



DEPARTEMENT DE LA HAUTE-GARONNE

COMMUNE DE CASTELNAU D'ESTRETEFONDS

PLAN **L**OCAL D' **U**RBANISME

II. Modification n°2

Dossier d'approbation



5-18 – ETUDE AMENDEMENT DUPONT DE LA RD820

Commune de Castelnau d'Estretefonds

Plan Local d'Urbanisme

REFLEXION SUR LES ABORDS DE LA RD 820
ETUDE « AMENDEMENT DUPONT »
DIAGNOSTIC ET PARTI D'AMENAGEMENT

Modification n°2 du PLU (2019)

Département de Haute Garonne
Commune de CASTELNAU D'ESTRETEFONDS

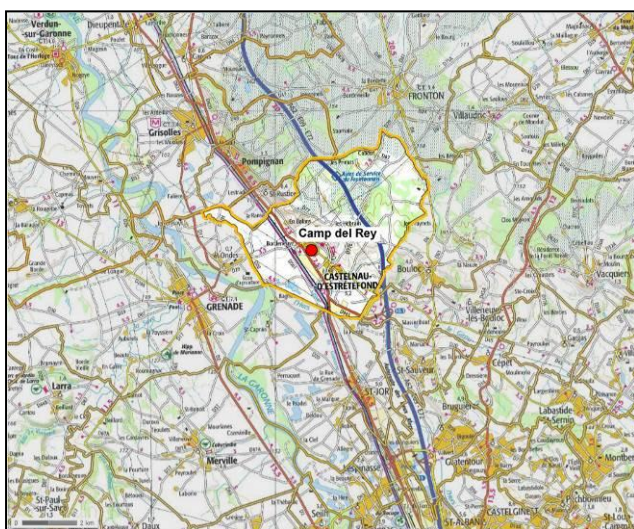
Dossier n°130242

SOMMAIRE

SOMMAIRE	2
PREAMBULE	4
I. CADRE REGLEMENTAIRE DE L'AMENDEMENT DUPONT	7
1.1. Objectif de l'amendement Dupont	8
1.2. Dispositif de l'Amendement Dupont et références juridiques.	8
1.3. L'application des principes de l'Amendement Dupont le long de la RD 820.	9
II. PRESENTATION GENERALE DE LA COMMUNE	10
1.1. Castelnau d'Estrétefonds, une commune aux portes de l'agglomération Toulousaine	11
1.1.1. Contexte géographique	11
1.1.2. Contexte urbanistique	12
III. ANALYSE DE LA RD 820 D'APRES LES CRITERES DE L'AMENDEMENT DUPONT	16
3.1. Infrastructure routière	17
3.1.1. Profil de la voirie	17
3.1.2. Trafic et nuisances	19
3.1.3. Intersections et accès.....	20
3.1.4. Sécurité	21
3.2. Analyse spatiale.....	22
3.2.1. Occupation actuelle du site	22
3.2.2. Contexte environnemental	23
3.2.3. Qualité architecturale et des paysages.....	23
3.2.4. Qualité de l'urbanisme	28
3.2.5. Traitement de la publicité	29
IV. PROJET D'AMENAGEMENT	31
4.1. Les objectifs du projet	32
4.2. Le projet et sa justification au regard de l'article L 111-1-4 du code de l'urbanisme.....	33
4.2.1. Les principes d'aménagement de la zone d'activité.....	33
4.2.2. Levée du principe d'inconstructibilité et critères de l'amendement Dupont.....	37
4.2.3. Traitement de la publicité	37
4.3. Les incidences sur le PLU	38

PREAMBULE

Dans le cadre de l'élaboration de son Plan Local d'Urbanisme, la commune de Castelnau d'Estrétefonds réfléchit à la mise en valeur et à l'aménagement de ses entrées de ville. La municipalité souhaite en particulier réaliser une opération urbaine le long de la route départementale 820 (RD820), sur le secteur de « Camp del Rey » à l'ouest du centre ancien. Si les terrains situés à l'ouest de l'axe sont déjà occupés par une zone de stockage de véhicules de location, les terrains situés à l'est de la RD 820 sont en revanche libres. En outre, la RD 820 marque et symbolise la limite de l'agglomération. Ainsi, cette zone est tout à fait stratégique puisqu'elle est desservie par l'un des plus grands axes de communication de la commune. Ainsi l'opération urbaine imaginée par la municipalité pourrait ainsi bénéficier de « l'effet vitrine ».



C'est pourquoi la commune a jugé opportun de concevoir sur les terrains libres de « Camp del Rey » un projet urbain ambitieux en termes de densité, d'accessibilité et de prise en compte des enjeux environnementaux. L'objectif premier de la municipalité est d'étendre la zone d'activité déjà existante le long de la RD 820, mais aussi de créer une nouvelle zone de logement.

Sources : carte ci-contre, IGN. Photo aérienne ci-dessous, Google Map.



Cependant, la RD 820 étant classée « voie à grande circulation », la zone d'étude est soumise à une étude amendement Dupont, s'assurant de la qualité urbaine du projet urbain. C'est l'objet du présent document.

I. CADRE REGLEMENTAIRE DE L'AMENDEMENT DUPONT

1.1. OBJECTIF DE L'AMENDEMENT DUPONT

Depuis la loi dite « Barnier » du 2 février 1995, le « sort » réservé aux entrées de ville en matière d'aménagement paysager et urbain est légiféré. Issue du rapport et de l'amendement dit « Dupont », cette loi vise à lutter contre la dégradation et le désordre urbain constatés le long des voies routières et au niveau des entrées et périphéries des villes, causés surtout par les zones d'activités commerciales ou économiques. Ainsi, l'article 52 de la loi « Barnier » relative au renforcement de la protection de l'environnement, promeut un urbanisme raisonné et de qualité, le long des voies routières les plus importantes.

1.2. DISPOSITIF DE L'AMENDEMENT DUPONT ET REFERENCES JURIDIQUES.

L'article L 111-1-4 du code de l'urbanisme, créé par la loi Barnier du 2 février 1995, stipule 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.**

Cette interdiction ne s'applique pas :

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

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

Un règlement local de publicité pris en application de l'article L. 581-14 du code de l'environnement est établi par l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de plan local d'urbanisme ou la commune. L'élaboration et l'approbation des dispositions d'urbanisme et du règlement local de publicité font l'objet d'une procédure unique et d'une même enquête publique.

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

Ainsi, la levée de l'interdiction générale de construire dans la bande des 100 ou des 75 m ne peut intervenir qu'après une étude dite amendement Dupont comme celle-ci, s'appuyant sur un projet urbain. L'étude ne concerne pas seulement la bande inconstructible mais le site dans un périmètre élargi.

1.3. L'APPLICATION DES PRINCIPES DE L'AMENDEMENT DUPONT LE LONG DE LA RD 820.

La RD820 traverse la commune de Castelnau d'Estrétefonds dans un sens nord / sud. Elle délimite l'espace aggloméré de la commune, longeant des zones d'activités et des zones commerciales d'entrée de ville. L'urbanisation le long de cette voie illustre parfaitement les critiques formulées par le Sénateur Ambroise Dupont à propos du désordre urbain en entrée de ville, donnant un effet vitrine négatif et pénalisant pour la commune (nous verrons pourquoi plus précisément). Cet effet vitrine dénote avec la deuxième facette de Castelnau d'Estrétefonds, celle qui offre un cadre paysager et architectural de qualité et d'intérêt, avec son centre ancien très typique. Dans ces conditions, les questions relatives au respect de l'environnement et à la sauvegarde du paysage sont d'une importance capitale.

De Saint-Rustice (commune située au nord de Castelnau d'Estrétefonds) à Toulouse, cette départementale est classée par le décret n°2010-578 du 31 mai 2010, parmi la liste des routes à grande circulation. De ce fait, elle est concernée par l'article L 111-1-4 du code de l'urbanisme, interdisant toutes constructions sur les terrains situés dans une bande de 75 m de part et d'autre de l'axe.

Cependant, soucieuse de ne pas geler ce territoire et de ne pas figer l'urbanisation de cette zone d'enjeu, la commune de Castelnau d'Estrétefonds a souhaité réaliser une étude amendement Dupont sur cette section de la R.N. 820, afin d'implanter sur les terrains libres de la zone de « Camp del rey » une zone d'activité de 8,44 ha et une zone d'habitat de 3,78 ha.

Les principaux enjeux de cette étude sont :

- De justifier la levée de l'interdiction d'inconstructibilité du secteur d'entrée de ville de Castelnau d'Estrétefonds dans le PLU.
- Orienter l'aménagement des abords de la RD 820 comme véritable entrée de ville, en proposant une image valorisante de la commune.
- Cadrer par l'intermédiaire du PLU le projet de la commune dans la création d'un espace d'activité en entrée de ville, pour éviter une urbanisation anarchique.
- Monter un projet urbain intégrant les critères de qualité spécifiés par l'amendement Dupont.

