances sur le secteur. Il s'appuie d'une part sur le PLU actuel et les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) et d'autre part sur l'élaboration en cours du règlement du PLUi-H.

L'OAP identifie des volumétries et destinations des constructions spécifiques pour la zone.

Le projet urbain prévoit ainsi de pallier les nuisances **sonores**.

Sur la face nord, en contact direct avec la voirie sont prévus des bâtiments de bureaux d'une certaine hauteur permettant de parer le bruit.

Sur la partie sud des terrains, les îlots d'habitat ainsi protégés seront de ce fait tournés de préférence vers l'intérieur en direction de la base de loisir de la Ramée.

L'OAP précise un phasage des opérations et conditionne le projet à la réalisation des voiries.

Les nuisances liées à la **circulation** sont donc minimisées. De plus, le futur règlement en cours d'approbation interdit l'implantation d'activités génératrices de flux constants tels que des grandes surfaces commerciales où les entrepôts. Ainsi, pour permettre la desserte du secteur, au moins un accès est prévu depuis l'avenue du général Monsabert.

Les nuisances liées aux **stationnements** sont gérées par le projet urbain qui prévoit d'intégrer les parkings à la parcelle ce qui réduit l'impact de la voiture sur les espaces publics.

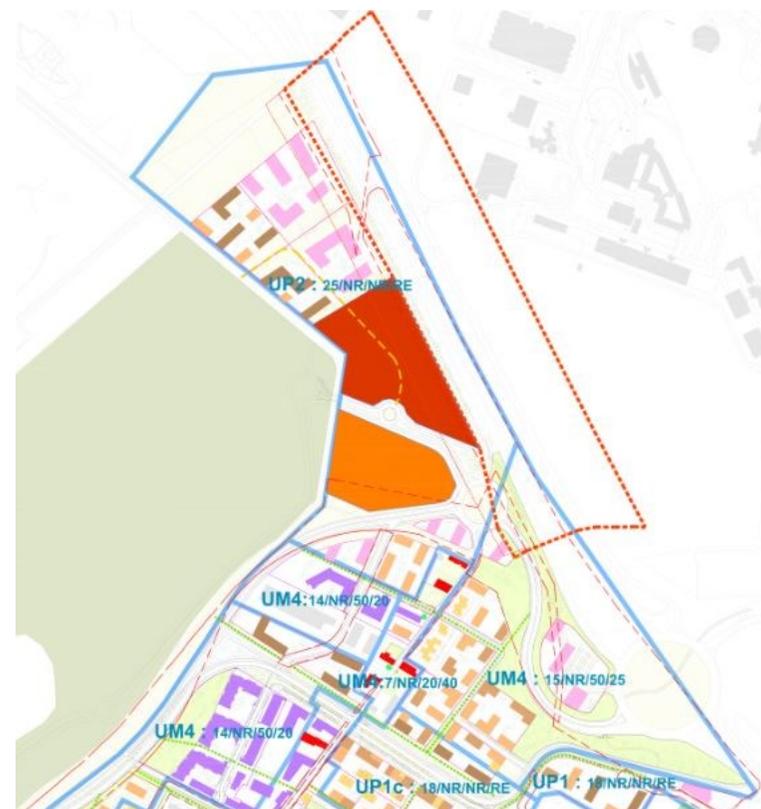
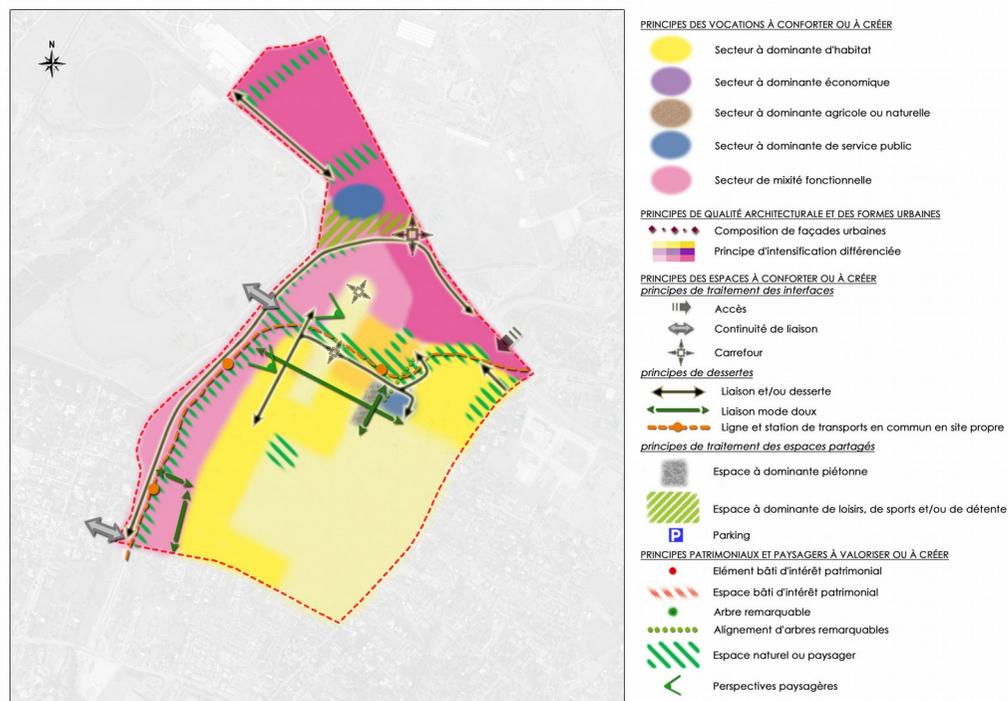
3.3) Assurer la qualité urbaine et paysagère de la zone :

Ces terrains constituent des réserves foncières de propriété publique faites par la collectivité. Il est donc plus aisé de garantir la qualité urbaine et paysagère de la zone.

L'OAP mentionne des **continuités écologiques** à préserver qui représentent des persées perpendiculaire à l'allée de platanes déjà constituée le long de la dépendance de voirie de la RD 980. Sur l'ensemble du secteur, un recensement du patrimoine bâti et paysager a été intégré à l'OAP.

L'OAP identifie cette zone comme destiné potentiellement à accueillir l'implantation d'équipements publics. Cela contribue en ce sens à l'amélioration de la qualité de vie des habitants du secteur.

Enfin, il est envisageable de définir un cahier de recommandations à transmettre aux aménageurs privés pour veiller à la qualité de leur opération comme cela a déjà été initié sur les terrains aux abords du groupe scolaire Guilhermy



Orientations d'Aménagement et de Programmation : graphique

Etude urbaine pré-opérationnelle : proposition de zonage PLUIH

Partie 7 – TOULOUSE : Paléficat

SOMMAIRE

PREAMBULE.....
. Présentation du site et enjeux de l'étude

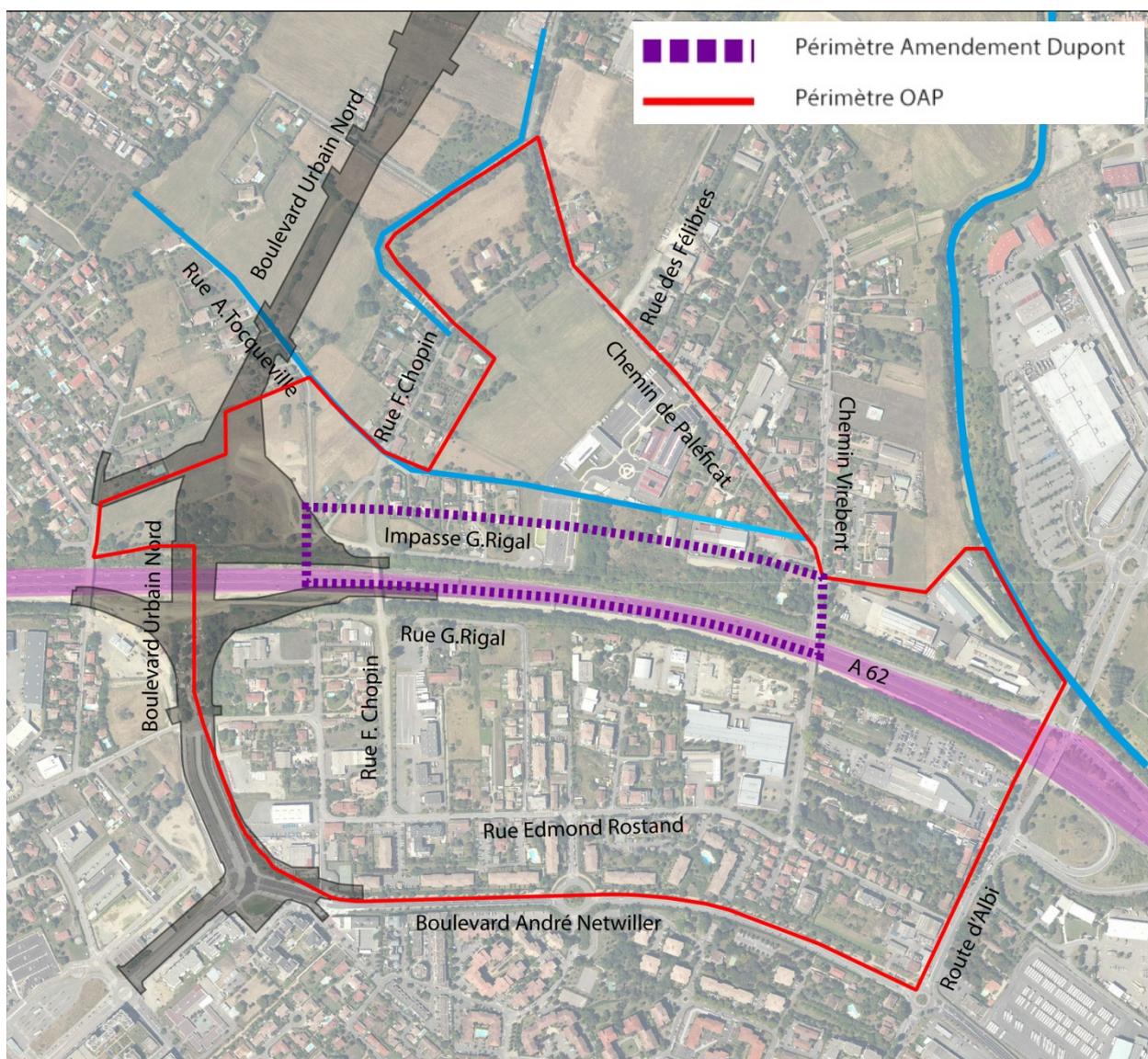
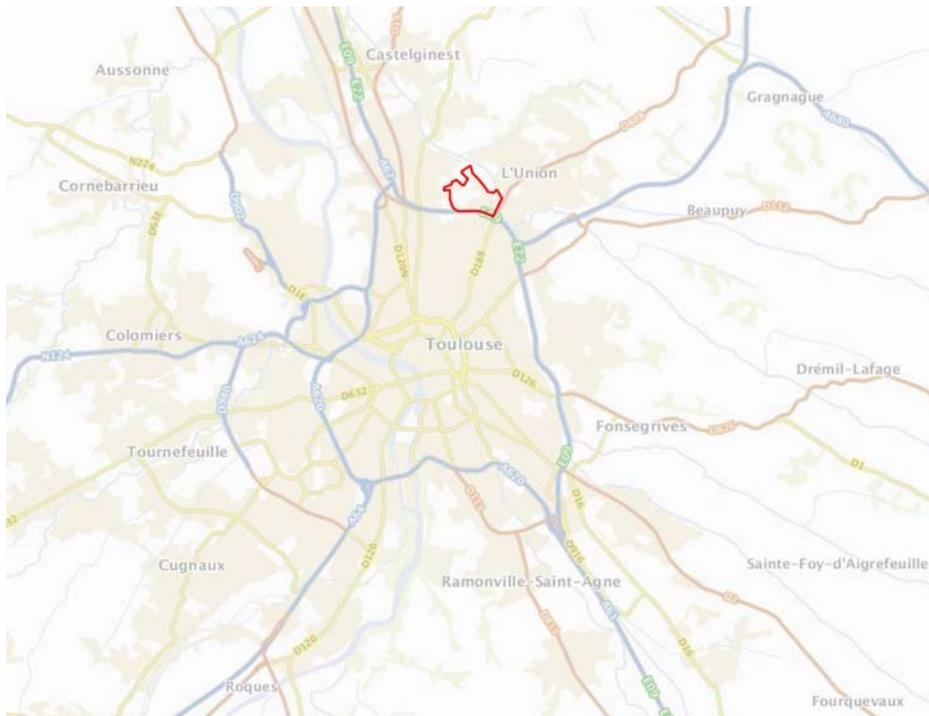
Partie I : Caractéristiques de l'axe concerné

