



DOSSIER ARRÊTÉ
par délibération du 20/06/2024

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



En préambule

Apparue au début des années 1990, **la problématique du traitement des entrées de ville est désormais codifiée à l'article L.111-6 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.

Article L.111-6 du Code de l'urbanisme

“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.”

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, au titre de l'article L.111-8 du Code de l'urbanisme, 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 L.111-6 CU n'a jamais été fondamentalement bouleversé, et les observations menées soulignent une réelle mobilisation des acteurs locaux dans ce domaine¹.

Sur le territoire de Toulouse Métropole, vingt et un axes sont répertoriés comme étant concernés par ce principe d'inconstructibilité et la possibilité d'y déroger via une étude spécifique dite « Amendement Dupont ».

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

SOMMAIRE

1 : GRANDS AXES ROUTIERS AU TITRE DE L'ARTICLE L.111-6 CU et SECTEURS DE PROJETS.....	5
2 : LES ÉTUDES AU TITRE DE L'ARTICLE L.111-8 CU POUR LES PROJETS D'URBANISATION DU PLUI-H.....	.8
Partie 1 – TOULOUSE : Guilhermy.....	9
Partie 2 – TOULOUSE : Paléficat.....	21
Partie 3 – AUSSONNE et BEAUZELLE : Parc des Expositions de Toulouse Métropole.....	50

1: GRANDS AXES ROUTIERS AU TITRE DE L'ARTICLE L.111-6 CU et SECTEURS DE PROJETS

Grands axes routiers et secteurs de projets



LEGENDE

- OAP
- Espaces urbanisés
- Recul imposé par l'article L. 111-6 du code de l'urbanisme (Commune de Toulouse)
- Etudes au titre de l'article L. 111-8 du code de l'urbanisme

Axes routiers

- Autoroutes et routes express
- Routes à grande circulation

0 1 2 km

Les dispositions réglementaires des articles L.111-6 à L.111-8 du Code de l'urbanisme sont applicables uniquement aux espaces non urbanisés situés le long de ces voies : autoroute, route express, déviation (1) et route classée à grande circulation (2).

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 61
- ▶ L'Autoroute A 62
- ▶ La rocade nord (A 62)
- ▶ La Route Nationale 124 (RN 124)
- ▶ L'Autoroute A 623
- ▶ L'Autoroute A 624
- ▶ L'Autoroute A 64
- ▶ L'Autoroute A 68
- ▶ La Route Nationale 224 (RN 224)

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)
- ▶ La voie Arc-en-Ciel (RM 980)
- ▶ La voie rapide Fil d'Ariane (RM 901)
- ▶ La Route Départementale 15 (D15)
- ▶ La Route Départementale 64D (D64D)
- ▶ La Route Départementale 20 (D20)

L'ensemble des secteurs de projet situés le long de ces axes a été analysé ; ainsi, plusieurs cas de figures peuvent être distingués :

➤ Les projets d'aménagement situés **en zone déjà urbanisée**, au vu de la réalité physique de l'urbanisation. Ceux-ci, insérés dans le tissu urbain existant, ne se verront pas appliquer les dispositions de l'article L.111-6 du Code de l'urbanisme qui stipule clairement "En dehors des espaces urbanisés des communes".

➤ Les projets d'aménagement situés **en zone non urbanisée** et concernés par la servitude de recul mais qui ont déjà fait l'objet d'une étude spécifique au titre de l'article L.111-8 CU dans le cadre d'une procédure antérieure d'évolution de POS/PLU et dont les retraits actés ont été repris dans le présent PLUiH.

➤ Les secteurs de projet situés **en zone non urbanisée** restant soumis au respect des retraits de l'article L.111-6 du Code de l'urbanisme.

Au regard de cette analyse, au sein des espaces non urbanisés, seuls trois secteurs de projet impactés par le recul imposé de l'article L.111-6 CU doivent faire l'objet d'une étude dite "amendement Dupont", afin que ce dit recul puisse être levé tout en réalisant un aménagement soucieux de la cohérence globale et répondant aux enjeux de sécurité, de qualité et, de fait, d'identité urbaine autour de chacun de ces grands axes. Il s'agit des projets d'aménagement suivants : OAP Guilhermy, OAP Paleficat et OAP Parc des Expositions.

Le présent livret présente l'ensemble des études réalisées permettant de justifier les modulations nécessaires pour ces projets encadrés par le PLUiH.

2 : LES ÉTUDES AU TITRE DE L'ARTICLE L.111-8 CU POUR LES PROJETS D'URBANISATION DU PLUI-H

L'amendement Dupont a pour objectif d'inciter les communes à promouvoir un urbanisme de qualité de long des voies routières les plus importantes en menant une réflexion préalable et globale sur l'aménagement futur de leurs abords.

Pour se faire et conformément à l'article L.111-8 du Code de l'urbanisme, le document d'urbanisme peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le 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.

Partie 1 – TOULOUSE : Guilhermy

Étude Amendement Dupont sur le site de **I'OAP Guilhermy (Toulouse)** **RM 980 – Rocade Arc-en-Ciel**

Introduction

L'article L.111-6 du Code de l'urbanisme vise à mieux intégrer le développement urbain le long de voiries importantes, en dehors des espaces urbanisés et notamment dans les entrées de ville.

Ces dispositions fixent une bande d'inconstructibilité 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
- 75 mètres de l'axe des routes classées à grande circulation

L'OAP Guilhermy est concernée par les dispositions de l'article L.111-6 du Code de l'urbanisme, en raison de sa proximité immédiate avec la voie RM 980, classée à grande circulation par les décrets n°2009-615 du 3 juin 2009 et n°2010-578 du 31 mai 2010, fixant la liste des routes à grande circulation, et de sa localisation en espace non urbanisé, en ce qui concerne l'extrémité nord de l'OAP.

La route métropolitaine RM 980 (rocade Arc-en-ciel) est protégée par une bande inconstructible de 75 mètres de part et d'autre de l'axe de la voie.

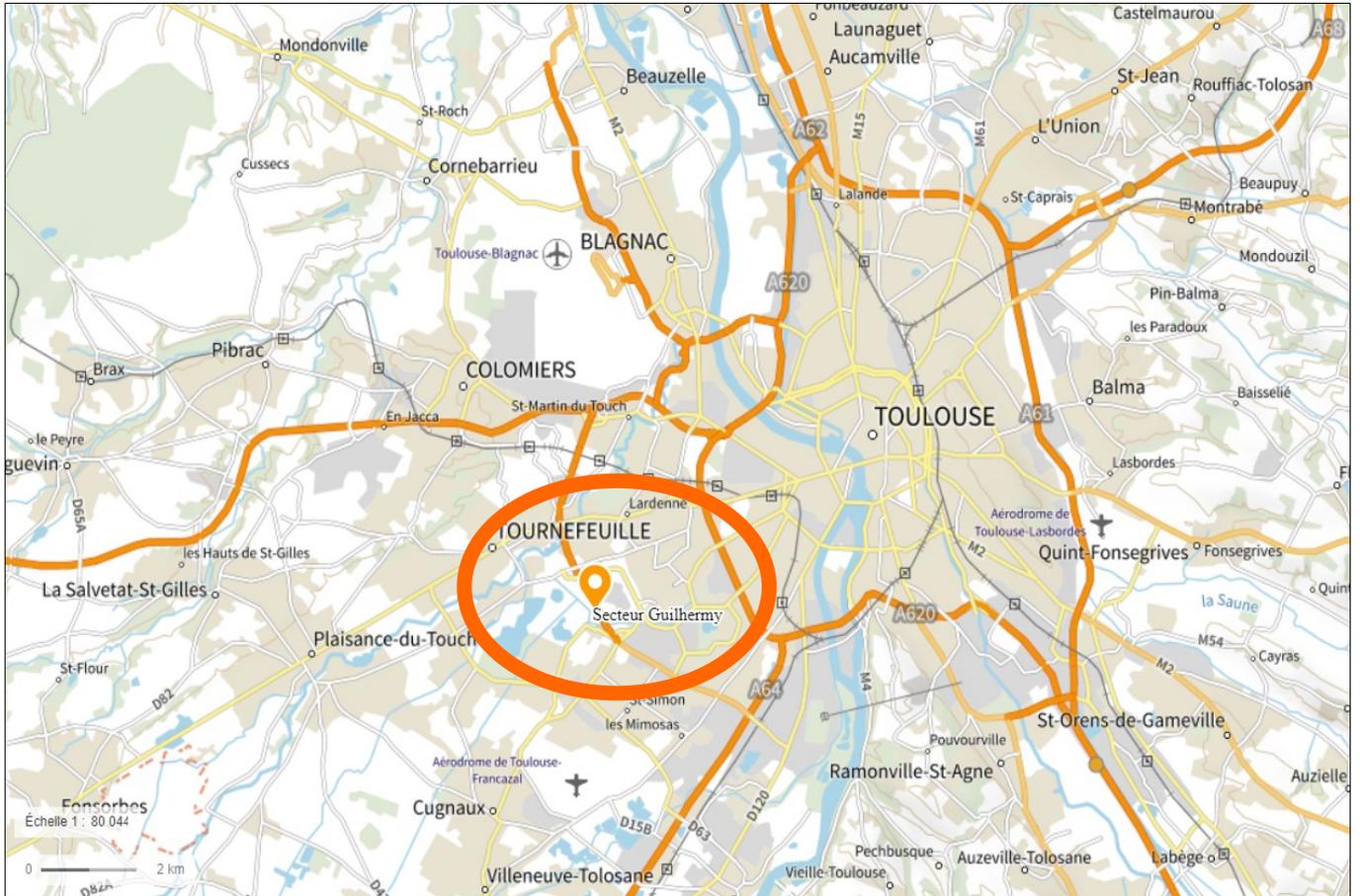
De fait, au regard des principes d'aménagement et d'insertion urbaine du projet, la réalisation de l'OAP Guilhermy à Toulouse nécessite de déroger à cette inconstructibilité, comme le prévoit l'article L.111-8 du Code de l'urbanisme.

La présente étude vise ainsi à justifier cette dérogation en détaillant le projet urbain porté par la collectivité aux abords du tronçon concerné par ces prescriptions, d'un point de vue des caractéristiques architecturales et paysagères, du maintien de la sécurité et de la prise en compte des nuisances ; et ceci afin d'autoriser une réduction du recul imposé aux constructions.

I. Etat des lieux du secteur soumis aux dispositions des articles L.111-6 et suivants du Code de l'urbanisme

I.1) Localisation du secteur d'étude

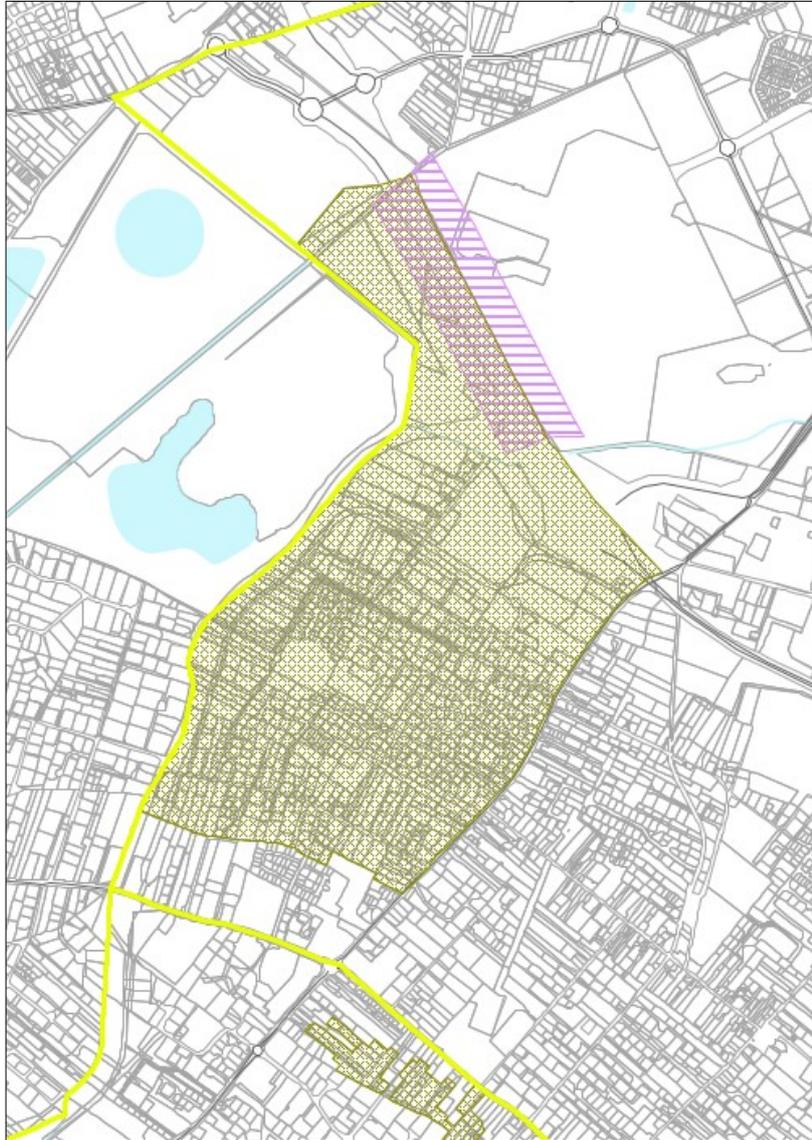
Le secteur d'étude est situé dans le département de la Haute-Garonne (31), dans la commune de Toulouse et plus précisément au sud-ouest de la commune.



I.2) Présentation du secteur d'étude

a. Urbanisme

Le secteur soumis à l'étude dite « Amendement Dupont » est encadré par une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP Guilhermy) dont une partie, située le long de la route RM 980, au nord de l'OAP, est soumise à un recul obligatoire (75 mètres de l'axe de la voie), au titre de l'article L.111-6 du Code de l'urbanisme.



OAP Guilhermy et bande d'inconstructibilité (L.111-6 CU)



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

b. Caractéristiques de l'axe concerné

➤ Généralités, description de la voie :

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 de la RM 980. Cette voie forme la limite Nord-Est du périmètre du site.

La rocade RM 980 constitue une voie de contournement à grande circulation, reliant la RN 124 au boulevard Eisenhower, et dénommée « Arc-en-Ciel ».

La fonction de la RM 980 est triple :

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

➤ 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. Seules 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 telles 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.

La séquence de voirie qui fait l'objet de ce dossier se trouve entre l'échangeur 980.3 Ramelet Moundi et le rond-point Firmin Pons.

Le gabarit sur cette portion de la RM 980 est 2x2 voies, ce qui est optimal pour la gestion du flux automobile.

Le trafic est dense sur l'ensemble de cette voie et se trouve saturé à certains points d'engorgement lors des heures de pointes.



c. Contexte urbain et paysager de la zone

Le secteur d'étude s'inscrit au sein de la basse terrasse alluviale de la Garonne. 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, vaires ou arborés sont susceptibles de constituer des écrans visuels et de limiter ainsi les portées de vue.

Le contexte urbain qui borde la RM 980 est mixte. A l'est, se trouve le Météopole de Toulouse (site Météo France), à l'ouest des activités de loisirs avec la base de loisir de la Ramée, au nord plusieurs bâtiments dédiés au secteur tertiaire sont également visibles.

On note également la présence du collège de Guilhermy et de son aire de stationnement à l'ouest de la voie, ainsi que de plusieurs zones d'habitat résidentiel plus au sud.

Plusieurs espaces naturels enherbés sont identifiables à proximité de l'axe routier.

Perceptions paysagères depuis la RM 980 vers le secteur d'étude



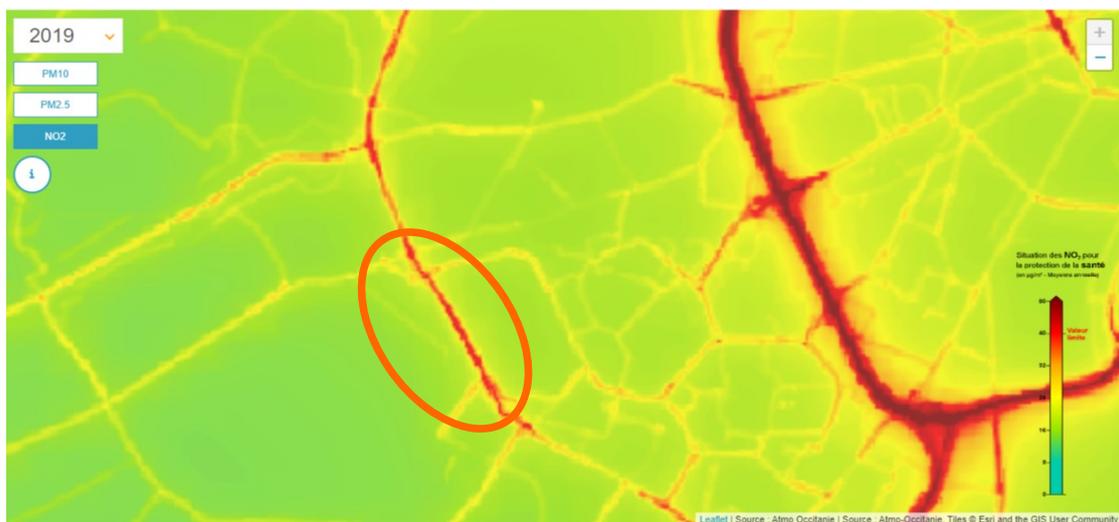
d. Nuisances et risques

➤ **Situation en matière de sécurité**

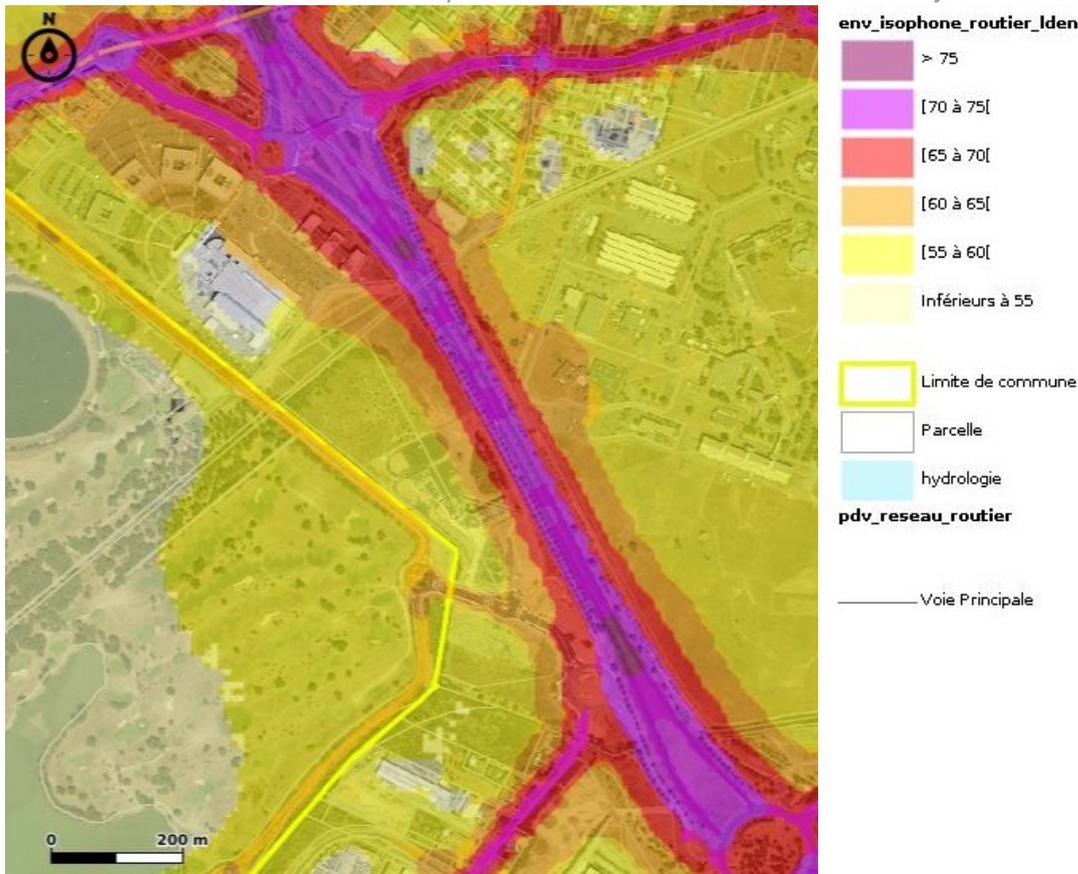
En terme de sécurité, le secteur concerné ne fait pas l'objet de risques particuliers différents de ceux caractéristiques des axes routiers structurants.

