



Réalisation d'une étude dite « **Amendement Dupont** »

Dérogatoire à l'article L 111-6 du code de l'urbanisme,
concernant la RD 63 de la commune de Portet sur Garonne

Pour l'aménagement

d'une **Salle de Convivialité et du Tour de lac de la DDT**

soletcité

Atelier d'Urbanisme
et d'Architecture

MAITRE D'ŒUVRE : ATELIER SOL ET CITE

23, route de Blagnac – 31200 TOULOUSE

Tél. : 05 61 57 86 43 Fax : 05 61 57 97 78

e-mail : contact@soletcite.com

Juin 2021

Etude « Amendement Dupont » : dérogation à l'article L 111-6 du Code de l'Urbanisme

Partie 1 – LE CONTEXTE DE L'ETUDE ET LES OUTILS JURIDIQUES

- 1 - Présentation de l'étude et de l'axe de la RD 63
- 2 - Rappel des articles de la loi
- 3 - Rappel des objectifs de l'étude dite « Amendement Dupont »
- 4- La présentation synthétique du site de projet et ses objectifs
- 5- Rappel du document d'urbanisme en vigueur sur la commune

Partie 2 – LES TROIS PHASES DE L'ETUDE AMENDEMENT DUPONT

- 1- Phase 1 : Etude de diagnostic
- 2- Phase 2 : Synthèse, enjeux et aménagements
- 3- Phase 3 : Prises en compte dans le projet de salle de convivialité et de tour de lac

Partie 3 - LES REGLES QUI VONT ETRE MODIFIEES

- 1 - La prise en compte de la qualité architecturale, de l'urbanisme et des paysages
- 2 – La prise en compte de la réduction des nuisances
- 3 – La prise en compte de la réduction des nuisances sanitaires
- 4 – La prise en compte de la sécurité
- 5 – Synthèse des aménagements proposés

PARTIE 1 – LE CONTEXTE DE L'ETUDE ET OUTILS JURIDIQUES

Partie 1 : Contexte de l'étude et outils juridiques

1 – Présentation de l'étude et de l'axe de la RD 63

La RD 63 est un axe à grande circulation qui dessert d'Est en Ouest le territoire de la Commune de Portet sur Garonne. Permettant de relier l'A64, la zone d'activité et la route d'Espagne, cet axe se nomme également boulevard de l'Europe.

Cette route a été classée par décret n° 2010,578 du 31 mai 2010 modifiant le décret n° 2009-615 du 3 juin 2009 fixant les routes à grande circulation.

Le présent document est une étude dite « Amendement Dupont » dérogatoire à l'article L111-6 du Code de l'Urbanisme.

Cette étude vise à analyser l'urbanisation existante le long de la voie et à définir des règles afin **de gérer qualitativement l'entrée de ville et de permettre l'aménagement du projet de la salle de convivialité ainsi que l'aménagement du tour de lac l'accompagnant.**

Cette étude sera prise en en compte dans la révision actuelle du PLU en cours sur la commune de Portet sur Garonne.



L'objet de la présente étude dite « Amendement Dupont », dérogatoire à l'article L 111-6 du CU **vise à étudier les 5 points clés suivants :**

- les accès,
- les reculs d'implantation des futurs aménagements liés au projet de la salle de convivialité et du tour de lac,
- la qualité urbaine,
- la qualité architecturale,
- la qualité environnementale,

de la parcelle faisant l'objet du projet d'aménagement, le long de l'axe de la RD 63 et d'adapter et définir des règles qualitatives permettant de déroger au recul de 75 m.

2 - Rappel des articles de la loi

[Code de l'urbanisme - art. L111-6 \(VD\)](#) [Code de l'urbanisme - art. L111-10 \(VD\)](#) [Code de l'urbanisme - art. L111-7 \(VD\)](#) [Code de l'urbanisme art. L111-8 \(VD\)](#) [Code de l'urbanisme - art. L111-9 \(VD\)](#)

Article L111-6

Créé par [ORDONNANCE n°2015-1174 du 23 septembre 2015 - art.](#)
En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du [code de la voirie routière](#) et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation. Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L. 141-19.

Article L111-10

Créé par [ORDONNANCE n°2015-1174 du 23 septembre 2015 - art.](#)
Il peut être dérogé aux dispositions de l'article L. 111-6 avec l'accord de l'autorité administrative compétente de l'Etat, lorsque les contraintes géographiques ne permettent pas d'implanter les installations ou les constructions au-delà de la marge de recul prévue à l'article L. 111-6, pour des motifs tenant à l'intérêt, pour la commune, de l'installation ou la construction projetée.

Article L111-7

Créé par [ORDONNANCE n°2015-1174 du 23 septembre 2015 - art.](#) L'interdiction mentionnée à l'article L. 111-6 ne s'applique pas :

- 1° Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières,
- 2° Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières,
- 3° Aux bâtiments d'exploitation agricole,
- 4° Aux réseaux d'intérêt public.

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

Article L111-8

Créé par [ORDONNANCE n°2015-1174 du 23 septembre 2015 - art.](#)
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.

3 - Rappel des objectifs de l'étude dite « Amendement Dupont » :

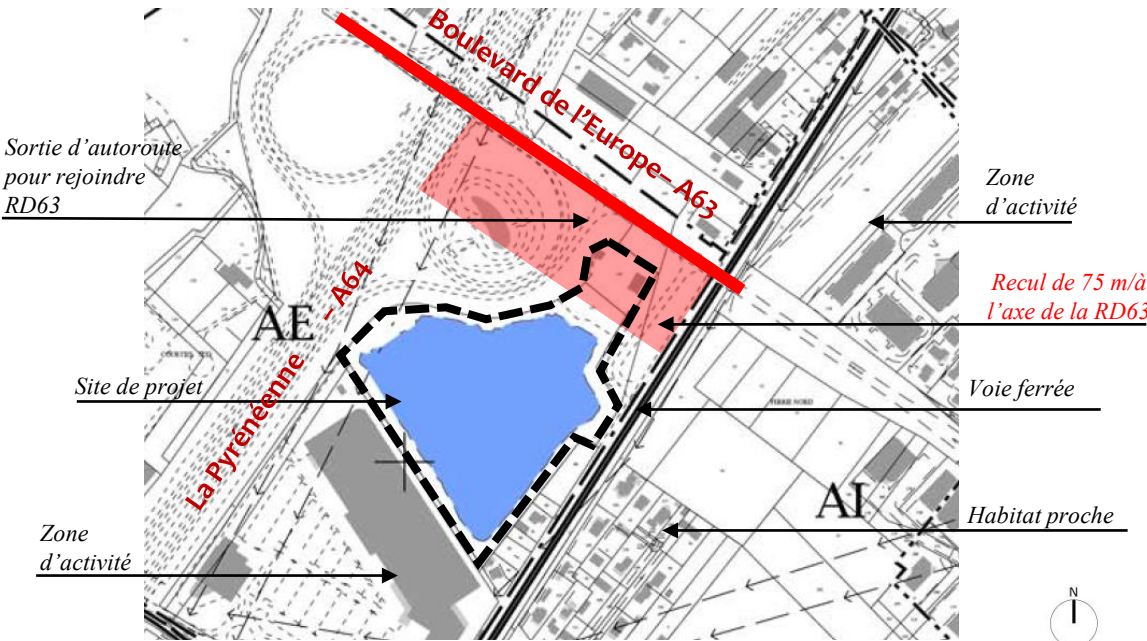
L'amendement Dupont est un outil préventif. Il constitue donc une mesure de sauvegarde, destinée à assurer un aménagement de qualité des espaces non urbanisés situés en bordure de voies importantes (autoroutes, routes express et déviations).

Au niveau du site de projet, dans une bande de 75 m par rapport à l'axe de la RD 63, l'interdiction de nouvelles constructions ou installations ne s'appliquera pas dès lors que l'étude ci-après justifiera les règles concernant cette zone au regard notamment :

- des nuisances,
- de la sécurité,
- de la qualité architecturale,
- de la qualité de l'urbanisme,
- des paysages.

Cette analyse précise a pour but de préserver la qualité des abords de la RD 63.

Ce dossier a donc pour vocation de présenter sur ces 5 points, des principes d'aménagement permettant un traitement de qualité dont fait l'objet du projet de salle de convivialité et du tour de lac afin de déroger à l'article L111-6 du Code de l'Urbanisme.



Partie 1 : Contexte de l'étude et outils juridiques

4- La présentation du site de projet

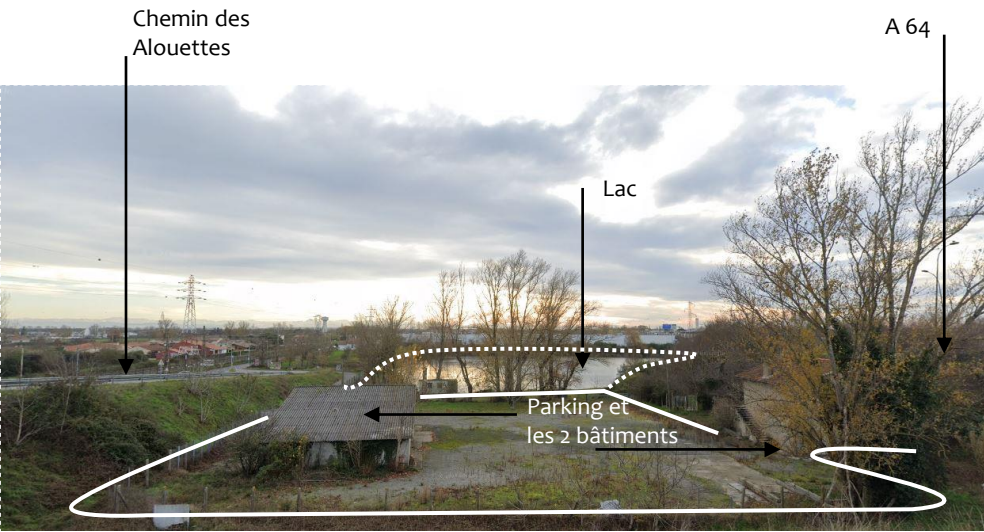
Le futur projet de la salle de convivialité s'implante en entrée Nord-Ouest de la commune et est encadré par :

- Au Nord, la RD63 - Boulevard de l'Europe,
- A l'Ouest, l'autoroute A64 – La Pyrénéenne,
- A l'Est, le chemin des Alouettes et la voie ferrée.

Il s'agit donc d'un site très contraint, indépendant du tissu urbain qui l'entoure et directement desservi par le chemin des Alouettes.

Depuis le boulevard de l'Europe, ce site apparaît en suivant sur plusieurs terrasses :

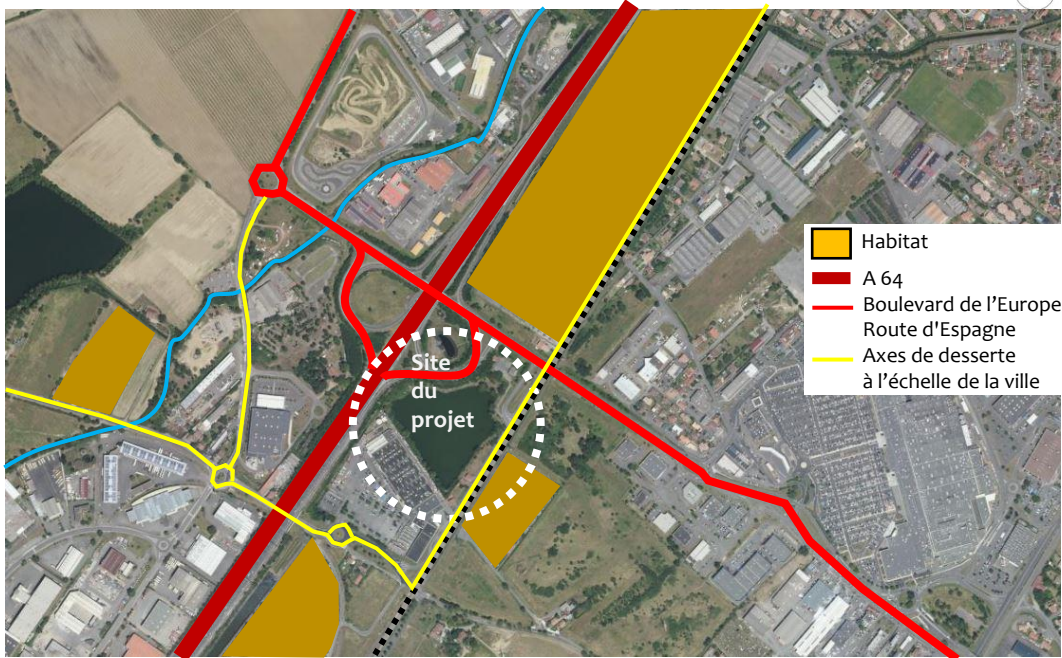
- Une terrasse haute composée d'un parking gravillonné et de deux bâtiments (un hangar et une maison), encadrée par les talus de l'A64, du boulevard de l'Europe et du chemin des Alouettes,
- Une terrasse basse qui est celle du lac de la DDT et de ses abords végétalisés.



Vue sur le site de projet depuis le Boulevard de l'Europe – RD63



Implantation du site de projet au sein de la commune



Implantation du site de projet

Carte du réseau viaire desservant le site du projet

Partie 1 : Contexte de l'étude et outils juridiques

4- La présentation succincte du projet salle de convivialité et tour de lac

Description des équipements attendus :

- Sur la terrasse haute, face au boulevard de l'Europe :
 - Une **salle de convivialité** (384 m2)
 - Le parvis de la salle de convivialité en lien direct avec le lac par une **rampe d'accès pour les piétons**.
 - Un parking végétalisé directement accessible depuis le chemin des Alouettes
- Sur la terrasse basse, face au lac :
 - Une aire de jeux directement accessible depuis le parvis de la salle de convivialité (par la rampe)
 - Le tour de lac et la transformation de ses berges en différents lieux (aire de pique-nique, promenade, pontons...)