1. Les nuisances
2. Contexte bâti et fonctionnel
3. Contexte paysager

Partie II – Projet d'urbanisation situé sur l'axe concerné

Parti-Pris du projet

1. Le projet paysager
2. Le projet urbain et architectural
3. La sécurité
4. Les nuisances



PREAMBULE

Rappelons que les entrées de villes ou d'agglomérations sont indissociables du centre urbain dont elles sont le prolongement. Dans leur périphérie les villes sont souvent confrontées au difficile compromis entre développement économique local et préservation du cadre de vie. C'est pourquoi, les villes et leurs entrées se distinguent tout à la fois par des enjeux qui se rejoignent mais, aussi, par des logiques qui s'affrontent.

Les dispositions de l'amendement Dupont découlent de l'article 52 de la loi n° 95-101, dite loi Barnier, du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement.

En effet, partant du constat d'une urbanisation anarchique en périphérie des agglomérations, d'une banalisation et d'une uniformisation des entrées de villes, le législateur a souhaité que les collectivités locales mènent une réflexion d'ensemble avant tout aménagement aux abords des principaux axes routiers.

À défaut de cette analyse, indispensable pour élaborer un projet urbain de qualité, l'amendement Dupont impose une marge de recul en bordure des infrastructures concernées pour les espaces non urbanisés :

- de 75 mètres (voies à grande circulation)
- ou de 100 mètres (autoroutes et déviations d'agglomération) : le périphérique toulousain, qui sur cette séquence longe au sud le secteur concerné par un développement futur, rentre dans cette catégorie .

PRESENTATION GENERALE DU SITE ET DU CONTEXTE

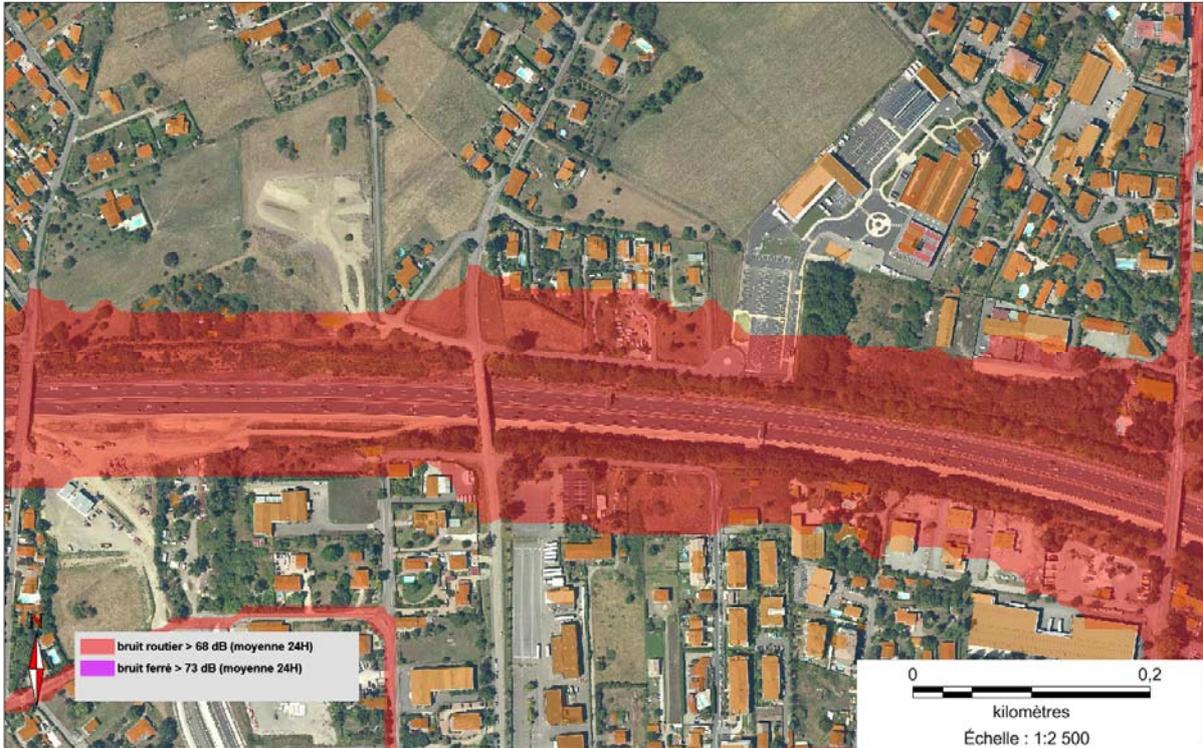
Le périmètre de l'OAP se développe de part et d'autre du périphérique toulousain. Il comprend au sud un tissu urbanisé relativement dense et caractérisé par la présence conjointe d'habitations et d'activités économiques, ces dernières étant plutôt localisées à proximité de cet axe.

Au nord, sur un territoire aux caractéristiques encore rurales, l'occupation est diffuse et accessible par un réseau de voies discontinu et faiblement dimensionné. La mixité fonctionnelle habitat/activités est également une de ses caractéristiques mais avec une répartition différente. Le dossier « Amendement Dupont » portera sur cette frange nord.

Ce secteur s'inscrit lui-même dans un périmètre plus large d'extension urbaine. Celui-ci a fait l'objet d'une étude produite en 2013 qui développe un projet futur d'urbanisation sur les emprises foncières non occupées (classées AU0 au PLU) de ce territoire. Elle pose des orientations d'ensemble qui ont été pris en compte pour l'élaboration de l'OAP.

C'est un territoire en évolution traversé désormais par une infrastructure de desserte importante (le Boulevard Urbain Nord) reliant la ville de Toulouse aux communes nord de l'agglomération Il est le support d'un axe de transport collectif en site propre. La création d'un nouvel échangeur permet de relier ce boulevard au périphérique, et ajoute sur cette séquence une troisième possibilité de franchissement de cette infrastructure.

1. Les nuisances



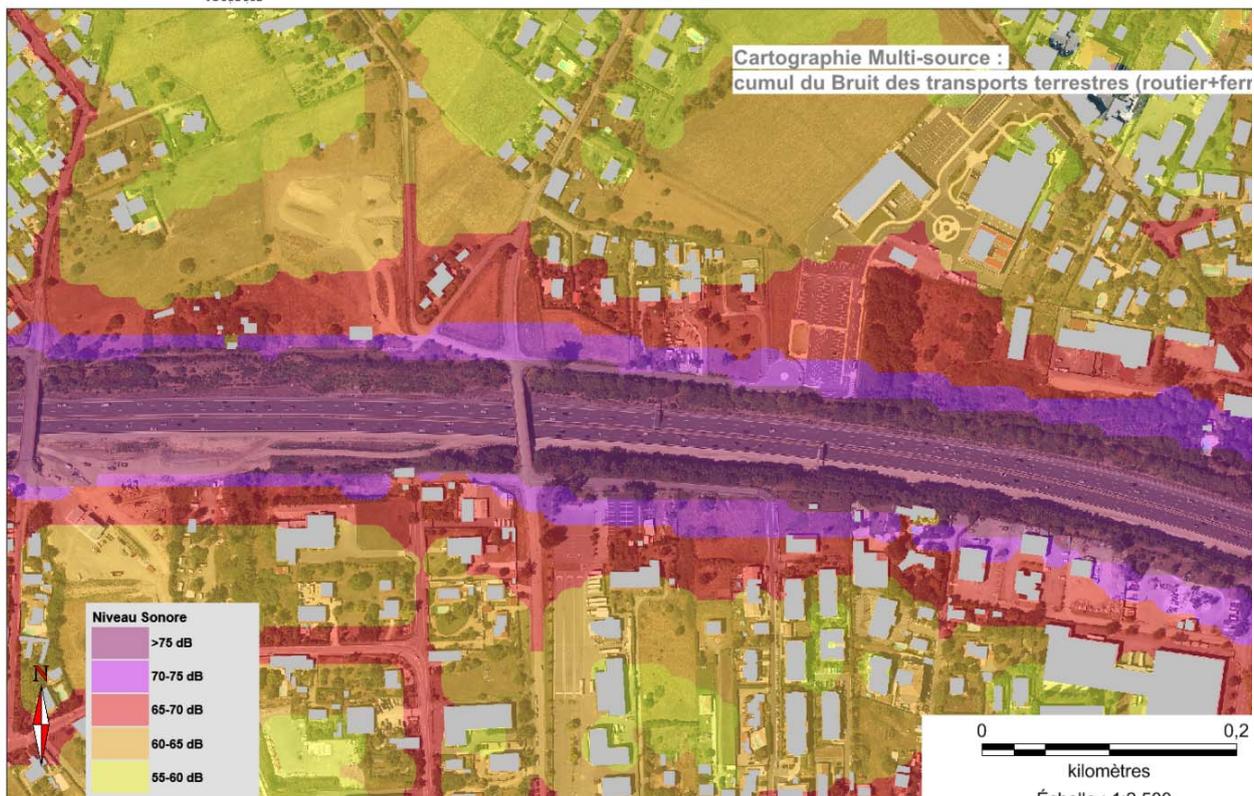
Direction Environnement et Développement Durable

Diagnostic de la *qualité de l'environnement sonore* du site (CBS_24h_Paleficat). Niveau sonore moyen sur 24 heures.