➤ **Situation en matière de nuisances**

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



Secteur en dépassement des seuils de bruit - Guilhermy



Ce secteur d'entrée de ville concentre plusieurs 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 ; et accueille le collège de Guilhermy qui doit s'intégrer à terme dans un pôle d'équipements publics à conforter.
- **paysager**, en raison de la proximité avec le poumon vert de la Ramée, du corridor écologique le long du canal Saint-Martory, du double alignement de platanes présent aux abords de la RM 980, des aménagements paysagers récemment réalisés à proximité du collège composés d'une haie, d'arbres isolés et d'une grande noue.

II. Le projet urbain et les mesures envisagées

II.1) Projets sur les infrastructures routières structurantes portés par Toulouse Métropole

L'OAP Guilhermy se situe à proximité du rond-point Firmin Pons, lequel est le point de départ de l'avenue du Général Eisenhower qui fait l'objet d'une opération de requalification en cours d'études dans les services de Toulouse Métropole sous le pilotage de la Direction Politique des Espaces Publics – Pôle Grands Projets.

Ce projet de requalification intégrera le Réseau Express Vélo n°12 le long de l'avenue Eisenhower depuis la route de Seysses jusqu'au rond-point Firmin Pons.

En outre, l'OAP Guilhermy est directement concernée par le projet du BUCSM (Boulevard Urbain du Canal de Saint Martory) phase 1 – séquence 1 qui a pour objet de créer une nouvelle infrastructure routière le long du site propre bus existant actuel appelé également Voie du Canal de Saint Martory et qui reliera le rond-point Firmin Pons à la route de Toulouse à Cugnaux.

II.2) Assurer l'intégration urbaine, architecturale et paysagère du projet

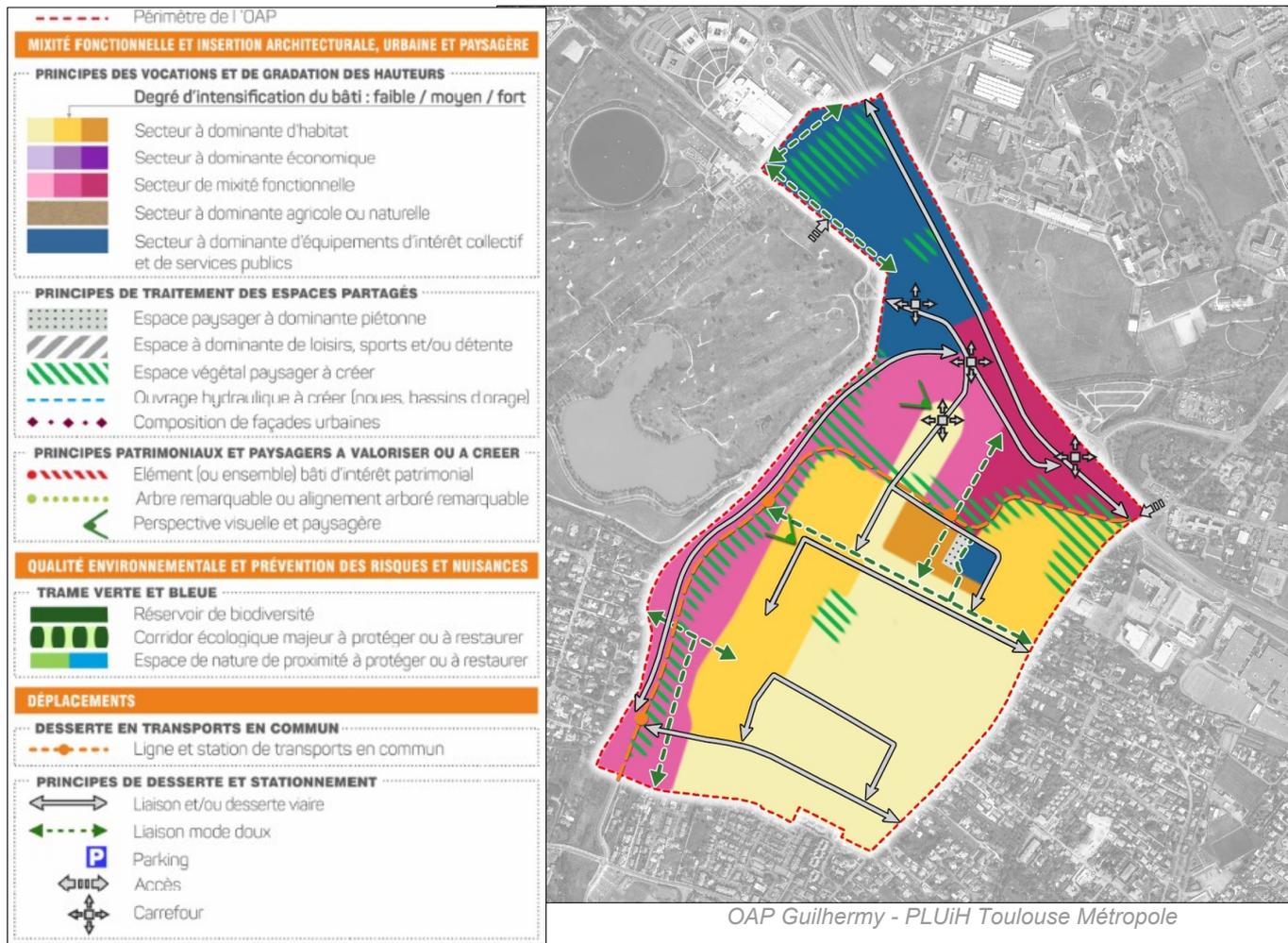
Le quartier de Guilhermy est un quartier en cours de développement. Le projet urbain, au travers de l'OAP (Orientation d'Aménagement et de Programmation) dont il fait l'objet, s'inscrit dans une longue réflexion sur le développement de ce territoire.

L'objectif de l'OAP est de créer un quartier mixte contribuant à la réalisation de logements, d'équipements publics, d'activités et de services.

Le projet urbain se fonde sur différents projets d'infrastructures, afin de **conforter le maillage viaire** actuel dans le but d'assurer une meilleure desserte du quartier.

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

En partie nord de l'OAP se trouve la phase concernée par l'Amendement Dupont (phase C, illustration ci-après) liée à la création d'un carrefour permettant la desserte des équipements publics et la création d'un maillage modes actifs.



Le secteur doit aussi contribuer à définir des orientations concernant la desserte de la base de loisirs de la Ramée depuis l'avenue Eisenhower.

En effet, l'accessibilité de cet équipement communautaire structurant à l'échelle de l'agglomération doit être confortée et qualifiée.

Les terrains à dominante d'équipements d'intérêt collectif constituent des réserves foncières de la collectivité, permettant de garantir la qualité urbaine et paysagère de la zone.

Aux abords de la RM 980, le projet urbain vise donc essentiellement à renforcer les équipements publics rendus nécessaires par l'accueil de nouveaux habitants mais aussi pour satisfaire les besoins des populations actuelles du quartier Guilhermy et Saint Simon.

Ainsi, sur la partie nord de l'OAP, est identifié un secteur dédié à la réalisation de plusieurs équipements publics dont au moins un gymnase à implanter à proximité du nouveau collège de Guilhermy qui a ouvert ses portes en 2022.

Ce gymnase doit proposer à la fois des espaces pour les associations sportives et pour les activités de pratiques amateurs.

Le bâtiment projeté fait l'objet d'une intégration architecturale soignée, en cohérence avec le bâti existant proche et la composition urbaine du quartier. Il s'agit notamment de s'inscrire en harmonie avec le collège de Guilhermy limitrophe au projet. Il est ainsi prévu d'aligner la façade avant côté RM 980 avec celle du collège (égale distance prise entre le bâti et l'axe central de la rocade), dans un souci de cohérence physique et visuelle. Les choix architecturaux privilégient la sobriété, en faisant écho à la trame paysagère du secteur.



Illustrations des principes de phasage de l'OAP Guillhermy – PLUiH Toulouse Métropole

Le projet prévoit un aménagement qui s'accompagne d'une **composition végétale spécifique**, basée sur la plantation d'essences favorisant la biodiversité, offrant une meilleure résistance au climat, et nécessitant moins d'entretien. Les essences choisies dans le cadre du projet de gymnase sont des arbres remarquables, pour certains au feuillage coloré, soulignant les saisons (saule marsault, savonnier, arbre au caramel, arbre de fer, amélanchier...) et pour d'autres aux feuilles glauques persistantes structurant l'ensemble (arbousier, chêne-liège...). En complément des arbres conservés, on trouvera une association entre des végétaux indigènes et méditerranéens (ajonc, genêt, bruyère, nerprun, sureau, chêne kermès, arbousier, coronille, pistachier lentisque, cistes, etc.).

Une des volontés de la collectivité est également d'offrir des espaces extérieurs végétalisés, établissant une **continuité avec la zone naturelle de la Ramée**. La porte d'entrée de la base de loisirs de la Ramée doit en effet être qualifiée en maintenant une continuité verte et des perméabilités visuelles. L'extrémité nord de l'OAP est en ce sens protégée réglementairement par un Espace Boisé Classé dédié au confortement de la trame végétale.

II.3) Prendre en compte les nuisances et maintenir la sécurité

Le projet prend en compte le contexte urbain particulier dans lequel il s'inscrit, afin de réduire l'impact des nuisances identifiées sur le secteur.

Associés au renforcement d'un pôle d'équipements publics, les objectifs du projet urbain visent l'efficacité énergétique, une empreinte carbone réduite et un confort accru des usagers.

Une attention particulière est portée à la conception des bâtiments, notamment vis-à-vis :

- du **confort acoustique**. Les matériaux ainsi utilisés pour la construction (cloisons, plafond, sols, menuiseries) permettront un affaiblissement acoustique important (isolation du bruit entre les différentes salles du bâtiment ; isolation du bruit de l'extérieur, et en particulier de la M 980, vis-à-vis du bâtiment ; isolation des nuisances sonores générées par les usages du bâtiment vis-à-vis de l'extérieur, en particulier pour les bâtiments au voisinage).
- de la **maîtrise de l'impact carbone**, au travers de l'intégration de matériaux biosourcés (bois notamment) et de dispositifs de production d'énergie renouvelable (géothermie et panneaux photovoltaïques en toiture pour le collège et panneaux photovoltaïques en toiture pour le gymnase)
- de la **lutte contre le phénomène d'îlots de chaleur**, à travers la limitation de l'imperméabilisation des sols, le renforcement de la trame végétale et l'utilisation de matériaux de teinte claire
- du **confort thermique** été comme hiver, privilégiant l'orientation bioclimatique et l'efficacité énergétique des constructions
- du **maintien d'une qualité de l'air optimale**, à travers des dispositifs de chauffage et de ventilation adaptés

Les espaces arborés, et en particulier les cèdres centenaires présents sur le terrain du collège ainsi que l'alignement de platanes présent aux abords de la RM 980, sont conservés pour masquer l'axe routier et jouer le rôle de filtre vis-à-vis des nuisances générées par l'axe routier. La strate arboricole sera même renforcée par des plantations arbustives. Ainsi, avec la conservation et le renforcement du rideau végétal permettant de faire écran entre la M 980 et les bâtiments du site, cette mise à distance réduira l'impact des nuisances visuelles et des nuisances relatives à la qualité de l'air.

Les nuisances liées à la circulation sont minimisées. Les équipements sont en effet d'ores et déjà accessibles par différents modes de transport :

- par voie routière, l'accès aux équipements est réalisé depuis l'avenue du général Monsabert
- par transport en commun (Ligne 48 et Linéo 11) desservant l'arrêt « Guilhermy » situé à moins de 10 minutes à pied du collège, et en connexion avec la station de métro à Basso Combo (Ligne A)
- en vélo, via la piste cyclable existante et parallèle à la RM 980, puis par une piste cyclable bordant l'avenue du Général de Monsabert, et desservant le collège et le futur gymnase

La sécurité du site est maintenue. Les conditions de sécurité, telles qu'elles existent aujourd'hui, ne sont pas affectées par le futur projet d'occupation de ce territoire. Aucun nouvel accès à la RM 980 ne sera créé puisqu'une voie sécurisée dédiée aux piétons et cyclistes permet déjà d'accéder aux équipements. En outre, le projet intègre également dans sa conception des dispositifs d'éclairage non éblouissants vis-à-vis des usagers de la rocade.

III. Synthèse

Constituée conformément à l'article L111-8 du Code de l'urbanisme, la présente étude permet de justifier de la qualité urbaine, architecturale et paysagère du projet, ainsi que de la prise en compte des nuisances et des enjeux de sécurité, permettant ainsi de **supprimer le retrait réglementaire par rapport à l'axe de la voie RM 980.**

Les mesures mises en œuvre pour le respect de ces prescriptions sont les suivantes :

- de manière générale, au regard de la qualité de l'urbanisme : le projet s'inscrit en transition entre ville et zone naturelle préservée, à l'interface entre Guilhermy et la Ramée. La conception générale est sobre, simple, en continuité avec les activités voisines.
- au regard de la qualité architecturale : le projet architectural est soigné et cohérent avec l'existant, notamment avec le collège au nord (hauteurs modérées, matériaux et couleurs similaires) et son implantation vis à vis de la RM 980 se réalisera dans l'alignement du collège.
- au regard de la qualité paysagère : il n'y aura aucun impact sur le double alignement d'arbres présent le long de la rocade. L'agencement des plantations sera tel qu'il maintiendra la sensation d'espace ouvert, à l'image du quartier. Enfin, le choix d'une palette végétale indigène et des espaces extérieurs végétalisés permet le maintien de la qualité paysagère.
- au regard de la sécurité et des nuisances :
 - aucun changement en termes de sécurité, aucun nouvel accès à la RM 980,
 - bâtiment accessible par les modes doux, notamment via la voie cyclable parallèle à la rocade et la desserte interne à l'OAP,
 - éclairage extérieur adapté à la fréquentation du bâtiment,
 - effet de masquage (été) ou de filtration (hiver) de l'éclairage du bâtiment vis-à-vis des usagers de la rocade, et pouvant s'avérer éblouissant la nuit,
 - conception du bâtiment en utilisant des matériaux permettant un affaiblissement acoustique important, une diminution de la durée de réverbération et une réduction du niveau de pression acoustique.

Partie 2 – TOULOUSE : Paléficat

TOULOUSE PALEFICAT - RIVES DE L'HERS

ETUDE AMENDEMENT DUPONT (Article L.111-8 du Code de l'urbanisme)

Table des matières

PREAMBULE.....	3
Partie 1 : Caractéristiques de l'axe concerné.....	3
1. Situation	3
2. Caractéristiques du secteur concerné.....	4
3. Nuisances.....	4
4. Contexte urbain et fonctionnel.....	8
5. Contexte paysager	13
Partie 2 : Projet d'urbanisation situé sur l'axe concerné	15
1. Le projet paysager.....	16
2. Le projet urbain	18

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, dont une séquence borde le secteur dit de Paléficat, objet de la présente étude, rentre dans cette catégorie.

Ainsi, cette étude a vocation à démontrer le travail de réflexion mené sur le quartier Paléficat pour en faire un projet urbain de qualité et une entrée de ville attractive tout en tenant compte des nuisances liées à la proximité de l'A62, et ce, afin de pouvoir justifier la dérogation à la règle du recul des 100 mètres.

Partie 1 : Caractéristiques de l'axe concerné

1. Situation



2. Caractéristiques du secteur concerné

Le secteur de Paléficat est situé en bordure Nord du périphérique toulousain, pour partie sur la commune de Toulouse, pour l'autre sur la commune de Launaguet.

Il fait l'objet d'un projet urbain retranscrit dans une OAP qui se développe entre le périphérique et le nord du chemin de Virebent.

Il s'agit d'un territoire aux caractéristiques encore rurales dont l'occupation est diffuse et accessible par un réseau de voies discontinu et faiblement dimensionné. C'est principalement à l'Est de ce territoire que l'on retrouve un tissu urbanisé diffus. Il est caractérisé par la présence conjointe d'habitations et d'activités économiques : ces dernières étant plutôt localisées à proximité de l'axe routier majeur.

Le présent dossier « Amendement Dupont » portera sur la frange Sud du quartier.

Il s'agit d'un territoire en évolution désormais traversé par une infrastructure de desserte importante (le Boulevard Florence Arthaud) 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 présence d'un nouvel échangeur permet de relier ce boulevard au périphérique et ajoute, sur cette séquence, une troisième possibilité de franchissement de cette infrastructure (grâce au chemin de Virebent et à la rue Frédéric Chopin).

3. Les nuisances

Nuisances sonores :

Secteur en dépassement seuils de Bruit Routier sur 24h : Lden=68 dB(A)

Carte de type C - CBS 3^e échéance – Trafic 2019

échelle 1/3500



Carte des secteurs en dépassement des seuils de bruit à proximité de l'A62. En bleu le secteur du périmètre de Paléficat qui est concerné, on constate que cela touche la partie sud, qui ne comporte pas de bâtiment de logement, seulement de l'activité économique.