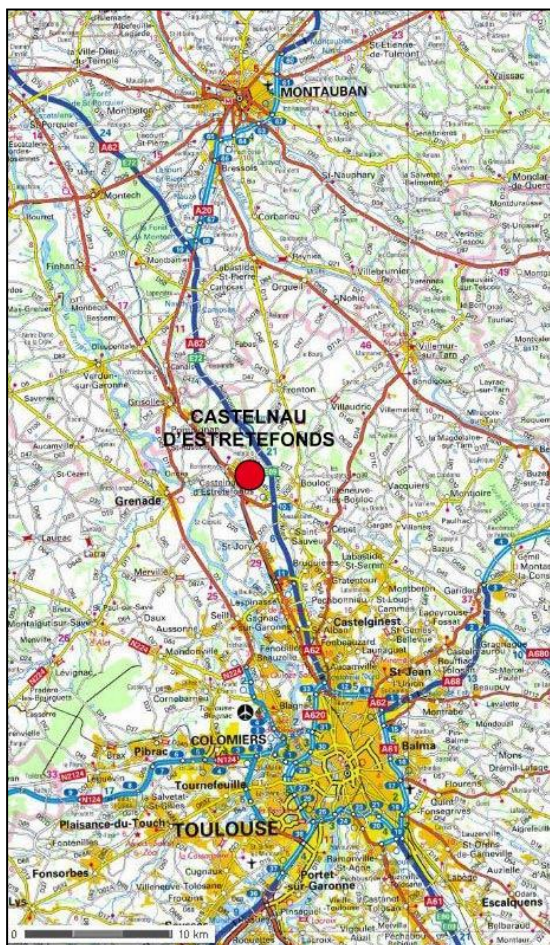


Sources : Urbactis

II. PRESENTATION GENERALE DE LA COMMUNE

1.1. CASTELNAU D'ESTRETEFONDS, UNE COMMUNE AUX PORTES DE L'AGGLOMERATION TOULOUSAINNE

1.1.1. Contexte géographique

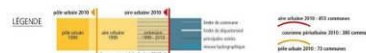
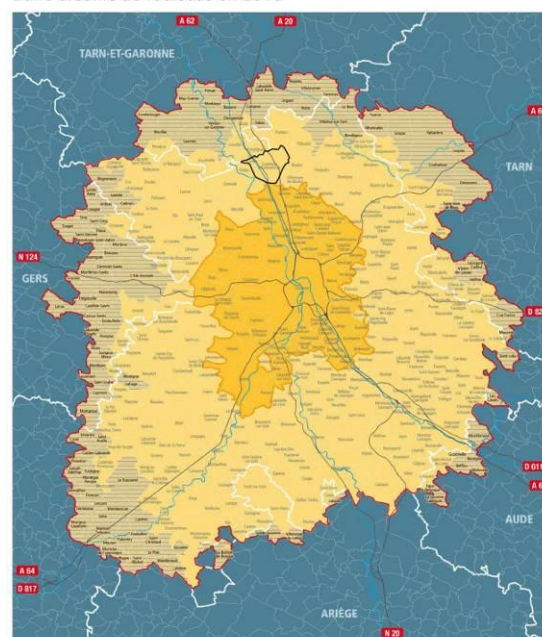


Castelnaud d'Estrétefonds est une commune de 2 832 ha, située au nord du département de Haute-Garonne, en région Midi-Pyrénées. Située sur l'axe Montauban – Toulouse, le long de l'A62 et de la R.D. 820, la commune se trouve à 26 kilomètres de la ville rose et à 37 kilomètres de la cité d'Ingres. Cependant, Castelnaud d'Estrétefonds est englobé dans l'aire urbaine toulousaine, cinquième aire urbaine de France.

La métropole toulousaine exerce sur Castelnaud d'Estrétefonds une polarisation économique et résidentielle, engendrant depuis plusieurs décennies une croissance démographique constante est importante. Entre 1999 et 2013 la population communale a doublé, passant de 2 810 à 5 662 habitants. La commune s'est développée de façon linéaire le long de ses axes de communication, coincée entre les coteaux du Frontonnais et le canal latéral de la Garonne.

Sources : carte ci-dessus, ING. Carte ci-contre AUAT.

L'aire urbaine de Toulouse en 2010



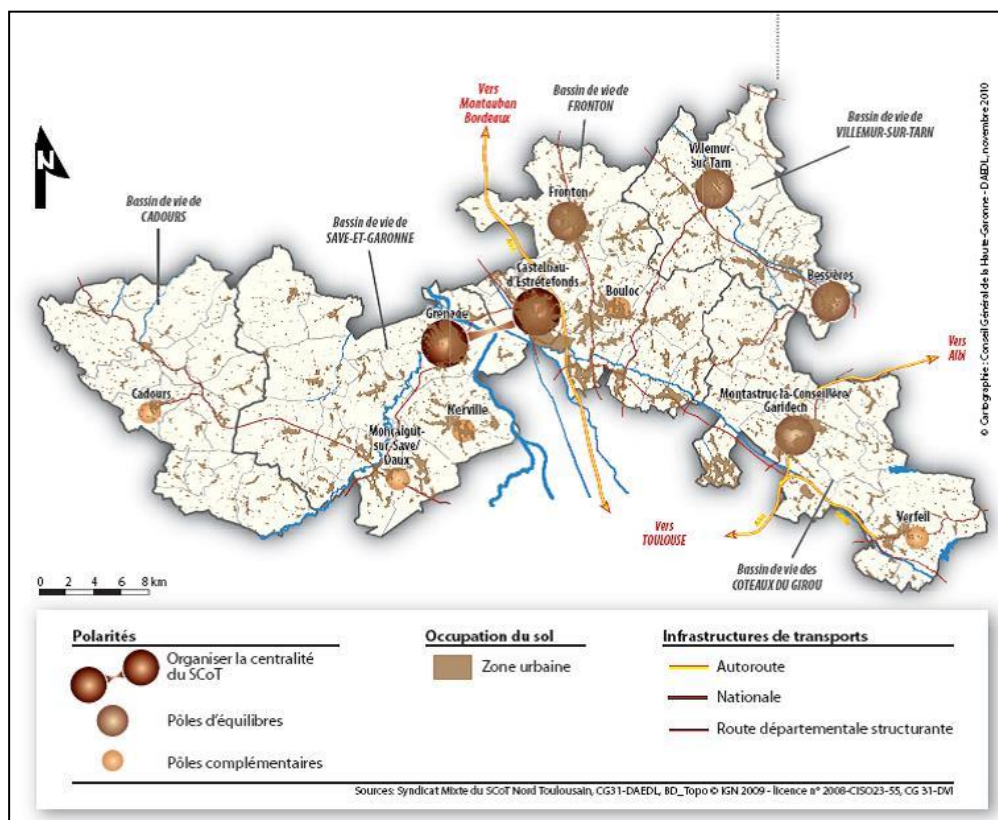
Castelnaud d'Estrétefonds

1.1.2. Contexte urbanistique

Castelnaud d'Estrétefonds est couverte par le Schéma de Cohérence Territorial (SCoT) Nord Toulousain (document d'urbanisme opposable), qui englobe 63 communes et 5 communautés de communes. Ce SCoT identifie Castelnaud d'Estrétefonds comme étant avec la commune de Grenade, une centralité sectorielle structurant le territoire du nord toulousain entre Toulouse et Montauban de part :

- le bon niveau d'équipements et de services présents sur ces deux communes
- l'importance des infrastructures de transports desservant et traversant la Castelnaud d'Estrétefonds (l'A62 entre Toulouse et Bordeaux, la RD 820 entre Montauban et Pamiers, la RD 29, la RD 45 etc. ou encore la voie ferrée Toulouse-Paris ainsi que les liaisons Ter)
- du tissu économique artisanal et industriel non négligeable (dont Eurocentre, pôle logistique de 300 ha de niveau européen).

L'objectif du SCoT est de renforcer cette double centralité afin qu'elle structure ce territoire périurbain qui s'étend entre Toulouse et Montauban et de part et d'autre de la Garonne.



Sources : extrait du DOO SCoT Nord Toulousain.

Le territoire nord toulousain reste cependant un territoire à dominante résidentielle. Ainsi les objectifs politiques et stratégiques définis dans le Projet d'Aménagement de Développement Durable (PADD) dans le SCoT à l'horizon 2030 sont :

- accueillir en ménageant le territoire
- préserver richesses et identité rurales
- renforcer les fonctions économiques sur le territoire
- rendre le territoire attractif et accueillant pour tous
- faciliter les déplacements et favoriser les usages non polluants

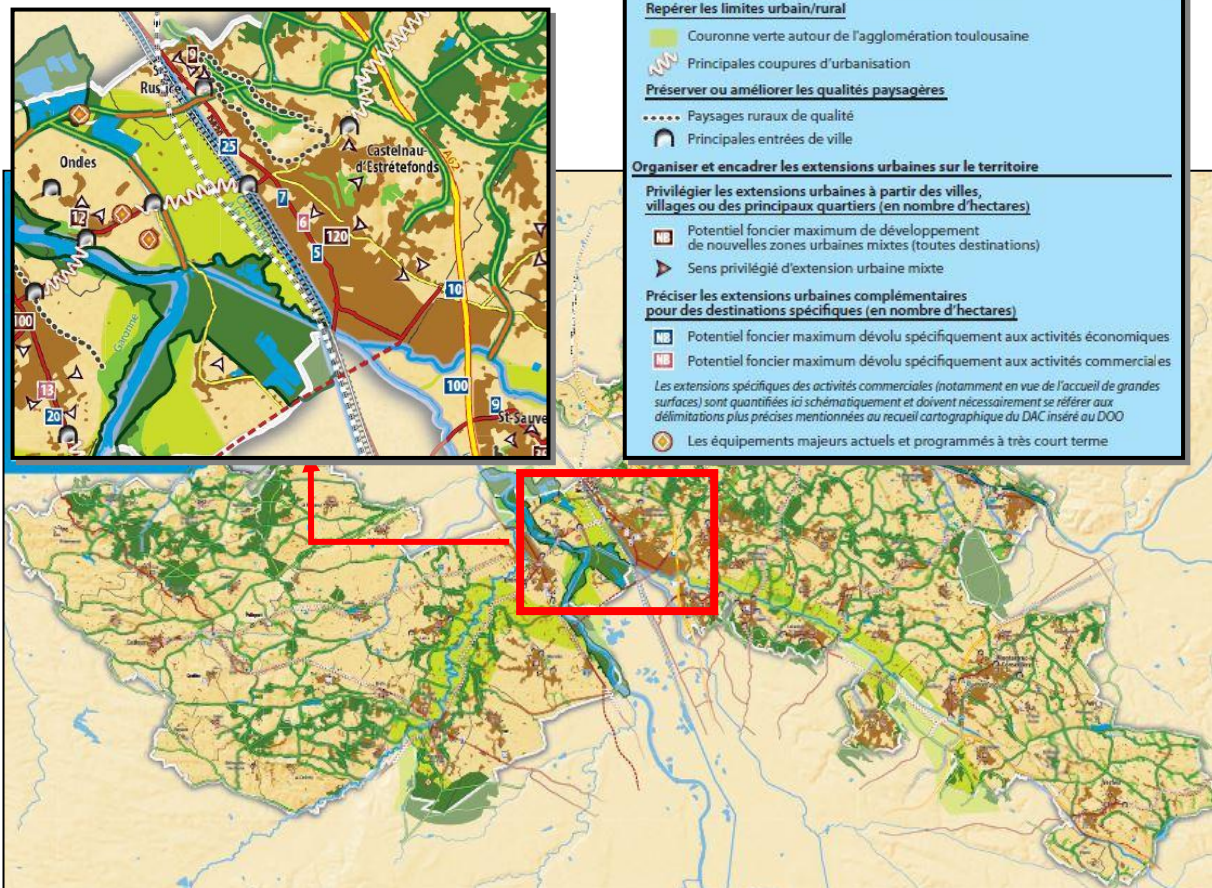
L'ensemble de ces objectifs tendent à développer l'autonomie du territoire.