- PALEFICAT -
Extrait du classement sonore des infrastructures
de transports terrestres - Arrêté du 23/12/2014



Zone en dépassement de seuil de bruit réglementaire. Pas d'ajout de logements sur ce secteur



Classement sonore des voies et identification des secteurs affectés. Ce classement n'interdit pas la construction de logements dans les secteurs impactés, mais oblige à mettre en œuvre une isolation phonique renforcée des bâtiments d'habitation (à la charge du pétitionnaire/constructeur)



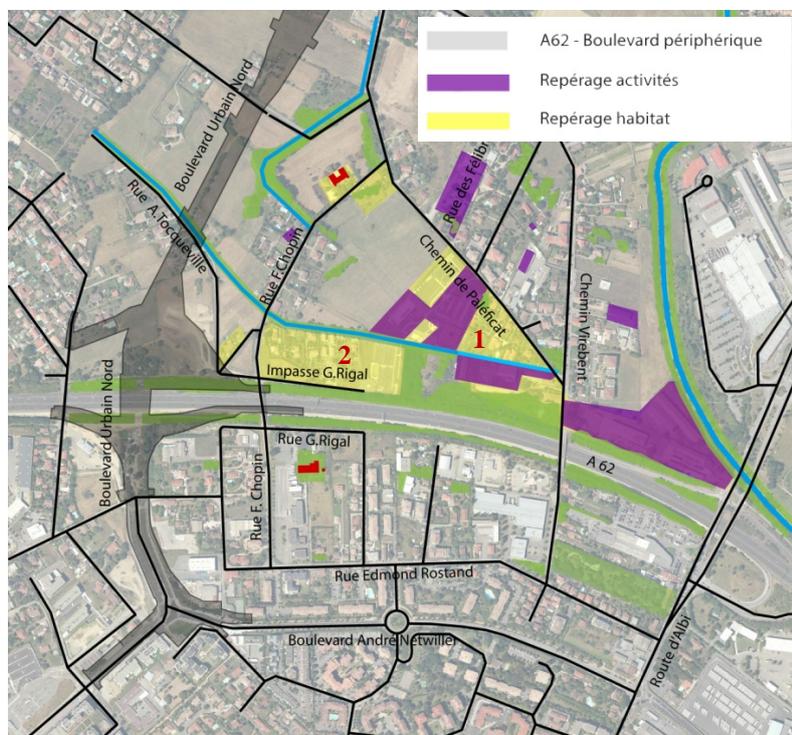
Carte « Bruit » : la zone en rouge correspond au secteur réglementaire en dépassement de seuil acoustique pour les infra routières c'est-à-dire 68 dB.



Carte « air » : la zone en rouge correspond au secteur réglementaire en dépassement de seuil au dioxyde d'azote - $40\mu\text{g}/\text{m}^3$ - (polluant lié au trafic routier).

2. Contexte urbain et fonctionnel

Le secteur « Paléficat » est caractérisé par un tissu urbain plutôt diffus, constitué essentiellement de typologies d'habitations individuelles associées ponctuellement à des typologies de collectif (celles –ci se trouve notamment sur le chemin de Virebent, hors périmètre de l'OAP).

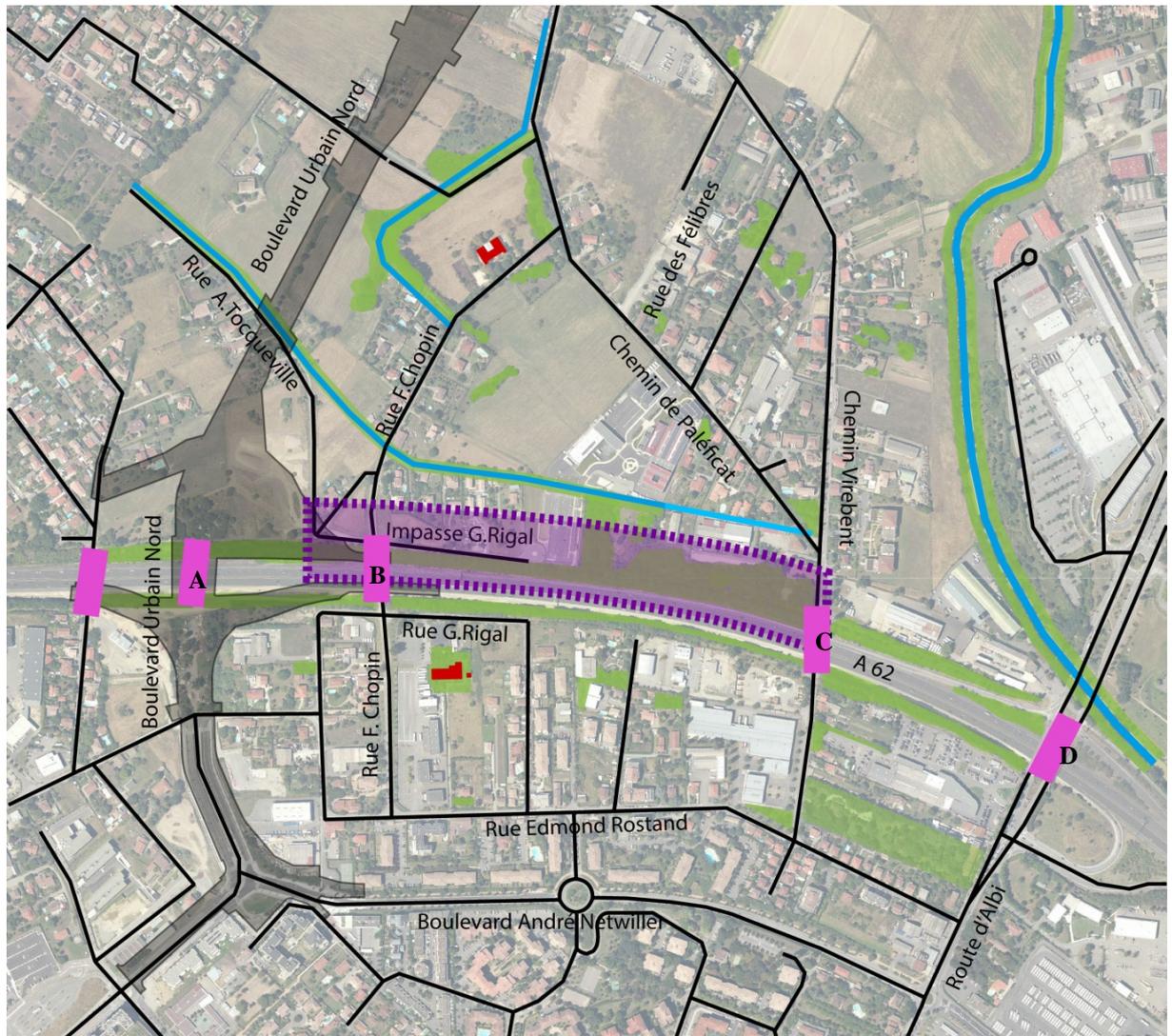


*Ci-dessus, Chemin de Virebent, pavillons et collectifs.
Ci-dessous (1) secteur d'activité économique*



Tissu pavillonnaire desservi par la rue Frédéric Chopin (2)

Sur sa frange sud, ce tissu d'habitat cohabite avec un secteur d'activités économiques. A l'Est (1) la mixité d'occupation se traduit par une grande proximité des deux fonctions ; à l'Ouest (2) le tissu pavillonnaire voit se rapprocher ce type d'activités (au gré des évolutions en cours, notamment le développement des besoins fonctionnels de la SCLE)



Identification des franchissements du périphérique

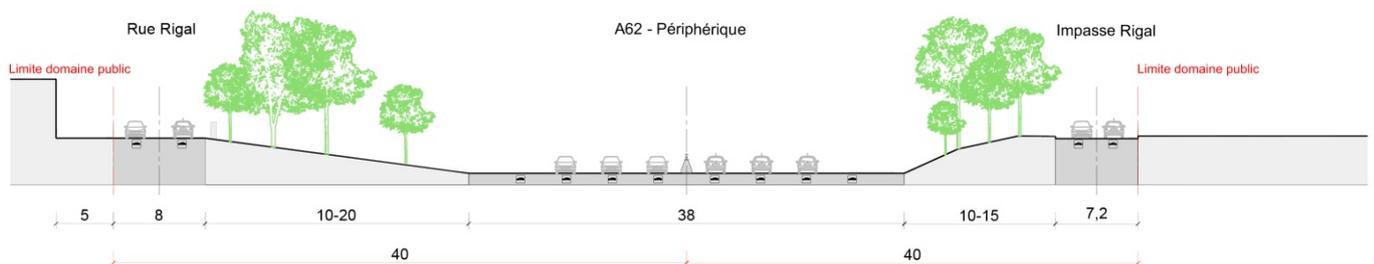
Sur ce territoire en évolution, le Boulevard Urbain Nord (1) récemment créé relie, en franchissant le périphérique, la ville de Toulouse aux communes nord de l'agglomération. Il vient compléter les deux franchissements existants, le chemin de Virebent (6) et la rue Frédéric Chopin(5). De part et d'autre du BUN un vaste secteur classé AUO au PLUIH, a fait l'objet d'une étude d'aménagement d'ensemble et constitue un important secteur d'extension urbaine. Le tissu urbanisé existant et son réseau de desserte s'inscrira dans ce projet d'ensemble, et, grâce à l'OAP, évoluera en cohérence avec celui-ci.

Le réseau de voies de desserte existant reste en effet limité (dans ses emprises et dans ses continuités) il s'articule sur un axe structurant nord/sud historique, le chemin de Virebent. (4)



Sur la frange sud, il est constitué par la rue Frédéric Chopin (2), orientée nord/sud. Celle-ci franchit le périphérique, dessert un tissu pavillonnaire et rejoint le site du château de Paléficat. Elle croise l'impasse Guillaume Rigal (3) (qui dessert, à l'ouest, le tissu d'activité économique) et Alexis de Tocqueville qui, à l'Est, se connecte désormais sur le BUN.

Le périphérique, sur la séquence concernée, est une infrastructure en « tranchée » dont la surface roulable se trouve à environ 4 à 5 m en dessous du niveau du terrain naturel des secteurs qu'elle traverse. Elle est bordée de 2 talus dont l'emprise varie entre 15 et 20 mètres



Profil existant

Un mur antibruit a été réalisé côté sud (Albi Rostand) au droit des secteurs habités. Il n'existe pas côté nord (Paléficat). Toutefois, plus à l'ouest, l'aménagement de l'échangeur du BUN a donné lieu à la mise en œuvre de protections acoustiques. Elles intéressent également le quartier Paléficat.