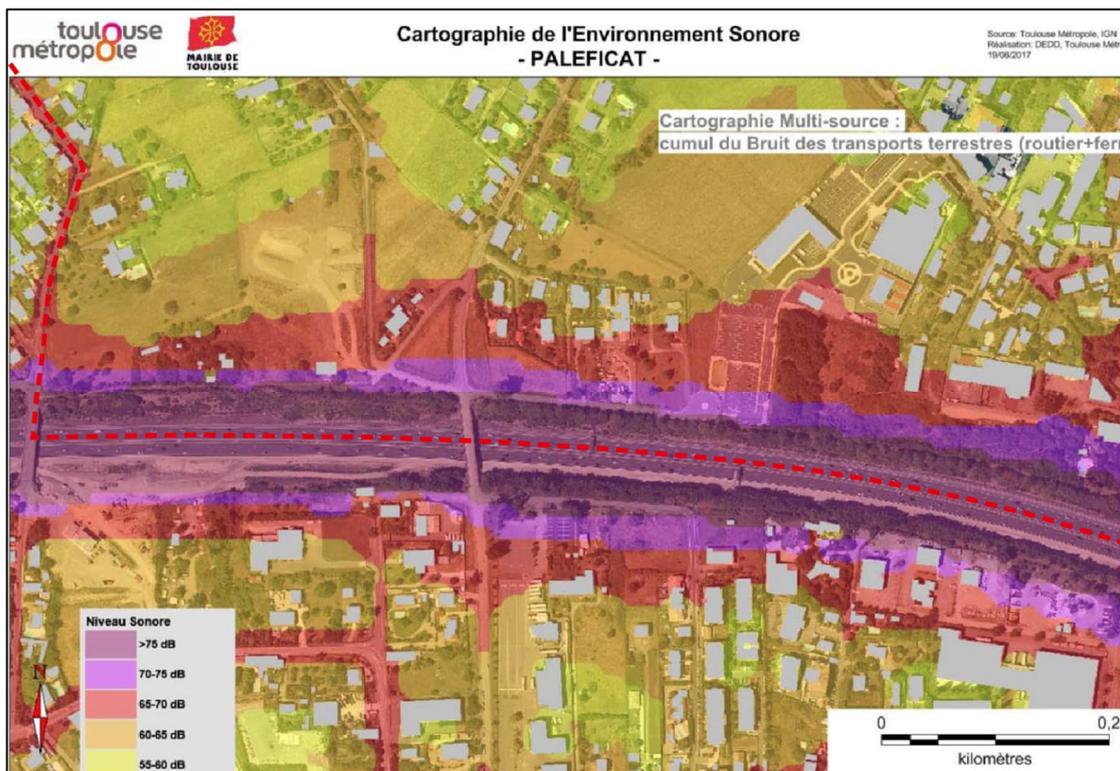
Extrait du classement sonore des infrastructures de transports terrestres

Arrêté du 23/12/2014



Les zones grisées correspondent aux secteurs affectés par le bruit des infrastructures de transports terrestres. L'impact principal est causé par la proximité de l'A62 ainsi que par le Boulevard Florence Arthaud. Il convient donc d'observer quels aménagements et quelles stratégies sont mises en œuvre pour réduire ces impacts.

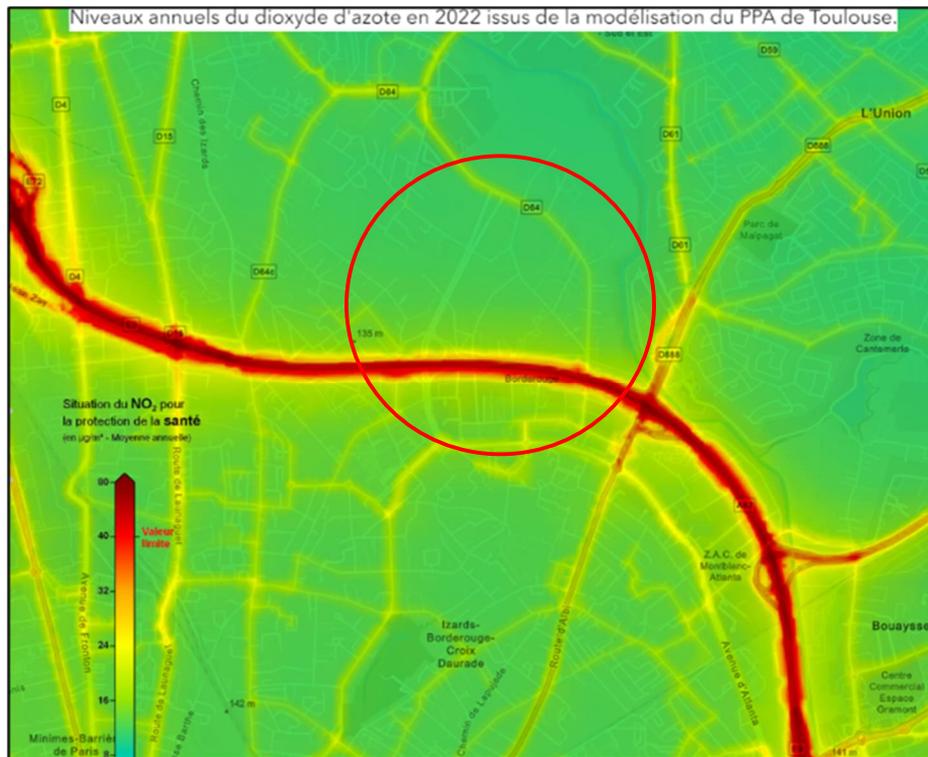
Cartographie de l'environnement sonore de Paléficat



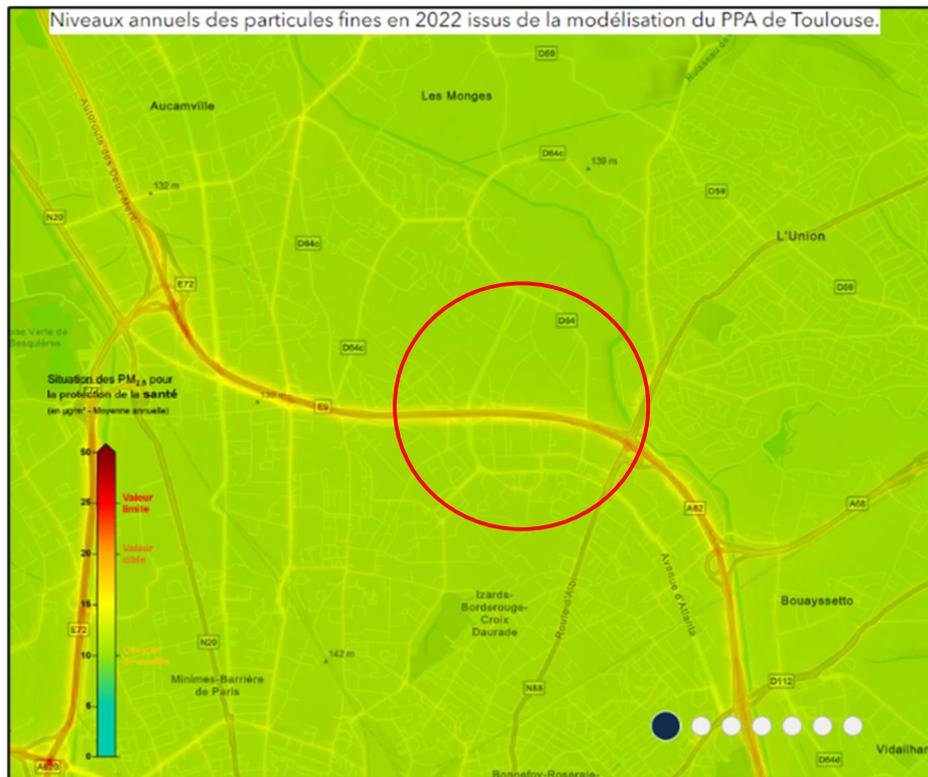
Classement sonore des voies et identification des secteurs affectés. Ce classement n'interdit pas la construction de logements dans les secteurs impactés, mais oblige à mettre en œuvre une isolation phonique renforcée des bâtiments d'habitation (à la charge du pétitionnaire/constructeur).

Qualité de l'air :

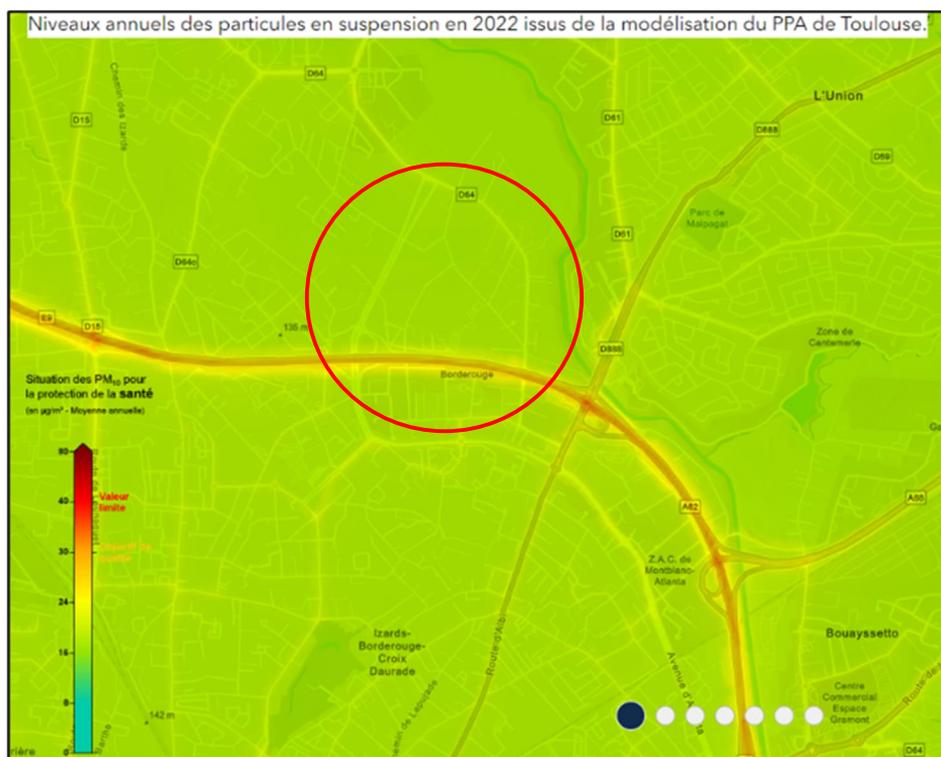
Carte du niveau annuel de dioxyde d'azote en 2022 Source : Open data ATMO Occitanie



Carte du niveau annuel des particules fines en 2022 Source : Open data ATMO Occitanie



Carte du niveau annuel des particules en suspension en 2022 Source : Open Data ATMO Occitanie



4. Contexte urbain et fonctionnel

Le secteur « Paléficat - Rives de l'Hers » est caractérisé par un tissu urbain plutôt diffus, constitué essentiellement de typologies d'habitations individuelles associées ponctuellement à des typologies de collectifs (celles-ci se trouvent notamment sur le chemin de Virebent).



Ci-dessus, chemin de Virebent, pavillons et collectifs

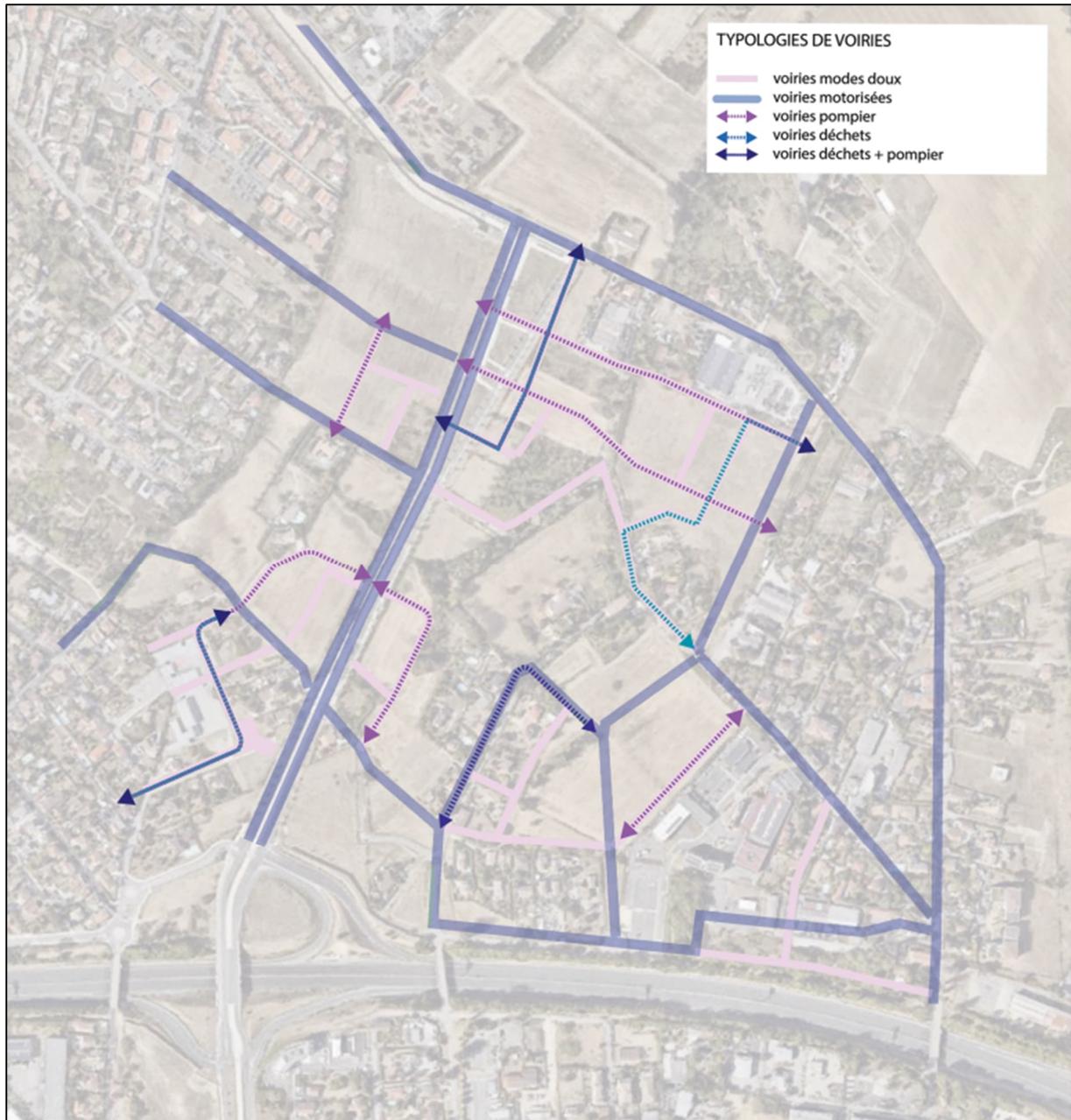


Tissu pavillonnaire desservi par la rue Frédéric Chopin

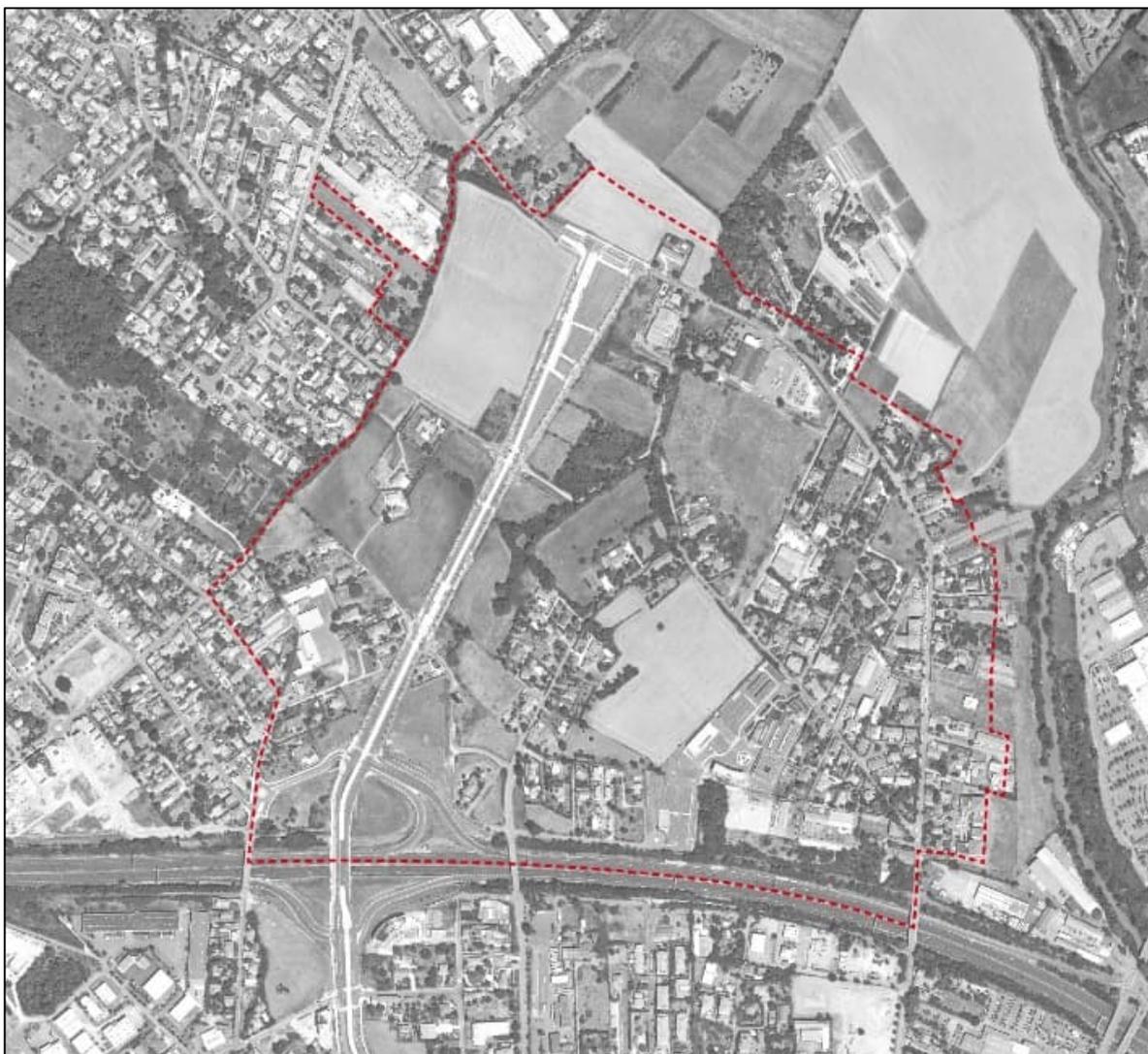


Secteur d'activité économique

Carte des typologies de voiries sur le quartier Paléficat



Carte du périmètre de l'OAP



Sur sa frange Sud, ce tissu d'habitat cohabite avec un secteur d'activités économiques.

A l'Est, la mixité d'occupation se traduit par une grande proximité des deux fonctions.

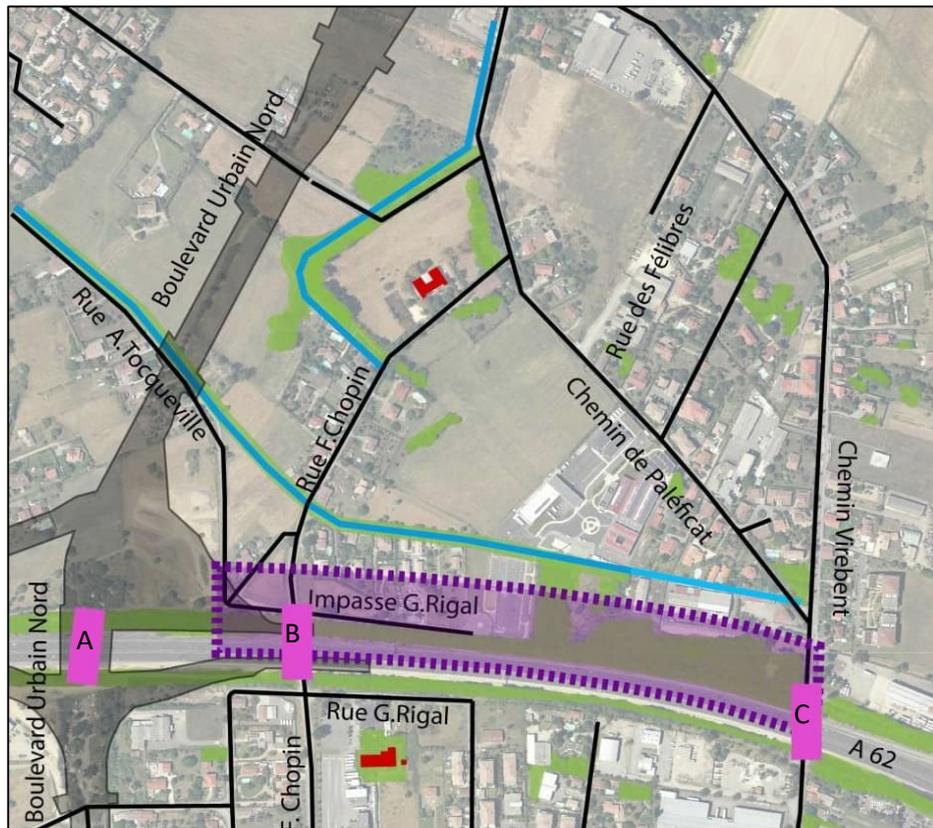
A l'Ouest, le tissu pavillonnaire voit se rapprocher ce type d'activités (au gré des évolutions en cours, notamment le développement des besoins fonctionnels de la SCLE).