En outre, concernant les entrées de ville, le SCoT Nord Toulousain pousse les collectivités et intercommunalités compétentes à identifier et repérer les limites entre zones urbaines et environnement rural, et à veiller à leur traitement. A ce propos, les objectifs définis dans le Document d'orientations et d'objectif (DOO) visant à accueillir en ménageant le territoire, prescrit de :

- construire une couronne verte autour de l'agglomération Toulousaine, préservant les espaces agricoles et naturels contre la pression foncière aux abords de la métropole ;

- affirmer et la qualifier les portes du SCoT en clarifiant plus nettement la transition entre zones urbaines et environnement rural et de développer sur ces zones tampon une approche qualitative et durable de l'urbanisation permettant de valoriser les qualités urbaines et paysagères des lieux ;

- maintenir des coupures à l'urbanisation en lien avec la mise en place d'une couronne verte, afin de limiter l'étalement urbain diffus et le long des routes, notamment sur le réseau départemental, privilégiant un modèle d'urbanisation compacte et concentrée autour des zones déjà urbanisées. La carte ci-avant illustre ces objectifs.



Sources : Document graphique, synthèse des orientations spatialisées du DOO, SCoT Nord Toulousain, Syndicat mixte de SCoT N. T.

Ainsi, les objectifs du SCoT donnent aux entrées de ville un rôle à part. Dans le cadre de l'élaboration du PLU et en respectant le principe de compatibilité entre les deux documents, les entrées de ville doivent faire l'objet d'attentions et d'aménagements particuliers répondant aux objectifs du SCoT. Le PLU doit être l'outil permettant :

- d'affirmer les transitions entre la rase campagne et la zone urbaine aux entrées de ville
- d'apporter un traitement qualitatif mettant en valeur la commune afin de passer d'un effet vitrine négatif à positif.
- de renforcer la sécurité sur les secteurs urbanisés.

A noter également, la carte précédente illustre un autre objectif du SCoT Nord Toulousain qui concerne directement notre zone d'étude. Le SCoT identifie le « Camp del Rey » comme étant l'un des secteurs présentant du potentiel foncier exploitable en vue d'extensions urbaines à vocation économique, afin de renforcer et diversifier l'armature commerciale pour une meilleure autonomie des territoires (objectif du PADD au chapitre « renforcer les fonctions économiques sur le territoire »). Ainsi, sur notre zone d'étude le SCoT distingue :

- 7 hectares de potentiel foncier maximum qui pourraient être dévolus spécifiquement aux activités économiques
- 6 hectares de potentiel foncier dévolus spécifiquement aux activités économiques aux activités commerciales

Plus dans le détail, le Document d'Aménagement Commercial (DAC) est le document du SCoT traduisant la stratégie de développement commercial du SCoT Nord Toulousain. Dans ce document, le secteur de Camp del Rey est identifié comme étant une Zone d'Aménagement Commerciale (ZACo) d'envergure. Voici ses caractéristiques et les objectifs fixés dans le DAC :

Sources : Recueil cartographique du DAC, DOO, SCoT Nord Toulousain.

Au regard de l'objet de cette étude, soulignons l'un des enjeux de cette ZACO : l'aménagement de cette ZACO devra permettre **d'organiser une vitrine urbaine de**

1. ZACO D'ENVERGURE DE CASTELNAU D'ESTRETEFONDS

Occupation de l'espace :
6,7 hectares déjà urbanisés
5,5 hectares d'espaces à urbaniser

Structure commerciale existante en 2010 :
2 commerces de plus de 1 000 m² de surface de plancher

Perspectives et potentiels de développement commercial :
Perspectives : Pas de projet connu
Potentiels : 5,5 hectares d'extension nouvelle + 2,7 hectares de locaux désaffectés + agrandissement / réaffectation de 4 hectares d'espaces déjà urbanisés et utilisés.

Stratégie commerciale et urbaine recherchée :

- ✓ Etoffer et structurer l'offre commerciale présente en bordure de la RD 820.
- ✓ Organiser une vitrine urbaine de qualité le long de la RD 820 et une interface de jonction entre les zones résidentielles et les zones d'activités, entre le centre bourg et le quartier de la gare ferroviaire.
- ✓ Constituer un pôle commercial de référence pour l'ensemble du bassin de vie et au-delà, dans un territoire promis à un fort développement démographique et économique.

Motivations de localisation :

- ✓ Insertion urbaine : localisation en couture, au sein du tissu urbain de la ville, en relation avec les commerces déjà établis (notamment sur site) et à proximité d'importants secteurs de développement urbain de Castelnau d'Estrètefonds.
- ✓ Accessibilité routière : En bordure de la principale voie pénétrante de la ville (RD820).
- ✓ Accessibilité en transports en commun : Plusieurs lignes de bus interurbain existent, empruntant la RD 820, dont une ligne de bus cadencée. Proximité immédiate de la gare ferroviaire desservie par le réseau de transport régional.

qualité le long de la RD 820 et une interface de jonction entre les zones résidentielles et les zones d'activités, entre le centre bourg et le quartier de la gare ferroviaire. Cette dernière problématique est d'autant plus importante que la programmation de l'opération d'aménagement projetée de réaliser une zone de logements accolée à la zone d'activités. Les enjeux de co-visibilité, d'interface et de qualité urbaine sont donc primordiaux.

A ce propos, les objectifs définis dans le SCoT concernant le traitement des pôles commerciaux situés en entrée de ville sont plus précis. « Les PLU devront définir les modalités de requalification de l'espace afin de répondre aux exigences suivantes :

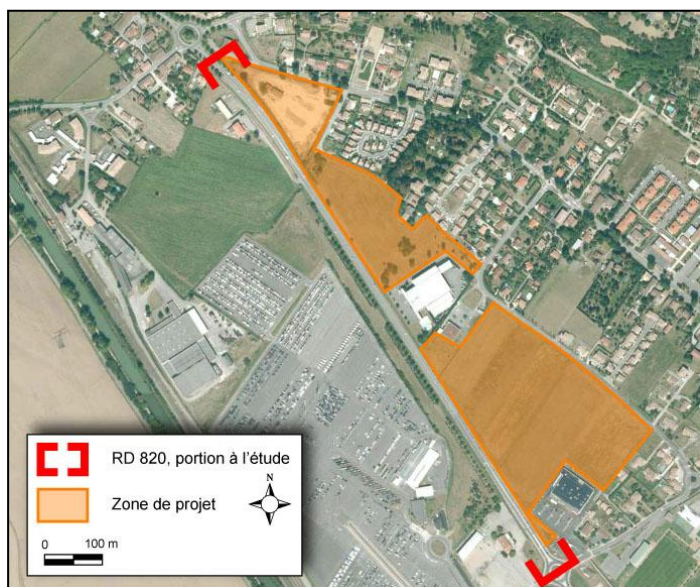
- Reconfiguration des voies et des abords (insertion urbaine, partage de la voirie, franchissement par les piétons, végétalisation etc.)
- Recomposition architectural et paysagère

L'étude amendement Dupont qui suit sera donc attentive à ces problématiques.