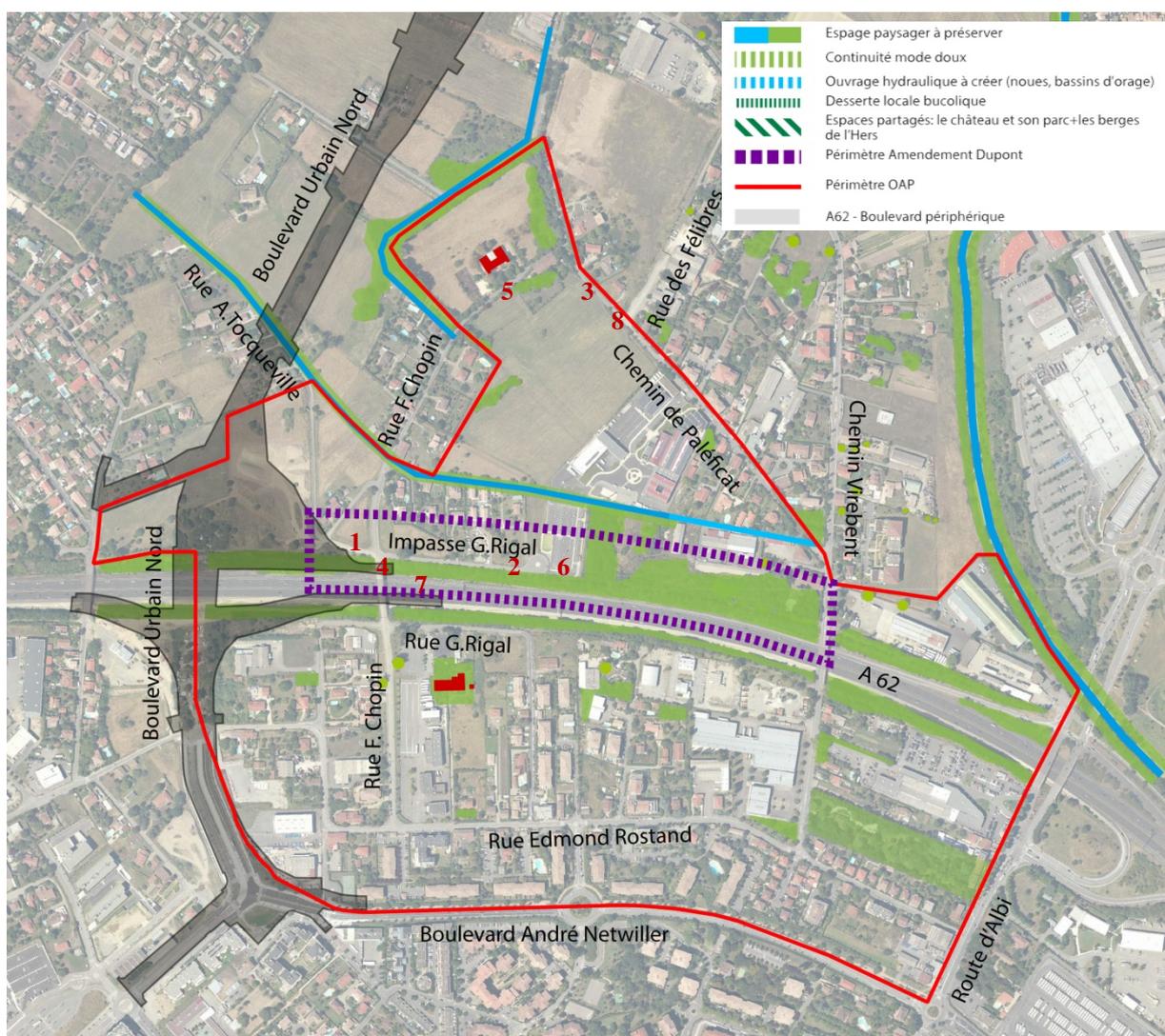
Topographie et caractéristiques paysagères de l'A62 : talus et boisements



Mur antibruit créé à l'occasion de la réalisation de l'échangeur du BUN (depuis le quartier Paléficat ; depuis le périphérique)

3. Contexte paysager

Le secteur « Paléficat », conserve encore les caractéristiques d'un territoire rural avec un patrimoine naturel, préservé réglementairement pour partie, constitué d'espaces ouverts et de masses boisées importantes. Il possède un système de gestion hydraulique qui traverse le site. Celui-ci est principalement lié à l'activité agricole. L'Hers et sa ripisylve contournant le site à l'est et au nord, marque la limite entre la commune de Toulouse et de l'Union.



Dans la frange sud de Paléficat, le terrain naturel est 4 à 5 m au-dessus de la bande roulable du périphérique. Un talus boisé d'environ 10 à 15 m d'emprise sépare le site de projet de l'infrastructure routière. Ce boisement est continu (photos 6 et 7) sur toute la longueur de la séquence comprise dans le périmètre de l'OAP. Cette entité paysagère linéaire s'épaissit ponctuellement de deux masses boisées (7 000 m² environ) qui la prolongent vers l'intérieur du site. Participant de ce paysage, les éléments boisés présents sur les parcelles privées (photo 3) ou le château de Paléficat (photo 5)



1



2



3



4



5



6



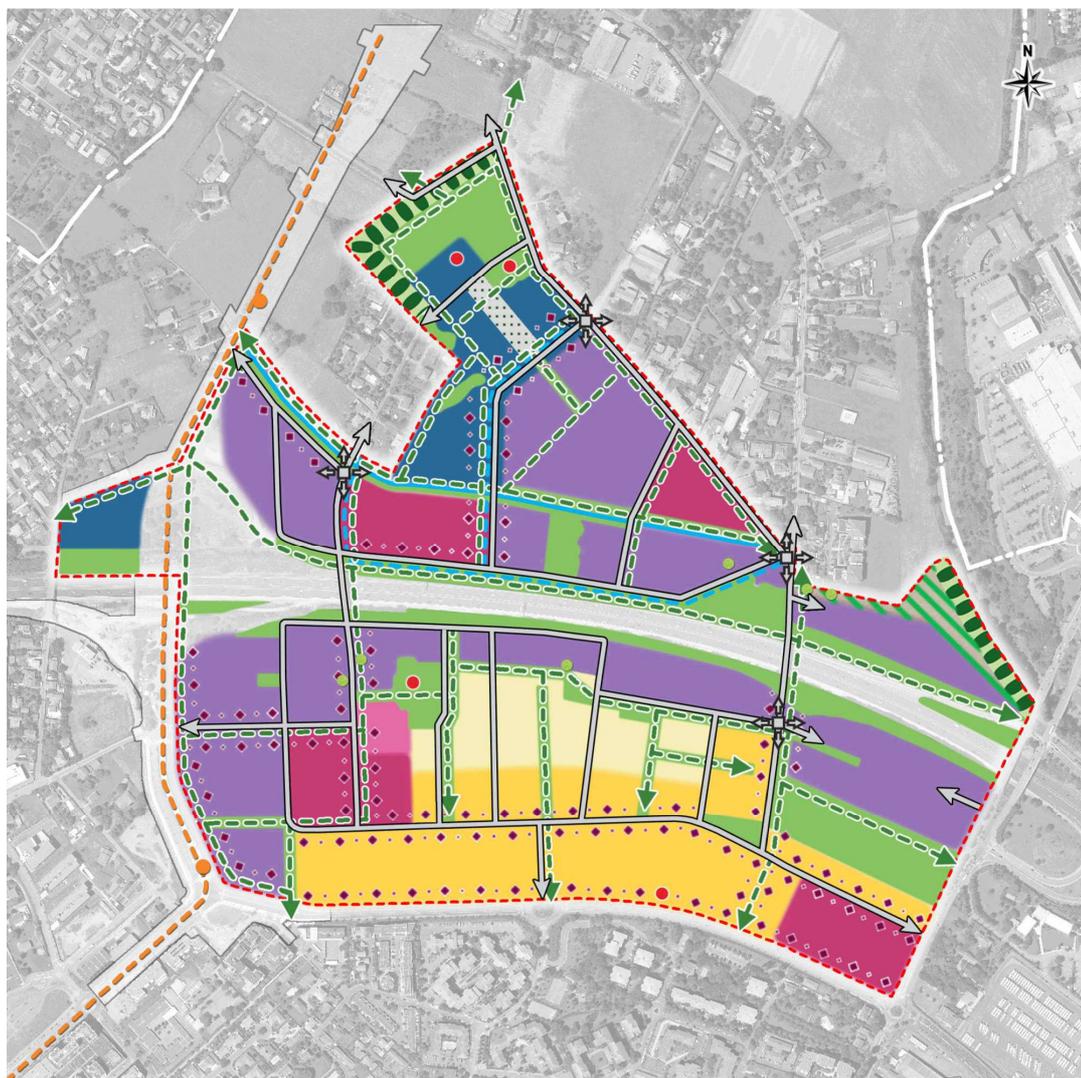
7



8

Partie II – Projet d'urbanisation situé sur l'axe concerné

Schéma de l'OAP



----- Périmètre de l'OAP

MIXITÉ FONCTIONNELLE ET INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGÈRE

PRINCIPES DES VOCATIONS ET DE GRADATION DES HAUTEURS

Degré d'intensification du bâti : faible / moyen / fort

	Secteur à dominante d'habitat
	Secteur à dominante économique
	Secteur de mixité fonctionnelle
	Secteur à dominante agricole ou naturelle
	Secteur à dominante d'équipements d'intérêt collectif et de services publics

PRINCIPES DE TRAITEMENT DES ESPACES PARTAGÉS

	Espace paysager à dominante piétonne
	Espace à dominante de loisirs, sports et/ou détente
	Espace végétal paysager à créer
	Ouvrage hydraulique à créer (noues, bassins d'orage)
	Composition de façades urbaines

PRINCIPES PATRIMONIAUX ET PAYSAGERS A VALORISER OU A CREER

	Élément (ou ensemble) bâti d'intérêt patrimonial
	Arbre remarquable ou alignement arboré remarquable
	Perspective visuelle et paysagère

QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET PRÉVENTION DES RISQUES ET NUISANCES

TRAME VERTE ET BLEUE

	Réservoir de biodiversité
	Corridor écologique majeur à protéger ou à restaurer
	Espace de nature de proximité à protéger ou à restaurer