Les démolitions à prévoir :

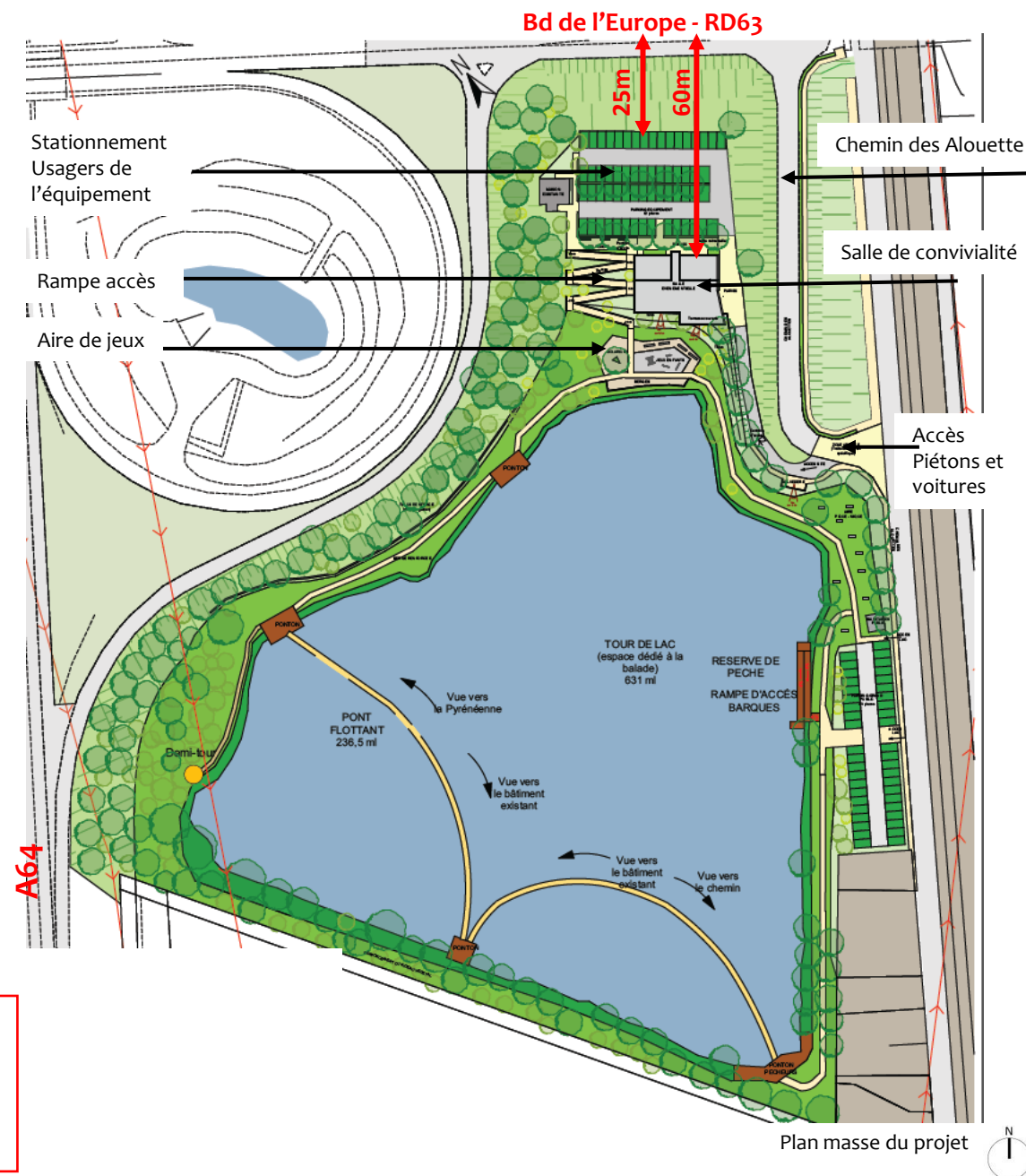
L'implantation de la salle de convivialité nécessite la démolition du hangar existant (inoccupé).

Les distances de recul nécessaires par rapport au boulevard de l'Europe pour réaliser le projet :

- Le futur parking se situe en pied de talus et de clôture
- Le futur bâtiment se situe à 60 m de l'axe du boulevard

L'objectif de la présente étude est donc de fixer un recul de 60 m par rapport à l'axe de la RD 63.

Recul nécessaire pour permettre la réalisation de ce projet tout en respectant les caractéristiques de la RD 63 et du site de projet.



Partie 1 : Contexte de l'étude et outils juridiques

5- Rappel du document d'urbanisme en vigueur sur la commune

Le PLU de la commune de Portet sur Garonne a été approuvé le 9 octobre 2019.

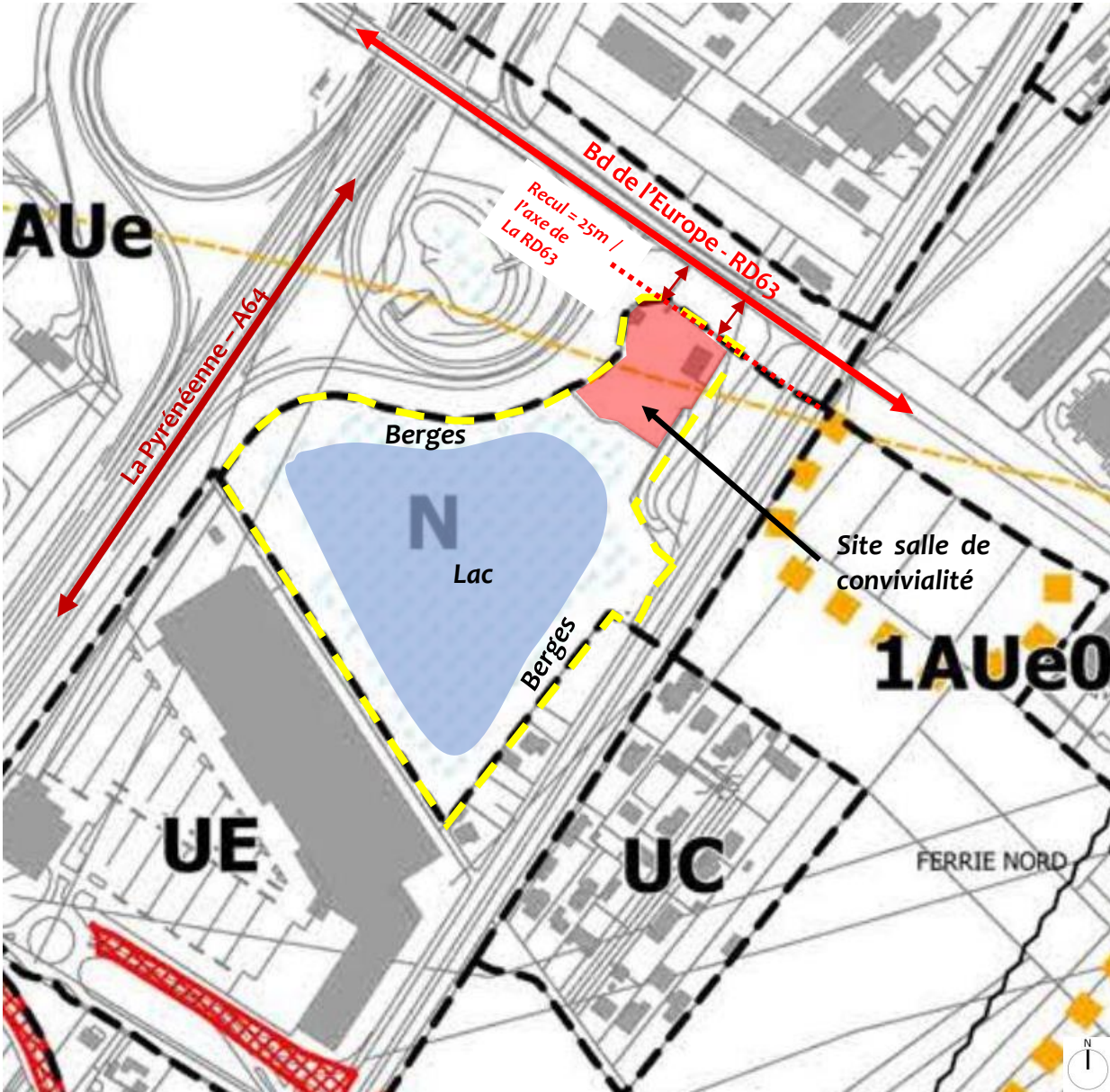
La zone du lac est classée N. Cette zone est destinée principalement à :

- Protéger et valoriser les espaces naturels, et les éléments de paysage porteurs d'identité communale,
- Mettre en valeur les abords des cours d'eau traversant la commune,
- Maintenir de grandes coulées ou coupures vertes à l'échelon communal,
- Identifier et maintenir les secteurs dédiés aux activités sportives et de loisirs.

Evolution actuelle du PLU :

- Le PLU est actuellement en révision.
- Ce secteur sera classé en N pour le lac, avec un secteur délimité pour l'équipement qui sera classé zone NL2 avec un STECAL.

Cette étude sera donc intégrée au PLU, en cours de révision, qui fixera les futures règles de ce secteur.



Extrait du zonage du PLU

PARTIE 2 – LES TROIS PHASES DE L’ETUDE AMENDEMENT DUPONT

Partie 2 : les trois phases de l'étude amendement Dupont – Diagnostic

1 - Description du contexte environnant à la RD 63 – boulevard de l'Europe :

- Un axe de desserte majeur :
 - Il raccorde la commune aux communes limitrophes,
 - Il constitue une entrée de ville,
 - Il relie l'A64 à la route d'Espagne,
 - Il dessert différentes poches de zones d'activités et d'habitats.
- Le long du boulevard de l'Europe s'articule **quatre entités** :
 - La zone d'activité (Nord et Sud de l'axe),
 - La zone d'habitation (Nord et Sud de l'axe),
 - Le site du lac (site de projet) = poche de végétation,
 - Le site du projet de la bretelle (Sud de l'axe, face au chemin des Alouettes) = poche de végétation,

Ces 4 entités forment un tissu urbain diffus et désordonné et confèrent au boulevard de l'Europe un caractère uniquement routier et fonctionnel.

- Un environnement en cours de développement avec l'aménagement d'équipements structurants :
 - le projet de la bretelle d'accès au centre commercial au Sud du Boulevard de l'Europe, permettra de créer **de nouvelles liaisons viaires et douces entre les différentes fonctions du secteur,**
 - **Une piste cyclable reliera le lac et son site aux zones d'activités et à l'habitat,**
 - La salle de convivialité et le tour de lac sera un équipement de loisirs pour l'ensemble du secteur mutant progressivement en quartier.

Ces différents projets constituent une formidable opportunité pour donner au boulevard un caractère urbain et l'affirmer en tant que liaison à l'échelle de la ville et du quartier qu'il structure.



Répartition des fonctions du secteur



Partie 2 : les trois phases de l'étude amendement Dupont – Diagnostic

2 - Description de la RD 63 - boulevard de l'Europe :

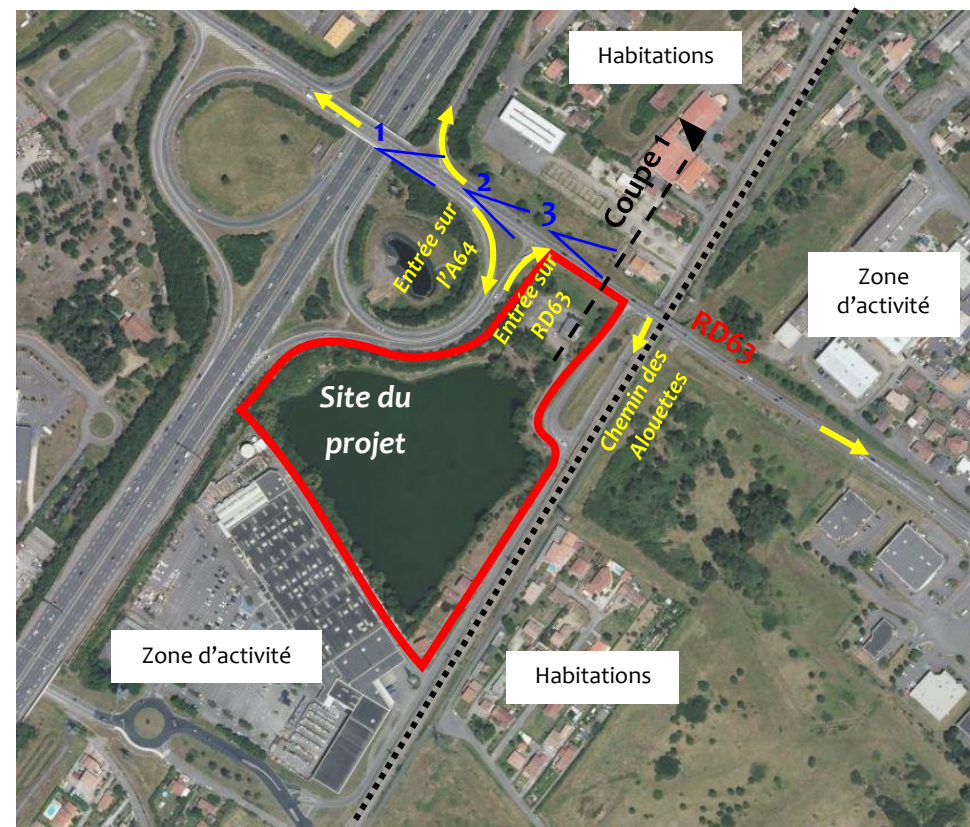
En entrée de ville, la RD63 est une route départementale à double sens avec un gabarit variable, des accotements étroits et non accessibles par les modes doux (glissières de sécurité) :

➤ A hauteur des entrées d'Autoroute A64 :

Largeur de 14 mètres avec une voie d'insertion dans chaque sens pour accéder à l'autoroute.

➤ A hauteur du site de projet :

Largeur de 10 mètre avec l'entrée sur le Boulevard de l'Europe depuis l'autoroute et l'accès au chemin des Alouettes.