(A) Franchissement A62 par le Boulevard
Florence Arthaud



(B) Franchissement A62 par la rue Frédéric
Chopin



(C) Franchissement A62 par le Chemin de
Virebent

Sur ce territoire en évolution, le Boulevard Florence Arthaud (1) 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)

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.

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 10 et 15 mètres.

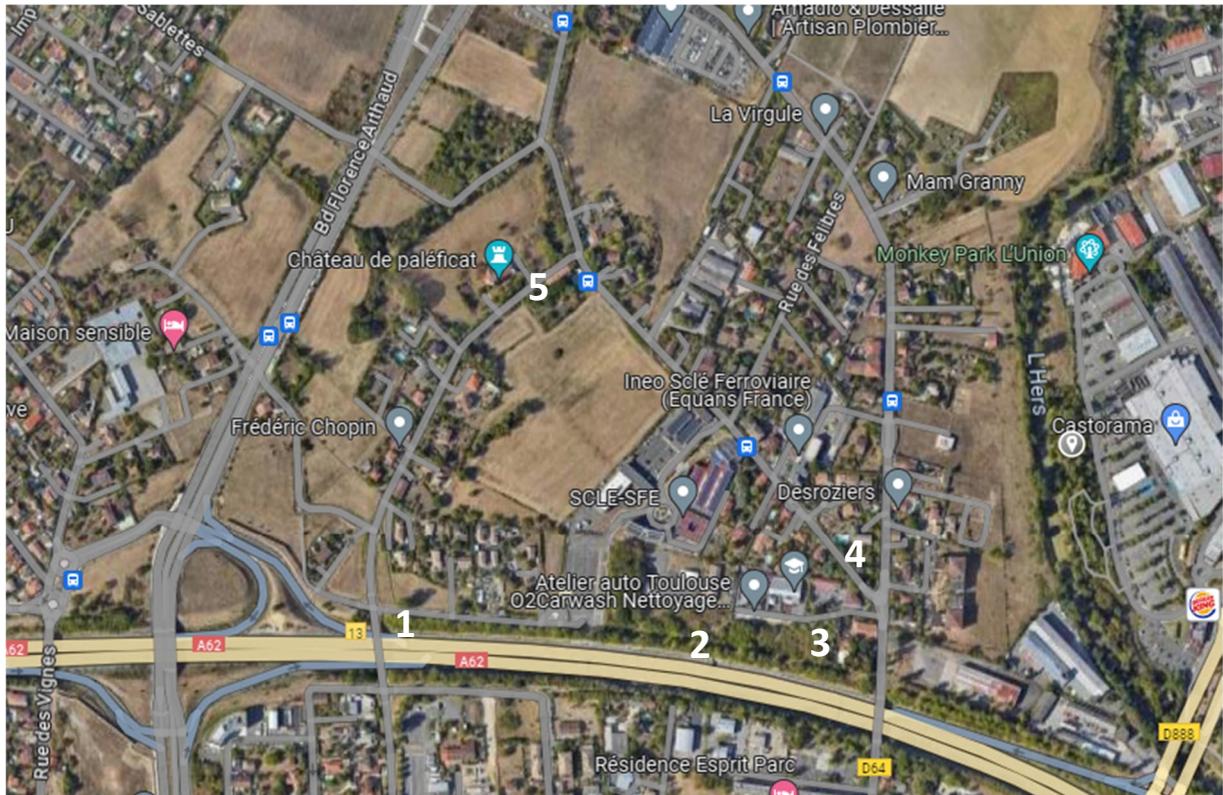
Un mur antibruit a été réalisé côté Sud (Albi Rostand) au droit des secteurs habités. Il n'existe pas côté Nord (Paléficat). Toutefois, plus à l'Ouest, l'aménagement de l'échangeur du Boulevard Florence Arthaud a donné lieu à la mise en œuvre de protections acoustiques.



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

5. 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. L'Hers et sa ripisylve contournant le site à l'Est et au Nord, marquent la limite entre la commune de Toulouse et de l'Union.



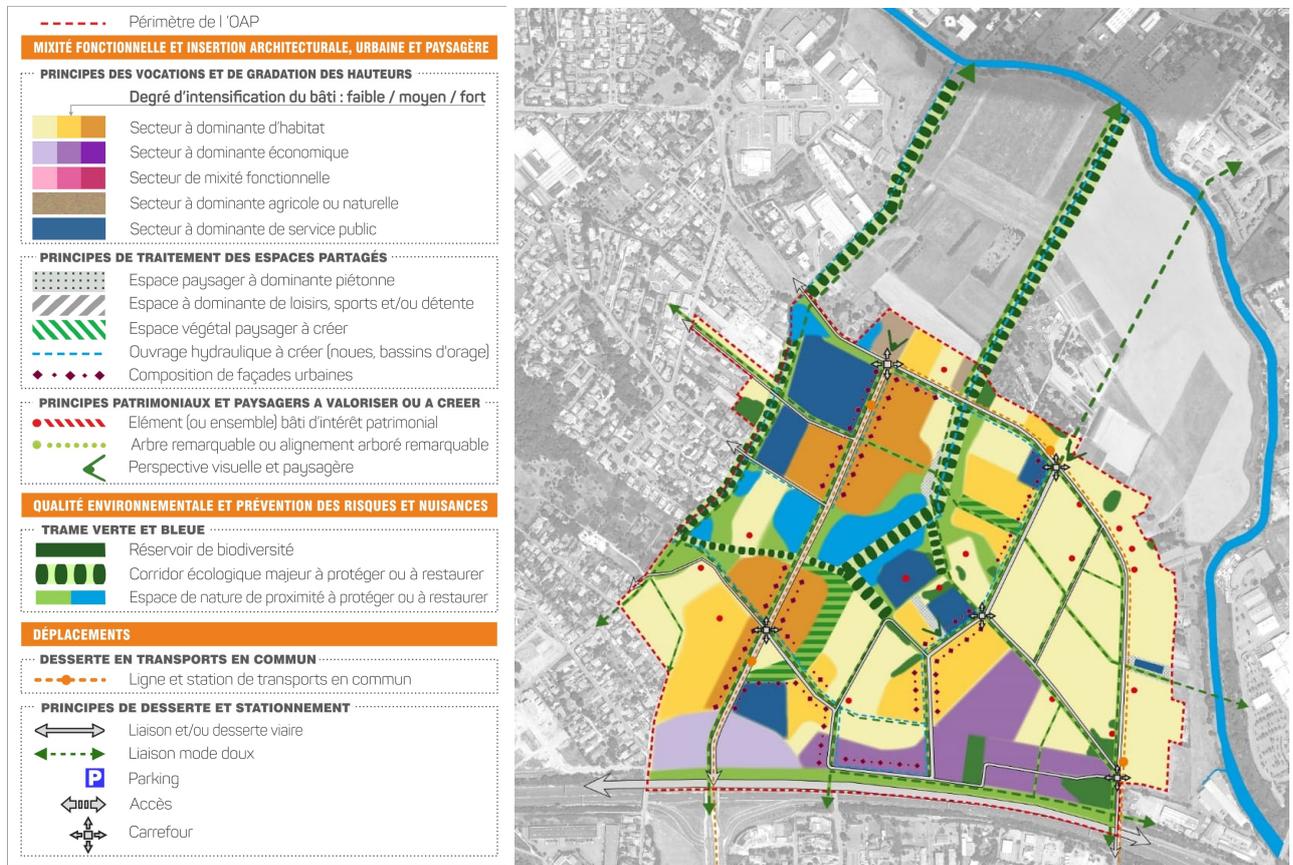
Dans la frange Sud de Paléficat, le terrain naturel est 4 à 5 m au-dessus de la bande roulable du périphérique. Un talus boisé d'environ 10 à 15 m d'emprise sépare le site de projet de l'infrastructure routière. Ce boisement est continu (photos 1 et 2) sur toute la longueur de la séquence comprise dans le périmètre de l'OAP. Cette entité paysagère linéaire s'épaissit ponctuellement de deux masses boisées (7 000 m² environ, photo 3) qui la prolongent vers l'intérieur du site. Les éléments boisés présents sur les parcelles privées (photo 4) ou le château de Paléficat (photo 5) participent également à ce paysage.





Partie 2 : Projet d'urbanisation situé sur l'axe concerné

Schéma de l'OAP



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 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 :**

Conforter et étendre de l'activité économique existante : tenant compte du fait que le territoire métropolitain manque d'offre pour les activités productrices (PME, PMI, artisanat), ce pôle bénéficiera d'une bonne accessibilité sur des emprises foncières localisées à proximité du périphérique. L'accessibilité est renforcée par la présence de l'échangeur du Boulevard Florence Arthaud.

- **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 et à l'habitat.

- **Enjeux urbains :**

Les programmes d'activités économiques 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. Les activités se concentrent le long de la rocade afin d'éviter les nuisances aux futurs habitants, dont les logements seront positionnés de manière privilégiée autour du parc, dans le tissu existant et le long du boulevard Florence Arthaud.

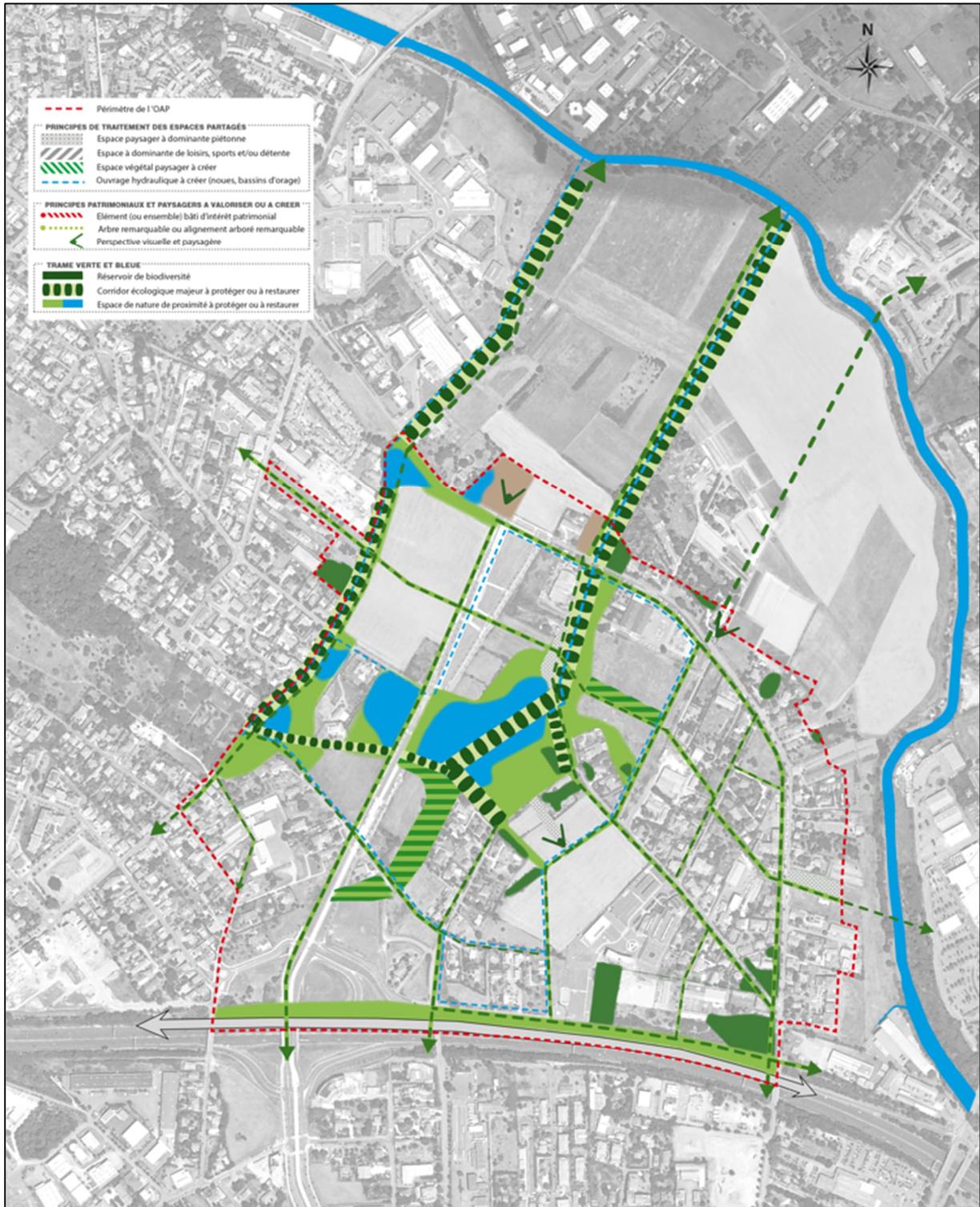
S'inscrivant, par ailleurs, dans une phase de transition de renouvellement urbain, certains secteurs occupés essentiellement par du logement et situés en interface avec les secteurs d'activités économiques pourront progressivement évoluer dans leur fonction. Ces secteurs mixtes pourront, à terme, acquérir une spécialisation économique. Ces phases de transition doivent être maîtrisées.

(A) 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.

Schéma paysager



Le Château de Paléficat (associant le bâtiment patrimonial et les espaces verts situés sur sa parcelle) et les corridors écologiques deviennent une centralité majeure du quartier.

Cette centralité, dont l'occupation principale répondra aux besoins en équipements, pourra également accueillir services et commerces autour d'un espace public majeur (place) constituant un nouveau cœur de quartier.

Cet espace sera à dominante piétonne, mettant en valeur la qualité patrimoniale du château, et renforçant la présence des emprises boisées qui caractérisent ce secteur tout en préservant 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 permettant une gestion 100 % à ciel ouvert. 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 pauses (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.

(B) Le projet urbain

Vocation et programmes

▪ **Activités économiques :**

Dans son occupation actuelle, ce territoire se caractérise par une mixité de 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, proche 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). 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 RDC des constructions à destination de logements pourront accueillir commerces, bureaux, services. Ce pôle bénéficiera de la proximité du périphérique, de l'échangeur du Boulevard Florence Arthaud et d'une accessibilité potentielle à organiser dans le cadre du projet d'aménagement.

▪ **Equipements scolaires, sportifs, commerces et services**

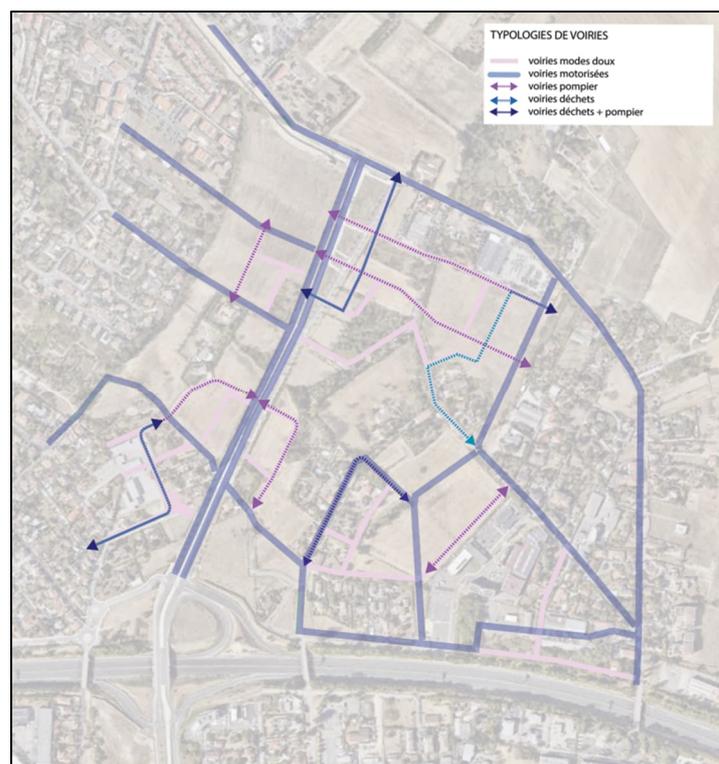
Des besoins en équipements (scolaires et sportifs) ont d'ores et déjà été identifiés. Leur implantation, associée à des services divers constitue un point de centralité à l'intérieur du périmètre de l'OAP et du projet urbain. Sa localisation, à proximité du château de Paléficat et du collège en cours de construction, 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 et qui ne surcharge pas les voiries existantes.

Cartographie des typologies de voiries du quartier Paléficat



Ce maillage viaire complété assurera des déplacements sécurisés et efficaces. Dans cette organisation, la préservation du caractère paysager et bucolique de certaines voies (chemin de Paléficat, Chopin) 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.

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 en transport en commun (bus, métro).

Les liens Est/Ouest entre berges et château et Nord/Sud seront favorisés ainsi que la continuité de ces déplacements actifs sur l'espace public, 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 Boulevard Florence Arthaud) 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 2 m de large minimum, de pistes et/ou bandes cyclables conformes à la réglementation en vigueur.

La qualité urbaine et la qualité architecturale

Au nord du périphérique, les futures occupations relèveront essentiellement de l'activité économique. Les secteurs mixtes (logements /activités économiques) pourront, à terme, acquérir une spécialisation économique. Au regard de cette caractéristique, certaines entreprises ne pourront s'y implanter :

- Les entreprises polluantes : pollution atmosphérique liée à des rejets, pollution sonore liée au processus de production.
- Les entreprises de logistique (générant des flux importants de véhicules).
- Les entreprises de stockage utilisant les emprises extérieures.
- Les entreprises nécessitant des emprises supérieures à 1 000 m² de foncier.
- Toutes entreprises dont l'activité rend impossible une insertion urbaine de qualité avec les typologies bâties qui leur sont proches.

Ce projet répondra à des exigences qualitatives en termes d'insertion urbaine :

- Principe d'alignement du bâti cohérent avec les règles d'implantation des autres programmes (logements) ;
- Retrait permettant un traitement paysager des emprises sur rue ;
- Stationnement mutualisé ;
- Prise en compte du contexte paysager dans l'organisation de la parcelle ;
- Maintien éventuel de sujets végétaux présents sur la parcelle ;
- 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 ;
- Valorisation des perspectives et ouvertures visuelles lorsque les parcelles s'ouvrent sur de grandes entités paysagères (les rives de l'Hers notamment) ;
- Traitement qualitatif des façades donnant sur cet espace paysager ainsi que sur les cheminements /espaces publics qui permettent d'accéder à cet espace.

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.