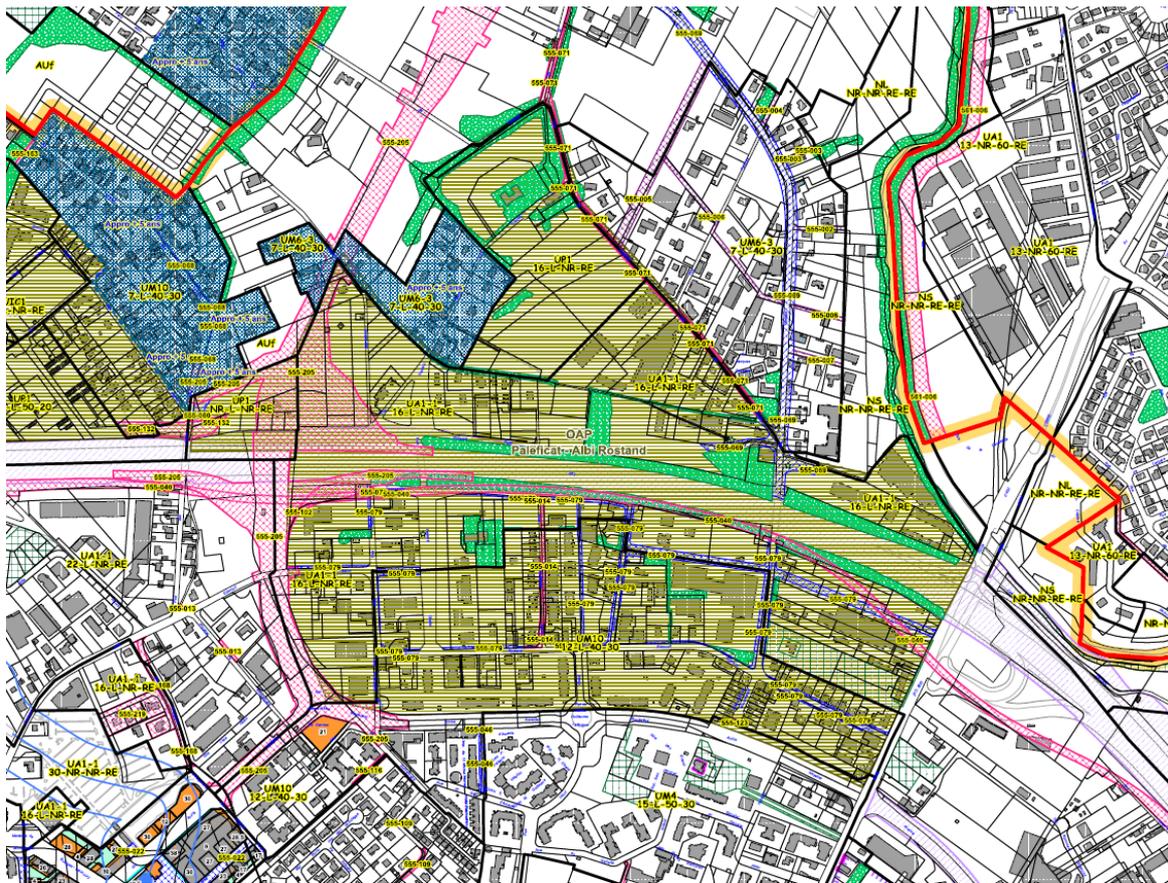
DÉPLACEMENTS

DESSERTE EN TRANSPORTS EN COMMUN

	Ligne et station de transports en commun
--	--

PRINCIPES DE DESSERTE ET STATIONNEMENT

	Liaison et/ou desserte viaire
	Liaison mode doux
	Parking
	Accès
	Carrefour



Extrait du plan de zonage PLUi-H – DGR 3C1

Le projet d'urbanisation : Orientations d'aménagement et de programmation

Sur un secteur où la pression foncière est particulièrement importante, et où des mutations sont d'ores et déjà engagées, le cadre de cohérence est posé par l'OAP. Les orientations d'aménagement et de programmation permettent de maîtriser l'évolution des secteurs ouverts à l'urbanisation en s'appuyant sur les principes retenus (fonctionnels, paysagers, environnementaux, urbains) sur le projet d'ensemble et en les développant en cohérence.

Sur le secteur concerné par l'amendement Dupont, les enjeux sont multiples :

- Enjeux paysagers

Maintien, protection et renforcement des caractéristiques paysagères présentes sur ce secteur. Il en est ainsi des plantations continues présentes sur les talus qui longent au nord et au sud le périphérique (emprises d'environ 10 à 15 m). Cette présence maintenue constitue la façade visible depuis l'axe routier. Elle reste opaque, affecte certes la visibilité des secteurs de développement économique mais assure une protection à la fois visuelle et sonore.

- Enjeux économiques :

Confortation et extension de l'activité économique existante : tenant compte du fait que le territoire métropolitain manque d'offre pour les activités productrices (PME, PMI, artisanat,) il s'agit ici de développer une offre structurée sous forme d'un acti-pôle plutôt généraliste. Ce pôle bénéficiera d'une bonne accessibilité sur des emprises foncières localisées à proximité du périphérique, accessibilité renforcée par la création récente de l'échangeur du BUN.

- Enjeux fonctionnels

Assurer une cohabitation optimale entre la fonction économique et la fonction habitat par la création de voies nouvelles, articulées sur les franchissements existants du périphérique, et permettant de desservir de façon spécifique les secteurs dédiés à de l'activité économique.

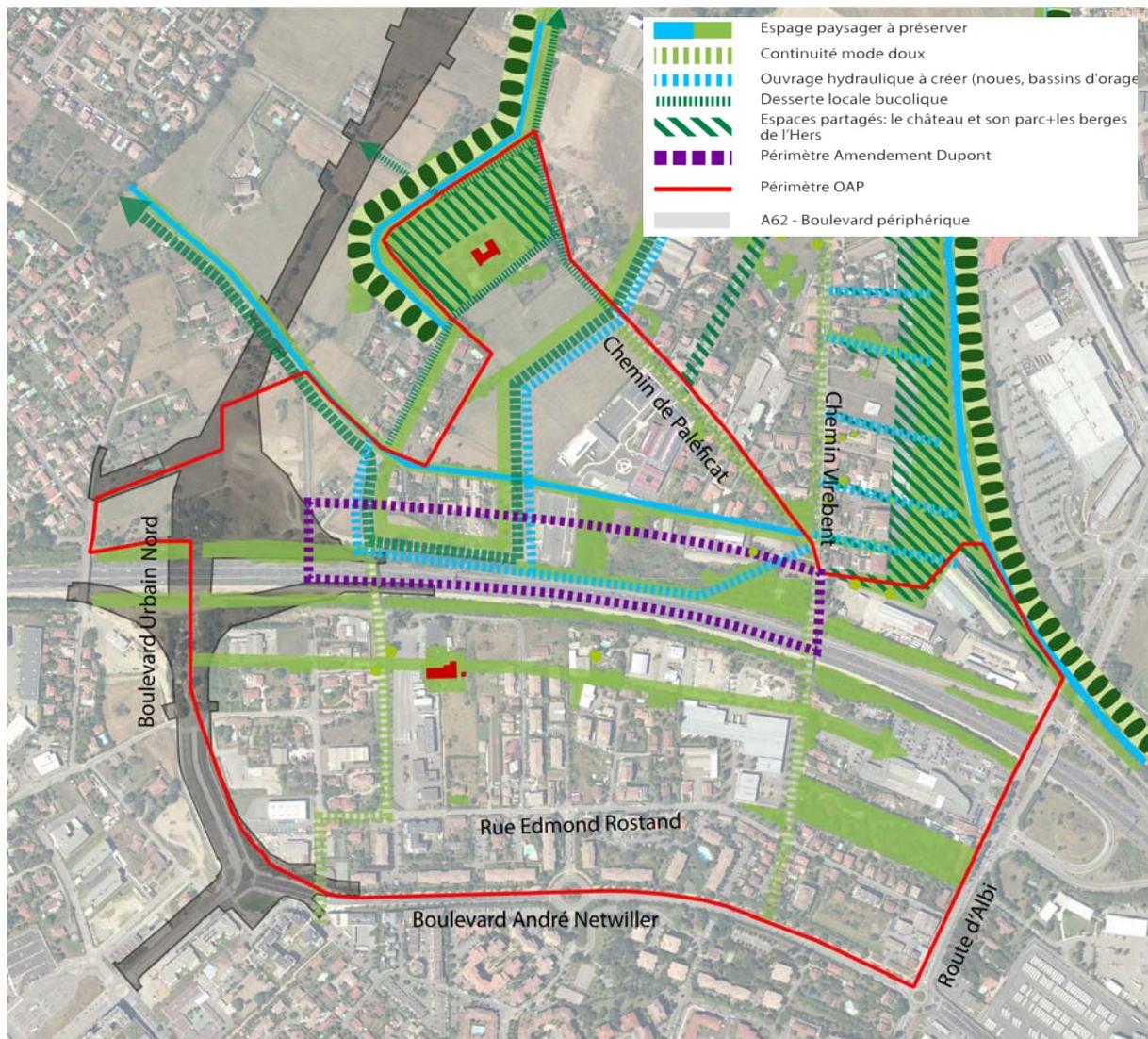
- Enjeux urbains

Les programmes d'activité économique qui s'inscrivent dans la continuité des secteurs d'habitation (existants ou en mutation) doivent répondre à des exigences qualitatives en termes d'insertion urbaine. S'inscrivant par ailleurs dans une phase de transition de renouvellement urbain, certains secteurs occupés essentiellement par du logement et situés en interface avec les secteurs d'activités économiques pourront progressivement évoluer dans leur fonction. Ces secteurs mixtes pourront, à terme, acquérir une spécialisation économique. Ces phases de transition doivent être maîtrisées.

Le projet paysager

Plusieurs composantes paysagères caractérisent ce territoire : le château et son parc, les Berges de l'Hers, les boisements et fossés existants. Elles deviennent des éléments structurants du projet

A l'intérieur du périmètre de l'OAP et dans une logique de continuité avec la totalité du territoire de projet (et des orientations paysagères définies dans le cadre de la future extension urbaine), les entités paysagères majeures appartenant à la trame verte et bleue seront préservées et confortées, pour en faire des éléments structurants des futurs aménagements, sous forme d'espaces appropriables et partagés et/ou d'éléments participant d'une perception d'ensemble).



Le Château de Paléficat (associant le bâtiment patrimonial et les espaces verts situés sur sa parcelle) et les emprises qui lui sont proches au sud, devient une centralité majeure du quartier. Cette centralité, dont l'occupation principale répondra aux besoins en équipements, pourra également accueillir services et éventuellement commerces autour d'un espace public majeur (place) constituant un nouveau cœur de quartier. Cet espace sera à dominante piétonne, mettra en valeur la qualité patrimoniale du château, renforcera la présence des emprises boisées qui caractérisent ce secteur et préservera le couloir biologique qui le longe à l'ouest et au sud. Les liens et usages qui s'établiront entre cette centralité et les rives de l'Hers utiliseront notamment la trame verte et bleue comme support des espaces partagés.

Le projet s'appuie également sur les fossés mères qui participent de la gestion hydraulique du site dans son état actuel et notamment, concernant plus particulièrement ce secteur, sur le fossé orienté est-ouest et qui le traverse dans sa totalité. Dans le cadre de la création des nouvelles voies qui auront vocation à le desservir, de nouveaux ouvrages de gestions hydrauliques organisés sous forme de noues paysagères viendront compléter la trame verte et bleue existante. Le maillage ainsi constitué s'appuiera sur les boisements présents et servira de support au développement d'un réseau de déplacements actifs, autant de lieux

pouvant favoriser les rencontres et de nouveaux usages. Ce sont des espaces partagés dont la fonction principale est le déplacement. Ces itinéraires seront ponctués de poses (dont la localisation s'appuiera sur la présence d'éléments forts du patrimoine végétal).

L'identification de ce patrimoine végétal porte également sur les emprises privées. Pour chaque opération nouvelle portant sur une emprise privée, ce travail d'identification sera précisé et les enjeux adaptés. Leur patrimoine végétal pourra participer à la continuité des trames principales. Elles pourront à ce titre relever d'enjeux de préservation et de valorisation qui pourront les inclure dans un projet d'ensemble.

La frange sud du secteur Paléficat, comprise entre le fossé mère et le périphérique, se caractérise par la présence de ces différents éléments.

- Fossé mère renforcé (dans ses usages hydraulique, dans sa dimension paysagère et pour sa fonction de déplacement actif)
- Masses boisées d'emprises importantes, protégées et renforcées (dont le linéaire continu présent sur le talus du périphérique)
- Voies nouvelles, voies prolongées et redimensionnées, intégrant ouvrages d'infiltration et de rétention sous formes de noues paysagères. La voie nouvelle structurante est/ouest s'inscrit dans le prolongement de l'impasse Alexis Tocqueville ; la voie sud de desserte du secteur économique, dans le prolongement de l'impasse Guillaume Rigal.