1- Sur la gauche - Bretelle accès A64



2- Sur la droite - Entrée sur RD63



3- RD63 face au site du projet

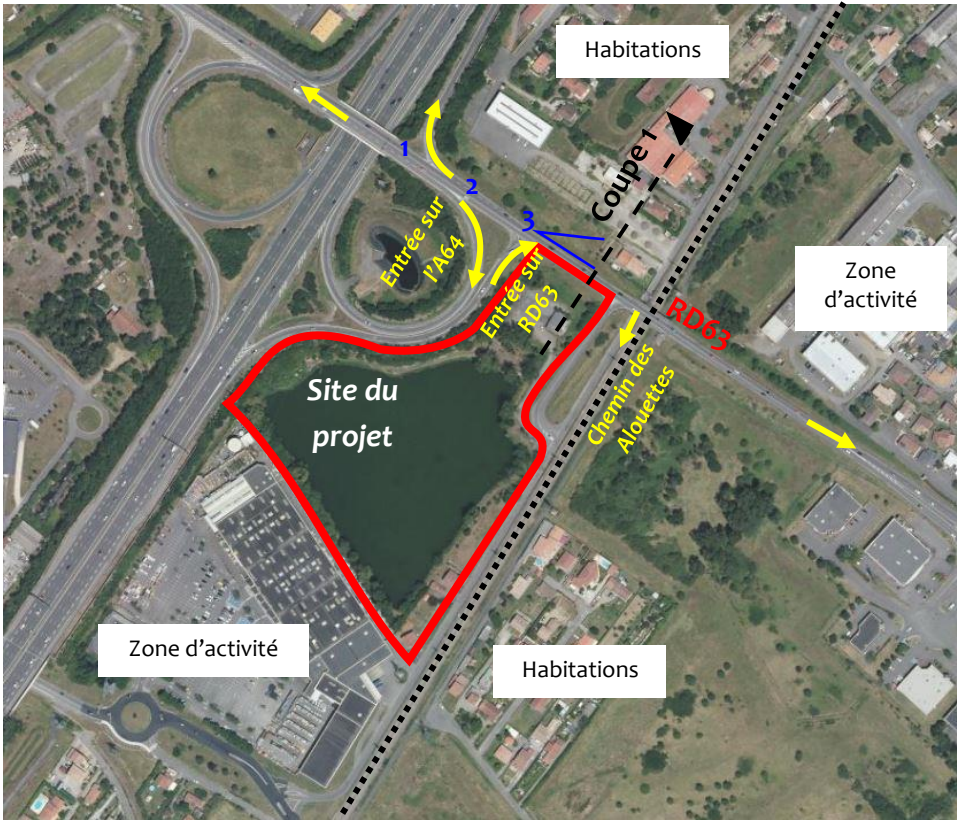
Partie 2 : les trois phases de l'étude amendement Dupont – Diagnostic

2 - Description de la RD 63 - boulevard de l'Europe :

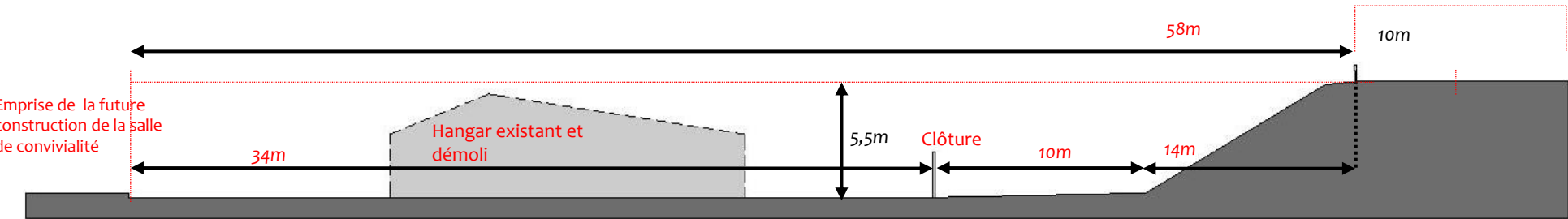
- Au niveau du site de projet, le boulevard **est en remblais** :
- Il est d'environ 5,5 m de haut et 14m de large et sépare le site de projet du boulevard.
 - Ce talus est faiblement végétalisé et comprend quelques arbustes (essences endogènes : noyer...)
 - Une glissière de sécurité et une clôture en pied de talus ne permettent pas le passage, le boulevard est inaccessible.



Vue sur le site de projet depuis le Boulevard de l'Europe – RD63



Carte des voies de dessertes du boulevard de l'Europe – RD63



COUPE 1 sur le boulevard de l'Europe et le site

Caractéristiques urbanistiques, architecturales et paysagères du territoire

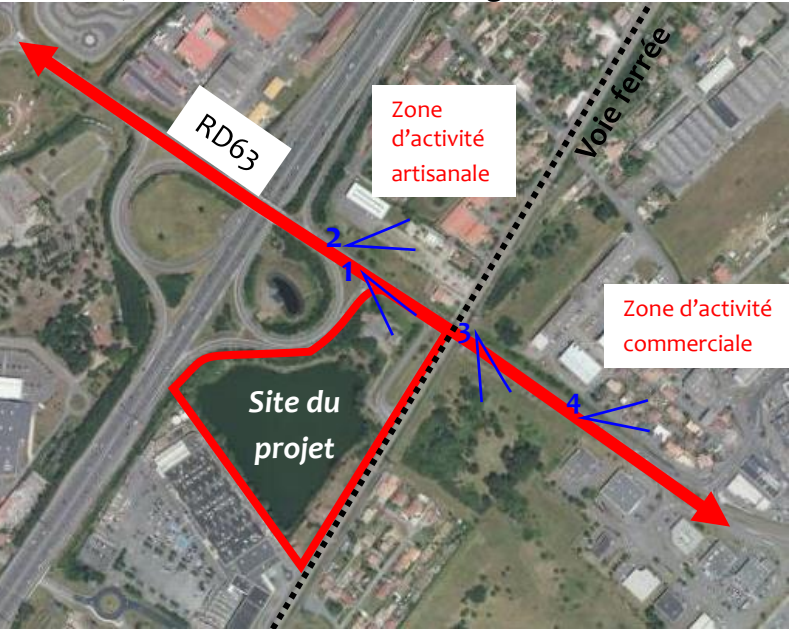
3- Description urbanistique du secteur :

Le boulevard de l'Europe, construit en remblais, domine l'entrée de ville. Aussi, depuis cet axe on perçoit :

- Le site du lac,
- La zone d'activité artisanale,
- La bretelle du chemin de alouettes,
- La voie ferrée et la poche de végétation délaissée (futur site de projet de la bretelle),
- La zone d'activité commerciale.

- C'est un paysage urbain segmenté par les grandes infrastructures routières et de transport.
- C'est un paysage à caractère routier émanant de la structure de la RD 63 et du traitement minéral des poches de zone d'activité.
- Les emprises végétales, bien qu'importantes, sont délaissées et donc non organisées
- C'est un paysage urbain diffus et hétérogène;

Fonctions, infrastructures viaires, et végétal, se côtoient sans articulation.



1- Vue vers le site naturel du lac – vers la bretelle accès chemin des alouettes



2- Vue vers la zone d'activité artisanale



3- Vue vers la voie ferrée et la poche de végétation



4- Vue vers la zone d'activité commerciale

Caractéristiques urbanistiques, architecturales et paysagères du territoire

4 - Description architecturale des bâtiments présents sur le secteur :

L'ensemble du secteur est occupé par des entreprises tertiaires ou locaux commerciaux et ponctuellement d'habitations.

Depuis le boulevard construit en remblais, on perçoit de **ces bâtiments essentiellement les toitures, souvent espace technique (gaines et ventilations visible).**

- Sur les zones d'activités, les bâtiments sont essentiellement de forme cubique couverts de bardages métalliques (blanc ou gris) bordés par des parkings en enrobé parfois plantés.
- Sur la zone d'habitation, les maisons individuelles sont crépis d'enduits de tons beiges, et couvertes de toiture à deux pans en tuiles romanes rouges.
- Sur le site de projet, une petite maison inoccupée et crépis (ton gris) avec un toit deux pans, et un hangar inoccupé avec toiture deux pans.

De façon générale l'architecture des bâtiments est peu qualitative.



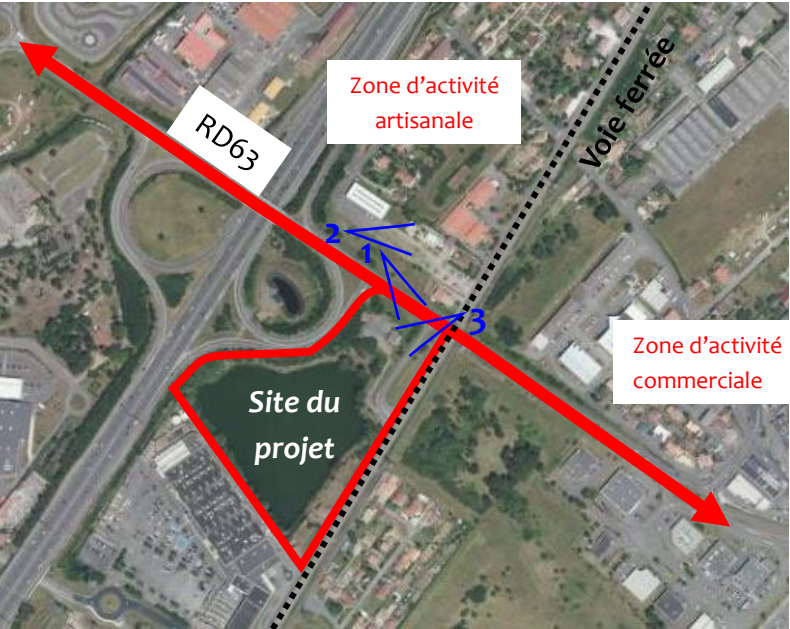
1- Vue vers le site naturel du lac – vers la bretelle accès chemin des alouettes



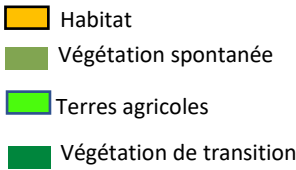
2- Vue vers la zone d'activité artisanale



3- Vue vers le site du lac



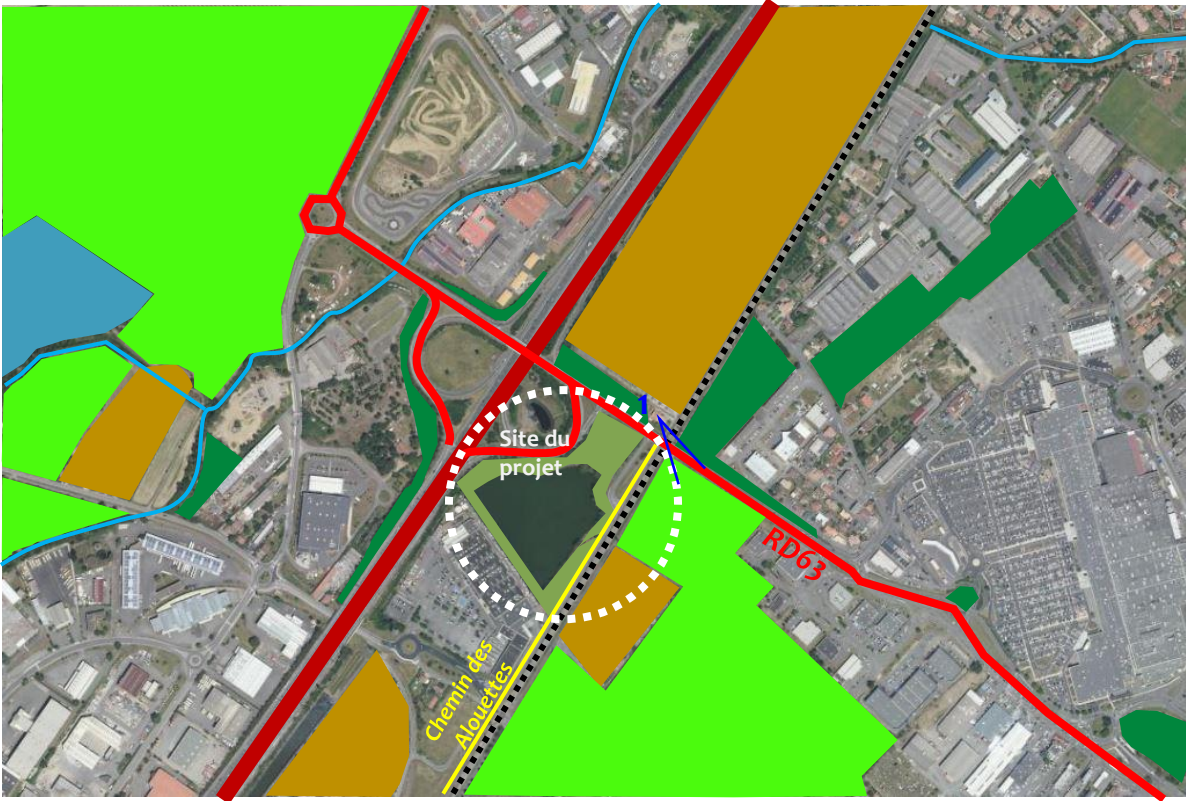
1- Vue vers la zone d'activité depuis le boulevard de l'Europe



Description de la trame paysagère :

- Le paysage sur ce secteur est composé de **zones végétales éparées**. En entrée de ville, le boulevard de l'Europe, est perçu comme un territoire minéral lié à la présence de la ZA du Nord.
- Cette emprise se voit réduite par l'étalement des zones d'activités. Le site du lac est le seul espace avec une végétation spontanée et préservée.

Conclusion : Le boulevard de l'Europe est en remblais sur une partie du secteur. Il surplombe l'autoroute A64, le site du lac jusqu'à la zone d'activité. Cette disposition **donne à voir une succession de toitures**, toutes très différentes par l'enchaînement de fonctions variées (habitats-activités).