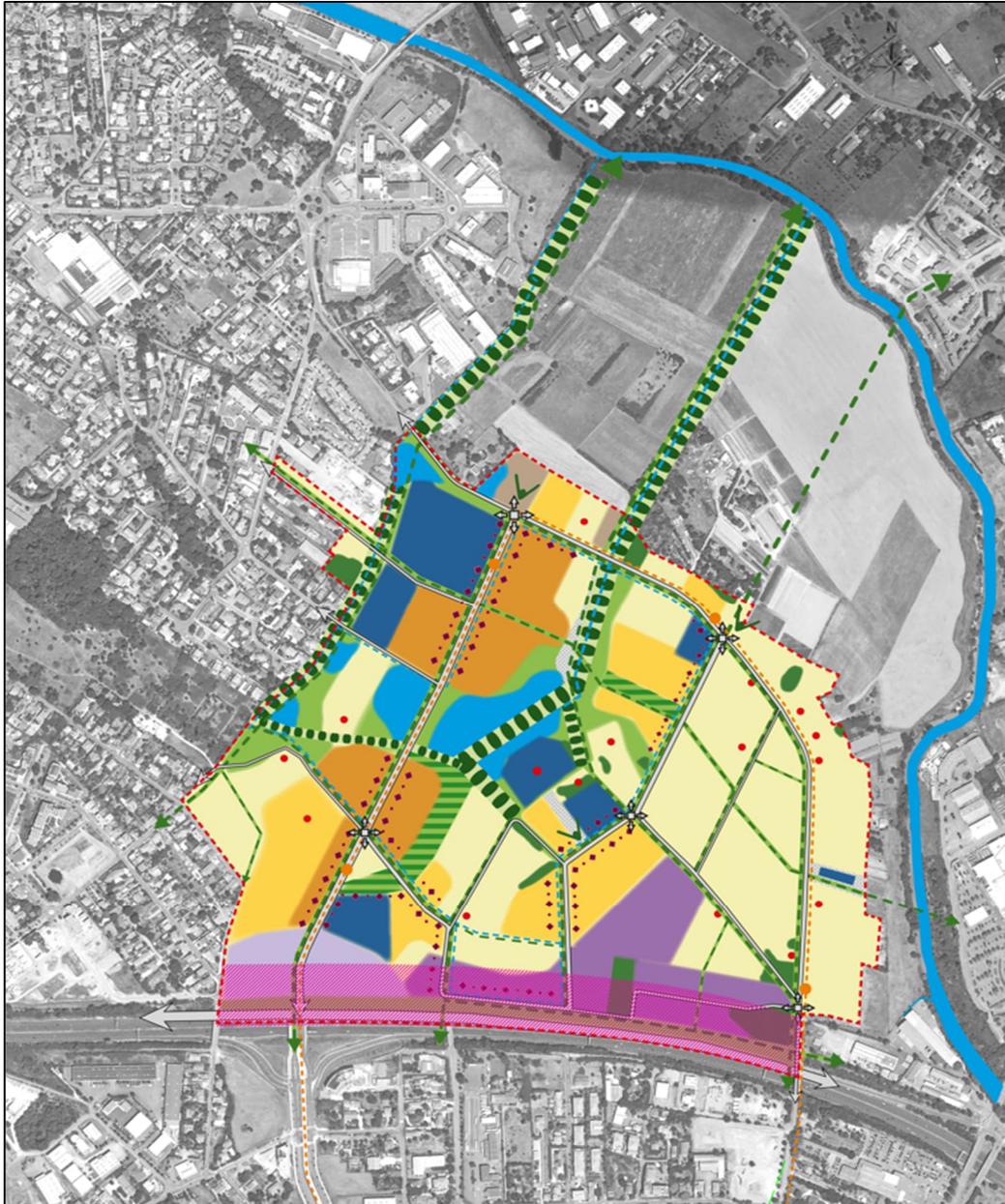
Caractéristiques du projet sur le secteur sud de Paléficat (zone des 100m)

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) ;
- Les constructions le long du périphérique seront dédiées uniquement à de l'activité ;
- « Le profil de l'impasse Rigal est requalifié en une voie à sens unique qui intègre les mobilités douces, piste cyclable et larges trottoirs, ainsi qu'une noue paysagère qui vient compléter le masque végétal préexistant créé par les boisements sur le talus aux abords du périphérique. L'impasse se prolonge ensuite vers l'Est et se divise en deux :
 - une voie de circulation qui vient rejoindre la rue Virebent par l'arrière des lots,
 - une voie douce dans le prolongement de l'impasse, le long de la Rocade. »



Schéma de l'OAP et représentation de la bande des 100m





- — — Limite du domaine public existante
- — — Limite du domaine public projet
- — — Périmètre Amendement Dupont

La sécurité :

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 maintenus.

L'axe Boulevard Florence Arthaud est connecté sur le périphérique par un échangeur existant. 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 sécurité telles qu'elles existent aujourd'hui ne sont pas affectées par le futur projet d'occupation de ce territoire.

Les nuisances :



Carte « Bruit » : la zone en rouge correspond au secteur réglementaire en dépassement de seuil acoustique pour les infrastructures 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.

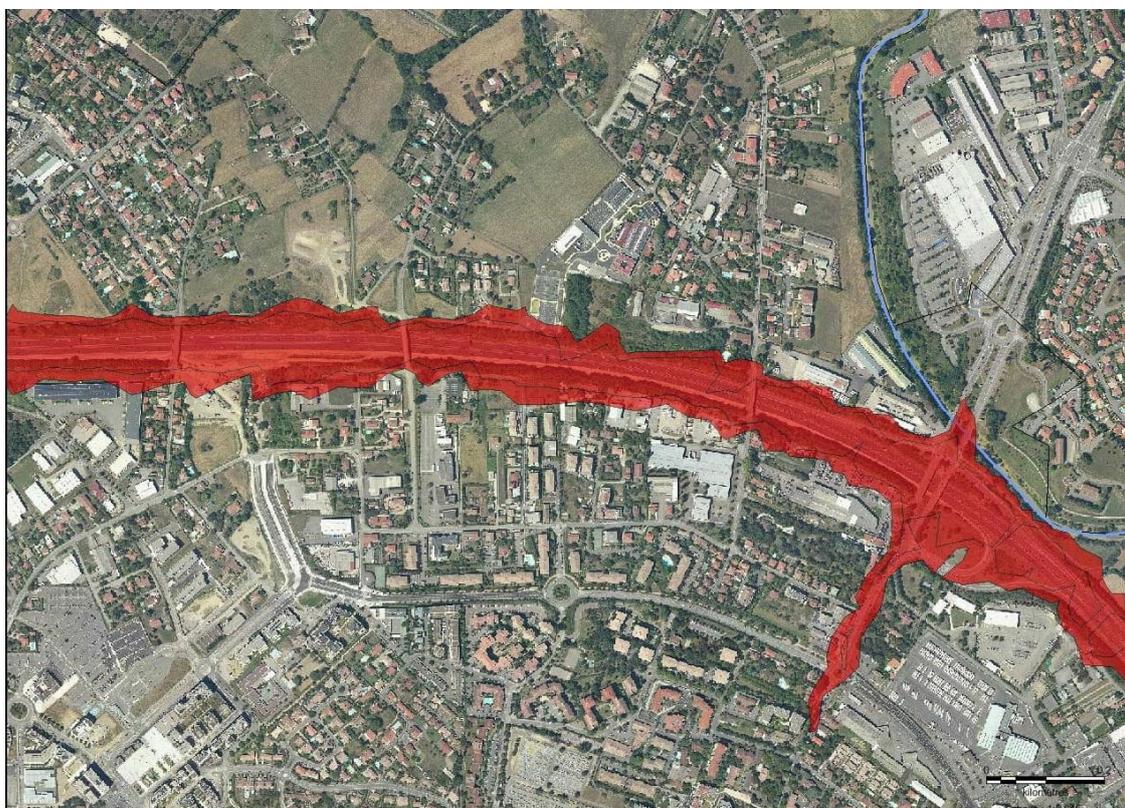
Le projet :

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). 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 potentielle 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, à savoir 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 zones tampons faisant office de piège à poussière constituent une réponse. Le maintien, dans le cadre du projet, des masses boisées présentes 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 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.	Préservation de la présence paysagère. Ce qui participe de la constitution d'un écran végétal pouvant atténuer les nuisances visuelles, sonores et de pollution.
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 cours d'approbation. 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 ces 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, 3 franchissements existent en aérien (Chemin de Virebent, rue Frédéric Chopin, le Boulevard Florence Arthaud est connecté sur le périphérique par un échangeur)	Ces franchissements sont maintenus et continuent d'assurer leur fonction de voies interquartiers. La desserte du secteur Paléficat depuis le périphérique ne nécessite pas de nouvelles infrastructures.	Les conditions de sécurité 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 du quartier.	Maintien des caractéristiques topographiques des abords du périphérique (A62). Maintien des protections des boisements existants entre la limite haute du talus de cet axe et des secteurs à urbaniser. Evolution des tissus d'habitat les plus proches de l'A62, à terme, une spécialisation économique.	Les caractéristiques topographiques reconduites (talus), le renforcement de la présence végétale qui fera office d'écran, atténuent les nuisances sonores produites par l'axe routier. Elles ne concernent que le programme de développement économique.

Partie 3 – AUSSONNE et BEAUZELLE : Parc des Expositions de Toulouse Métropole

PARC DES EXPOSITIONS MEETT & POLE ECONOMIQUE PARVIS

TOULOUSE METROPOLE - EUROPOLIA



AMENDEMENT DUPONT
AUSSONNE ET BEAUZELLE
MAI 2024

SOMMAIRE

I. PREAMBULES

I.1. CONTEXTE3

II. ÉTAT DES LIEUX DU SECTEUR SOUMIS AUX DISPOSITIONS DES ARTICLES L.111-6 ET SUIVANTS DU CODE DE L’URBANISME4

II.1. LOCALISATION DU SECTEUR D’ETUDE4

II.2. PRESENTATION DU SECTEUR D’ETUDE5

II.2.1. *Urbanisme*5

II.2.2. *Infrastructures et sécurité routière*6

II.2.3. *Nuisances et risques*7

II.2.4. *Paysage local*11

III. DESCRIPTION DU PROJET13

III.1. LES OBJECTIFS DU PROJET13

III.2. PRINCIPES DE COMPOSITION URBAINE – PAYSAGERE14

III.3. LES AMENAGEMENTS URBAINS ET DOUX14

III.4. LES PROGRAMMES EXISTANTS ET A VENIR14

IV. PRISE EN COMPTE DES REGLES D’URBANISME16

IV.1. GENERALITES ET OBJECTIFS16

IV.2. LES NUISANCES16

IV.2.1. *Air et bruit*16

IV.3. EAU16

IV.4. LA SECURITE ROUTIERE16

IV.4.1. *Accès sur la RN224 et RM90216*

IV.4.2. *Augmentation des flux de trafic au niveau de la RN224 et de la RM90216*

IV.4.3. *Aménagements des déplacements au sein du Parc des Expositions*17

IV.5. LA QUALITE URBAINE, ARCHITECTURALE ET PAYSAGERE17

IV.5.1. *Généralités*17

IV.5.2. *Cas particuliers des aménagements urbains envisagés dans la bande d’inconstructibilité*17

V. PROPOSITIONS ET TRADUCTIONS DU PROJET D’AMENAGEMENT DANS LE DOCUMENT D’URBANISME19

V.1. ORIENTATIONS D’AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP)19

V.2. OAP PIECES ECRITES19

I. PREAMBULE

I.1. CONTEXTE

Toulouse Métropole a réalisé son nouveau Parc des Expositions 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 offre des activités événementielles étoffées, bénéficiant d'une accessibilité facilitée. Moderne et durable, il contribue au développement de l'économie locale et permet 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, Est, Sud et Ouest, 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 de la RM902, et sont situés sur les communes d'Aussonne et de Beauzelle.

La RN224 (Itinéraire Grand Gabarit) et la RM902 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 de la route concernée.

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

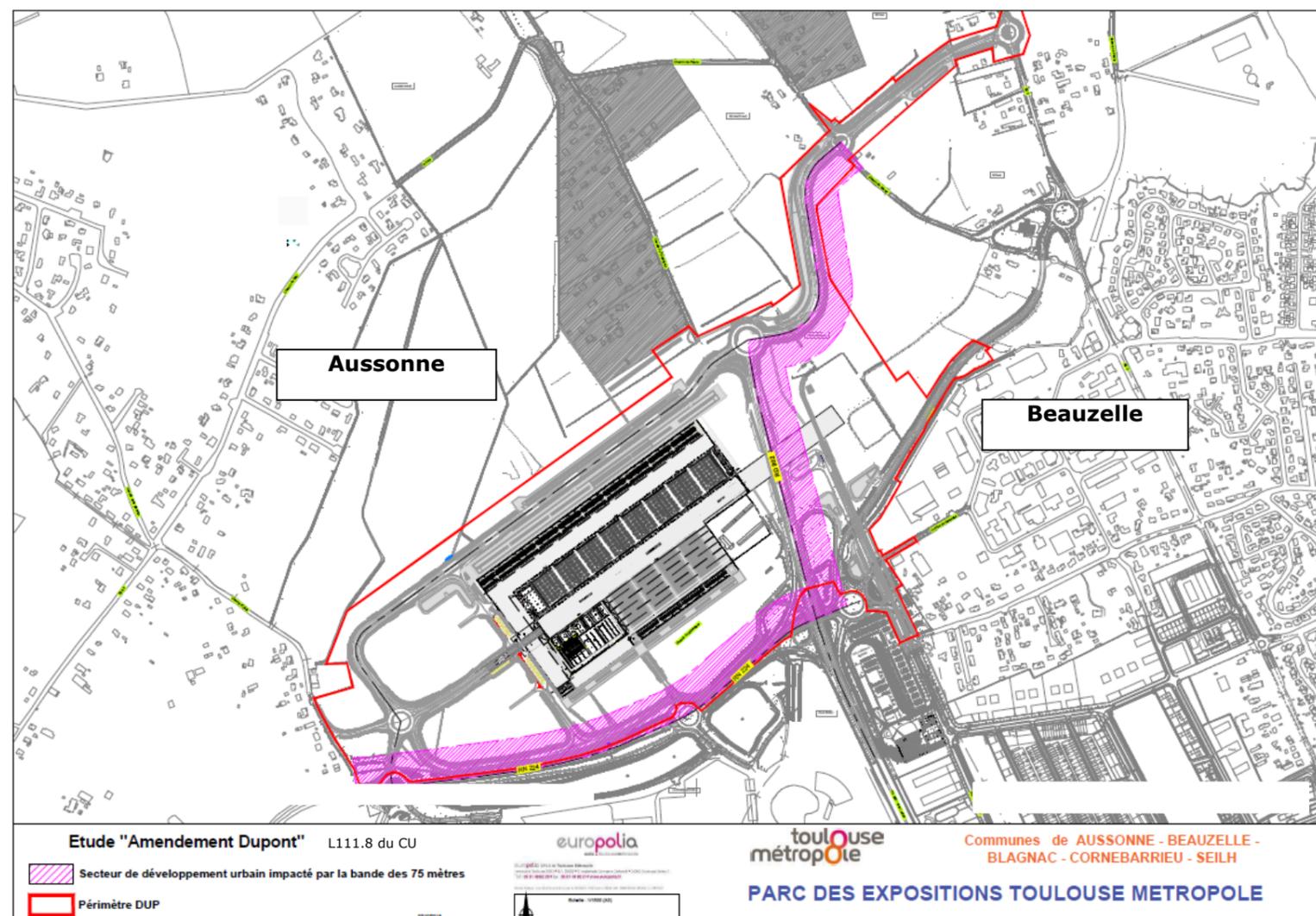
« En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe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

En tant que routes à grande circulation, la RN224 et la RM902 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 Parc des Expositions s'insère à proximité de la RN224 et de la RM902. Une partie des aménagements urbains intercepte les bandes inconstructibles de 75 m prévue de part et d'autre de ces voies. La réalisation de ce projet a nécessité 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. »

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 Parc des Expositions et du Pôle Economique, le long de la RN224 et de la RM902, tout en ayant une utilisation rationnelle et qualitative du site.

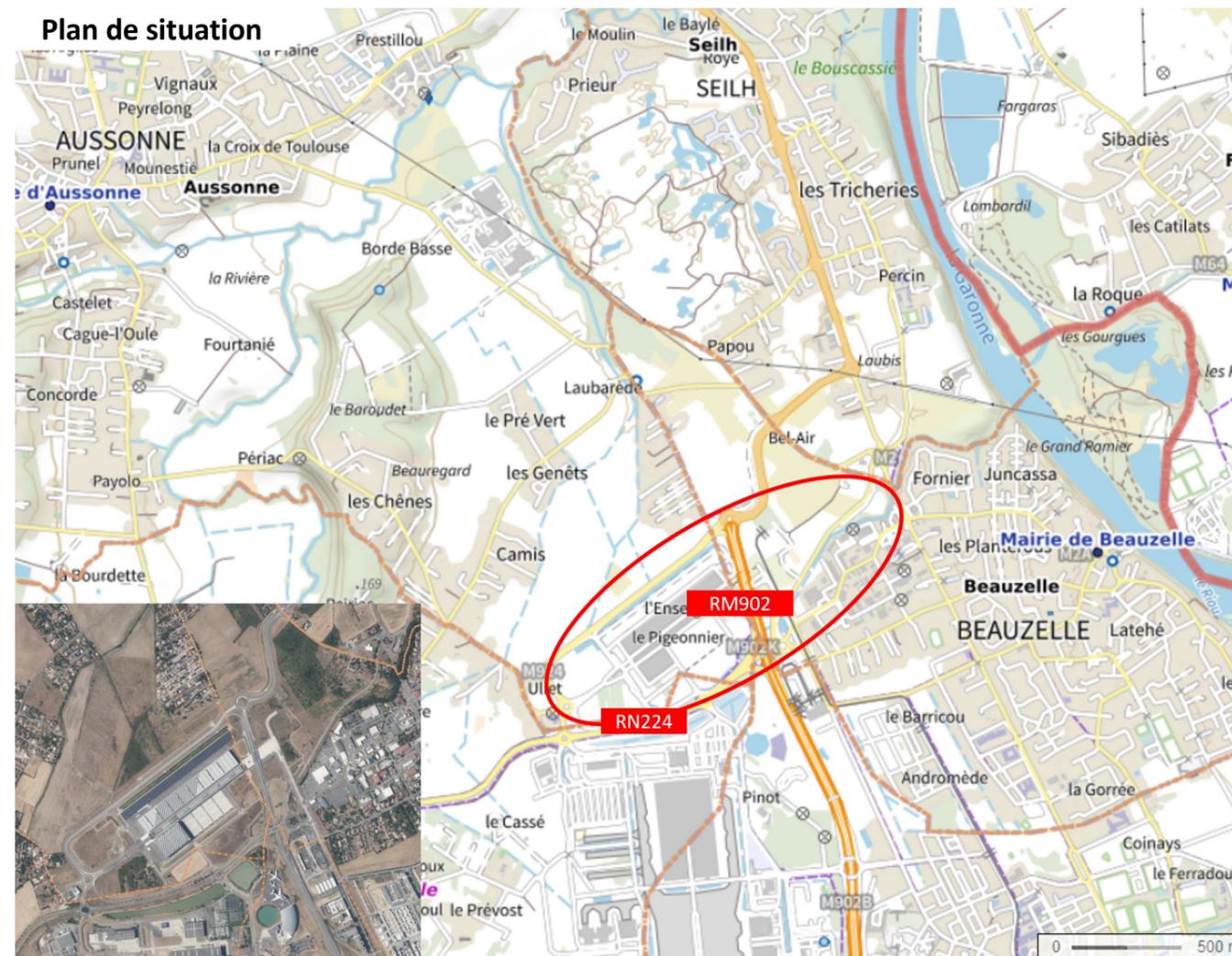


II. ÉTAT DES LIEUX DU SECTEUR SOUMIS AUX DISPOSITIONS DES ARTICLES L.111-6 ET SUIVANTS DU CODE DE L’URBANISME

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.