Le projet urbain

Vocation et programmes

o Activités économiques

Dans son occupation actuelle, ce territoire se caractérise par une mixité des fonctions (logements/activités économiques), certaines parties, les plus proches du périphérique, s'étant « spécialisées » pour des raisons d'accessibilité dans le domaine économique, les plus éloignées étant occupées essentiellement par de l'habitat.

Le projet urbain, au nord du périphérique, conforte l'activité économique, avec des périmètres adaptés. Celle-ci s'étend un peu plus en profondeur vers le cœur du quartier

Tenant compte du fait que le territoire métropolitain manque d'offre pour les activités productrices (PME, PMI, artisanat,) que par ailleurs le site de Paléficat n'apparaît pas comme un site propice à l'implantation d'un pôle tertiaire majeur de dimension d'agglomération, les activités économiques à développer sur ce secteur pourront être structurées sous forme d'un acti-pôle plutôt généraliste regroupant ces activités productrices. Des services aux habitants et aux salariés pourront y être développés (sur les emprises dédiées à l'activité économique ou à proximité).

Les futures entreprises pourront être organisées sous la forme d'un village d'entreprises regroupant des emprises pouvant aller de 100 à 500 m² (fourchette basse) à 5 000 m² (fourchette haute). L'objectif sera de constituer un territoire économique innovant autour de la SCLE.

Sur certains secteurs « de franges », est introduite une possibilité de cohabitation plus forte où **l'activité économique pourra progressivement s'intégrer et évoluer sous une forme appropriée, dans un tissu d'habitat pour évoluer, sur le long terme, vers une vocation strictement économique.**

Les programmes économiques qui pourront trouver place sur ces secteurs seront des activités de services (dont artisanat et commerce de détail), de la restauration, des activités tertiaires. Les RDC des constructions à destination de logements pourront accueillir commerces, bureaux, services

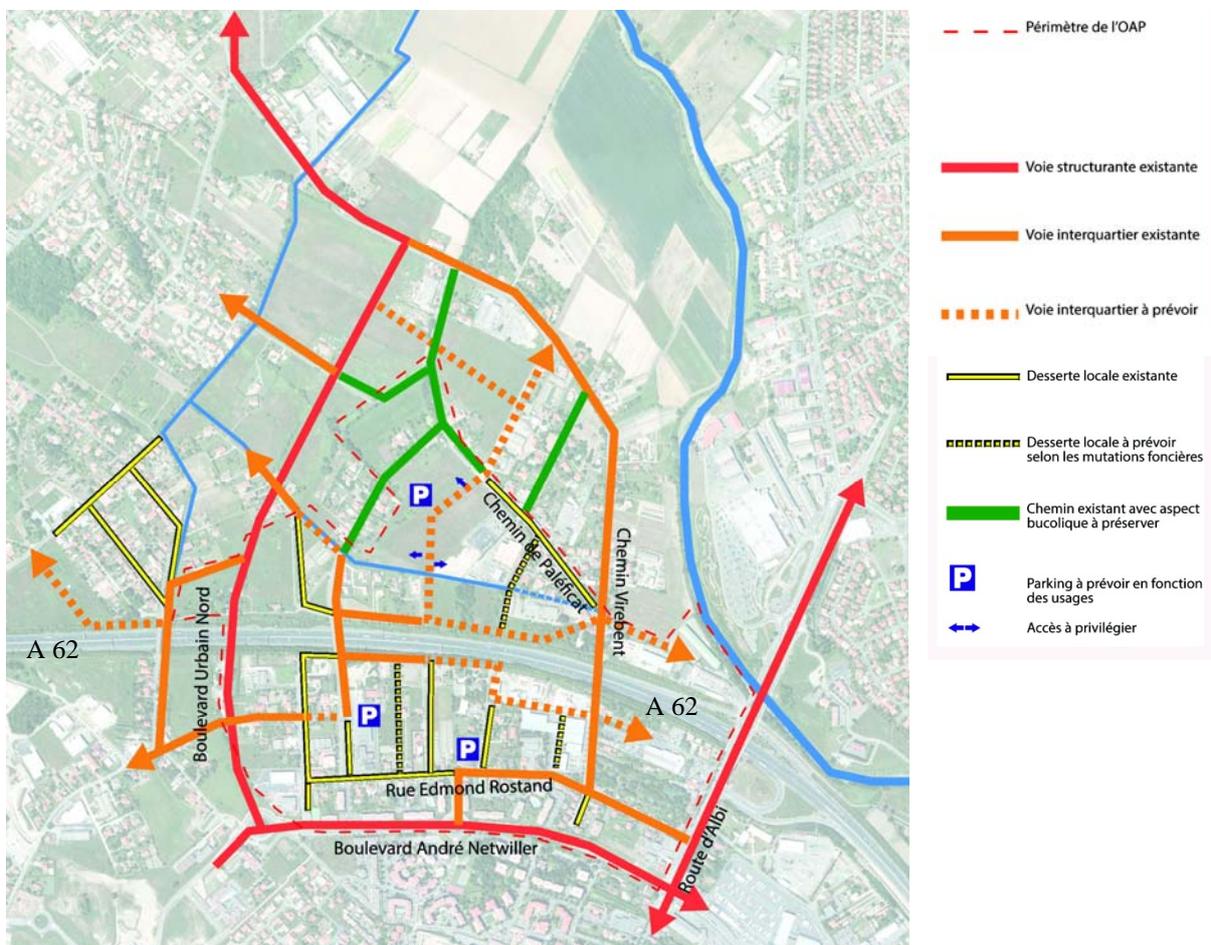
Ce pôle bénéficiera de la proximité du périphérique, de l'échangeur du BUN récemment réalisé et d'une accessibilité potentielle à organiser dans le cadre du projet d'aménagement.

o **Equipements scolaires, sportifs, commerces et services**

Des besoins en équipements (scolaires et sportifs) ont d'ores et déjà été identifiés (6 000 m2 pour le scolaire). Ils nécessitent des réserves foncières. Leur implantation, associée à des services divers peut constituer un point de centralité à l'intérieur du périmètre de l'OAP. Sa localisation, à proximité du château de Paléficat, est cohérente avec le projet d'extension urbaine. Sur ce secteur sera développée une programmation mixte rassemblant équipements, services et éventuellement commerces.

Fonctionnalités : organisation de la desserte et la hiérarchie des voies

Le maillage viaire sera complété, pour assurer la connexion entre secteurs déjà bâtis et secteurs de développement et préserver le caractère paysager de certaines voies existantes. C'est dans le cadre d'une occupation évolutive de ce secteur combinant projet d'extension et projet de renouvellement urbain, que le réseau des voies distribuant l'ensemble du secteur doit trouver sa cohérence et sa hiérarchie. De nouveaux axes structurants vont venir compléter les infrastructures existantes. Ils devront tenir compte du caractère mixte de l'occupation de ce territoire (logements et activités économiques), de la nécessité de maîtriser les risques et les nuisances relatifs à cette cohabitation et d'assurer la connexion entre secteurs déjà bâtis et secteurs de développement. Les mutations urbaines seront donc accompagnées par une desserte locale adaptée qui ne surcharge pas les voiries existantes.



Organisation de la desserte et la hiérarchie des voies

Ce maillage viaire complété assurera des déplacements sécurisés et efficaces notamment vers le pôle d'équipements et les secteurs d'activités économiques. Dans cette organisation la préservation du caractère paysager et bucolique de certaines voies (chemin de Paléficat, Chopin, Félibres) constitue un objectif d'aménagement

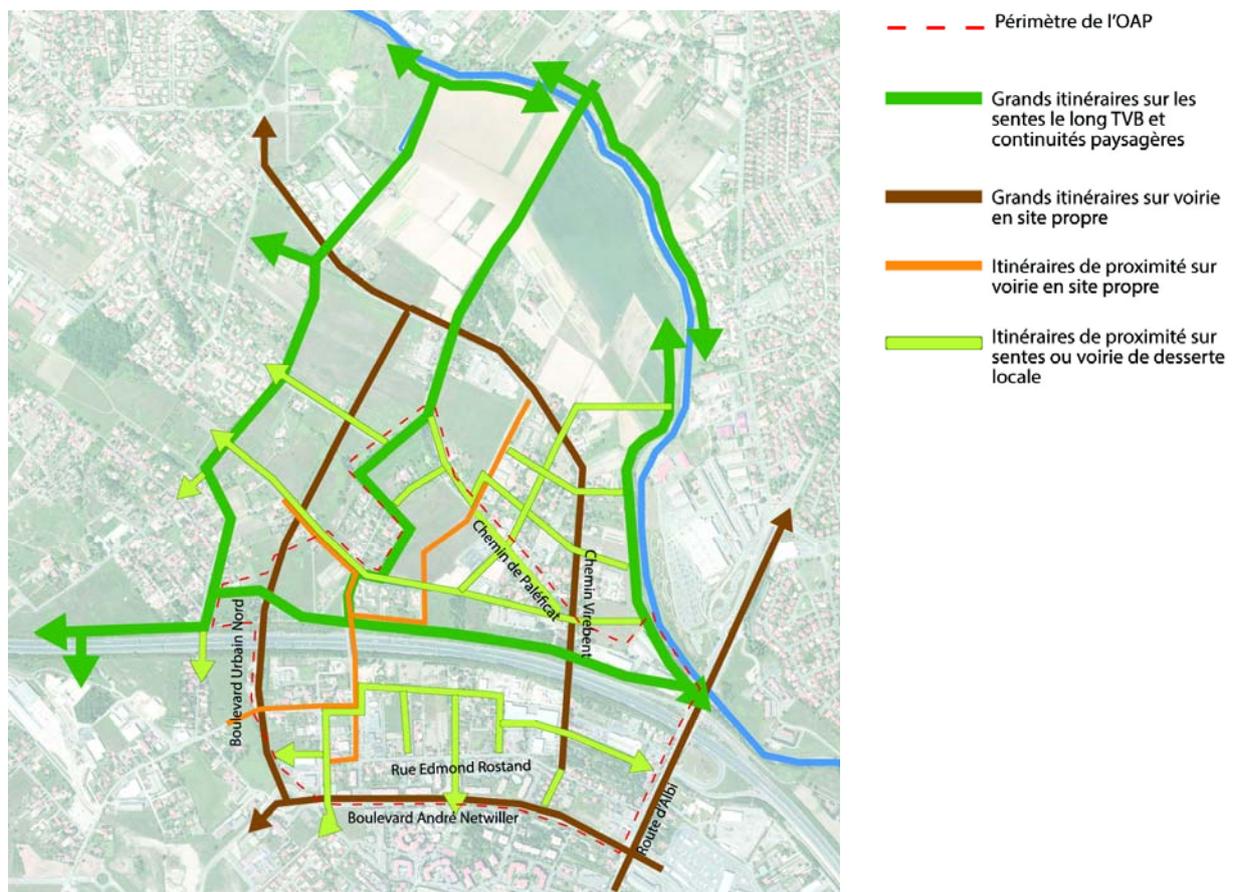
La hiérarchie des voies sera adaptée à leur localisation et leur usage et leurs profils définis en conséquence. Il conviendra d'offrir des emprises suffisantes pour intégrer des usages piétons confortables et offrir du stationnement: en linéaire et/ou en poches selon les usages.