Carte de poches végétales du site et leur dénominations



1- Vue la trame paysagère

Caractéristiques urbanistiques, architecturales et paysagères du territoire

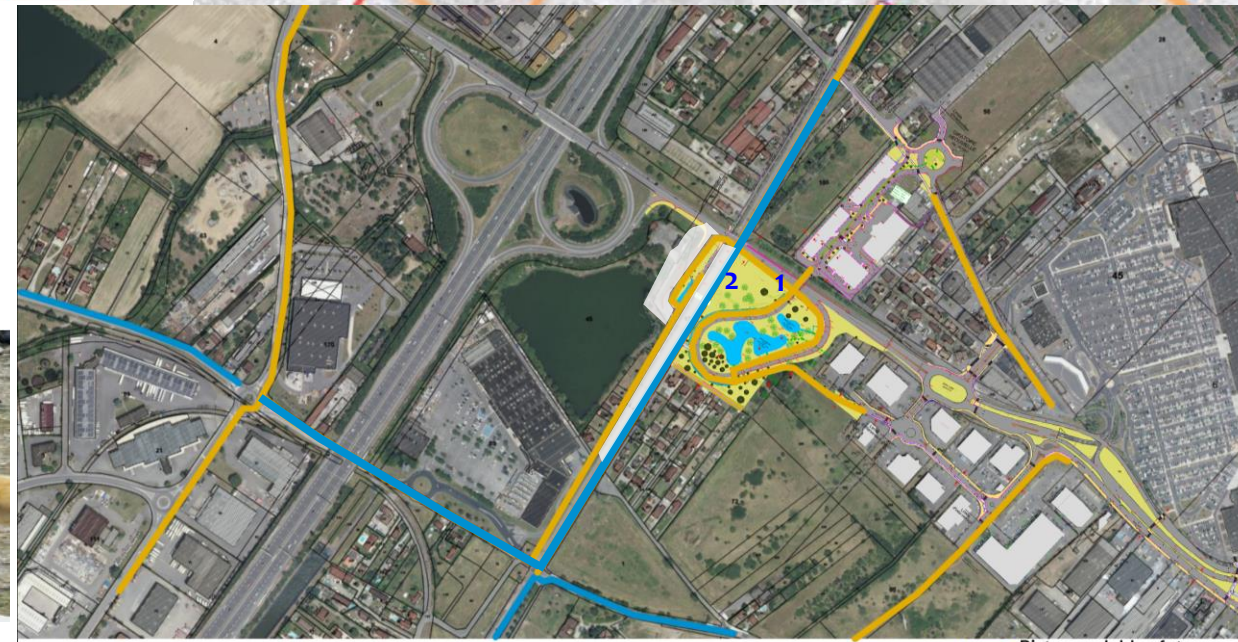
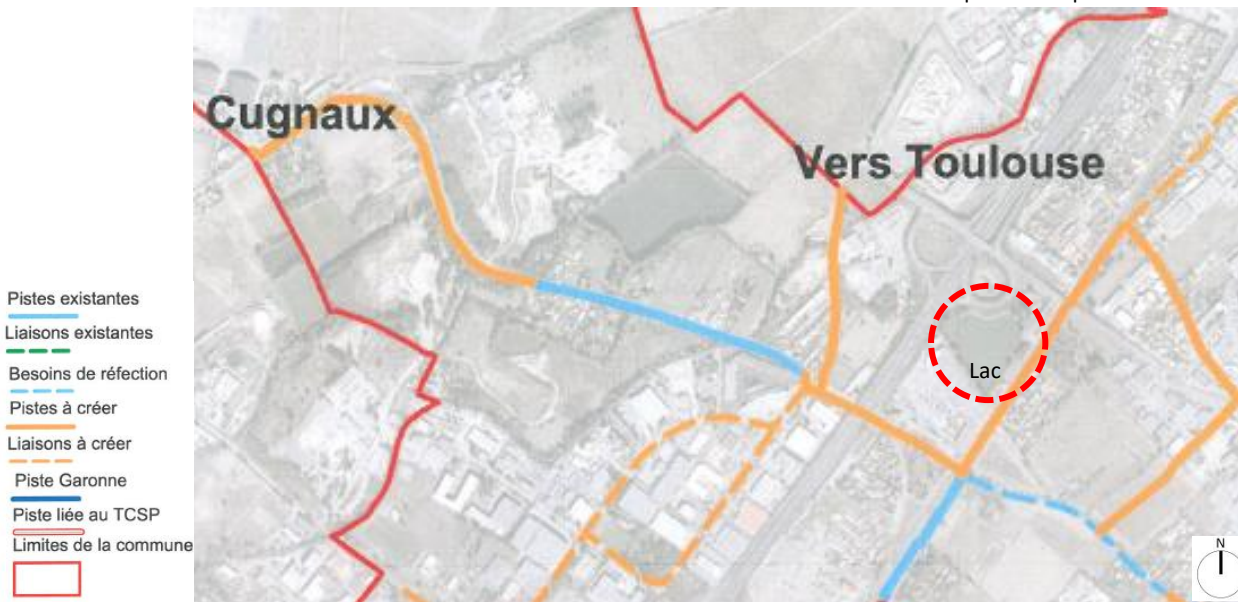
Schéma des itinéraires pour les déplacements doux

Description de la sécurité :

- L'ensemble du secteur **n'est pas couvert par des modes de transport doux**. Le chemin des Alouettes n'est pas encore aménagé pour proposer un accès direct et sécurisé.
- L'**absence de trottoir et de continuité pour les modes doux** le long du boulevard de l'Europe font de cet axe une route **exclusivement routière** (voitures et poids lourds).

Différents projets importants gravitent autour du site du lac de la DDT et propose la sécurisation de l'entrée de ville :

- Un **traitement paysager pour les aménagements du boulevard de l'Europe**, en lien avec la création de la bretelle d'accès au centre commercial.
- Le **prolongement de la trame mobilité douce**, afin de rendre le secteur accessible à tous les modes de déplacement.
- Le **projet de la salle de convivialité et l'aménagement du tour du lac**, afin d'offrir un lieu de rencontre et de promenade paisible pour les modes doux.



1 - Projet de la bretelle
Ouvrage d'art sous la RD63



2 -Projet de la bretelle
Glissière bois le long de la RD63

Caractéristiques urbanistiques, architecturales et paysagères du territoire

Description du site de la salle de convivialité et de l'aménagement du tour du lac de la DDT :

➤ L'accès se fait uniquement par le chemin des Alouettes.

Le site se compose d'un lac avec ses berges (en partie inaccessibles) et d'une esplanade entre le lac et le boulevard de l'Europe et d'une aire de pique-nique.

➤ Le lac dispose de nombreuses caractéristiques naturelles :

- Une végétation spontanée composée de fruitiers, arbres à hautes tiges (...).
- Une étendue en eau qui couvre la majorité de son territoire = point de fraîcheur réserve naturelle.
- La présence d'oiseaux.

➤ L'esplanade gravillonnée accueille à l'Est, à flan de talus de la sortie d'autoroute, une petite maison. Et à l'Ouest, le long du chemin des Alouettes, un hangar (désaffecté) en préfabriqué avec toiture deux pentes.



Petite maison



L'esplanade et son Hangar



Aire de pique nique et jeux



Vue du lac vers le boulevard de l'Europe



Berge du lac



Berge du lac

PHASE 2 – SYNTHÈSE, ENJEUX ET AMÉNAGEMENT

Synthèse des atouts et des faiblesses – Enjeux et Aménagement

La salle de convivialité et les aménagements du tour du lac dans le contexte de Portet sur Garonne Nord :

Faiblesses :

- Un site naturel entouré de fonctions déconnectées et très passantes.

Atouts :

- La position géographique du lac dans l'entrée de ville caractérise et structure la progression le long du boulevard de l'Europe.
- La végétation existante et préservée dans le projet, abrite le lac et ses environs de l'affluence du boulevard et de l'autoroute.

Enjeux :

- Marquer l'entrée de ville à forte qualité environnementale et paysagère.
- Créer un secteur naturel préservé inscrit dans une zone d'activité forte et en développement.
- Créer un maillage et des connexions entre l'ensemble des fonctions du site.



Synthèse des atouts et des faiblesses – Enjeux et Aménagement

La proximité avec le boulevard de l'Europe :

Faiblesses :

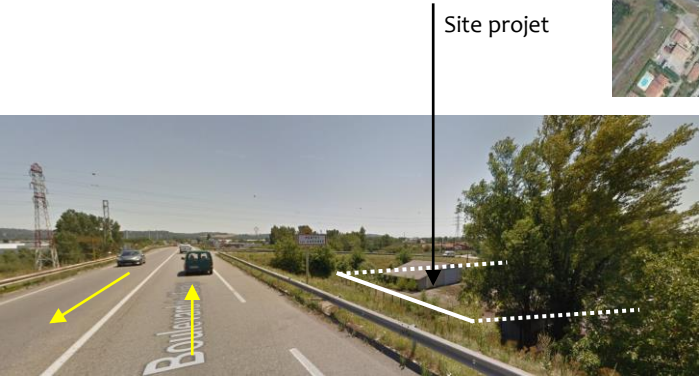
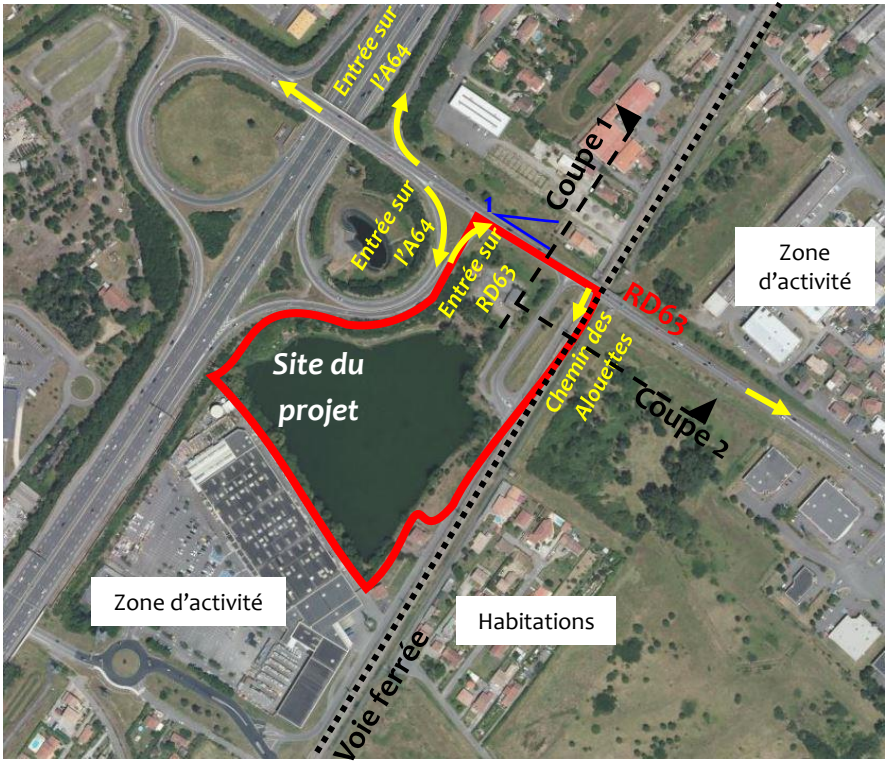
- Le boulevard de l'Europe est un axe passant connectant la voie rapide à la zone d'activité de Portet Nord. Les nuisances sonores sont assez importantes.
- Boulevard a caractère routier, infranchissable et non équipé pour recevoir les modes doux.

Atouts :

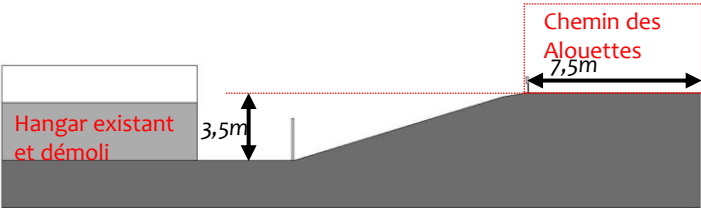
- La présence de la végétation est un masque visuel et protège le lac de la visibilité sur le boulevard. Ce secteur n'est pas exploité et utilisé par la ville.
- L'implantation du projet et du lac est en contrebas de la RD63. Cette différence de niveau participe également à la séparation des deux entités et préserve le lac de nuisances visuelles liées au boulevard.
- Le chemin des Alouettes est une route passante et permet l'accès vers la gare et vers le Castorama. Le site du lac bénéficie donc d'un accès sécurisé et visible dans le secteur.

Enjeux :

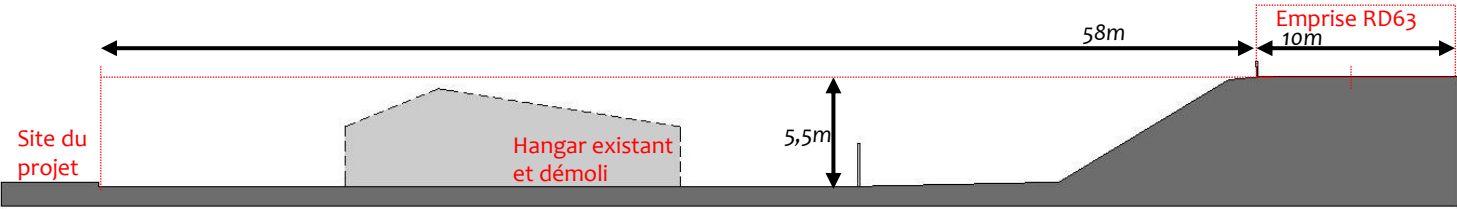
- Tirer parti de la différence de niveau entre le site du projet et la RD63 pour continuer à préserver le site naturel.
- Organiser des séquences végétales (en partie existante) pour éviter une vue directe depuis la RD63 sur le site et penser une salle de convivialité intégrant une 5^{ème} façade qualitative.



1- RD63 face au site du projet



COUPE 2



COUPE 1

Synthèse des atouts et des faiblesses – Enjeux et Aménagement

Le projet au regard de la qualité architecturale :

Faiblesses :

- Le caractère commercial et tertiaire des bâtiments environnants, ajouté aux habitations ne favorise pas une lecture d'ensemble et cohérente du site.
- La proximité directe avec le Castorama dont la façade arrière blanche est visible depuis le site.

Atouts :

- La distance entre le boulevard, la zone d'activité et la zone habitée, font du site du lac, un secteur à l'abris et isolé, dont l'intervention affirmera un espace naturel caractérisé.

Enjeux :

- Proposer une salle de convivialité en lien avec son site naturel.
- Gérer des façades sur la RD63 qui ne compromettent pas la qualité architecturale globale du secteur.
- Proposer des bâtiments capables de s'intégrer dans le contexte paysager du site et les différentes séquences à mettre en place au vu du relief et de l'entrée future.