Plus précisément, le Parc des Expositions, les aménagements urbains réalisés et ceux à réaliser pour le Pole Economique à l’Est sont principalement situés sur les communes d’Aussonne et de Beauzelle (Haute-Garonne).



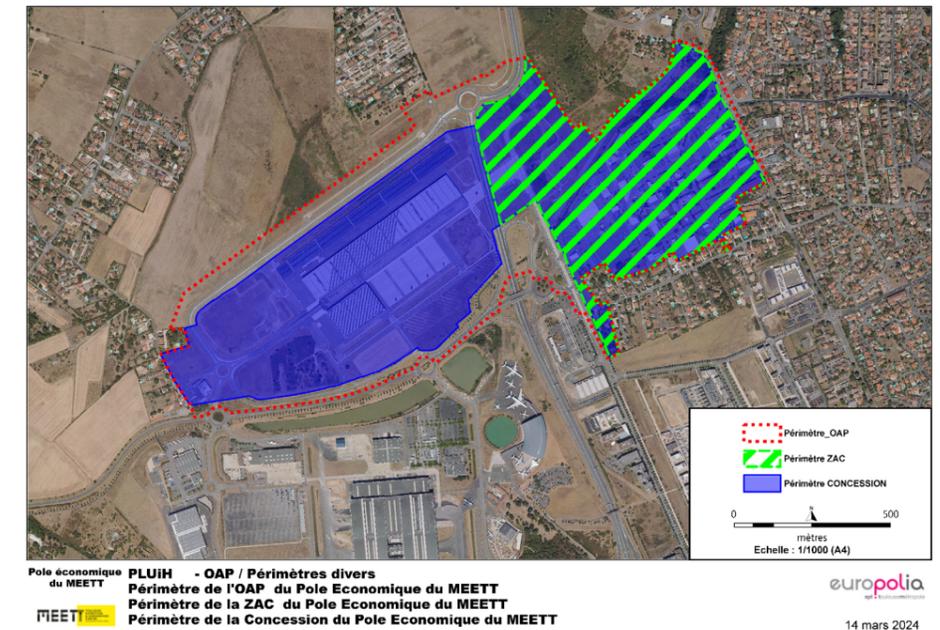
II.2. PRESENTATION DU SECTEUR D’ETUDE

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

Concernant les documents d’urbanisme des communes d’Aussonne et de Beauzelle, une mise en compatibilité des PLU a été réalisée dans le cadre de la Déclaration d’Utilité Publique relative à la construction du Parc des Expositions de Toulouse

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



a. Aussonne

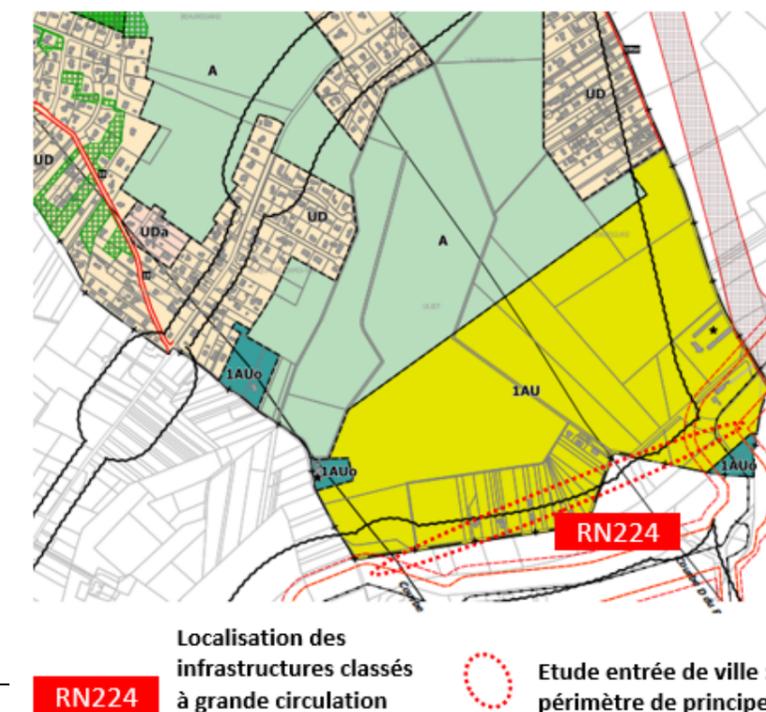
Depuis cette mise en compatibilité et suite à la rectification de la modification n°1 du PLU d’Aussonne, approuvé par délibération en date du 15/02/2018, le secteur d’étude situé sur la commune d’Aussonne, est classée en zone d’urbanisation future « 1AU ».

« D’une superficie d’environ 56 hectares, la zone 1AU recouvre le secteur situé au SudEst 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. »

Extrait du plan de zonage graphique issu de rectification de la modification n°1 du PLU d’Aussonne, approuvé par délibération en date du 15/02/2018



b. Beauzelle

Depuis cette mise en compatibilité et suite à la modification n°3 du PLU approuvée par délibération le 22/06/2023, secteur d'étude situé sur la commune de Beauzelle, est classé :

- 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 »

- En zone urbaine à vocation économique « UE » :

Au titre de l'article UE6, le règlement du PLU en vigueur sur la commune de Beauzelle indique que « Toute construction doit être implantée à une distance minimale des voies RD 2 et RM 902 :

- D'au moins 35 mètres s'il s'agit de constructions d'habitat
- Et d'au moins 25 mètres s'il s'agit d'autres constructions »

II.2.2. Infrastructures et sécurité routière

Comme le montre l'extrait de carte ci-contre, la RN 224 et la RM 902 constituent les axes majeurs 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.

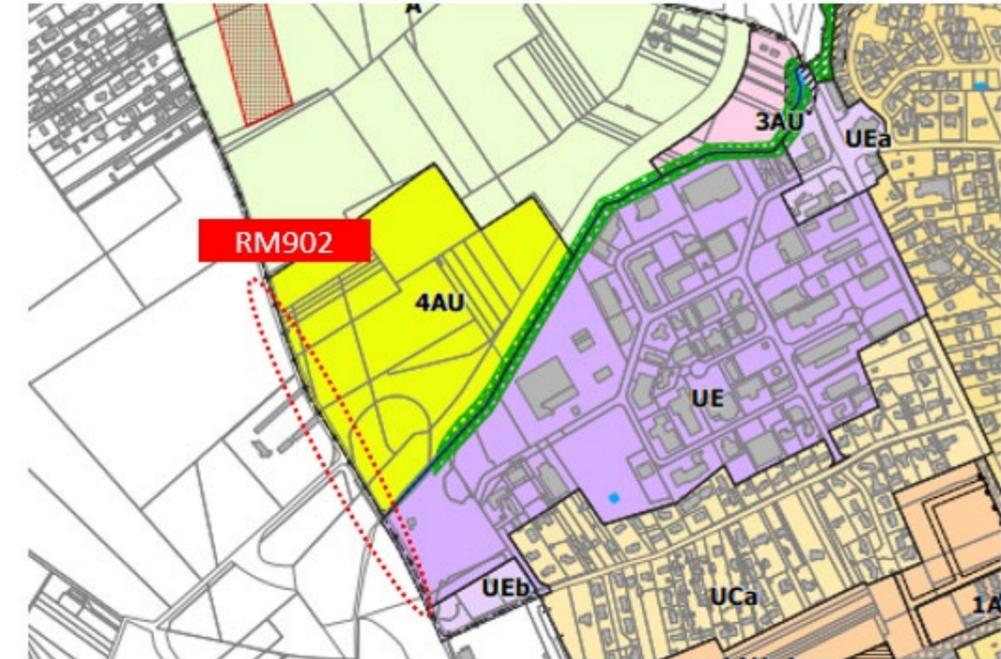
Créée initialement pour assurer l'acheminement des éléments des Airbus A380, la RN224 constitue un axe de déplacement majeur et est classée en tant qu'Itinéraire Grand Gabarit (IGG). Elle compte un trafic moyen journalier d'environ 25 270 véhicules (comptage trafic 2012) et est reliée, à l'Est, à la RM902 dite "Voie lactée".

b. La RM902

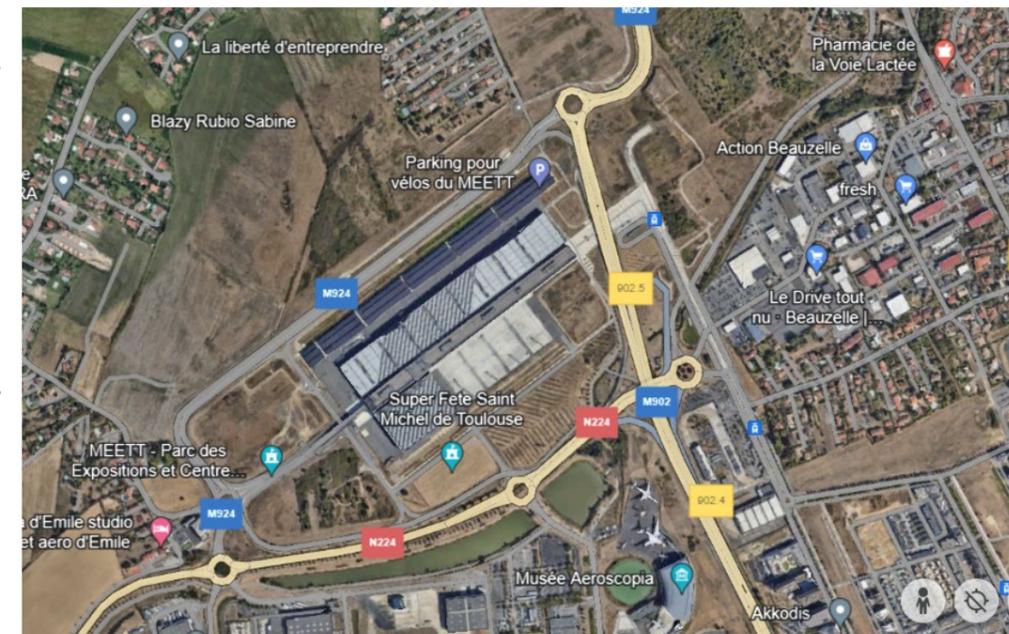
Cette voie rapide relie la ville de Beauzelle à Blagnac. Au niveau de l'aéroport Toulouse-Blagnac, la RM902 rejoint l'A621, et constitue un accès à la rocade de Toulouse.

La RM902 offre un accès aux ZAC Andromède et Aéroconstellation, et au futur Pôle Economique Est du parvis.

Extrait du plan de zonage graphique issu de la modification n°3 du PLU de Beauzelle, approuvé par délibération en date du 22/06/2023



RM902 Localisation des infrastructures classés à grande circulation
Etude entrée de ville : périmètre de principe



L'accès au Parc des Expositions et aux aménagements urbains associés ne s'effectue 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 RM902, a été réalisé dans le cadre du projet global pour permettre un accès routier adapté aux besoins du parc et renforcer le maillage du réseau routier de ce secteur Nord-Ouest de l'agglomération. De la même manière que pour la RN224, l'accès au Parc des Expositions depuis la RM902 s'effectue 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 a pas de liaison directe entre le projet du Parc Expo et le futur Pôle Economique Est et la RN224 et la RM902. **De ce fait, le projet n'a pas d'influence directe sur l'occurrence des accidents corporels ayant lieu sur ces voies.** Il convient toutefois de noter que le projet du Parc Exposition a pu avoir une influence sur l'augmentation du volume de trafic de la RN224 et de la RM902, qui sera également accentué par le futur aménagement du Franchissement Nord Garonne.

II.2.3. Nuisances et risques

a. Le bruit

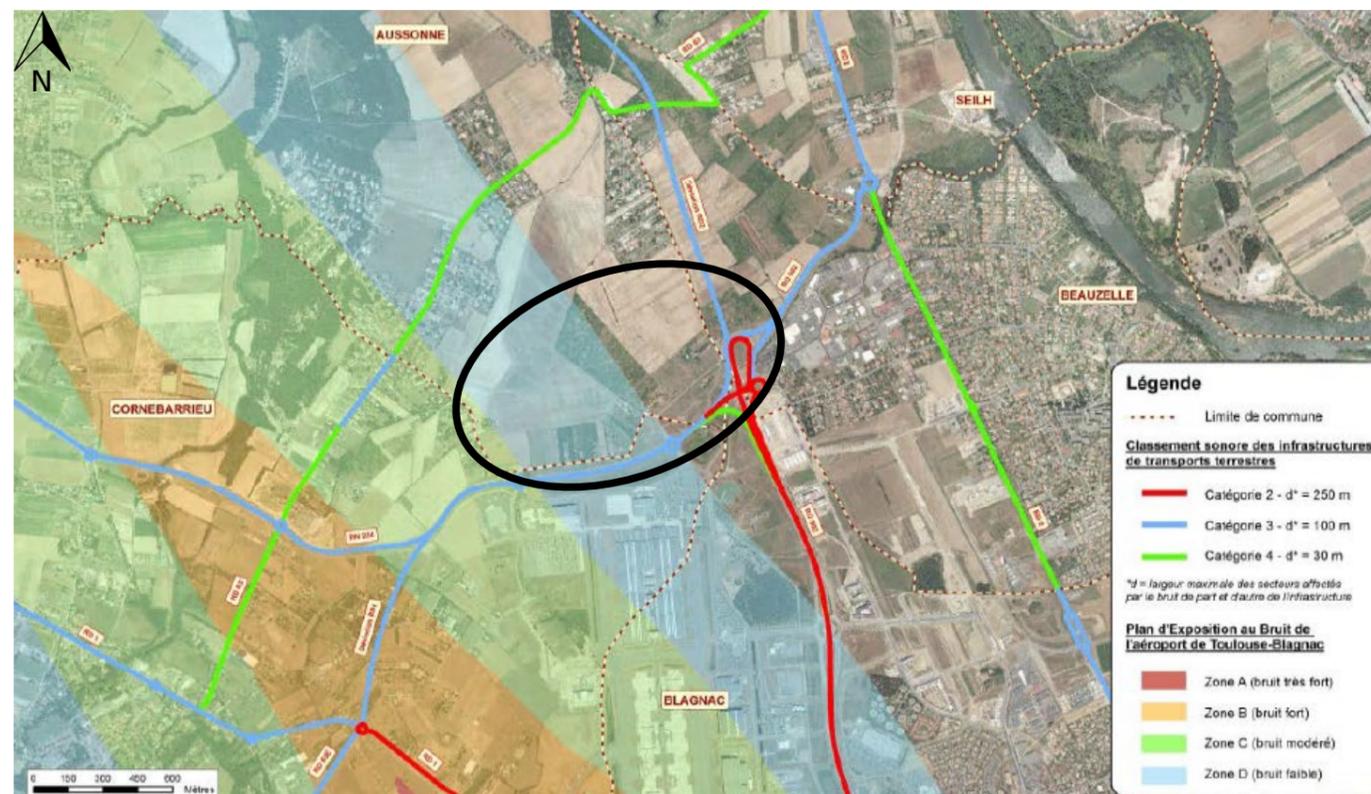
La zone d'étude est soumise aux nuisances acoustiques principalement liées aux infrastructures de transport situées à proximité de cette dernière, et notamment :

- les infrastructures routières : RN224, RM902, 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 comme étude de référence.

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 de 2012, 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 RM902 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.



Comme le montre la carte ci-dessus :

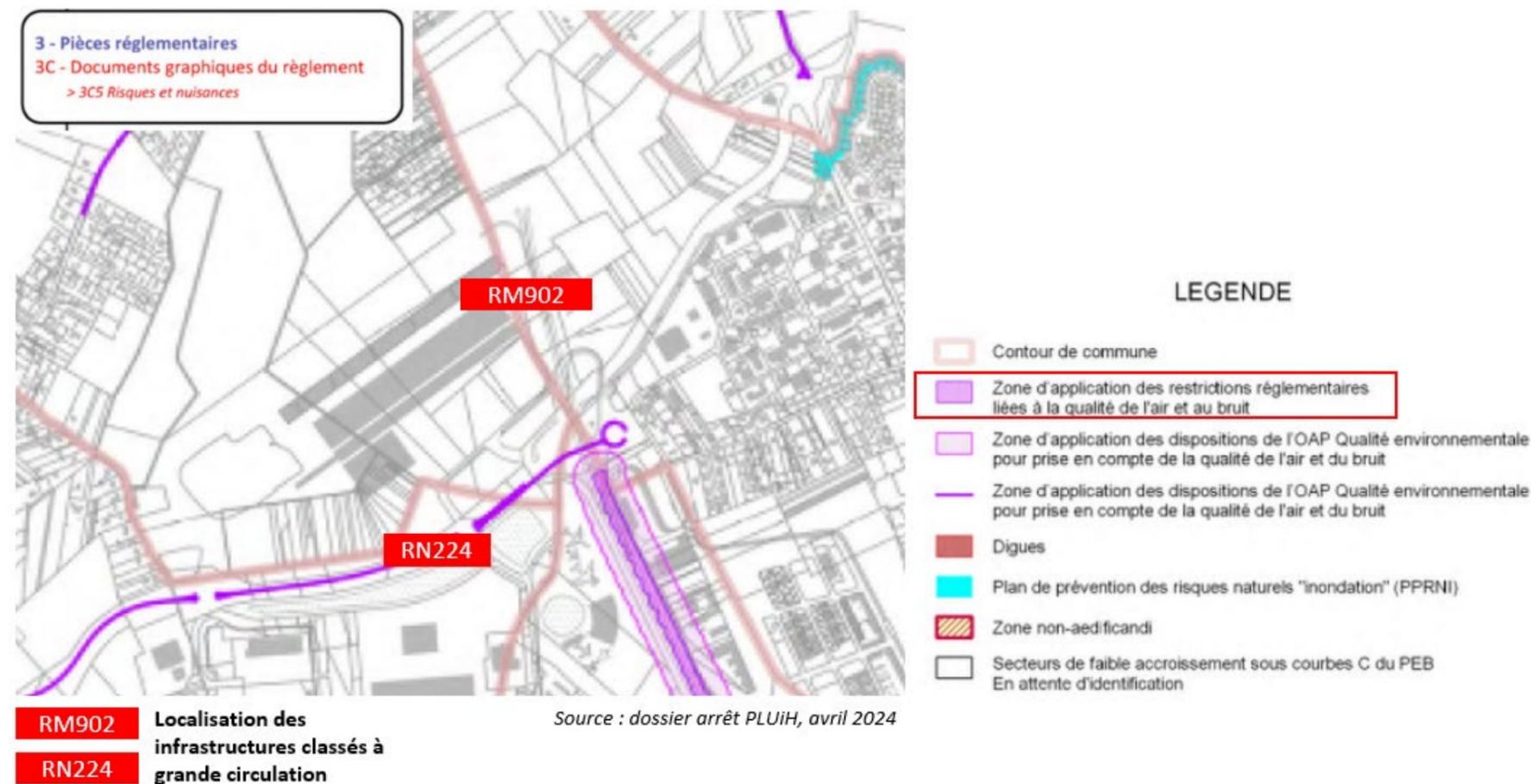
- ▶ la RN224 est classé en catégorie 3 et est, de ce fait, concernée par une bande de bruit de 100 m de part et d'autre de l'axe de la voie ;
- ▶ la RM902 est classé en catégorie 2 et est, de ce fait, concernée par une bande de bruit de 250 m de part et d'autre de l'axe de la voie.