Cette organisation fonctionnelle sera accompagnée par la création d'un maillage doux qui favorisera les mobilités alternatives afin de faire le lien avec les quartiers voisins, les espaces paysagers majeurs et les arrêts TC (bus, métro)

Les liens est/ouest entre berges et château et nord/sud entre Paléficat et Albi Rostand seront favorisés ainsi que la continuité de ces déplacements actifs sur l'espace public comme sur les îlots privés. De même le long des corridors écologiques et en s'appuyant sur la trame verte et bleue existante et en la complétant.

Cette continuité sera également assurée dans la traversée du périphérique et notamment sur les deux axes traversant (en plus du BUN) le périphérique, chemin de Virebent et rue Frédéric Chopin.

Toute création de voies nouvelles, tout réaménagement /requalification de voies existantes devra permettre d'assurer la continuité des déplacements (piétons et cycles) grâce à l'intégration, dans leur nouveau profil de trottoirs de 2m de large minimum, de pistes et/ou bandes cyclables conforme à la réglementation en vigueur



Organisation du réseau de déplacements actifs

La qualité urbaine et la qualité architecturale

Au nord du périphérique, les futures occupations relèveront essentiellement de l'activité économique. S'inscrivant dans une phase de transition de renouvellement urbain, certains secteurs occupés essentiellement par du logement et situés en interface avec les secteurs d'activités économiques pourront progressivement évoluer dans leur fonction. Ces secteurs mixtes (logements /activités économiques) pourront, à terme, acquérir une spécialisation économique. Au regard de cette caractéristique, certaines entreprises ne pourront s'y implanter :

- o Les entreprises polluantes : pollution atmosphérique liées à des rejets, pollution sonore liée au processus de production.
- o Les entreprises de logistique (générant des flux importants de véhicules)
- o Les entreprises de stockage utilisant les emprises extérieures
- o Les entreprises nécessitant des emprises supérieures à 1 000 m² de foncier.
- o Toutes entreprises dont l'activité rend impossible une insertion urbaine de qualité avec les typologies bâties qui leur sont proches

Bien que localisés préférentiellement au sud, les programmes d'activité économique s'inscrivent toutefois dans un contexte déjà urbanisé. Ils sont, sur les limites des zones spécialisées, dans la continuité des secteurs d'habitation et d'équipement (existants ou en mutation). Ils doivent répondre à des exigences qualitatives en termes d'insertion urbaine:

- o Principe d'alignement du bâti cohérent avec les règles d'implantation des autres programmes (logements)
- o Retrait permettant un traitement paysager des emprises sur rue.
- o Emprises de stationnement en cœur d'îlot et non en façade
- o Traitement paysager des aires de stationnement (ombrières, végétalisation)
- o Les aires de stockage et locaux techniques seront positionnés de façon à ce que leur impact visuel depuis les voies et les espaces publics principaux soient minimisés
- o Prise en compte du contexte paysager dans l'organisation de la parcelle
- o Maintien éventuel de sujets végétaux présents sur la parcelle.
- o L'organisation de la parcelle et l'implantation des bâtiments tiendront compte de la présence éventuelle des bâtiments existants identifiés comme présentant un réel intérêt patrimonial.
- o Valorisation des perspectives et ouvertures visuelles lorsque les parcelles s'ouvrent sur de grandes entités paysagères (les rives de l'Hers notamment) de:
- o Traitement qualitatif des façades donnant sur cet espace paysager ainsi que sur les cheminements /espaces publics qui permettent d'accéder à cet espace
- o D'une manière générale, les ouvrages techniques des programmes d'activités ne seront pas perceptibles depuis la rue, les espaces paysagers du cœur d'îlot, et depuis les grandes entités paysagères

Ces principes s'appliquent sur l'ensemble du secteur et prévalent également à proximité du périphérique. Bien que la co-visibilité entre cet axe et les secteurs à urbaniser soit nulle (voir plus loin), ils garantissent toutefois une qualité urbaine et architecturale au regard des évolutions possibles.

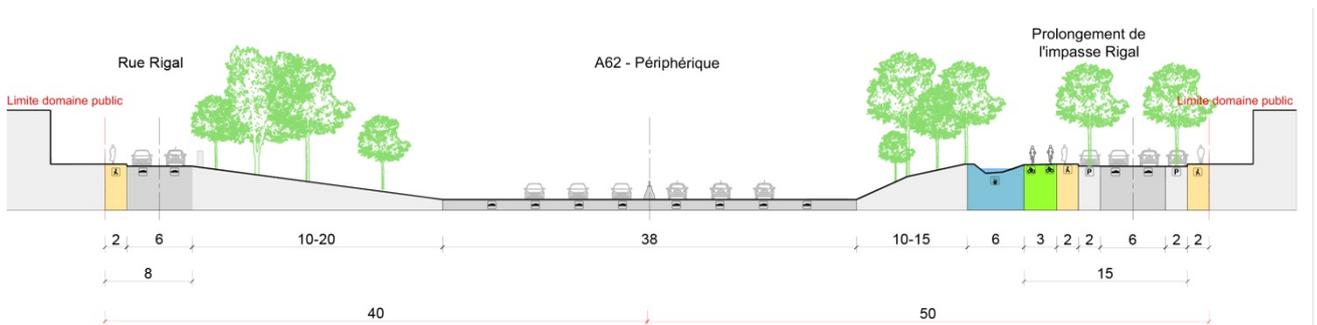
Caractéristiques du projet sur le secteur sud de Paléficat (zone des 100 m)

Ces caractéristiques sont reprises ci-dessous dans les paragraphes relatifs aux nuisances. Les points principaux à retenir sont les suivants :

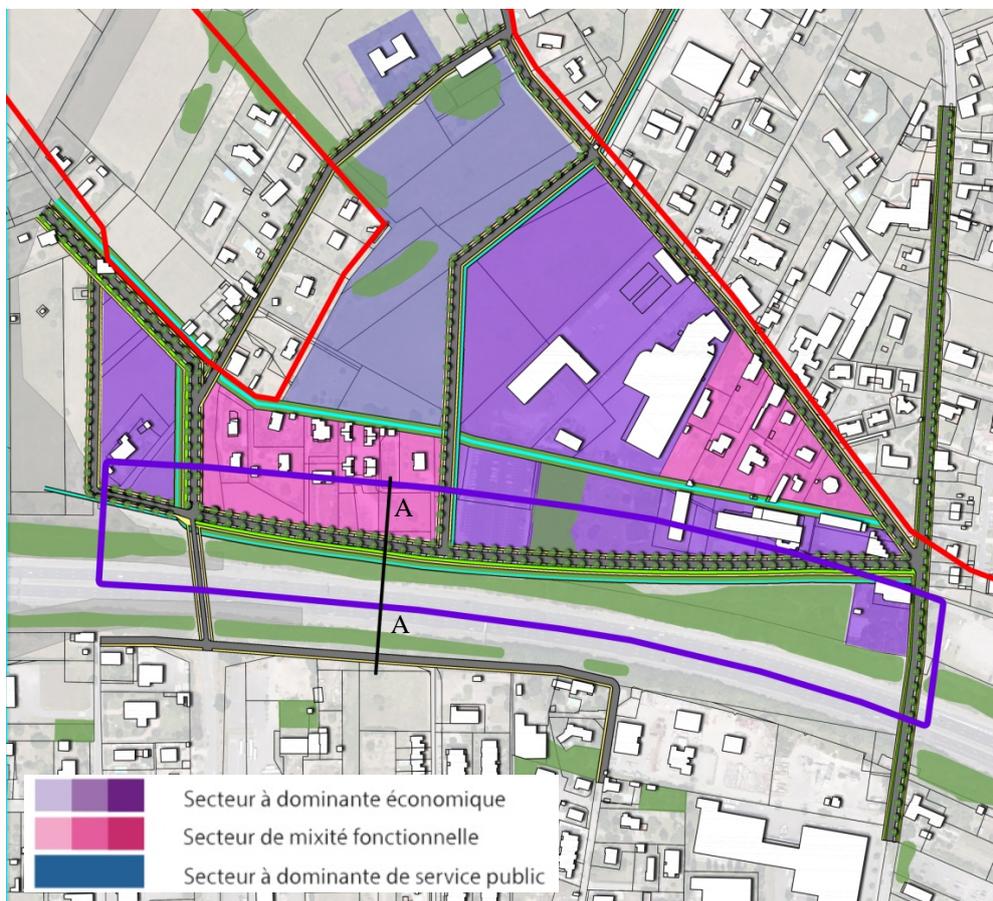
Maintien des caractéristiques topographiques des abords du périphérique (A62).

Maintien et protection des boisements existants entre la limite haute du talus de cet axe et les secteurs à urbaniser. Renforcement de cette présence végétale par la création et l'aménagement d'une noue paysagère accompagnant le nouveau profil de la rue Rigal (double rangée d'arbres d'alignement) prolongée jusqu'au chemin Virebent, pour une desserte spécifique des zones d'activités économiques. L'ensemble de ces aménagements repousse la limite constructible de 35 / 40 m (configuration existante) par rapport à l'axe du périphérique, à 50 / 58 m (projet)

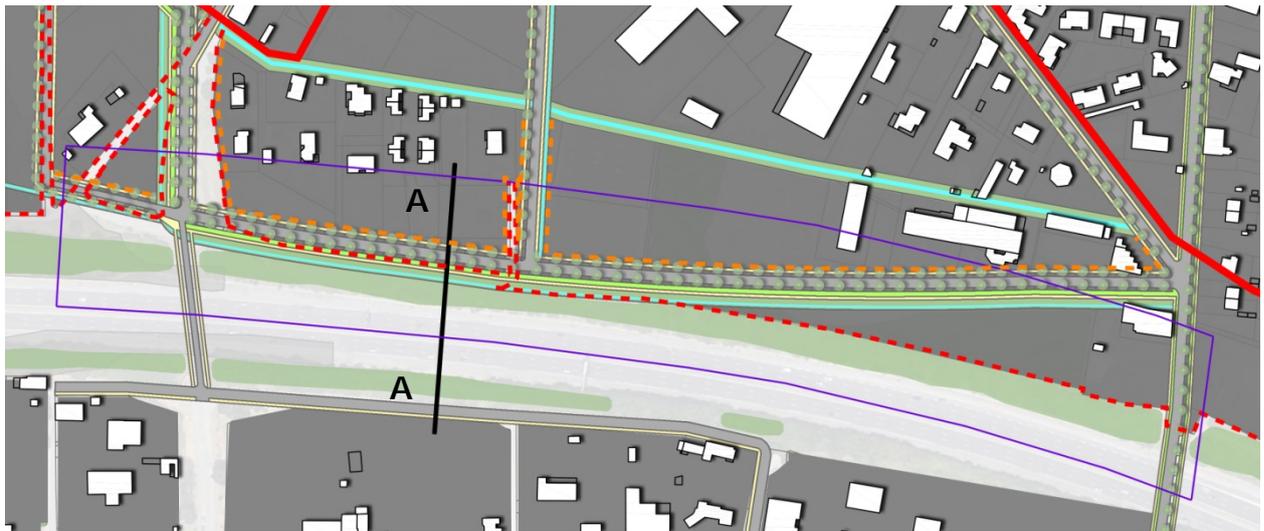
Evolution des tissus d'habitat les plus proches de l'A62 vers, à terme, une spécialisation économique.