Aménagement :

- Il sera proposé un règlement spécifique à la zone avec des prescriptions architecturales pour un aménagement harmonieux, en accord avec les règles de l'ensemble de Portet sur Garonne.



Synthèse des atouts et des faiblesses – Enjeux et Aménagement

Le projet au regard de la qualité paysagère :

Faiblesses :

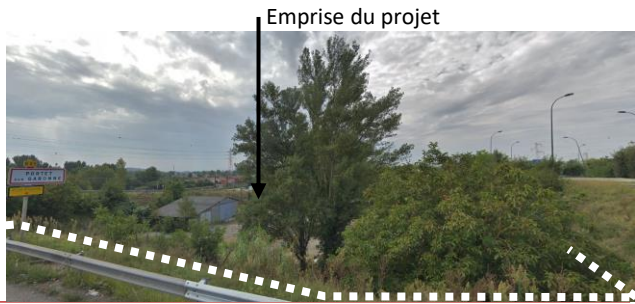
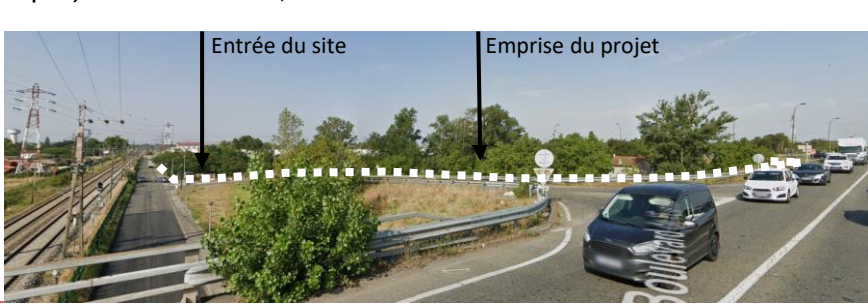
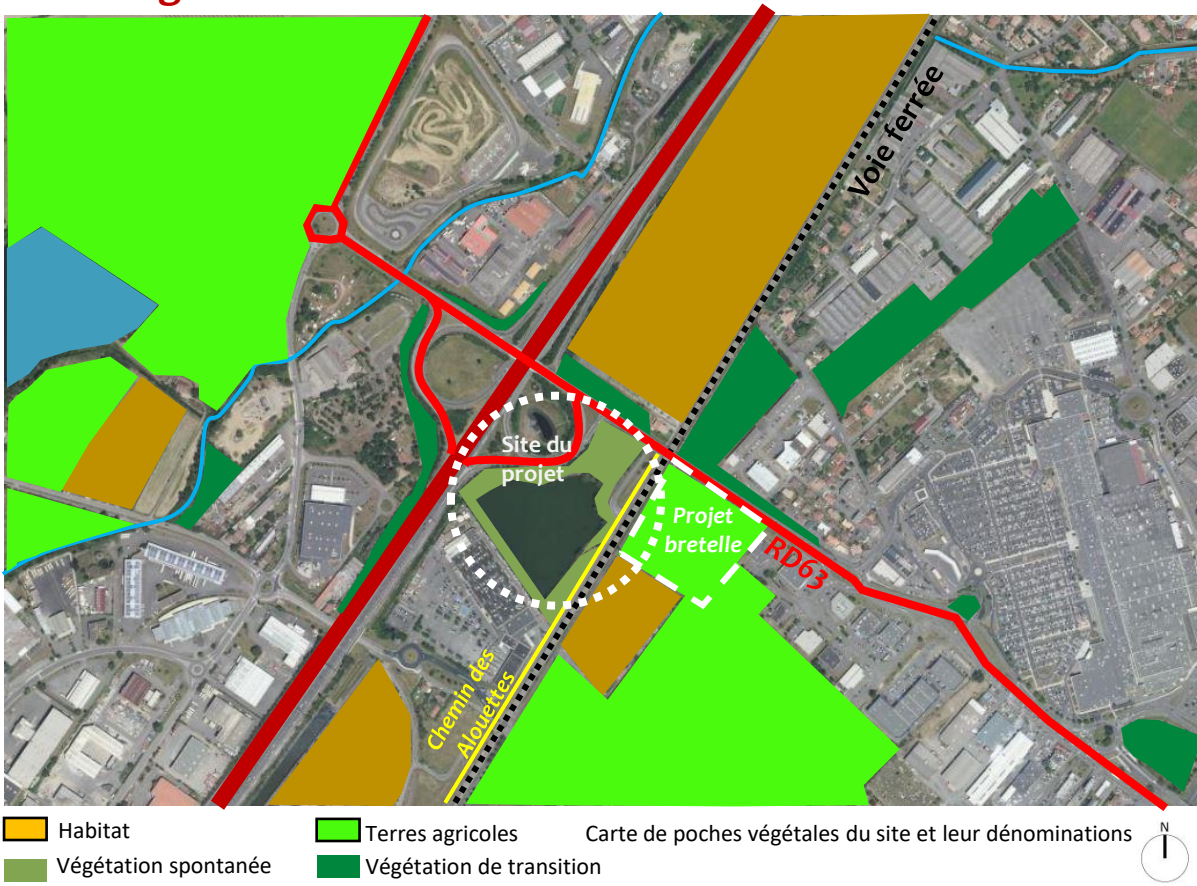
- Le site du lac est en rupture avec son contexte environnant et avec la trame végétale inexistante aux alentours.
- Ce site préservé spécifique, tranche avec la zone d'activité passante et bruyante à proximité.
- L'accès par des modes de déplacements doux est dangereux et souvent impossible.

Atouts :

- Cette végétation bordant le lac et longeant les axes routiers (A64 et RD63) offre un véritable lieu de convivialité et de fraîcheur dans la ville.
- La zone d'activité n'est pas en lien direct avec le site du lac.
- Le futur aménagement de la bretelle d'accès propose un projet paysager spécifique intégré le long du boulevard.

Enjeux :

- Les futurs aménagements s'inséreront au sein de ce parc.
- Renforcer les strates végétales existantes pour créer des continuités paysagères (haies bocagères, alignements d'arbres...)
- Rendre accessible le site par tous les usagers en proposant des infrastructures viaires sécurisées et praticables.
- Proposer un aménagement en lien avec le projet de la bretelle, cohérent et à l'échelle du site.



Synthèse des atouts et des faiblesses – Enjeux et Aménagement

Le projet au regard des nuisances :

1 – Visuelles 2 – Sonores 3 – Sanitaires

1 – Nuisances visuelles – Proximité par rapport à la RD63

Faiblesses :

- Le boulevard surplombe le site du projet et donne à voir la toiture des bâtiments.

Atouts :

- La végétation présente sur le parking et en pied de talus masque le trafic de la RD63.

Enjeux :

- Qualifier le végétal existant sans qu'il n'occasionne de gêne visuel à la circulation sur la RD63.
- Le règlement du PLU en cours de révision et permettra de veiller à une cohérence visuelle et une harmonie urbaine et paysagère de l'ensemble du site (matériaux de façades et de toitures, enseignes publicitaires, signalétique).

2 – Nuisances Sonores – Proximité par rapport à la RD63

Faiblesses :

- La zone sera impactée par les nuisances sonores de la RD63.

Enjeux :

- Protéger les futurs bâtiments des nuisances sonores provenant de la RD63, par des prescriptions architecturales adaptées.
- Proposer des enveloppes architecturales de bâtiments adaptées.



1 - Ecran végétal



2 - Site du projet

3 – Nuisances Sanitaires et Sécurité – Proximité par rapport à la RD63

Faiblesses :

- Le boulevard de l'Europe ne permet pas de desservir les fonctions environnantes entre elles (activités, habitats, loisirs).
- Nuisances olfactives et respiratoires liées au fort trafic de la RD63 et la proximité de l'A64.
- Cet ouvrage routier est sans trame paysagère structurée de bout en bout.

Atout :

- Site du projet déjà imperméabilisé.

Enjeux :

- Travailler sur un aménagement à faible impact environnemental et ne pas accentuer l'imperméabilisation du site en renforçant la trame végétale le long du boulevard (barrière contre la poussière et la pollution/captage du Co2).
- Travailler sur la gestion des eaux de ruissellement, au niveau de la salle de convivialité et de l'aire de pique-nique/jeux d'enfants, et en point bas créer des noues enherbées.

PHASE 3 – PRISE EN COMPTE DANS LE PROJET :

- **De la qualité de l'urbanisme**
- **De la qualité architecturale**
- **Des paysages**
- **Des nuisances**
- **De la sécurité**
- **De la réglementation**

1 – La prise en compte de la qualité architecturale, de l'urbanisme et des paysages

Pour améliorer l'insertion des bâtiments au sein du paysage du pôle d'activité et au sein de son environnement paysager, il est proposé de travailler sur :

La qualité de l'urbanisme :

- Améliorer la qualité de l'entrée de ville.
- Rassembler les habitants et les travailleurs du secteur par l'attractivité du lac (repas du midi, jeux d'enfants...), afin qu'il devienne un véritable lieu de quartier, un équipement à l'échelle de la ville, qui centralise et qui structure le tissu urbain.
- Améliorer les abords du site en sécurisant le boulevard, le projet de bretelle et le Chemin des Alouettes pour permettre l'accès aux déplacements doux.

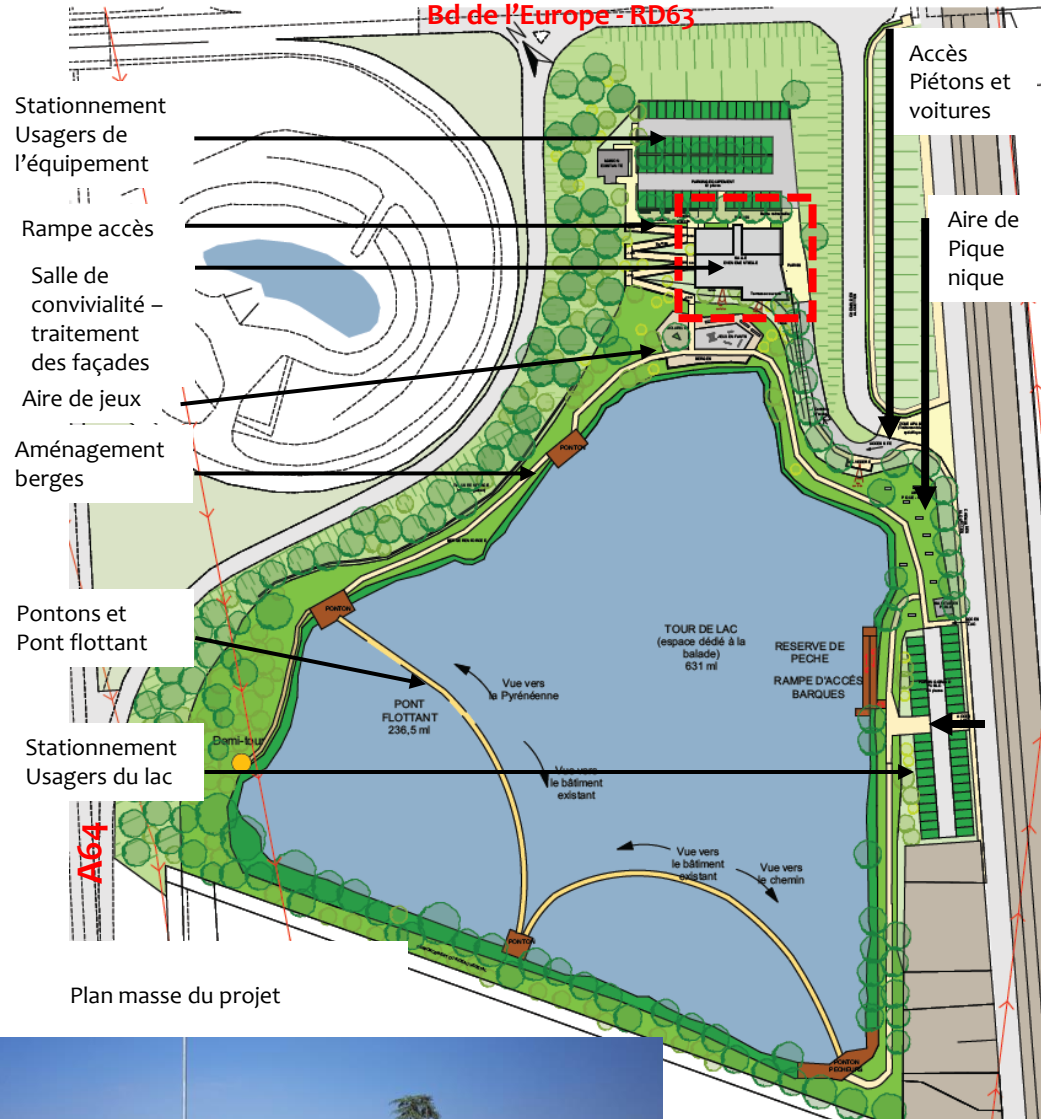
La qualité architecturale :

- Améliorer l'insertion des bâtiments au sein du paysage par le traitement des façades et la toiture du bâtiment (architecture, couleurs, matériaux,...) ainsi que sur les clôtures délimitant le site.
- Le traitement des déblais et des remblais donnant un effet de socle affirmé par l'emploi de végétation locale.
- Les espaces publics bordant la salle de convivialité et l'aménagement des berges feront l'objet d'un traitement paysager favorisant les déplacements doux (rampe d'accès, aménagement des berges ...).

Pour pallier au manque de visibilité du site du lac et gommer l'effet de désordre, il est proposé de travailler sur :

La qualité paysagère :

- Sauvegarder la trame végétale en entrée de ville en la renforçant et en l'organisant.
- Rendre visible et accessible le site du lac et ses berges tout en préservant sa faune et sa flore, sur l'esplanade de l'équipement et au bord du lac.
- Travailler sur l'éclairage public et son intensité (limiter les impacts sur la faune, flore).



Salle des fêtes, Mongiscard – Exemple de toiture végétalisée
MOE : Almudever Fabrique d'Architecture



Exemple de pont flottant

2 – La prise en compte de la réduction des nuisances

Les nuisances paysagères :

- Les pieds de talus pourront être densément plantés pour compléter la trame paysagère du site et la structurer.
- Utiliser la zone imperméabilisée existante pour le projet de la salle de convivialité et ses abords afin de limiter l’extension minérale du secteur (exemple traitement spécifique des parkings et aires d’activités).
- La gestion des eaux de ruissellement pourra être traitée au niveau de la salle de convivialité par la création de noues enherbées.
- Les futurs bâtiments seront raccordés aux réseaux existants.