III. ANALYSE DE LA RD 820 D'APRES LES CRITERES DE L'AMENDEMENT DUPONT

3.1. INFRASTRUCTURE ROUTIERE

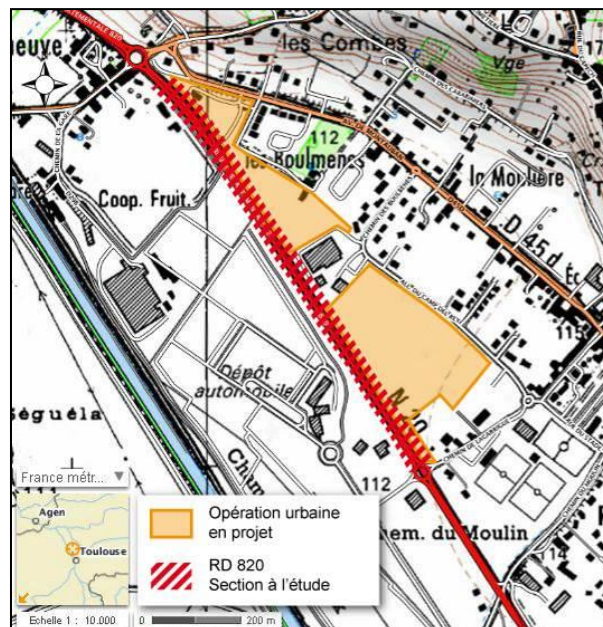
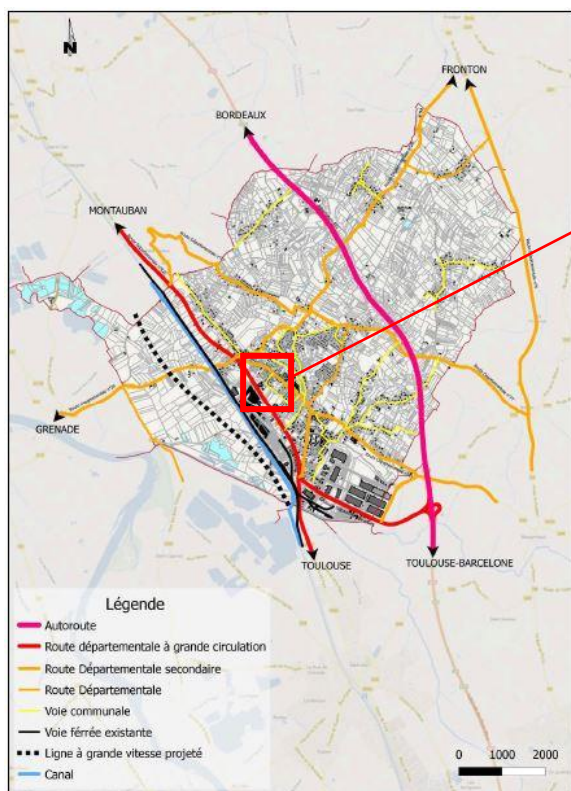


L'analyse qui suit porte sur une section de la RD 820, longue d'environ 1 km. L'extrémité nord de cette section commence au niveau du rond-rond de « Bordeneuve », à l'intersection entre la RD 29 et la RD 820. L'extrémité sud de la section d'étude se termine au niveau du rond-point de « chemin du Moulin », à l'intersection entre la RD 820 et le chemin de Lagarrigue.

Rappelons que l'interdiction de construire dans une bande de 75 m de part et d'autre de la voie s'applique actuellement sur les terrains situés à l'est de la RD 820. Cependant une étude amendement Dupont suppose d'élargir le cadre d'analyse pour avoir une vision plus globale du site.

Sources : Urbactis

3.1.1. Profil de la voirie



Sources :
Carte de gauche : Urbactis
Carte de droite : IGN

La RD 820 est l'une des principales voies de circulation de la commune, au côté de l'autoroute A62.



Vue n°1.

C'est une voie au tracé très rectiligne, d'environ 10 m de large. Sur les trois quart de la zone d'étude, la RD 820 comporte trois couloirs de circulation (dès lors que l'utilisateur circule hors agglomération) : deux couloirs pour les flux en direction de Toulouse et donc un couloir pour les flux en direction de Montauban.

Sources : Urbactis

Aux deux extrémités de la section de la RD 820 étudiée, un terre-plein central, prolongé par un zébra, sépare les deux sens de circulation. Cet aménagement correspond aux portions de voies où la RD 820 est en simple voie à double sens. Il vise à faire ralentir les véhicules à l'approche de chacun des ronds-points. A noter, l'accotement de la chaussée n'est pas traité de la même façon tout au long de la voie. Elle dispose de trottoirs équipés de l'éclairage public, encore une fois à l'approche des ronds-points (Cf. vues 2, 3 et 4). Cependant, si la voie dispose par endroits d'aménagements spécifiques pour les piétons, aucun aménagement n'a été réalisé pour les cyclistes. Ailleurs, les accotements sont de simples bandes enherbées.



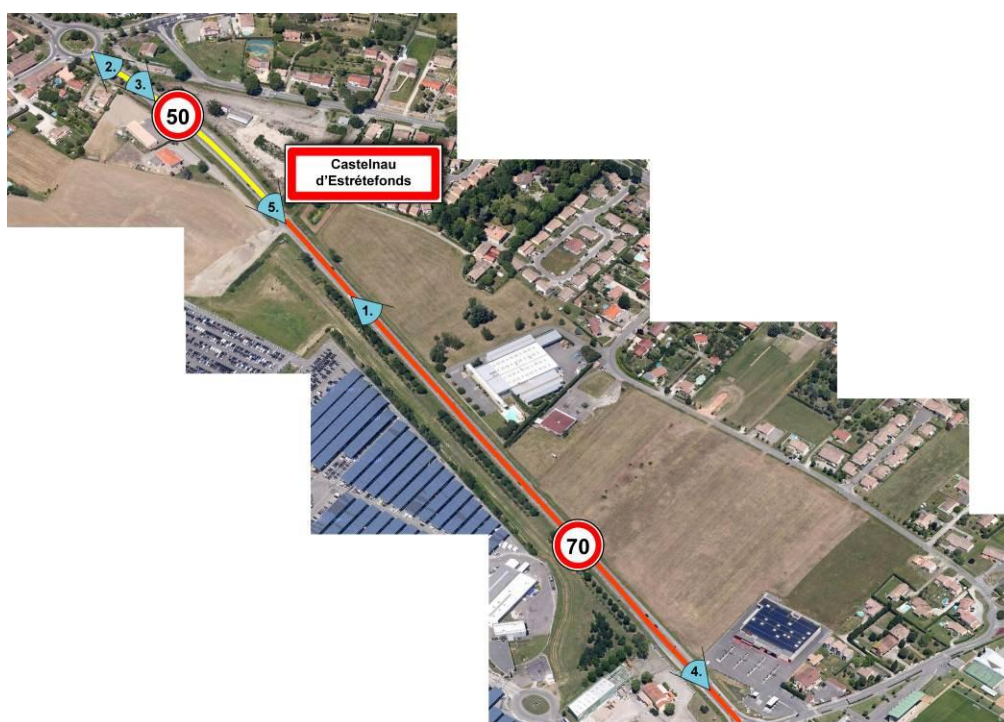
Vue n°2.



Vue n°3.



Vue n°4.



Sources : Urbactis



Vue n°5.

La vitesse de circulation est limitée à 70 km sur les trois quart de la zone d'étude. Elle passe à 50 km en franchissant le panneau d'entrée en agglomération au nord de la section, à proximité du rond-point de Bordeneuve.

Sources : Urbactis

Cependant, en 2007, d'après la Direction de la Voirie et des Infrastructures du Conseil Général de Haute Garonne, 85% des usagers roulant dans le sens Castelnau d'Estrétefonds – Toulouse circulaient jusqu'à 78 km/h. La limitation de vitesse est plus respectée dans le sens Toulouse – Castelnau d'Estrétefonds puisque 85% des usagers circulaient, dans ce sens, à une vitesse inférieure à 71 km/h.

	Sens Castelnau d'Estrétefonds - Toulouse	Sens Toulouse - Castelnau d'Estrétefonds
Vitesse moyenne de circulation	65 km/h	63 km/h
85% des usagers circulent à une vitesse inférieure à	78 km/h	71 km/h

Sources : Direction de la Voirie et des Infrastructures du Conseil Général de haute Garonne, 2007.

3.1.2. Trafic et nuisances

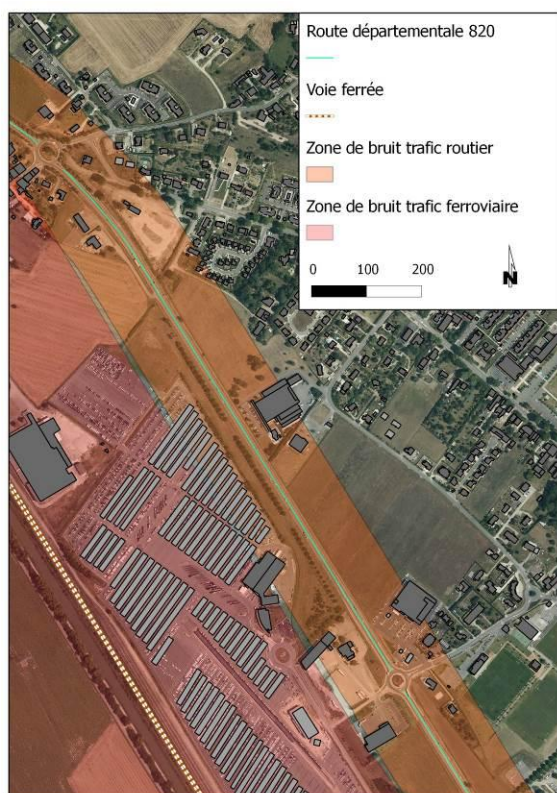
	RD 820 vers Toulouse	RD 820 vers Castelnau d'Estrétefonds
Trafic véhicules légers par jour ouvré	8 607	7 131
Trafic poids-lourds par jour ouvré	1 009	707

D'après la Direction de la Voirie et des Infrastructures du Conseil Général de Haute Garonne, en moyenne en 2007, près de 18 000 véhicules circulaient par jour ouvré sur cette portion de la départementale. Les poids lourds représentaient environ 10% de ce trafic.

Sources : Direction de la Voirie et des Infrastructures du Conseil Général de haute Garonne, 2007.