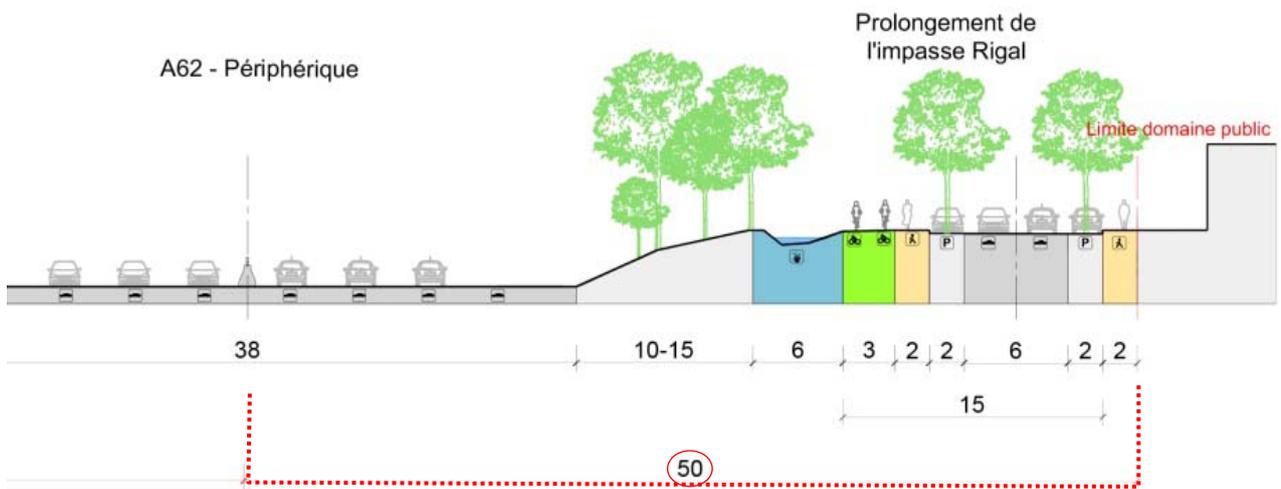
Profil « projet » AA



Un réseau de desserte dédié à l'accessibilité des tissus d'activités économiques et des secteurs mixtes (dont la vocation à terme est d'évoluer vers une spécialisation économique)



- ■ ■ Limite du domaine public existante
- ■ ■ Limite du domaine public projet
- — — Périmètre Amendement Dupont



Profil « projet » AA : une nouvelle limite de constructibilité portée à un minimum de 50 m

La sécurité

De par sa vocation et au regard de la configuration qui en découle, le périphérique **exclu tout franchissement à niveau. Les seuls franchissements sont aériens et les seules connexions se font par le biais d'échangeur.**

Dans le périmètre de l'OAP les deux franchissements existants (Chemin de Virebent et rue Frédéric Chopin) sont reconduits.

Le nouvel axe (boulevard urbain nord) est connecté sur le périphérique par un échangeur qui vient d'être récemment livré.

La desserte du secteur Paléficat depuis le périphérique ne nécessite pas de nouvelles infrastructures. La création d'un réseau de voies secondaires et tertiaires sera toutefois nécessaire à l'accessibilité et à l'irrigation des îlots qui seront créés. Des carrefours nouveaux seront aménagés, mais ils ne concerneront que les intersections propres à ce réseau.

Les conditions de sécurités telles qu'elles existent aujourd'hui ne sont pas affectées par le futur projet d'occupation de ce territoire.

Les nuisances

Les nuisances visuelles et nuisances sonores



Carte « Bruit » : la zone en rouge correspond au secteur réglementaire en dépassement de seuil acoustique pour les infra routières c'est-à-dire 68 dB.

Le périphérique, sur la séquence concernée, est une infrastructure en « tranchée » dont la surface roulable se trouve à environ 4 à 5 m en dessous du niveau du terrain naturel des secteurs qu'elle traverse (voir profil de l'existant ci-dessous). Elle est bordée de 2 talus dont les

boisements sont identifiés comme des Espaces Boisés Remarquables. A ce titre ils seront conservés et protégés.

Le projet :

Le talus dont l'emprise est d'environ de 15 à 20 m est prolongé, dans le cadre du projet d'aménagement, d'un système de gestion des eaux pluviales organisé sous forme de noue paysagère qu'accompagne une piste cyclable double sens (l'emprise totale varie de 6 à 12 m). Cet ensemble longe au sud les voies nouvelles qui seront réalisées dans le cadre du projet d'ensemble (voir profil de principe « projet » ci-dessous). **Au regard de ces caractéristiques (topographique, paysagère, de desserte), il n'y a pas de co-visibilité entre cette infrastructure et les secteurs aménagés.**

Par ailleurs ces mêmes caractéristiques (talus, éloignement, écran végétal) atténuent les nuisances sonores produites par cet axe routier. Celles-ci ne sont pas toutefois supprimées mais **ne concerneront sur ce secteur que le seul programme de développement économique**. Les secteurs d'habitat qui se trouvent à la limite nord de la bande des 100 m sont désormais **des secteurs à vocation mixte, devant évoluer à terme vers une spécialisation économique**.

Le système de desserte secondaire que le projet d'aménagement propose permet en outre **de desservir de façon spécifique les secteurs d'activités existants et futurs**. Le trafic véhicule lié à cette activité ne concernera que celle-ci et n'affectera que de façon mineure les secteurs à vocation d'habitat.

La pollution



Carte « air » : la zone en rouge correspond au secteur réglementaire en dépassement de seuil au dioxyde d'azote -40µg/m³ -(polluant lié au trafic routier).

La pollution atmosphérique dans le domaine des transports est une nuisance pour laquelle il n'existe pas de mesures compensatoires quantifiables.

Plusieurs types d'actions peuvent être envisagés pour limiter, à proximité d'une voie donnée, la pollution. Ainsi, l'insertion de mesures de réduction, telle la mise en place de la réduction des vitesses permettrait de diminuer la potentialité la survenue d'effets indésirables sur cette population dite sensible. Ces mesures relèvent de la législation des transports.

Le projet:

Parmi les mesures pouvant être mises en œuvre pour réduire les effets de la pollution, il y a :

- La réduction ou la préservation par la « matière grise » (éloignement des sites sensibles, à forte densité de population pour les projets neufs...), qui consiste à étudier les mesures constructives pour éviter au maximum les situations à risques. Ce sont les dispositions prises dans le projet d'aménagement et décrite dans le paragraphe précédent (**talus, éloignement, écran végétal..., et spécialisation vers de l'activité économique pour les franges concernées**) qui répondent aux objectifs de réduction des effets de la pollution.
- La limitation de la dispersion des polluants : on distingue deux types de pollution : la pollution gazeuse et la pollution particulaire. A l'inverse des ondes sonores, qui peuvent être stoppées par un écran ou un talus antibruit, la pollution gazeuse ne peut pas être éliminée par un obstacle physique. On pourra tout au plus **limiter les situations à risques en facilitant la dilution ou déviation du panache de polluants** d'un endroit vers un autre. De même, **l'augmentation de la profondeur des dépendances vertes et la création de des zones tampons faisant office de piège à poussières constituent une réponse. Le maintien, dans le cadre du projet, des masses boisées présentent sur ce secteur et leur renforcement** par une augmentation de l'épaisseur végétale (double rangée d'arbres d'alignement dans le nouveau profil de la rue Rigal, noues paysagères associées pour la gestion des eaux pluviales) **participent des solutions relatives à la dispersion des polluants.**

Conclusion

	Contexte existant	Projet / évolution réglementaire	Commentaires
PAYSAGE	Le secteur « Paléficat », conserve encore les caractéristiques d'un territoire rural avec un patrimoine naturel, préservé réglementairement pour partie. Sur le secteur proche de l'A62, présence d'EBR et EBC. Les boisements linéaires qui occupent le talus du périphérique ne font pas partie de ce classement	Classement des boisements linéaires des talus en EBR. Création de noues paysagères accompagnant au sud la requalification et le prolongement de la rue Rigal. Plantation d'une double rangée d'arbres d'alignement	Préservation et renforcement de la présence paysagère. Sur cette frange, elle participe de la constitution d'un écran végétal pouvant atténuer les nuisances visuelles, sonores et de pollution (voir plus loin).
QUALITE URBAINE ET ARCHITECTURALE	Un secteur d'habitat diffus et d'activités économiques. Sur les secteurs ouverts à l'urbanisation les règles du PLU actuel s'appliquent	PLUIH en cour d'élaboration. Sur ce secteur il s'appuie sur une OAP qui définit des destinations programmatiques (activités économiques) et des principes d'insertion urbaine	Un contenu programmatique qui fait évoluer l'occupation de ce territoire, sur ses franges proches du périphérique, vers de l'activité économique dont les principes d'insertion urbaine et d'implantation sur la parcelle, garantissent la qualité de son urbanisation future.
SECURITE	Dans le périmètre de l'OAP deux franchissements existants en aérien (Chemin de Virebent et rue Frédéric Chopin) Le nouvel axe (boulevard urbain nord) est connecté sur le périphérique par un échangeur qui vient d'être récemment livré.	Ces franchissements sont maintenus et continuent d'assurer leur fonction de voies inter-quartiers. La desserte du secteur Paléficat depuis le périphérique ne nécessite pas de nouvelles infrastructures.	Les conditions de sécurités telles qu'elles existent aujourd'hui ne sont pas affectées par le futur projet d'occupation de ce territoire.
NUISANCES	Les nuisances sonores et de pollution sont localisées et quantifiées dans les cartographies présentées dans ce document. Elles affectent la limite sud de ce territoire	Maintien des caractéristiques topographiques des abords du périphérique (A62). Maintien et protection des boisements existants entre la limite haute du talus de cet axe et les secteurs à urbaniser. Renforcement de cette présence végétale par la création et l'aménagement d'une noue paysagère accompagnant le nouveau profil de la rue Rigal (double rangée d'arbres d'alignement) prolongée jusqu'au chemin Virebent, pour une desserte spécifique des zones d'activités économiques. L'ensemble de ces aménagements repousse la limite constructible de 35 /40 m (configuration existante) par rapport à l'axe du périphérique, à 53 / 58 m (projet) .Evolution des tissus d'habitat les plus proches de l'A62 vers, à terme, une spécialisation économique	Les caractéristiques topographiques reconduites (talus), l'éloignement des limites de constructibilité, le renforcement de la présence végétale qui fera office d'écran, atténuent les nuisances sonores produites par cet axe routier. Elles ne concernent que le seul programme de développement économique. Les secteurs d'habitat qui se trouvent actuellement dans la bande des 100 m sont désormais des secteurs à vocation mixte, devant évoluer à terme vers une spécialisation économique. De même, l'augmentation de la profondeur des dépendances vertes (création de zones tampons) faisant office de piège à poussières constituent une réponse en matière de pollution.