1- Exemple aire de pique-nique



1- Exemple aire de pique-nique



2- Exemple aire de jeux



3 – Exemple de parking ever green

3 – La prise en compte de la réduction des nuisances sanitaires

Site de la salle convivialité

Traitement toiture et façades

Trame végétale à renforcer

Les nuisances visuelles , sonores et olfactives :

Pour pallier à la proximité de la RD63, rendant visible une partie du site et l'exposant au bruit, il est proposé de travailler sur les aménagements suivants :

Traiter la proximité du site par rapport à la RD63 :

- Le végétal sera renforcé en pied de talus et au niveau du futur parking pour créer un écran entre le futur bâtiment et la RD63 afin de ne pas occasionner une gêne visuelle pour la circulation.
- Cet écran absorbera la pollution générée par le boulevard et sera une barrière contre les nuisances olfactives et respiratoires.
- Adapter l'éclairage de l'espace public du site et du bâtiment pour ne pas occasionner une gêne visuelle depuis le boulevard de l'Europe, mais également pour respecter la faune et la flore du lac et ses abords.

Traiter l'architecture du futur bâtiment :

- Les façades et la toiture du futur bâtiment seront traitées avec une architecture de façon à s'intégrer dans le site.
- Le bâtiment sera composé d'un espace technique côté parking, et une salle convivialité tournée vers le lac. Cette disposition protège visuellement les usagers du bâtiment du trafic de l'autoroute et de la RD63.

L'activité de cette salle de convivialité va générer des nuisances propres au site du lac, mais on peut considérer que ces nuisances auront peu d'impacts sur les activités voisines (A64, RD63 et zone d'activité) beaucoup plus bruyantes.



Bâtiment d'accueil du parc de la Maourine, Toulouse - MOE : 360 DEGRES



Observatoires dans une réserve naturelle protégée, Congis-sur-Thérrouanne - MOE : Agence Territoires, Charles-Henri Tachon (architecte)



1 – Vue vers le futur bâtiment depuis la RD63

4 – La prise en compte de la sécurité

La sécurité :

Pour améliorer les déplacements depuis le boulevard (notamment les déplacements doux) et assurer la sécurité des usagers du site du lac, nous travaillerons sur les aménagements suivants :

Traiter la proximité avec la RD63 :

- Mettre en place des continuités entre le boulevard de l'Europe, le projet de la Bretelle, le chemin des Alouettes et l'entrée sur le site du lac.
- Mise en place d'une signalétique indiquant les accès au lac afin de sécuriser tous les modes de transport sur le secteur depuis la RD63 (trottoirs, traversées piétonnes, éclairage public, signalétique...).
- Aménager une entrée de quartier qualitative à l'échelle de la ville.
- Sécuriser en deux espaces :
 - Les abords du boulevard de l'Europe, par la mise en place d'une clôture en pieds de talus et délimitant l'esplanade de la salle de convivialité.
 - Le site du lac et ses berges, en utilisant la différence de niveau existante, renforcée par une clôture sur une partie du site.

Pour assurer la sécurité incendie sur le site du projet il sera essentiel de considérer les aménagements suivants :

- La voirie interne d'accès au parking de la salle de convivialité pourra être utilisée par les services de secours et d'incendie.
- La voie sera de dimension suffisante pour que les véhicules puissent manœuvrer sans difficulté.
- Prise en compte des normes incendie et d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.



5 – Synthèse des aménagements proposés

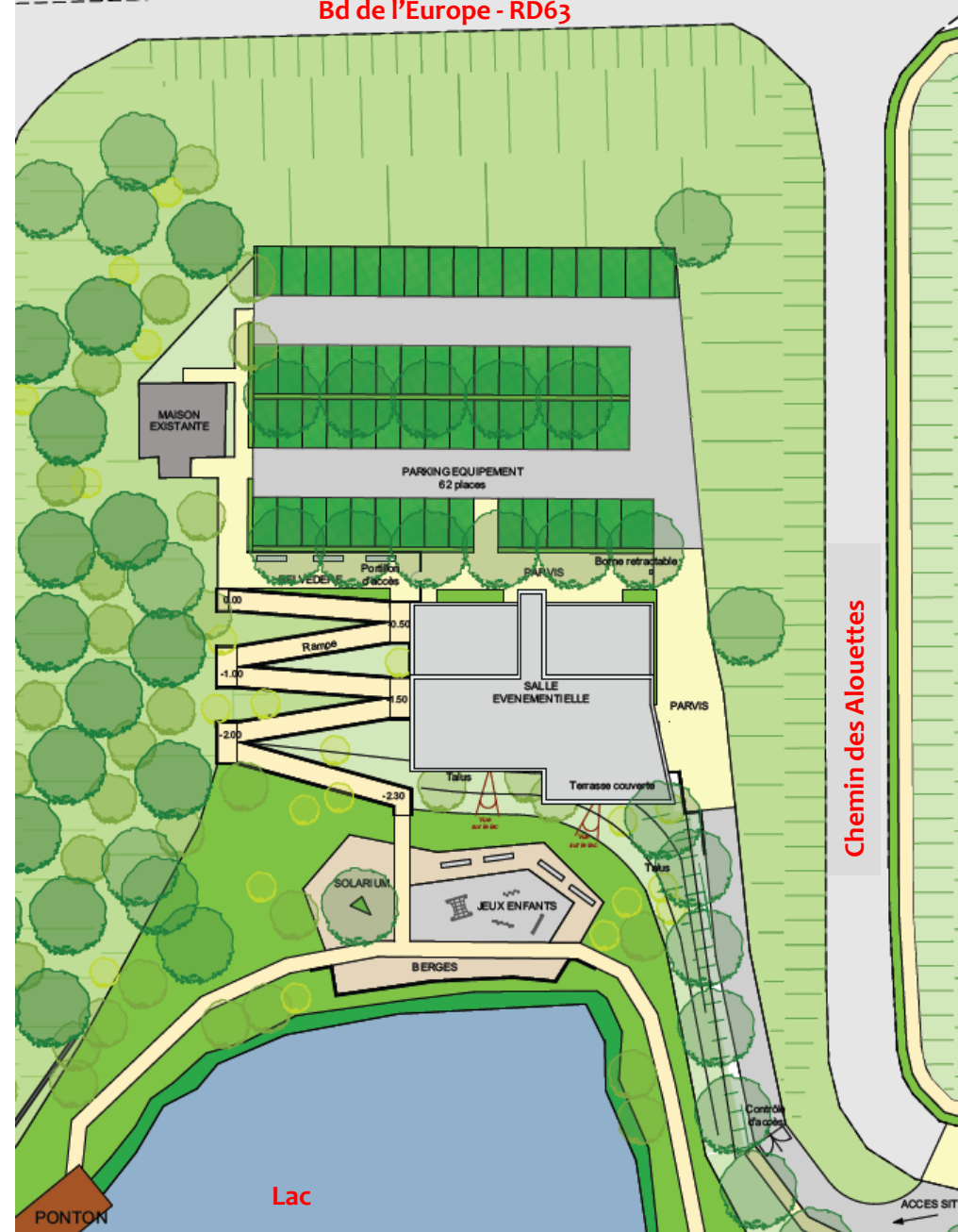
Sur l'ensemble du site de la salle de convivialité, du tour du lac de la DDT par rapport à l'axe de la RD63, et pour parvenir à un aménagement d'ensemble harmonieux, cohérent et fonctionnel, la distance de 60 m par rapport à l'axe de la RD63 permettrait de gérer :

- L'organisation du site de projet par rapport à l'implantation de l'accotement de la RD63.
- L'aménagement du talus et de son pied (végétal, clôture) servant de limite séparative entre la RD63 et le site du projet.
- L'implantation du futur bâtiment événementiel.
- L'aménagement en terrasse des différentes zones autour du lac (bâtiment, aire de jeux d'enfants, aire de pique-nique, berges).

Ainsi, dans la cadre de cette étude nous proposons de fixer l'implantation du projet de la zone d'activité à une distance de 60m par rapport à l'axe de la RD63.



Vue du projet depuis les berges du lac



Plan de masse de la salle de convivialité et ses abords

PHASE 4 – EVOLUTION DU DOCUMENT D'URBANISME EN VIGUEUR

➤ Evolution de la zone N

PLU ACTUEL :

Article 1 – Occupations et utilisations des sols interdites

- 1 - Sont interdites, toutes les occupations et utilisations du sol, **à l'exception** :
- des occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières et répertoriées à l'article N 2,

Article 2 – Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières

- 1 - Les constructions d'activités agricoles ou maraîchères sous réserve de leur intégration paysagère au site.
- 2 - Dans la zone N :
- L'amélioration et l'extension mesurée des bâtiments d'habitation existants à la date d'approbation du présent règlement, sans création d'unités d'habitation supplémentaire, dans une limite de 20 % de l'emprise au sol existante, et sans que la Surface Hors Œuvre Nette totale de l'ensemble de la construction ne dépasse 300 m².
 - L'amélioration et l'aménagement de bâtiments liés aux installations sanitaires nécessaires à l'accueil des gens du voyage, dans le cadre d'un aménagement géré par une collectivité.

Article 6 – Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques et voies privées.

1 - Implantation des constructions par rapport aux voies :

Les constructions doivent être implantées à une distance minimale de 35 mètres de la limite d'emprise des routes départementales et 10 mètres de la limite d'emprise des autres voies.

- 2 - L'extension des constructions existantes pourra se faire avec une marge de recul au moins égale à celle du bâtiment d'origine.
- 3 - Des implantations autres sont possibles pour des bâtiments liés au fonctionnement du service public ferroviaire.

Article 9 – Emprise au sol

Dans le secteur NL, L'emprise globale au sol des constructions existantes et projetées ne peut excéder 15 % de la superficie totale de l'unité foncière.

ARTICLES MODIFIES :

- 2 - En secteur NL2 (sous STECAL), la construction d'un bâtiment dédié à l'activité de loisir autour du lac.

Décalage de la numérotation pour les autres éléments.

1 – Implantation par rapport à la RD63 – Boulevard de l'Europe

En secteur NL2, les constructions seront implantées à une distance de 60 m, en dehors des espaces agglomérés. Les infrastructures type parkings pourront s'implanter à une distance de 30m.

Décalage de la numérotation pour les autres éléments.

Dans le secteur NL2, l'emprise globale au sol des constructions existantes et projetées ne peut excéder % de la superficie totale de l'unité foncière.

3 – La prise en compte de la qualité architecturale, de l’urbanisme et des paysages

PLU ACTUEL :

Article 10 – Hauteur des constructions

- 1 - La hauteur des constructions ne doit pas dépasser 7 mètres, sauf en ce qui concerne les ouvrages ou constructions à usage d'équipement public et pour les bâtiments et installations liées aux activités sportives.
En zone NL dans le secteur spécifié au règlement graphique, sous réserve d'une bonne intégration paysagère au regard notamment de la topographie du terrain, cette hauteur pourra être portée à 15 mètres maximum.

Article 11 – Aspect extérieur des constructions et aménagement de leurs abords

4 - Clôtures :

Les clôtures doivent être ajourées, et sans soubassement. Dans ce cadre, seules sont autorisées les clôtures constituées de haies vives, doublées ou non d'un grillage à grosses mailles, et d'une hauteur maximale de 1,60 mètre.

Article 12 – Obligations imposées en matière de réalisation d'aires de stationnements des véhicules

2 - Établissements à caractère sportif et de loisirs :

Il conviendra, dans ce cas précis, de rechercher des aménagements (plantations, mouvements de terre, etc.) permettant d'éviter les grandes surfaces de stationnement d'un seul tenant.

5 - Stationnement des deux roues

Des locaux ou abris pour les deux roues seront exigés pour toutes les constructions. Leur nombre et emplacement seront déterminés en rapport avec la fonction du bâtiment. Les parcs vélos devront être accessibles facilement et réalisés sur des emplacements aménagés.

Article 13 – Obligations imposées en matière de réalisation d'espaces libres, d'aires de jeux, de loisirs et de plantations

3 - Plantations sur les parcs de stationnement :

Les aires de stationnement publiques ou privées doivent comporter au moins un arbre de haute-tige pour 4 emplacements. Ces arbres doivent être répartis sur l'aire de stationnement.

ARTICLES MODIFIES :

En secteur NL2, les clôtures en limite sur voirie publique doivent être ajourée, type grillage à grosses mailles, et d'une hauteur maximale de 1,80m à 2m.
Le long de l'autoroute A64, cette clôture peut être doublée de haies vives.

En secteur NL2, les aires de stationnement doivent comporter au moins un arbre de haute-tige pour 6 emplacements. Ces arbres doivent être répartis sur l'aire de stationnement.