En termes de nuisances sonores, les infrastructures de transports terrestres sont classées par arrêté préfectoral, en 5 catégories selon le niveau de bruit qu'elles

engendrent, la catégorie 1 étant la plus bruyante. Un secteur affecté par le bruit est ensuite défini autour de chaque infrastructure classée.



Or, l'arrêté préfectoral n° 138 du classement sonore des Infrastructures de Transports Terrestres de la Haute Garonne du 26 juillet 2000, répertoriée dans son classement la RD 820. Ses caractéristiques en termes de trafic (dont poids lourds), de vitesse de circulation, etc. la classent en catégorie 3. Les nuisances sonores engendrées par la circulation se répercutent sur un espace de 100 m de part et d'autre de la voirie.

Notons également qu'à une échelle plus large, le site est également impacté par les nuisances sonores émises par la circulation ferroviaire proche. En effet la voie ferrée est elle aussi répertoriée par arrêté préfectoral, dans le classement sonore des infrastructures de transports terrestres. En revanche elle est classée en catégorie 1, impactant une zone de 300 m de part et d'autre de la voie.

Sources : Urbactis.

Cet état de fait suppose certaines contraintes relatives à l'isolement acoustique minimum contre le bruit extérieur, pour les bâtiments à construire dans les secteurs affectés.

3.1.3. Intersections et accès.

Nous avons déjà évoqué la présence de deux intersections présentes sur cette section de la RD 820 :

- Le rond-point de Bordeneuve au nord du site, intersection entre la RD 29 et la RD 820
- Le rond-point du chemin du Moulin, intersection entre la RD 820 et le chemin de Lagarrigue.

Il existe une dernière intersection sur cette section. Elle est située juste en sortie d'agglomération dans le sens Castelnau d'Estrétefonds – Toulouse, sur la droite, en face de la zone de projet. Il s'agit d'une route d'accès privé (la seule), desservant un restaurant et une boutique spécialisée dans les deux roues.



Compte tenu du trafic et de la vitesse de circulation, cet accès n'est pas très sécurisé.

Sources : Urbactis, Google Map

Afin de ne pas augmenter les risques d'accident, il est interdit de créer de nouveaux accès directs et de voies privées le long de la RD 820. L'opération urbaine en projet devra donc tenir compte de ces données et trouver une solution alternative pour créer de nouveaux accès à la zone d'activités et à la zone d'habitat projetées.

3.1.4. Sécurité

D'après les informations recueillies auprès de la Gendarmerie de Haute Garonne et la Direction de la Voirie et des Infrastructures du Conseil Général de Haute Garonne, la RD 820 serait une voie relativement peu dangereuse compte tenu de sa largeur et de son caractère très rectiligne. Sur les 16 accidents décomptés sur la commune entre 2007 et 2011, deux se sont produits sur cette voie. Parmi eux, un accident corporel engageant un blessé hospitalisé en 2009, s'est déroulé juste à l'entrée sud de la section étudiée.

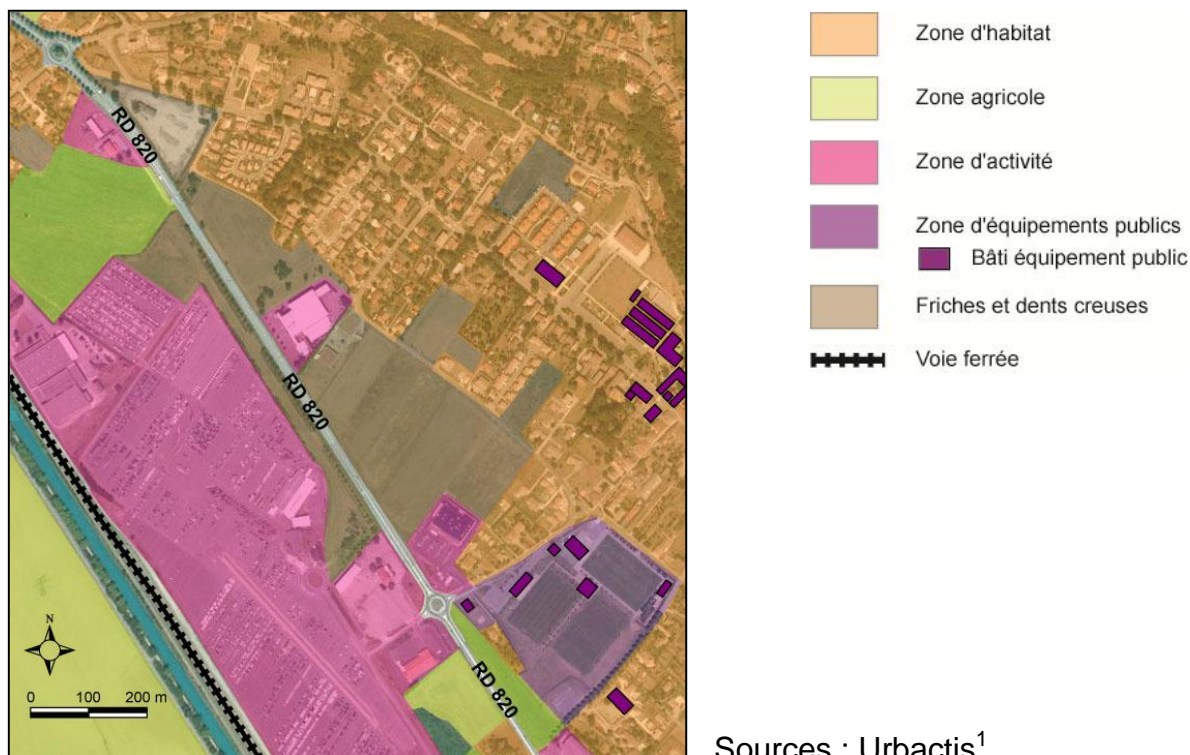
Finalement le principal facteur d'accidents sur cette voie est probablement les excès de vitesse, « facilités » vu le profil de la voie (tracé rectiligne sans obstacle).

Il est permis de conclure sur ce premier volet d'analyse en soulignant que cette portion de la RD 820, située en entrée de ville, se distingue par un caractère prédominant de voie de transit et non de desserte locale.

La réalisation d'une opération urbaine, destinée à agrandir la zone d'activité économique et commerciale existante le long de cette voie, et à créer derrière cette dernière une nouvelle zone d'habitat, devrait avoir un impact limité sur le trafic et les nuisances existants. Ceci d'autant plus que l'accès aux nouvelles zones d'activités et à la nouvelle zone d'habitat ne se fera pas depuis la route départementale compte tenu des risques, de la gêne et des travaux que cela engendrerait sur une route ce tel type (aménagement routiers particuliers, intersections à sécuriser sur une route de grande circulation etc.). Ainsi, aucun aménagement routier particulier n'est à prévoir sur cette portion de la RD 820.

3.2. ANALYSE SPATIALE

3.2.1. Occupation actuelle du site



La RD 820 traverse sur cette portion du territoire des zones agricoles, des zones d'activité économiques et commerciales (restaurants, grandes surfaces, dépôts, fabricant de piscine, commerce de deux roues etc.) mais aussi des terrains en friches ou inutilisés, laissés en prairie.

Les terrains destinés à accueillir l'opération urbaine en projet sont actuellement des dents creuses le long de la route départementale, cette dernière étant pourtant urbanisée d'une extrémité à l'autre de la zone d'étude. Ces dents creuses correspondent aujourd'hui à friches urbaines et agricoles, ou sont de simples terrains laissés en prairie.

A une échelle encore plus large d'analyse, la zone d'étude jouxte au nord-est, une zone d'habitat située à proximité du centre ancien. Ce dernier est d'ailleurs à seulement, au plus près, à 500 m à vol d'oiseau du site étudié. Nous verrons que compte tenu de la topographie cet élément à son importance et impose une problématique de co-visibilité.

Enfin, notons la présence d'équipements publics à l'extrémité sud de la section étudiée : le stade et la Maison des sports ainsi que la Maison des jeunes.

La RD 820 traverse une zone d'entrée de ville hétérogène et multifonctionnelle. Les extensions de la zone commerciale et de la zone d'habitat doivent ainsi se faire de façon à s'intégrer au mieux à cet environnement local et à éviter les « conflits d'usages ».

¹ Parcelles agricoles identifiées sur la base du Registre Parcellaire Graphique de 2010, Géoportail.

3.2.2. Contexte environnemental

3.2.2.1. Zones d'intérêts écologiques.

La zone d'étude est relativement peu soumise par des contraintes écologiques et naturelles. Les zones naturelles d'intérêt patrimonial les plus proches sont situées à 1 à 2 km à l'ouest de la zone d'étude. On recense :

- Un site Natura 2000 au titre de la directive oiseau, au niveau de la gravière de Saint Caprais et de la Gravette.
- Un site Natura 2000 « vallée de la Garonne de Muret à Moissac », au titre de la directive habitat
- Une Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type I, au niveau de la gravière de Saint Caprais et de la Gravette.
- Une ZNIEFF de type I « Garonne et milieu riverains en aval de Montréjeau
- Une ZNIEFF de type II « moyenne vallée de la Garonne (entre Portet et Moissac).
- Une zone d'Arrêté de Protection de Biotope « de la Saulaie de Saint-Caprais à Grenade.

La réalisation de l'opération urbaine projetée ne devrait pas avoir d'incidence sur ces milieux, compte tenu de la distance séparant le site et ces zones d'intérêt écologique.

3.2.3. Qualité architecturale et des paysages

3.2.3.1. Un bâti sans qualité architecturale particulière

Sur cette section du territoire la RD 820 traverse nous l'avons vu, une zone à dominante économique et commercial. Le bâti existant sur cette zone présente des caractéristiques architecturales pauvres, de par les matériaux de construction utilisés, les couleurs ainsi que les volumes. Cette architecture industrielle est peu valorisante et impacte fortement le paysage. Cette situation est même aggravée vue la présence d'entrepôts et de constructions à vocation économique aujourd'hui laissées en friche pour cessation d'activité.