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.

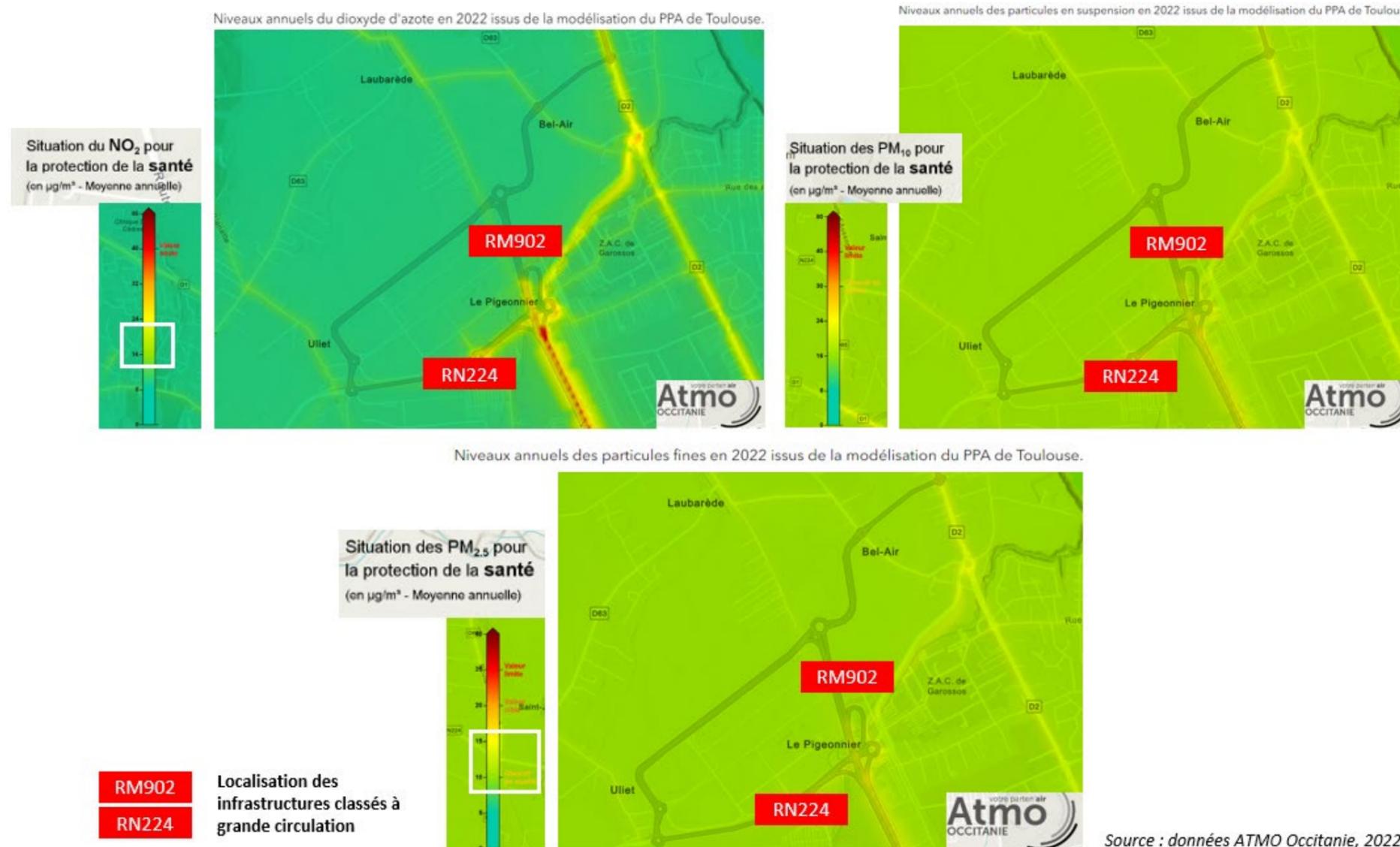
Aux abords des RM902 et RN224, le secteur du Pôle économique du MEETT n'est pas concerné par les restrictions réglementaires du PLUiH liées aux nuisances sonores (Cf. carte de synthèse ci-dessous) :



b. Qualité de l’air

Par ailleurs, les données ATMO Occitanie 2022 relevées en moyenne annuelle sur les emprises du Pôle économique du MEETT aux abords des RN224 et RM902 font état d’une exposition faible du secteur aux sources de pollution sondées :

- Un niveau de concentration au dioxyde d’azote (NO₂) près de deux fois inférieur à la valeur limite indiquée
- Un niveau de concentration des particules en suspension (PM₁₀) plus de deux fois inférieur à la valeur limite indiquée
- Un niveau d’exposition aux particules fines (PM₂₅) plus de deux fois inférieur à la valeur limite indiquée



Compte tenu de la vocation tertiaire (activités économiques) des zones d’aménagement concernées, les contraintes liées aux nuisances sonores et à la pollution de l’air peuvent être considérées comme faibles.

c. 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. Cet 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.

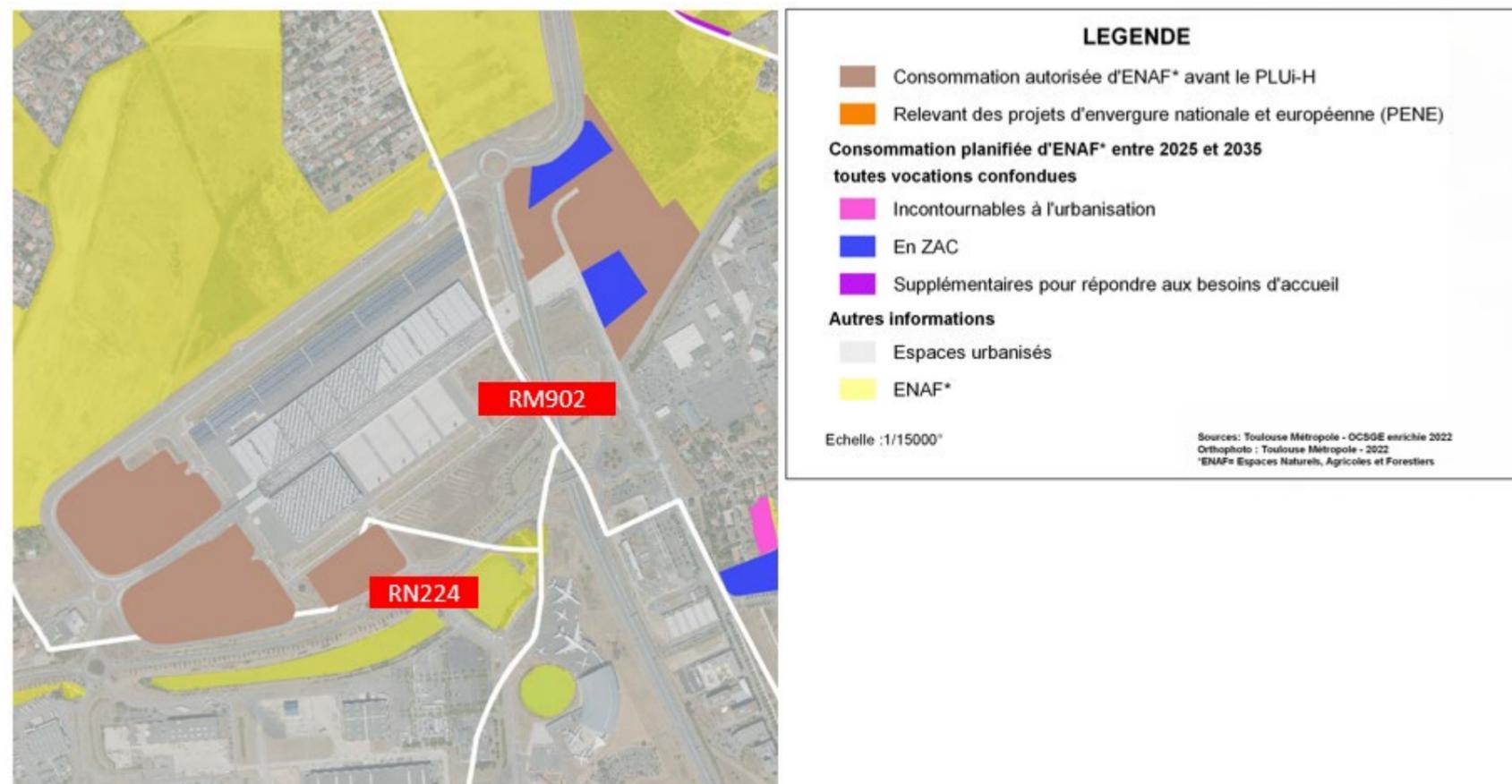
Dans ce contexte, la perception visuelle dépend essentiellement de l'occupation des sols. En effet, seuls les développements urbains, viaires ou arborés sont susceptibles de constituer des écrans visuels et de limiter ainsi les portées de vue.

a. Occupation du sol actuelle

Le secteur d'étude RM902, est occupé, à l'est, coté futur parvis du Pôle Economique par des espaces naturels et la traversée de la voie terminus du Tramway ; à l'ouest, il est occupé par un secteur urbanisé depuis la réalisation du MEETT et ses aménagements viaires et paysagers.

Plus à l'Est encore de la RM902, le secteur approche une zone naturelle Le Domaine de l'Enseigne et un secteur urbanisé la ZAE Garossos.

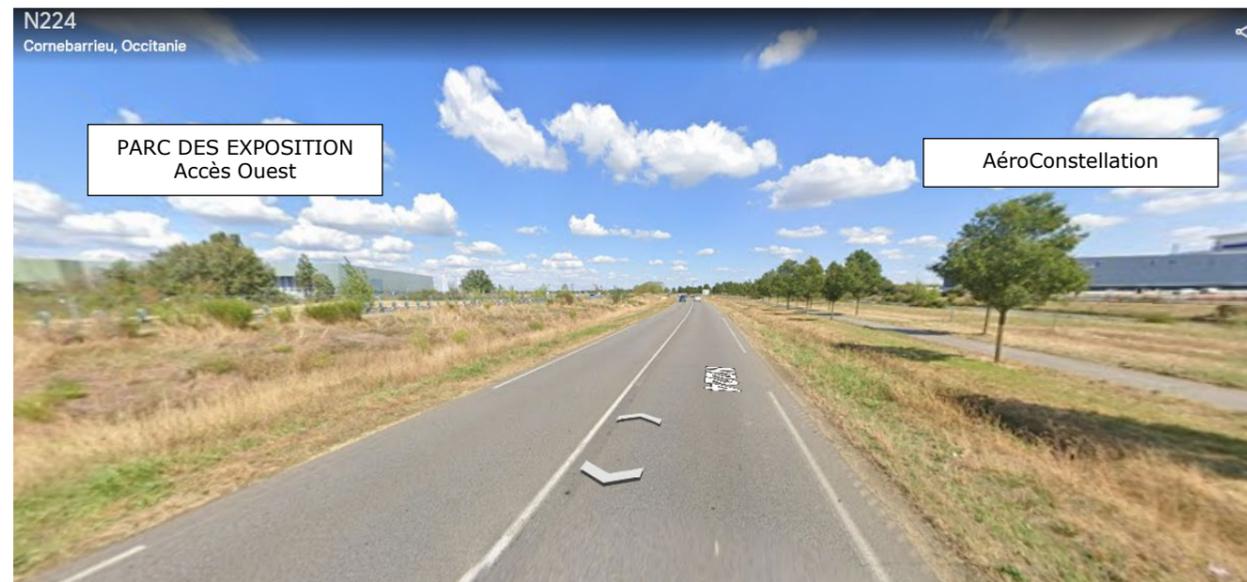
La RN224 est quand à elle, à proximité immédiate de zones urbaines et paysagères ; notamment ZAC Aéroconstellation au Sud et l'opération du MEETT au nord.



b. Perception visuelle depuis la RN224 et RM 902

RN224 paysage urbain ouvert et zones urbanisées en rives nord et sud de la voie.

RM902 paysage urbain resserré et zones urbanisées ou à urbaniser en rives est et ouest de la voie 902.



III. DESCRIPTION DU PROJET

III.1. LES OBJECTIFS DU PROJET

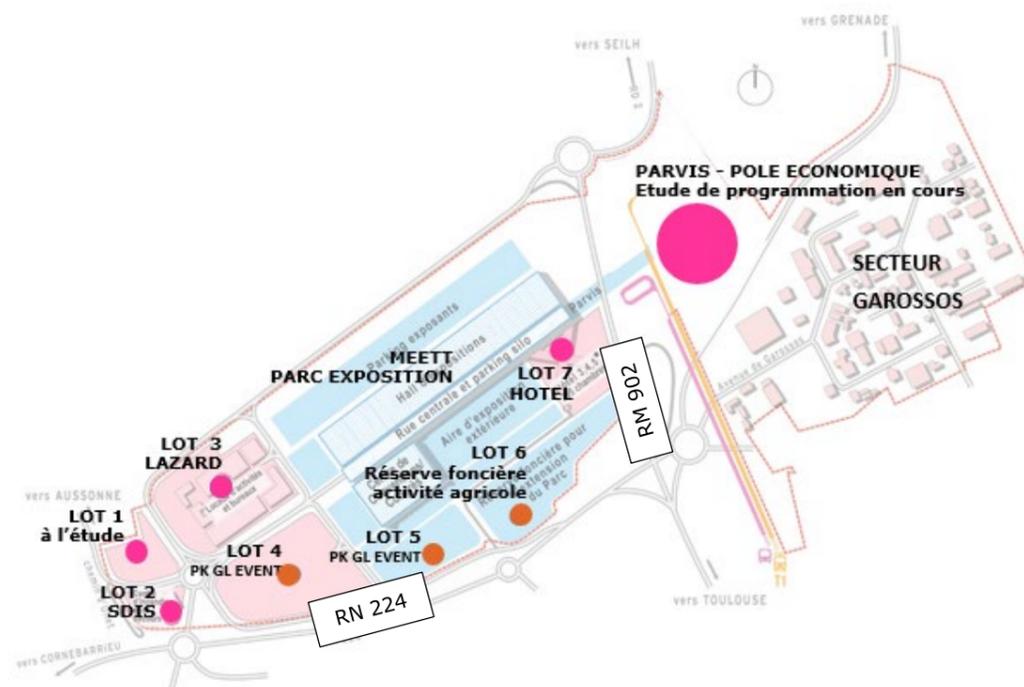
Autour du MEETT, Toulouse Métropole et Europolia ont lancé une opération d’aménagement ayant pour objectif de développer conjointement une offre d’activités professionnelles, de bureaux, de restauration, d’hôtellerie et de services, en complémentarité avec cet équipement majeur d’affaires, de loisirs et de culture.

Ce nouveau pôle économique bénéficie du voisinage des plus grands acteurs de l’aéronautique européenne, de la proximité immédiate de l’aéroport international de Toulouse Blagnac, ainsi que d’une desserte multimodale (dont une voie rapide, une ligne de tramway, plusieurs lignes de bus et de nombreuses pistes cyclables) vers le cœur historique de Toulouse.

Afin de développer des activités économiques en complémentarité avec le MEETT, plusieurs lots seront aménagés sur un périmètre de 54 hectares sur les communes d’Aussonne et Beauzelle. Par ailleurs, la zone d’activité existante de Garossos de 24 hectares, bénéficiera d’une requalification des espaces publics et d’un renouvellement urbain grâce à la desserte du tramway et de la voie rapide.

Le pôle économique, s’inscrivant dans une stratégie de développement durable, prend en compte des exigences environnementales élevées lors de la conception des espaces publics et la réalisation des bâtiments, en cohérence avec la démarche adoptée pour le Parc des Expositions et Centre de Conventions/Congrès.

Les réflexions en cours sur l’aménagement du parvis du Pôle Economique, s’orientent vers une grande diversité de programmes et d’usages.



- **Déplacer le Parc des Expositions originel de Toulouse (situé sur l’île du Ramier) en dehors de la ville centre :**
 - lui permettre de se moderniser et de dynamiser son activité dans un secteur urbain moins contraint (inondabilité du site du Ramier, accessibilité contrainte sur l’île du Ramier - notamment depuis l’aéroport -, surfaces d’exposition insuffisantes et confort d’usage limité, absence de centre de conventions et de congrès de grandes jauges),
 - libérer au cœur de « l’Arc Garonne » les surfaces nécessaires à la création d’un grand parc urbain.

- **Créer un Parc des Expositions conforme aux attendus de ce type d’équipement et aux ambitions de Toulouse Métropole :**
 - déployer les surfaces et les fonctionnalités nécessaires à un équipement de ce type d’envergure internationale et assurer la possibilité d’un développement de son activité future,
 - assurer les meilleures conditions de visibilité et de dessertes efficaces (aéroport, voies rapides, tramway, bus).

- **Favoriser le développement d’activités en synergie avec le Parc des Expositions dans les espaces voisins en constituant un véritable pôle économique qui :**
 - assure un développement cohérent des secteurs adjacents au Parc (est et ouest), en lien avec le fonctionnement de l’équipement,
 - facilite la recomposition urbaine de la zone d’activité de Garossos,

- **Inscrire l’équipement et les pôles de développements économiques dans un territoire durable :**
 - Réduire au maximum l’empreinte du projet dans le site,
 - prendre en compte des critères environnementaux lors de la conception et de la réalisation des bâtiments (favoriser la biodiversité, intégrer une gestion économe de l’énergie -géothermie, lumière naturelle, obtenir des certifications environnementales -HQE, LEED, etc...-)
 - assurer l’inscription la plus harmonieuse possible de l’équipement dans son site,
 - intégrer dans le paysage les traitements des eaux,
 - gérer les nouveaux flux,
 - privilégier les modes de transports doux et non polluants,
 - favoriser l’accessibilité pour tous.

III.2. PRINCIPES DE COMPOSITION URBAINE – PAYSAGERE

- Le programme du nouveau Parc des Expositions de Toulouse-Métropole (MEETT) s’étend sur près de 100 ha d’une aire non encore urbanisée du Nord-Ouest de l’agglomération toulousaine située principalement sur les communes d’Aussonne et Beauzelle, ainsi que Cornebarrieu et Seilh,
- Le projet est disposé dans la continuité des aménagements aéronautiques de l’agglomération et des dessertes existantes,
- Il se caractérise par une grande compacité, résultant d’une réduction drastique de son emprise au sol, par le biais de la construction d’un parking-silo de 3000 places, permettant de préserver :
 - d’une part, les zones agricoles situées plus au Nord, traversées par une continuité verte Est-Ouest, inscrite au SCOT de l’agglomération,
 - d’autre part, une capacité de développement urbain à l’ouest du Parc des Expositions en favorisant des activités à vocation économique destinées à l’accompagner et, à l’est, un développement d’activités diversifiées en lien notamment avec le Centre de Convention et des congrès.
- Les bâtiments du Parc des Expositions s’organisent à partir d’un axe traversant Ouest-Est, de même que les secteurs adjacents. Cet axe est d’abord matérialisé par une route qui devient rampe d’accès au parking en silo, puis rue intérieure à l’équipement surmontée du parking silo, lequel jouxte à l’est un large parvis, sur lequel est rattaché le système de desserte par les transports en commun (tramway et bus). Ces éléments matérialisent l’armature urbaine du futur développement immobilier.
- Le parvis est un espace public ouvert, support de développement urbain futur économique, et en connexion avec la gare de transports en commun. Il pourra être prolongé ensuite à l’est par d’autres espaces publics (places, espaces de loisirs...) et traversé de modes doux.