Portet sur Garonne Projet de secteur d'activités des Caminoles / RD 120

Dossier PLU approuvé le 3 octobre 2023

Notice « Amendement Dupont »

De prise en compte de l'article L111-6 du code de l'urbanisme concernant la RD 120

Aménagement du Secteur d'activités des Caminoles le long de la RD 120

SOMMAIRE

CONTEXTE JURIDIQUE	2
SITUATION	3
1 – ÉTAT DES LIEUX	4
1.1. Description fonctionnelle des voies, de leurs fonctions générales et locales 4	
1.2. Description paysagère et urbaine du site.....	7
1.3. Impacts et synthèse	9
2 – LES PRINCIPES DU PROJET URBAIN ET LA PRISE EN COMPTE DE LA QUALITE URBAINE, ARCHITECTURALE ET DES PAYSAGES	10
2.1. Les principes d'aménagement définis	10
2.2. Le schéma d'aménagement de principe	12
3 – LA PRISE EN COMPTE DE LA REDUCTION DES NUISANCES ET DE L'AMELIORATION DE LA SECURITE.....	13
3.1. La réduction des nuisances sonores et visuels.....	13
3.2. L'amélioration de la sécurité tous modes.....	14
4 – LA TRADUCTION DANS LE PLU - OAP CAMINOLES	15

Contexte juridique

- L'article 52 de la loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement a introduit initialement l'article L 111-1-4 du Code de l'Urbanisme (Amendement Dupont) qui devient L 111-6 dans la nouvelle codification, qui vise à mieux maîtriser le développement urbain le long des grandes voies de communication et surtout les entrées de ville.
- L'objectif est d'inciter les communes qui souhaitent développer l'urbanisation dans leurs entrées de ville à mener au préalable une réflexion sur la qualité urbaine, paysagère et architecturale de l'aménagement dans leurs documents d'urbanisme de façon à améliorer la perception des abords des grands itinéraires.
- L'article L 111-6 du Code de l'Urbanisme créé par ordonnance n°205-1174 du 23 septembre 2015 préconise qu'en dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voie routière et de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.
- L'article L 111-8 du Code de l'Urbanisme par la même ordonnance citée ci-dessus, précise que le Plan Local d'Urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L 111-6 du Code de l'Urbanisme lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.
- La présente étude a donc pour objectif de prendre en compte ces contraintes de constructibilité aux abords de la Route Départementale 120, dans la zone des Caminols à vocation d'accueil économique et ouverte l'urbanisation au PLU.
- Dans ce cadre, le projet urbain doit être affiné de manière à prendre en compte les contraintes et les spécificités du site en termes de sécurité, d'aspect environnemental et d'intégration urbanistique, architecturale et paysagère des constructions à venir. Ces dispositions sont également intégrées dans la procédure en cours de révision du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Portet-sur-Garonne.

Situation

Le site concerné par l'étude est situé en limite Sud-Ouest de la commune de Portet-sur-Garonne et délimité par la RD 120 et la commune de Roques-sur-Garonne. Ce territoire de la commune recouvre aujourd'hui un ensemble foncier de 13,44 ha.

Il est situé en limite Sud-Ouest de la commune de Portet-sur-Garonne et délimité par la RD 120 et la commune de Roques-sur-Garonne.

Il est enclavé entre les voies ferrées Toulouse – La tour de Carol, Toulouse – Pau et l'autoroute.

Ce secteur est partiellement urbanisé sur environ 3 ha sous la forme d'activités économiques et d'habitations imbriquées, dont l'enjeu est leur renouvellement à terme.



Périmètre du secteur Caminotels



1 – État des lieux

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

▪ Fonctions principales

Le tronçon de la RD 120, route de Muret, se situe au Sud de la métropole toulousaine. Il constitue une coupure entre la partie Sud de la commune de Portet et la vallée de la Garonne.

La RD 120 (route de Muret) assure la fonction de desserte du site des Caminols, et notamment la desserte du centre commercial Carrefour au Nord. L'accès au site s'effectue par un carrefour giratoire au Sud contre la RD 820.

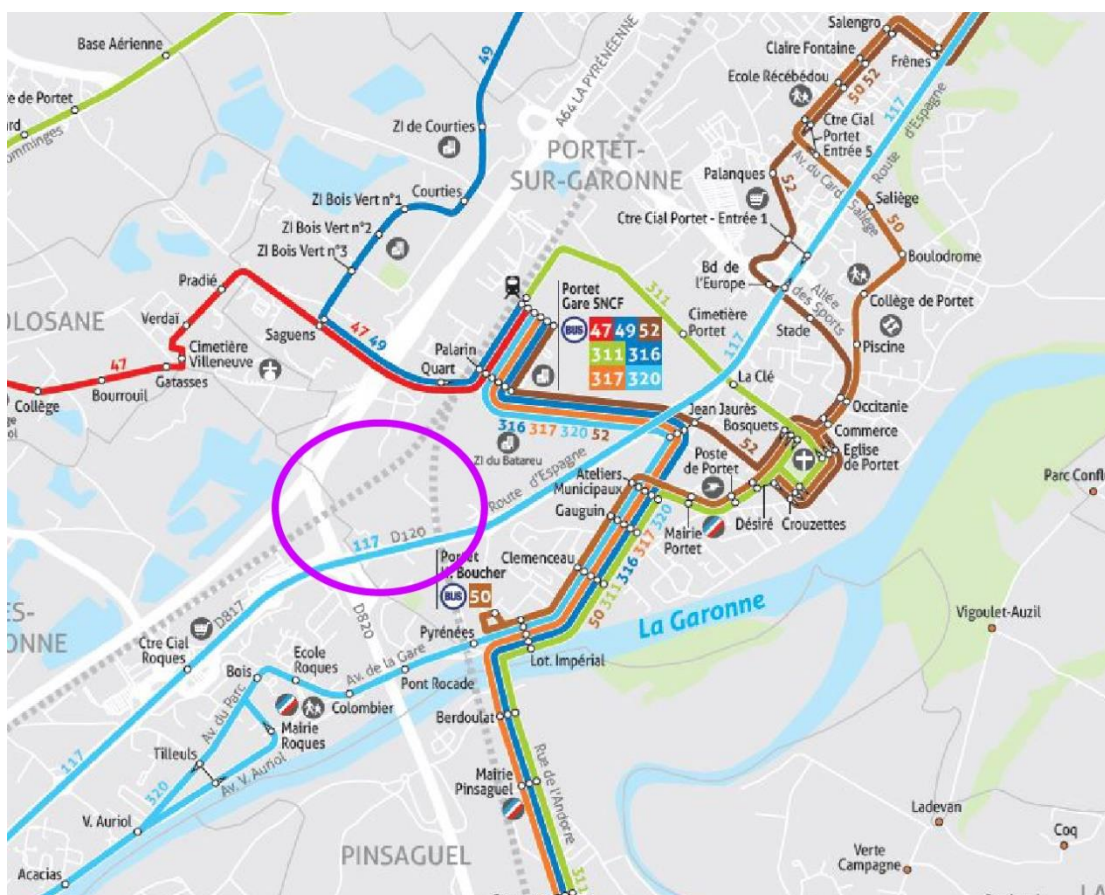
▪ Le trafic de circulation

Un trafic important observé sur la RD 120 au droit des Caminols est de 22 000 véhicules/jour.

▪ Desserte en transport en commun

La ligne de bus 117 dessert le site, mais les arrêts Centre Commercial Roques au Sud et boulevard de l'Europe au Nord sont localisés assez loin du site.

La ligne de bus 50 dessert également le site (terminus H. Boucher).



Carte TISSEO

▪ Aménagements modes actifs

Aucun aménagement en modes actifs (piste cyclable) n'a été réalisé sur la RD 120 à ce niveau. Toutefois, un piétonnier existe au Nord de la voie ferrée Toulouse/Foix.



Piétonnier existant le long de la voie ferrée

▪ Une sécurité peu prise en compte

La route de Muret à 2 X 2 voies, voit sa vitesse limitée à 70 km/h. Elle est peu interrompue par des intersections, sinon par des giratoires. L'accès au site s'effectue par le giratoire Sud.

▪ Des caractéristiques géométriques satisfaisantes

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

- 2 X 2 voies
- 2 chaussées de 8 mètres
- Un terre-plein central planté partiellement, pas de trottoirs



1.2. Description paysagère et urbaine du site

▪ Paysage et environnement

La majeure partie du territoire des Caminols est cultivée.

Une partie est bâtie, avec des habitations et des activités économiques à dominante commerciales.

Une partie est en friche, avec une végétation spontanée et arbustive (il s'agit de l'emplacement d'une ancienne ferme).

Le paysage est globalement ouvert, fermé par endroit par des bosquets ou des bâtiments. L'autoroute, la voie ferrée et la route d'Espagne restent peu marquantes, contrairement aux lignes électriques. Les talus ferroviaires forment des couloirs reliant les espaces naturels.

Depuis l'autoroute, les arbres masquent les vues. Depuis la Route d'Espagne, en allant vers le sud, le paysage très ouvert se ferme par séquences, en raison des bâtiments d'activités et d'habitations.

Au loin, la silhouette des engins exploitant les gravières



Quelques maisons sont implantées en frontalité sur la RD 120

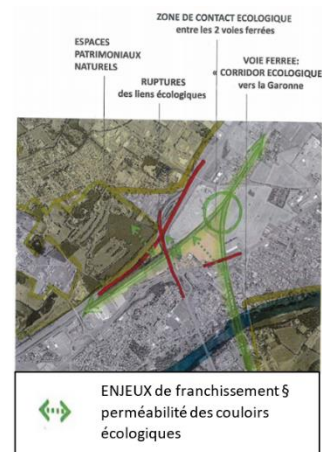


Plusieurs activités sont implantées au Sud et desservies par une voie à double sens branchée sur le giratoire.



Un site situé à la jonction de voies ferrées, des vecteurs écologiques.

Ils constituent des potentiels de « corridors écologiques » en jouant un rôle important pour la survie des espèces et le bon fonctionnement des écosystèmes.



• Nuisances liées au bruit

En terme de nuisances, la RD 120 est un axe très chargé en trafic, où la vitesse est limitée à 70 km/h (22 000 véhicules/jour). La présence de cet axe impose actuellement une zone d'inconstructibilité de 75 mètres de l'axe de la route de Muret sur l'espace non urbanisé des Caminot.

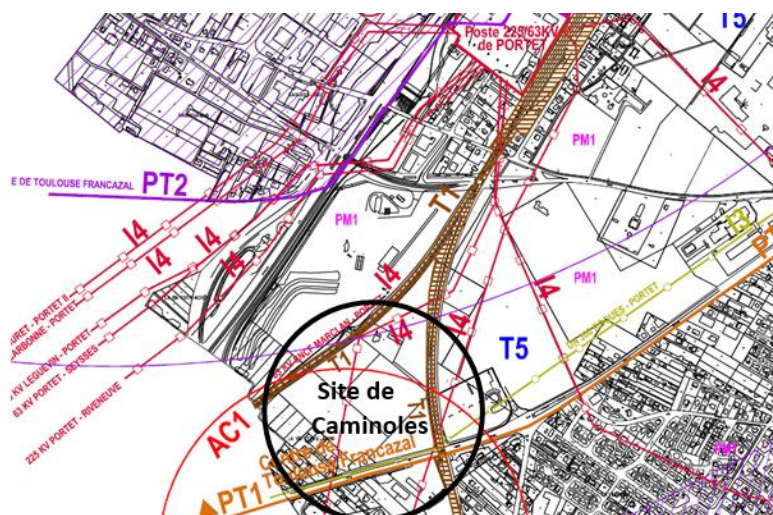
• Servitudes

- Périmètre de protection du patrimoine (**AC1**), vis-à-vis de la pyramide marquant la limite entre le Guyenne et le Languedoc (avis ABF obligatoire).

- Servitude relative à la canalisation de gaz TIGF (**I3**) retrait des constructions de 95m par rapport à celle-ci.

- Servitude relative à l'établissement des canalisations électriques (**I4**) pour présence d'un réseau aérien THT (obligation de respecter l'arrêté du 17 mai 2001 pour des distances données par RTE).

- Servitude relative aux chemins de fer (**T1**): retrait de 20 m de la limite d'emprise ferroviaire ;



A5	Servitudes relatives aux canalisations publiques d'eau et d'assainissement
AC1	Servitudes de protection des monuments historiques
AC2	Servitudes de protection des sites et monuments naturels
AS1	Servitudes attachées à la protection des eaux potables
PM1	Servitudes relatives au plan de prévention des risques naturels prévisibles (inondation)
PM2	Servitudes relatives au plan de prévention des risques naturels prévisibles (risque sécheresse sur l'ensemble de la commune)
EL3	Servitudes de halage et de marche pied
I3	Servitudes relatives à l'établissement des canalisations de transport de gaz
I4	Servitudes relatives à l'établissement des canalisations électriques
PT1	Servitudes de protection contre les perturbations électromagnétiques
PT2	Servitudes de protection contre les obstacles
T1	Servitudes relatives aux chemins de fer
T5	Servitudes aéronautiques de bagage

1.3. Impacts et synthèse

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

- Des nappes phréatiques peu profondes.
- La présence d'un paysage ouvert à dominante agricole et d'activités.
- Des constructions à usage d'habitations et d'activités au Sud-Est du site.
- Une classification de la RD 120 au titre des infrastructures de transports terrestres bruyantes, avec un secteur affecté par les nuisances sonores de 75 mètres de part et d'autre de l'axe de l'autoroute.

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

Le site des Caminoles (classé RGP 2019) est une unité de terrain exploitée par un même agriculteur, dont une partie est en friche et la pointe Nord-Est est classée en zone N naturelle, devenant inconstructible. L'ouverture à l'urbanisation de la zone classée AUE au PLU aura des impacts :

- Economiques pour les agriculteurs exploitant le site.
- Écologiques car, malgré leur caractère commun, une zone humide existe dans la partie Nord du site entre les deux voies ferrées.
- La revalorisation du secteur d'activités situé au Sud-Est.
- La création d'une trame paysagère au niveau de la route de Muret et d'une « transversale verte » agrémentant le futur quartier des Caminoles.
- La promotion d'un paysage urbain et d'une architecture de qualité en façade sur la route de Muret (entrée de ville Sud de Portet).
- L'intégration de la prise en compte des enjeux paysagers et urbains d'entrée de ville et des nuisances sonores générés par la RD 120 dans le projet d'aménagement en partie Sud-Est.
- La mise en sécurité du giratoire route de Muret / voie d'accès (actuellement voie en impasse).
- Une augmentation de l'imperméabilisation des sols, rendant nécessaire de prévoir les dispositifs permettant de regarder le débit de rejet des eaux pluviales vers le réseau (stockage ou infiltration des eaux pluviales) et de décanter les polluants éventuels.

2 – Les principes du projet urbain et la prise en compte de la qualité urbaine, architecturale et des paysages

2.1. Les principes d'aménagement définis

Caminolles, un secteur d'accueil d'activités économiques en entrée de ville sur la D 120, répondant à l'enjeu de la ville en extension dans le PADD avec une consommation des espaces raisonnée et qui a été reconfigurée dans cette révision, en cohérence avec la loi Climat et Résilience

Le projet vise à inscrire un secteur de développement économique connecté aux tissus urbains constitués et à son environnement.

Ce secteur recouvre une partie déjà urbanisée (3ha environ) avec la présence d'activités économiques et de quelques habitations, impactées pour ces dernières par des nuisances routières et ferroviaires. L'enjeu à terme pour ce foncier bâti est son renouvellement vers de l'activité, permettant de confirmer la vocation économique de l'ensemble du secteur.