Sources : vue n°3 Google street view, vues n°1, 2 et 4 Urbactis.

En outre, nous verrons que l'impact visuel et paysager de cette architecture type industriel est d'autant plus fort que derrière cette zone économique et commerciale, l'arrière-plan offre un paysage de qualité et d'intérêt patrimonial (Cf. vue n°2).

Cependant, notons tout de même la présence de belles exceptions. Deux constructions visibles depuis la RD 820 mais en retrait par rapport à la voirie, présentent un intérêt architectural particulier. Il s'agit de deux anciennes bâtisses rurales dont les caractéristiques architecturales sont celles du bâti ancien et traditionnel du pays toulousain. La volumétrie est simple et les matériaux de construction de ce bâti rural sont les mêmes que ceux du bâti ancien du centre historique. Il s'agit de matériaux traditionnels :

- la brique de terre cuite ou crue et les galets pour les façades. Certaines sont enduites à la chaux ou de crépis dont les tons sont couleur « sable ».
- Les toitures à deux versants sont à faible pente et sont recouvertes de tuiles canal.



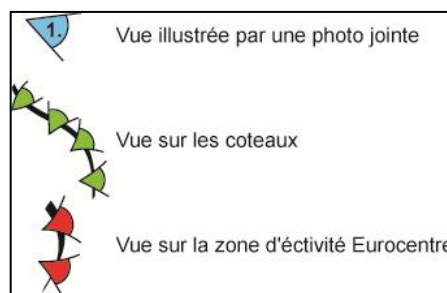
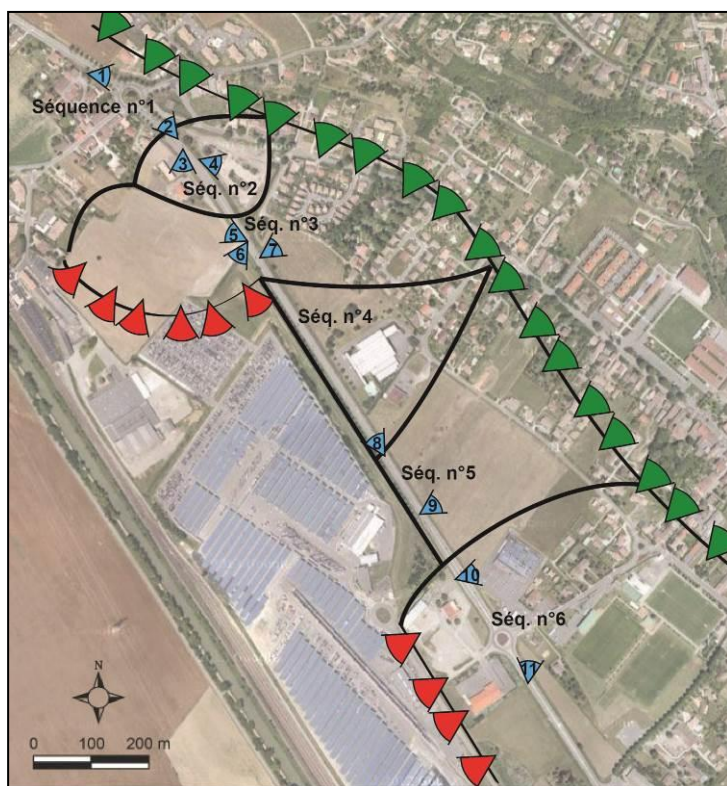
Sources : vue n°6 Urbactis, vues n°3 Google street view et Google map.



Pour autant ce type de bâti reste exceptionnel sur cette portion du territoire et le reste des constructions à vocation d'habitat, visibles depuis la RD 820 présentent quant à elles les traits d'une architecture standardisée.

Sources : Urbactis

3.2.3.2. Une mosaïque de paysage.



Sources : Urbactis

L'analyse paysagère qui suit tient à illustrer le paysage offert à un passant empruntant la RD 820. Cette analyse commence un peu en amont du rond-point de Bordeneuve dans le sens Castelnau d'Estrétefonds - Toulouse, et se termine peu après le rond-point du chemin du Moulin au sud (toujours dans ce sens). Entre les deux giratoires, l'utilisateur traverse une mosaïque de paysages dans une zone partiellement urbanisée et depuis laquelle il perçoit la cité ancienne, dignement représentée par l'église de Saint Martin et le château de Castelnau d'Estrétefonds.



Sources : Urbactis

Séquence paysagère n°1 : Située en limite nord-ouest de l'espace urbanisé de la commune, cette séquence paysagère correspond à un paysage d'entrée de ville qui fait la transition entre l'environnement rural et l'espace urbain. Pour montrer ce clivage et ce passage d'un environnement à l'autre, la voirie et



Vue n°1

Sources : Urbactis

les espaces publics ont été aménagés de façon à créer une certaine mise en scène et donner une ambiance plus urbaine.

Des trottoirs bétonnés et équipés de l'éclairage public ont été construits. Ils sont prolongés par une bande enherbée et plantée d'arbres à haute tige. Ces aménagements créent une allée invitant à rentrer dans la commune. Enfin, le bâti est en retrait par rapport à la voirie mais commence à créer un front bâti peu dense.



Vue n°2

Sources : Urbactis

Séquence paysagère n°2 : Zone située en sortie d'agglomération, cette section de la RD 820 est une zone de transition. A la place des trottoirs éclairés, l'accotement de la voie est simplement laissé enherbé, sans aménagement particulier. Le bâti est implanté en retrait de la route mais la façade principale est ouverte sur la voie. Il s'agit de bâti à vocation économique. Leur présence confère encore un caractère urbain à cette zone. A noter, la présence de friches urbaines dévalorisent cette sortie d'agglomération alors qu'elle pourrait être valorisée compte tenu de la vue donnant sur le château et l'église de Castelnau d'Estrétefonds.



Vue n°3



Vue n°4

Sources : Urbactis

Séquence paysagère n°3 : cette portion de la RD 820 offre un paysage ouvert, très contrasté et hétérogène entre espace agricole et zone d'activité à l'ouest de la voie et zone d'habitat à l'est. A l'est, les terrains situés au « premier plan » ne sont pas urbanisés et forment une dent creuse. Le regard se pose alors sur les coteaux de Castelnau d'Estrétefonds sur lesquels on perçoit la cité ancienne. Mais la vue est parasitée par les habitations nouvelles qui se sont développées sous forme de lotissement pavillonnaire en bas de coteaux.



Vue n°5

Sources : Urbactis



Vue n°6



Vue n°7

Sources : Urbactis

Séquence paysagère n°4 : sur cette portion de la zone d'étude, le paysage est totalement fermé par un écran végétal situé à l'ouest de la voirie. Un merlon paysagé et planté d'arbres à son sommet, a été aménagé. Il cache une zone de stockage de véhicules appartenant à une entreprise d'Eurocentre dont c'est l'activité. Cette entreprise possède d'immenses parkings goudronnés et couverts de panneaux photovoltaïques. Ce merlon paysager permet ainsi de limiter l'impact visuel de cette entreprise très consommatrice d'espace. A contrario, le paysage situé à l'est de la voie est ouvert. Une entreprise de fabrication de piscine extérieure est implantée le long de la voie. Elle est seule au milieu de friches agricoles et urbaines. Cette situation ne facilite pas son intégration dans le paysage environnant. C'est d'autant plus le cas que son architecture dénote avec celle de la zone d'habitat située à l'arrière, mais aussi avec le panorama ouvert sur les coteaux et la cité ancienne.



Vue n°8

Sources : Urbactis



Vue n°9

Sources : Urbactis

remarquable.

Séquence paysagère n°5 : le paysage est toujours fermé à l'ouest pour les mêmes raisons que le long de la séquence paysagère précédente. En revanche, à l'ouest les terrains sont inoccupés comme le long de la séquence paysagère n°2. Le paysage est complètement ouvert et dégagé sur les coteaux avec vue sur le patrimoine bâti

Séquence paysagère n°6 : cette section de la RD 820 correspond à une nouvelle entrée de ville. Contrairement à celle précédente (séquence paysagère n°1),



Vue n°10

Sources : Urbactis

l'espace de cette entrée de ville est principalement dédié à des activités économiques. Deux centres commerciaux se sont construits de part et d'autre de la voirie. L'entreprise de stockage de véhicule d'Eurocentre est encore visible et se poursuit au sud. Le caractère industriel des constructions, la présence d'aires de parking et de zones de stockage désordonnées, dénaturent le paysage visible à l'arrière, sur les coteaux. L'espace public le long de la voie est traité de façon succincte puisqu'il s'agit de simples trottoirs goudronnés et équipés de l'éclairage public. Le manque d'espaces d'agrément végétalisés confère à la zone un caractère finalement très routier.



Sources : Urbactis

A noter, une zone d'équipements sportifs s'est développée sur les terrains situés à l'est de la voirie, attribuant à cet espace plus de mixité fonctionnelle et un paysage plus urbain.

Ainsi, le paysage partiellement urbanisé le long de ce tronçon de la RD820 apparaît donc désordonné, confus et peu soigné.

3.2.4. Qualité de l'urbanisme

Cette partie de l'analyse spatiale de la zone d'étude a déjà été traitée tout au long du dossier. Elle est un peu la synthèse de ce qui a été vu.