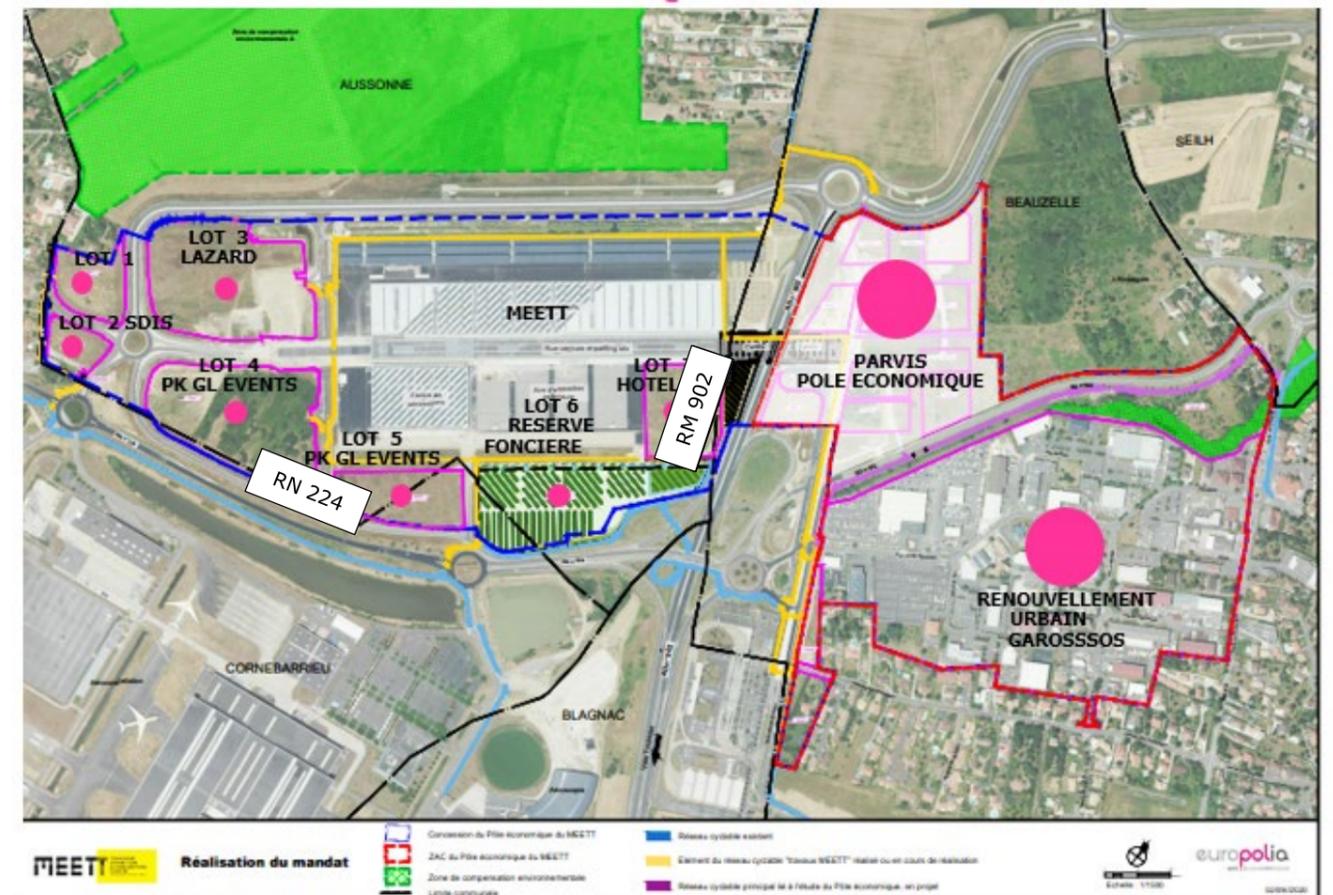
III.3. LES AMENAGEMENTS URBAINS ET DOUX

Le réseau viaire est structuré par :

- Un réseau primaire, essentiellement en 2x2 voies, prolongeant le réseau existant et qui dessert le Parc des Expositions par l’ouest, notamment par la rue Henri Perrier,
- Les axes existants la RN 224 et RM902.5
- Le prolongement de la ligne de tramway et la nouvelle gare sur le parvis jouent un rôle structurant dans le développement urbain est,
- Le Pôle Economique sera quant à lui desservi principalement par les voiries déjà existantes.

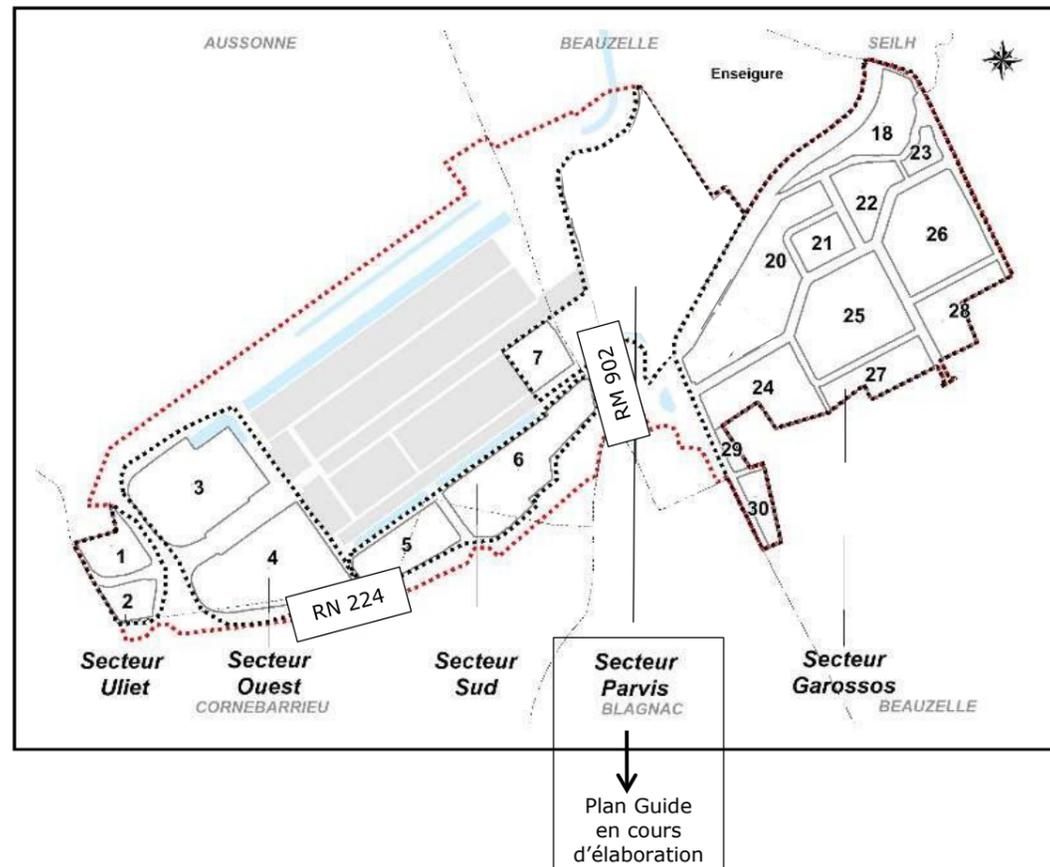
Des aménagements cyclables Est/Ouest et Nord/Sud sont prévus dans le futur programme d’aménagement urbain afin d’améliorer la desserte en modes doux du site.

III.4. LES PROGRAMMES EXISTANTS ET A VENIR



Le programme initial (en cours de restructuration) :

- ▶ 54 ha à développer autour du MEETT
- ▶ 275 000 m² de SP à construire ou à renouveler
- ▶ 105 000 m² de tertiaire
- ▶ 105 000 m² de locaux d’activité professionnelles
- ▶ 45 000 m² d’hôtellerie / restauration
- ▶ 10 000 m² de commerces et services de proximité
- ▶ 10 000 m² de logements



► **Secteur Uliet : îlots 1 et 2**

Il s’agit de petites parcelles qui bénéficient d’un bon adressage sur le réseau routier principal mais leur accessibilité est réalisée depuis le chemin d’Uliet. De petites activités professionnelles, services d’intérêt général, et quelques commerces de proximité peuvent y trouver leur place.

► **Secteur Ouest : îlots 3 et 4**

L’îlot 3 accueille de l’activité, petite logistique et des bureaux.
L’îlot 4, et 5, sont mis à disposition pour l’exploitation de l’activité de GL Events.

► **Secteur sud : îlots 5 - 6 et 7**

Le nouveau Parc des Expositions a été conçu pour être évolutif afin de répondre à une demande éventuelle d’extension. Pour ne pas compromettre son développement, l’îlot 6 constitue une réserve foncière pour un futur agrandissement de l’équipement. Sa vocation fonctionnelle et capacité constructive seront déterminés en fonction du projet d’extension.

L’îlot 7 accueillera un programme hôtelier d’environ 250 chambres et potentiellement un programme de bureau.

► **Secteur Parvis : îlots Est (Plan Guide en cours d’élaboration)**

Bordé par l’amorce du prolongement de la RM902 à l’Ouest et par le nouveau barreau au Nord, ce secteur est traversé par le prolongement de la ligne tramway T1 avec la nouvelle station qui dessert le Parc des Expositions, et par une voie bus en limite ouest.

Ces îlots bénéficient donc d’une excellente desserte en transport en commun et accès routiers. Le parvis accueillera une grande diversité d’usagers (du visiteur occasionnel au travailleur quotidien).

Leur situation leur confère un statut particulier qui permet de valoriser une grande mixité programmatique à **vocation économique : hôtels, services, bureaux, loisirs, culture, sport, événementiel, équipement. (programmation en cours de définition).**

Les îlots situés sur le parvis bénéficient d’un double adressage : fonctionnel avec les infrastructures routières et en transports en commun, et « identifiant » avec l’espace public constitué par le parvis.

► **Secteur Garossos : îlots de 18 à 28**

Le renouvellement urbain de la zone d’activités de Garossos est un objectif à moyen et long terme pour équilibrer la programmation bâtie et la densité avec les nouveaux développements proposés autour du pôle multimodal (secteur Parvis) tout en valorisant la mixité programmatique de ce quartier.

Le potentiel de programmation est de l’ordre de 80 000 à 100 000m² de surface de plancher.

Sur ce secteur il est envisagé de **maintenir les activités artisanales et commerciales**, mais également de **valoriser et diversifier l’accueil de nouvelles activités de types PME, tertiaire et commerces.**

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 RM902 sont les îlots 4, 5, 6, 7 et futur Pôle économique Parvis Est.

La densité et la diversité programmatique proposée dans le projet urbain varie sensiblement entre le secteur Est (75% du potentiel programmatique total) et Ouest (25%).

Le développement des zones à l’Ouest, les plus proches de la courbe de bruit de l’aéroport, est plus favorable à l’émergence d’une figure « urbaine industrielle », rationnelle, évolutive, de type « village d’entreprises » proposant des locaux d’activités, des bureaux associés, restauration de proximité et hébergement lié aux professionnels permettant le fonctionnement du Parc des Expositions.

La continuité fonctionnelle et formelle avec le PEX est clairement recherchée.

A l’est, il s’agit d’un développements urbain économique, attractif et dynamique autour du parvis structurant, organisés autour d’une trame végétale dense.

Le potentiel de surface de plancher est environ le suivant :

- Uliet, Ouest et Sud 60 000 m²,
- Parvis 110 0000 m²,
- Garossos entre 80 000 à 100 000 m².

La programmation sur cette opération d’aménagement à vocation économique n’inclut pas de grande surface commerciale pour des raisons d’incompatibilité relative des flux routiers avec le Parc des Expositions lorsqu’il est en fonctionnement grand public.

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.
- Favoriser les énergies renouvelables (photovoltaïque, possibilité de raccordement à la centrale de cogénération à proximité desservant le Parc des Expositions, géothermie, etc.).
- Pour les constructions projetées, s’inscrire dans des démarches de labélisation HQE, LEED ou BREAM telles que pratiquées pour les premiers projets (Parc des Expositions et Centre de Conventions/Congrès, complexe hôtelier).

IV.2. LES NUISANCES

IV.2.1. Air et bruit

L’étude d’impact du 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 l’organisation récente 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 îlots 4, 5, 6, 7 et futur Pôle économique Parvis Est, au contact de la RN224 et RM902 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 RM902), les espaces extérieurs devront être appréhendés pour améliorer le confort des usagers de chaque parcelle.

La création d’espaces verts plantés contribuera 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 la 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.3. EAU

Le Parc des Expositions de Toulouse a déjà fait l’objet d’un dossier Loi sur l’Eau.

De manière générale, la stratégie de gestion des eaux a 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.

IV.4. LA SECURITE ROUTIERE

IV.4.1. Accès sur la RN224 et RM902

En matière de sécurité routière, il est important de préciser qu’aucune desserte nouvelle avec accès direct sur la RN224 et la RM902 n’est prévue dans le cadre du projet.

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

Les futurs flux à destination du Pôle Economique transiteront par les voies déjà existantes.

IV.4.2. Augmentation des flux de trafic au niveau de la RN224 et de la RM902

L’étude de trafic initialement réalisée a montré d’après les projections de trafics à horizon 2020 - que la RM902 et la RN224 présenteront des problèmes de saturation même sans l’aménagement du PEX.

Parc des Expositions – Pôle Economique Parvis – Europolia SPL de Toulouse Métropole –

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 circulation, notamment au droit des giratoires situés le long de la RN224, sont en cours d’étude.

IV.4.3. 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, et ses avoisinants, notamment dans le parvis du futur Pôle économique.

IV.5. LA QUALITE URBAINE, ARCHITECTURALE ET PAYSAGERE

IV.5.1. Généralités

D’une manière générale, le **site du Parc des Expositions** 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 réalisés.

Le projet a engendré une nouvelle urbanisation sur des espaces initialement 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, l’imperméabilisation des sols et 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.

Côté **Pôle économique Parvis Est**, les intentions urbaines, architecturales et paysagères s’inscrivent dans la même philosophie d’aménagement que les principes retenus pour le site du Parc des Expositions.

IV.5.2. 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 4, 5, 6 7 et Parvis Est du Pôle Economique objet de la présente dérogation car interceptant les bandes d’inconstructibilité de la RN224 et de la RM902.

Ilots 4, 5, 6.

Les îlots 4 et 5 (parkings aménagés) sont mis à disposition pour l’exploitation de GL Events (DSP jusqu’en 2023). Il s’agit de ménager le futur, pour à terme, potentiellement aménager ces îlots.

En rappel, le plan masse initial (Source OMA) :

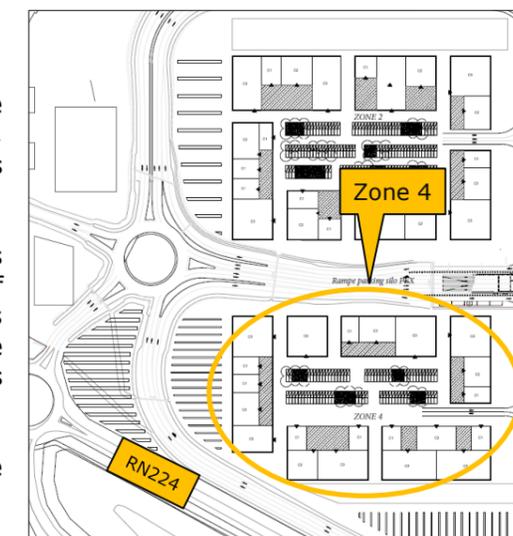
L’optimisation foncière des sites d’activités est un enjeu important à l’échelle de la métropole, pour optimiser l’usage du foncier, engendrer des économies d’échelles sur l’investissement et le fonctionnement et limiter le morcellement parcellaire peu flexible ou recomposable dans le temps.

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, visible depuis la RN 224.

Des aménagements paysagers viendraient créer un écran de protecteur entre le futur bâti et la voie.



Ilot 6.

L'îlot 6, à ce jour, est une réserve foncière, consistant en un aménagement paysager, offrant un cadre qualitatif au vaste espace extérieur du MEETT.

Concernant cet îlot, il s'agit également de ménager le futur, en tant que réserve foncière potentiellement dédiée à des futurs besoins liés à l'exploitation du MEETT.

(Projet non connu à ce jour).

Ilot 7.

L'îlot 7 projette la réalisation d'un hôtel offrant environ 250 chambres et des services communs en rdc, un espace de stationnement et un parvis paysagé de desserte et d'accueil. (L'étude est en cours de faisabilité). Sa façade principale sera tournée vers l'Est, pourra s'installer en continuité et / ou en retrait de la face principale du Parc des Expositions, visible depuis la RM902.

Parvis Est : futur Pôle économique (plan guide en cours d'élaboration)

La morphologie globale et la qualité architecturale de ce secteur sont directement liées avec la trame du Parc des Expositions. La densité urbaine de ces îlots permet de structurer le grand espace public du parvis.

Le cadre bâti se voudra exprimer une certaine densité avec quelques émergences bâties hautes. Les futurs bâtiments vont interagir avec l'espace public, tel un archipel de bâtiments qui s'installent dans un Parc, à l'image d'un « *campus* ».

L'insertion des bâtiments dans ce dispositif de « campus - parc » devra permettre de disposer d'une situation de façade principale (et non « en arrière de »), visible depuis la RM902, afin de dialoguer en contre-champs avec l'armature paysagère de l'espace public du parvis. Il s'agit de créer des porosités, de échappées visuelles et fonctionnelles entre les bâtiments vers l'environnement proche comme, le MEETT sa façade principale, l'Enseigne et le ruisseau du Garossos.

Au rez-de-chaussée, les programmes de restauration, services et commerces participent à l'animation du parvis et du quartier en général.

Les adressages, notamment des programmes hôteliers devront être lisibles.

Un lot, dit atypique, aura la capacité d'accueillir un programme dit « de grande échelle », dense, qualitatif.

Le cadre bâti au contact de l'Enseigne, devra trouver un dialogue aimable entre la hauteur des bâtiments et la plaine de l'Enseigne afin d'éviter un effet de forte rupture d'échelle dans le grand paysage.

Le cadre bâti au contact de la RM902 s'insérera à l'est de la voie. Les espaces, réduits par la présente dérogation, entre la RM902 et le futur bâti feront l'objet d'aménagements paysagers soignés créant selon les programmes à destination, un écran de protection acoustique et visuel pour le confort des usagers.

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

V.1. ORIENTATIONS D’AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP)

Les aménagements envisagés dans le cadre du site du Parc des Expositions à l’ouest et du Pôle Economique à l’est, s’intègrent dans l’écriture de l’OAP Intercommunale du PLUiH.

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.2. OAP PIECES ECRITES

Conformément à la présente étude dite « Amendement Dupont », les constructions devront être implantées avec un retrait minimum de 25 mètres de l’axe de la RN224 et de la RM902.