Sur le foncier libre, le programme vise à développer un nouvel espace économique sur le site de Caminolles et doter la commune d'une offre en locaux artisanaux et industriels (à l'exclusion des activités commerciales), permettant de répondre à des demandes d'acquisition ou de location, très recherchés, sous peine de perdre cette économie de proximité et les emplois liés.

Exemples de produits à proposer sur le secteur



Il s'agit de concevoir un site économique affichant un marqueur pour la revalorisation de l'image du secteur d'entrée de ville sur la D 120, en créant un nouveau paysage urbain innovant dans son architecture et sa morphologie et en favorisant un cadre de vie de qualité par le renforcement du végétal dans cette zone.

Les orientations urbaines et paysagères prévues :

- Permettre une composition qualitative de l'entrée de ville sur la RD 120 avec un recul prévu du bâti de 55 m de l'axe de cette voie permettant un traitement végétalisé de l'entrée de ville.
- Favoriser une composition de façades le long de la D 120, avec une architecture qualitative, ainsi, la cohérence des volumes, des matériaux, des implantations, des limites, est un point essentiel à prendre en compte dans la conception du projet architectural.

- Donner une place importante au paysage et encourager la restauration de la biodiversité dans ce secteur en créant :

- o Un espace à renaturer « le petit bois » qui favorise l'accueil d'un potentiel écologique, une qualité du cadre de vie et l'infiltration naturelle des eaux pluviales.
- o Des bandes vertes de 20 m environ, le long des voies ferrées, afin de créer une transition avec ces infrastructures et permettre un « couloir » de circulation du potentiel de faune.
- o Des aménagements paysagers le long de la voie principale avec des noues plantées (voir des exemples page après).
- o Un espace paysager et arboré de transition avec le foncier bâti existant.

• **À l'échelle du site d'étude, les enjeux écologiques se traduisent dans le schéma d'implantation par :**

- L'instauration de couloirs « écologiques » le long des voies ferrées
- La création d'une façade paysagée, valorisant la zone d'activités
- La protection et l'isolement des habitations existantes par la « bande plantée »

• **En termes d'accessibilité et de modes doux**

Il est proposé un schéma de circulation avec une voirie principale en accès et sortie unique depuis l'échangeur existant. Toutefois, un 2^e accès de sécurité (pompiers, secours) est prévu depuis de la D 120, uniquement en tourner à droite.

Un maillage en modes doux est proposé pour accéder à la zone d'activités depuis le futur réseau express vélos (projet de REV) le long de la D 120.

Il sera nécessaire de prendre en compte la sécurisation du passage à niveau existant dans le cadre du projet d'aménagement de la zone.

Le secteur est desservi par la ligne TC (à compléter commune)

Il est proposé par rapport à l'axe de la voir RD 120 un recul de 55 mètres comprenant :

- Un paysagement phasé de la partie Sud de la zone d'activités
- Un mail de platanes sur la RD 120 accompagnant le trottoir
- Un piétonnier relié au piétonnier existant le long de la voie ferrée
- Un Réseau Express Vélos (REV) est prévu au Nord de la RD 120

2.2. Le schéma d'aménagement de principe

▪ Esquisse de projet de réaménagement du secteur des Caminoles et de la bande paysagère proposée en limite de la RD 120

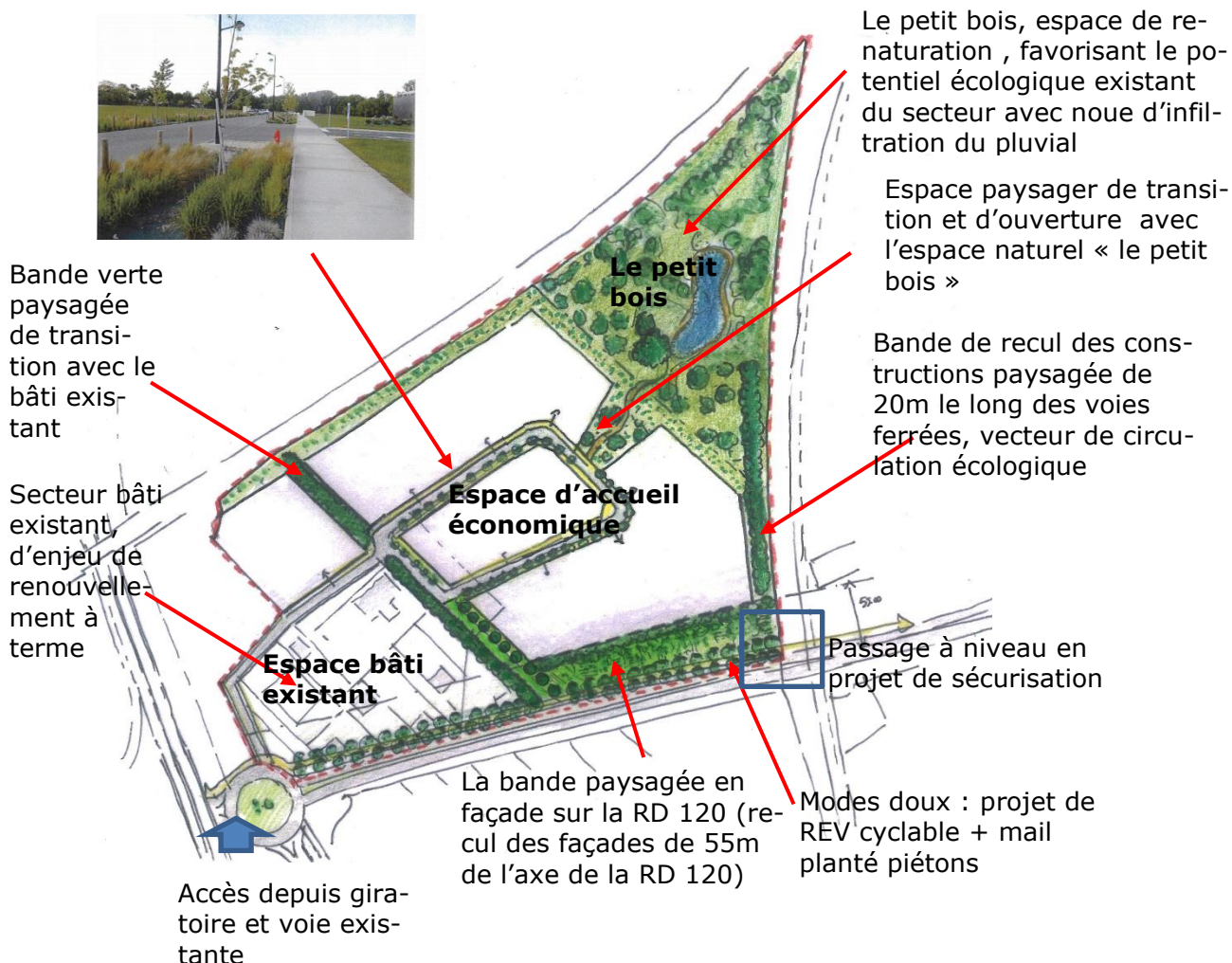


Schéma du profil en travers / État des lieux sur RD 120

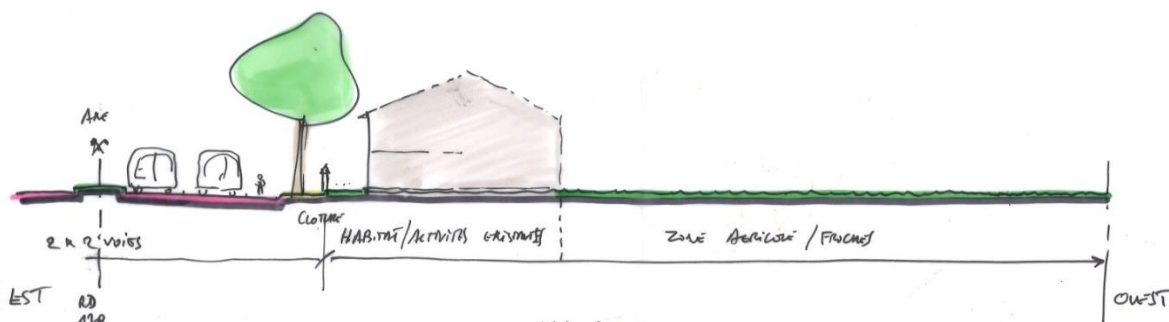
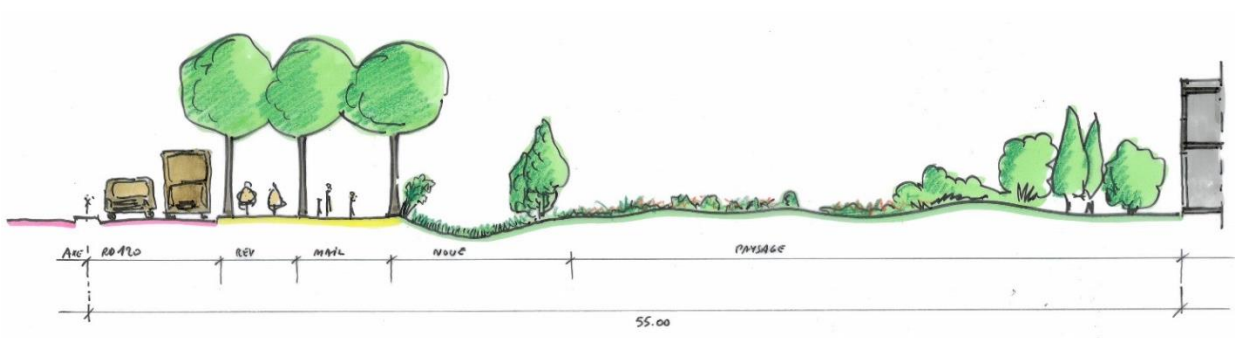


Schéma du profil en travers / principe de projet sur RD 120



3 – La prise en compte de la réduction des nuisances et de l'amélioration de la sécurité

3.1. La réduction des nuisances sonores et visuels

Pour pallier aux nuisances sonores, visuelles, il est prévu de :

➤ Traiter la proximité du site par rapport à la RD 120

- Un recul de 55 mètres de l'axe de cette voie est proposé et comprenant :
 - Un paysagement phasé de la partie Sud de la zone d'activités
 - Un mail de platanes sur la RD 120 accompagnant le trottoir
 - Un piétonnier relié au piétonnier existant le long de la voie ferrée
 - Un Réseau Express Vélos (REV) est prévu au Nord de la RD 120
- Cet écran végétal absorbera la pollution générée par la voie RD 120 et constituera une barrière contre les nuisances visuelles et sonores
- De plus, en raison du classement de la RD 120 parmi les infrastructures de transports terrestres bruyantes, tout nouveau bâtiment sera soumis à un renforcement d'isolation acoustique dans la bande d'influence impactée par les nuisances.
- L'éclairage de l'espace public du site et du bâtiment devra être adapté pour ne pas occasionner une gêne visuelle depuis la voie RD 120, mais également pour respecter la faune potentielle du site et ses abords.
- Les eaux de ruissellement seront collectées et traitées avant rejet dans les milieux naturels.

➤ Traiter la qualité architecturale en façade des futurs bâtiments :

- De façon globale, concevoir un site économique affichant un marqueur pour la revalorisation de l'image du secteur d'entrée de ville sur la D 120, en créant un nouveau paysage urbain innovant dans son architecture et sa morphologie et en favorisant un cadre de vie de qualité.
- Favoriser une composition de façades le long de la D 120 une architecture qualitative.
- Veiller à la cohérence des volumes, des matériaux, des implantations, des limites, des points essentiels à prendre en compte dans la conception du projet architectural

Des exemples de bâti d'activités conciliant qualité d'entrée de ville et paysage

Un espace de recul du bâti d'activités
géré par le végétal en entrée de ville et
effet vitrine (Beaucouzé)



Parc d'activités des Lizardais à
Grand Fougeray (Bretagne)



3.2. L'amélioration de la sécurité tous modes

Pour améliorer les déplacements et assurer la sécurité des différents usagers depuis route de Muret (RD 120), il est proposé un certain nombre d'actions :

➤ En termes d'accessibilité et de modes doux

- Un schéma de circulation avec une voirie principale en accès et sortie unique depuis l'échangeur existant.
- Traitement des intersections.
- Limitation de la vitesse à 50 km/h sur la RD 120.
- Un maillage en modes doux est proposé pour accéder à la zone d'activités depuis le futur réseau express vélos (projet de REV) le long de la D 120.
- Le passage à niveau de croisement avec la RD 120 es est prévu au du Programme de Sécurisation Nationale (PSN).
- Le secteur sera desservi par la ligne express Muret – Basso-Cambo de Tisséo en projet.
- Prise en compte des normes d'accessibilité pour les ~~personnes~~ à mobilité réduite dans l'aménagement de la zone.

➤ En termes de sécurité incendie sur le site

- La voie principale de circulation sera de dimension suffisante pour que les véhicules puissent manœuvrer sans difficulté.
- Prise en compte des normes incendie dans l'aménagement de la zone.

4 – La traduction dans le PLU - OAP Caminoles

Les principes d'aménagement de l'OAP



--- Périimètre de l'OAP

--- Limite de zone N

VOCATIONS A CONFORTER

-  Foncier libre d'accueil d'activité
-  Foncier bâti existant (habitat - activité) activité à terme potentiel de renouvellement urbain

PRINCIPE DE TRAITEMENT DES ESPACES COLLECTIFS ET/OU PUBLICS

-  Voirie à créer de desserte interne support de noues

 Passage à niveau n°1, inscrit au Programme de Sécurisation National (PSN)

 Accès à la zone d'activité à améliorer (depuis l'échangeur)

PRINCIPE DE TRAITEMENT URBAIN ET PAYSAGER

-  Principe de façade qualitative en entrée de ville
-  Espace à renaturer
-  Espace paysagé / aboré de transition avec le bâti existant et avec la zone N
-  Modes actifs / REV en projet (réseau express vélo)
-  Recul en bande végétalisée en entrée de ville (recul 55m de l'axe RD120)

ELEMENTS EXISTANTS DU SITE

-  Voirie existante
-  Modes doux existants
-  Voie sncf