En considérant que la qualité urbaine d'un quartier s'évalue en fonction de la présence et du traitement des espaces publics, des liaisons interquartiers, de la mixité des formes et des fonctions urbaines, mais aussi en fonction de l'intégration paysagère, aux vues des éléments déjà évoqués, le secteur du Camp del Rey offre relativement peu de qualité urbaine. En empruntant cette entrée de ville, l'utilisateur ne sait pas réellement s'il traverse une zone d'agglomération ou non et l'absence d'aménagements et d'espaces verts sur les accotements de la route accentuent ce sentiment.

La réalisation d'une opération urbaine sur ce site doit être l'occasion d'apporter le confort et les agréments nécessaires pour créer une entrée de ville qualifiante.

3.2.5. Traitement de la publicité

Compte tenu de la position stratégique du site étudié (entrée de ville), de sa vocation principale (zone d'activité économique et zone commerciale), et du caractère très routier (voie de transit) de la RD 820, la présence de publicités d'enseignes et de pré-enseignes², est chose commune sur ce genre de secteur. La situation le long de la RD 820 ne déroge pas à cette règle. Une analyse de terrain a révélé la présence de pré-enseignes.



Vue n°1

Pré-enseignes situées hors agglomération sur la RD 820.

Sur la vue n°1 :

- La première pré-enseigne fait la promotion de la zone d'activité Eurocentre
- La deuxième pour faire la promotion d'un restaurant
- La troisième indique l'implantation des entreprises présentes sur Eurocentre pour diriger les passants



Vue n°2

Sur la vue n°2 et 3 :

- les trois pré-enseignes font la promotion de restaurants.



Vue n°3

La gestion de la publicité, des pré-enseignes et enseignes fait partie intégrante de la protection et de la qualité de l'environnement. La publicité observée sur le terrain étant plus exactement des pré-enseignes situées hors agglomération, d'après l'article L. 581-19 du code de l'environnement, les pré-enseignes sont soumises aux dispositions qui régissent la publicité.

Or d'après l'article L 581-7 du code de l'environnement, «en dehors des lieux qualifiés d'agglomération par les règlements relatifs à la circulation routière, toute publicité est interdite. Elle est toutefois autorisée à l'intérieur de l'emprise des aéroports ainsi que des gares ferroviaires, selon des prescriptions fixées par

Sources : Urbactis

décret en Conseil d'Etat. La publicité peut également être autorisée par le règlement local de publicité de l'autorité administrative compétente à proximité immédiate des établissements de centres commerciaux exclusifs de toute habitation et situés hors agglomération, dans le respect de la qualité de vie et du paysage et des critères, en particulier relatifs à la densité, fixés par décret ».

² Aux termes de l'article L. 581-3 du code l'environnement :

- « constitue une publicité, à l'exclusion des enseignes et des préenseignes, toute inscription, forme ou image destinée à informer le public ou à attirer son attention, les dispositifs dont le principal objet est de recevoir lesdites inscriptions, formes ou images étant assimilés à des publicités ;
- constitue une enseigne toute inscription, forme ou image apposée sur un immeuble et relative à une activité qui s'y exerce ;
- constitue une préenseigne toute inscription, forme ou image indiquant la proximité d'un immeuble où s'exerce une activité déterminée ».

En outre, d'après article L. 581-19 du code de l'environnement, relatif au traitement des pré-enseignes, certaines activités ont cependant la possibilité de bénéficier de pré-enseignes dérogatoires installées dans des secteurs où la publicité et donc les pré-enseignes sont interdites. Les articles L. 581-19 et L. 581-20 III du code de l'environnement détermine cinq catégories d'activités pour lesquelles une pré-enseigne peut être installée le long de la voirie :

- les activités particulièrement utiles aux personnes en déplacement, telles que les garages, les stations-services, les hôtels et les restaurants,
- les activités liées à des services publics ou d'urgence
- les activités s'exerçant en retrait de la voie publique
- les activités en relation avec la fabrication ou la vente de produits du terroir par les entreprises locales et les monuments historiques ouverts à la visite

Ainsi, d'après le code de l'environnement, deux des pré-enseignes identifiées sur le terrain sont à-priori illégales (Cf. vue n°1, pré-enseignes d'Eurocentre).

Les particularités locales demandant souvent des ajustements par rapport aux règles générales et nationales, des dispositions et des règles particulières peuvent être prises sur une commune, si cette dernière se dote d'un règlement local de publicité. Or Castelnaud d'Estrétefonds ne dispose pas d'un tel document. Cependant, compte tenu des particularités du territoire et précisément sur cette portion de la RD 820, il paraît opportun que la commune envisage de réaliser un règlement local de publicité.

Au regard de l'analyse spatiale effectuée précédemment, il est permis de conclure en soulignant les principales caractéristiques de cette entrée de ville. L'espace environnant le long de la RD 820 présente quelques qualités en termes de :

- mixité urbaine
- un paysage en arrière-plan de qualité et d'intérêt patrimonial
- le développement raisonné d'affichage publicitaire (on est loin de la saturation)

Mais cette entrée de ville comprend aussi de nombreuses faiblesses dévalorisantes compte tenu :

- de la présence de friches
- de la mauvaise intégration paysagère sur certaines zones d'activités (zones de stockages désordonnées, parkings surexposés, clivage entre architecture industrielle et traditionnelle)
- l'absence d'aménagements et d'espaces verts et de zones d'agrément sur les accotements de la route, pour créer des espaces publics de qualité.

Ces caractéristiques font de cette portion de la RD 820 une entrée de ville relativement commune, risquant d'altérer l'image de Castelnaud d'Estrétefonds.

L'enjeu principal est alors de renverser cette tendance en profitant de la réalisation de l'opération en projet le long du Camp del Rey. Une attention particulière devra être portée sur la qualité architecturale, l'intégration et la conservation des vues paysagères, le traitement des espaces libres, et enfin la délimitation entre espace rural et espace urbain.

IV. PROJET D'AMENAGEMENT

4.1. LES OBJECTIFS DU PROJET

Dans le cadre de l'élaboration du PLU, la commune de Castelnau d'Estrétefonds désire ouvrir à l'urbanisation (zone AU) les terrains jusqu'ici étudiés sur le secteur de « Camp del Rey ». Le projet vise à la fois à étendre la zone d'activité économique et commerciale existante, le long de la RD 820. Elle est divisée en trois « îlots » répartis le long de la RD 820. Le premier plus au nord, s'étend sur 1,5 ha. Il s'agit ici d'une opération de requalification urbaine, les terrains destinés à cette opération étant actuellement des terrains en friche. Le second îlot, au centre de la zone d'étude et l'îlot 3 au sud de la zone d'étude, s'étendent respectivement sur 2,82 ha et 4,12 ha. Ces deux dernières opérations d'aménagement combleront une dent creuse, sur des terrains non utilisés.

En outre, dans un souci de mixité urbaine et de cohérence avec l'ensemble du territoire, l'opération urbaine sur Camp del Rey prévoit également la construction d'une nouvelle zone d'habitat relativement dense, de 3,78 ha. Elle sera située en continuité de celle existante au bas des coteaux, au sud-est de la zone d'étude. Le projet prévoit de réaliser 197 logements répartis entre logement collectif, habitat individuel groupé et habitat individuel isolé (le pavillon). Cette opération urbaine sera accompagnée par la réalisation d'espaces publics et d'équipements publics type placette, foyer et espaces verts.

Le site de « Camp del Rey » s'est révélé être opportun pour réaliser cette opération urbaine mixte et relativement dense, compte tenu de sa localisation stratégique :

- terrains situés en entrée de ville et le long d'un axe de communication majeur la RD 820, profitant ainsi d'un effet vitrine
- terrains situés à proximité du centre bourg, de services et d'équipements publics mais également de zones d'activités commerciales et économiques

Cependant, si cette situation géographique apporte certains avantages, elle est aussi source de contraintes et suppose de prendre quelques précautions en matière d'aménagement, afin d'éviter, comme l'a souligné le rapport et l'amendement dit « Dupont », les situations de dégradation et de désordre urbain souvent constatées le long des voies routières et au niveau des entrées et des périphéries des villes.

Ainsi, les principes d'aménagement de ce projet urbain doivent d'autant plus, et plus que jamais, appliquer les principes d'un urbanisme raisonné et de qualité, le long de la RD 820, tout en répondant aux enjeux identifiés précédemment. Pour y répondre, la collectivité doit porter cette opération à travers l'élaboration d'un véritable projet urbain, cohérent avec la politique et le projet d'aménagement communal. Il doit également être cohérent avec les objectifs et orientations définis à l'échelle intercommunale dans le cadre du SCoT Nord Toulousain (Cf. contexte urbanistique p. 11 – 14.)

A noter, la zone d'habitat programmée longe l'allée du Camp del Rey (voie d'accès). Elle est située derrière la zone d'activité qui elle en revanche longe la RD 820. La zone d'habitat n'est pas impactée par les 75 m de zone inconstructible imposés compte tenu du classement de la RD 820. Elle n'est donc pas autant concernée par cette étude L. 111-1-4 du code de l'urbanisme et reste à la marge. Elle sera donc moins évoquée durant l'analyse qui suit.

Ce projet urbain doit être l'occasion de :

- Affirmer les transitions entre rase campagne et zone urbaine
- Organiser une vitrine urbaine de qualité le long de la RD 820
- Requalifier la zone d'activité économique et commerciale existante
- Reconfigurer la voie et ses abords (insertion urbaine, partage de la voirie, franchissement des piétons, végétalisation etc.)
- Créer des zones tampons gérant l'interface entre zones d'activités et zones résidentielles

Il doit également tenir compte, respecter et même tirer parti de l'environnement et des particularités du site :

- Vues sur le patrimoine bâti et historique de la commune.

4.2. LE PROJET ET SA JUSTIFICATION AU REGARD DE L'ARTICLE L 111-1-4 DU CODE DE L'URBANISME.

4.2.1. Les principes d'aménagement de la zone d'activité.

4.2.1.1. Aucun accès depuis la RD 820

Compte tenu de la vitesse de circulation et du trafic tout le long de la RD 820, l'opération urbaine sur Camp del Rey ne prévoit pas d'accès depuis la RD 820. Le conseil général y serait d'ailleurs défavorable. Ainsi, les principes d'aménagement suivants ont été fixés :

- **P.1 : Desservir la zone d'activité en utilisant et en développant la trame viaire.** Tel qu'il a été pensé, le projet urbain prévoit de desservir :
 - o l'îlot 1 en s'appuyant sur la voirie existante : l'avenue de Montauban et le chemin des Boulbènes. Des travaux de mise au gabarit sont à prévoir sur ce dernier.
 - o l'îlot 2 en créant une nouvelle voie parallèle à la RD 820 entre le chemin des Boulbènes et l'allée Camp del Rey. Actuellement un chemin de terre existe mais il n'est pas carrossable.
 - o l'îlot 3 en créant une nouvelle voie le long des limites nord et ouest de l'îlot. Cette voie passera devant la zone d'activité et sera parallèle à la RD 820. Ce secteur de la zone d'activité bénéficiera donc de deux points d'accès, le premier depuis l'allée de Camp del Rey, le second depuis le chemin de la Garrigue. A noter cette dernière solution suppose d'utiliser une portion du terrain appartenant à l'enseigne commerciale « Intermarché ». Un emplacement réservé sera donc nécessaire. Pour compenser cette perte, l'équivalent en surface pourra être rétrocédé à Intermarché.

Si l'accès depuis le chemin de la Garrigue, utilisant un part du terrain d'Intermarché n'est pas possible, la création d'un giratoire sur la RD 820 et de voies de retournement à l'intérieure de la zone d'activité seront nécessaires. Cependant, cette solution est plus couteuse puisqu'elle demande plus de travaux. En outre, elle donnerait un caractère très routier à la zone d'activité.

Cette carte suivante illustre les principes d'aménagement retenus et préconisés. Chaque numéro (exemple : P.1) renvoie à un principe d'aménagement explicité dans les chapitres suivants.

P.1: Desservir la zone d'activité en utilisant et en développant la trame viaire.

P.2: Créer un espace vert planté le long de la RD 820.

P.3: Créer une zone tampon entre la zone d'activité et la zone d'habitat, en aménageant des espaces verts agrémentés.

P.4: Créer des espaces publics plantés autour des voies nouvelles et sur les zones de stationnement.

P.5: Limiter l'imperméabilisation du sol en imposant une surface minimale d'espaces libres par lot, sur la totalité du site dédié à la zone d'activité.

P.6: Renforcer les déplacements interquartiers et le maillage de liaisons douces.

P.7: Réserver une part des aires de stationnement de la zone d'activité au stationnement des cycles, afin de favoriser l'utilisation des modes doux.

P.8: Imposer une volumétrie simple pour le bâti

P.9: Imposer des tons neutres pour le traitement des façades

P.10: Imposer des toitures neutres, aux volumes simples.

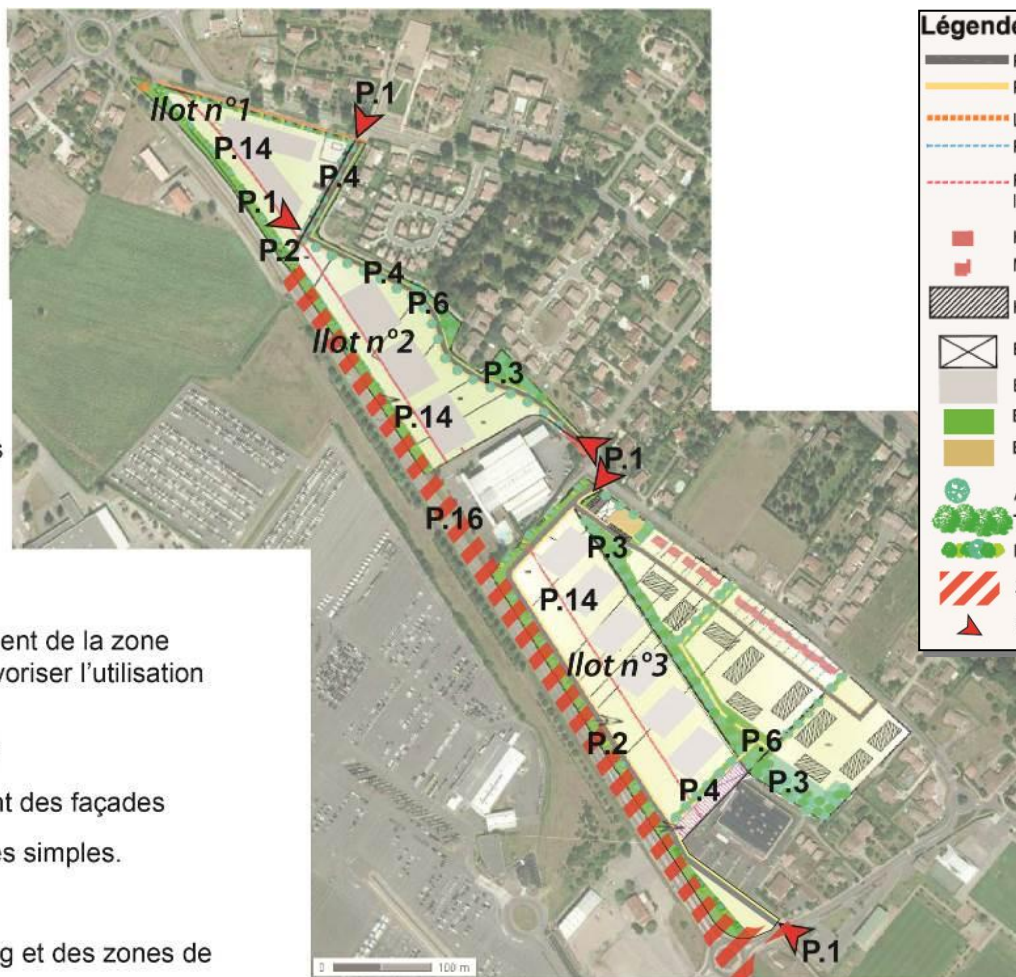
P.11: Limiter l'impact visuel des clôtures

P.12: Limiter l'impact visuel des aires de parking et des zones de stockage

P.13: Limiter la hauteur du bâti et l'aligner sur l'existant.

P.14: Aligner le bâti sur l'existant, le long de la RD 820.

P.15: Trouver un équilibre entre espace bâti et espace libre



P.16: Interdire toutes publicités le long de la RD 820 et le long de la nouvelle zone d'activité. Mais autoriser l'implantation d'enseignes et de pré-enseignes dans la mesure où elles respectent certaines règles limitant leur impact visuel.

Sources : Urbactis

4.2.1.2. Un accès sécurisé

Tels que les accès ont été définis et présentés dans le paragraphe précédent, la mise en sécurité des entrées de la zone d'activité est assurée. En effet, les différents points d'accès se font depuis des voies supportant moins de trafic et où la circulation est limitée à 50 km/h au lieu de 70 km/h sur la RD 820.

De plus, l'accès à la zone d'activité et de logements ne se faisant pas par la RD 820, le projet urbain n'impacte pas le trafic et n'augmente pas le risque d'accident sur la portion de route départementale étudiée.

4.2.1.3. Des nuisances sonores à contrecarrer

Tel que le projet a été défini, le classement sonore de la RD 820 n'engendre pas de contraintes d'isolement acoustique pour le bâti destiné à de l'activité. La zone d'habitat n'est pas non plus concernée par cette servitude d'utilité publique étant donné qu'elle est située au-delà des 100 m impactés par les nuisances sonores.

4.2.1.4. Une intégration paysagère et environnementale de qualité

Les principes d'aménagement suivants sont nécessaires pour à la fois :

- Assurer une bonne intégration du projet dans l'environnement local
- Respecter le paysage environnant
- Sauvegarder les vues donnant sur le patrimoine bâti historique

Ces trois objectifs ont été pris en compte dans l'élaboration du projet urbain, notamment au travers des aménagements paysagers suivants :

- **P.2 : Créer un espace vert planté le long de la RD 820.** Cet espace vert coïncé entre la RD 820 et la zone d'activité va jouer le rôle d'une zone tampon. La végétalisation de cet espace vert est primordiale puisqu'elle permettra d'adoucir l'impact visuel occasionné par la construction de la zone d'activité. Une zone d'activité possède de fait des éléments plus ou moins disgracieux que la végétation pourra camoufler : présence d'aires de stockage et de parkings, architecture imposante et au caractère industriel etc. Cependant cette végétation ne doit pas non plus nuire à l'activité de la zone en occultant la visibilité sur les enseignes installées. Ainsi il est préconisé de créer un espace vert comprenant un alignement d'arbres de haute tige suffisamment lâche et transparent pour que les enseignes restent visibles depuis la RD 820.
- **P. 3 : Créer une zone tampon entre la zone d'activité et la zone d'habitat, en aménageant des espaces verts agrémentés.** Cette disposition est d'autant plus nécessaire que les façades visibles depuis la zone d'habitat, seront les façades arrières généralement disgracieuses des bâtiments de la zone d'activité. Cette disposition permet donc de limiter la co-visibilité entre les deux zones et les conflits d'usages. Pour que cette zone tampon soit efficace, les plantations de cet espace vert devront former un écran végétal dense et « opaque ». Est donc préconisée la plantation d'arbres à haute et moyenne tige, ainsi que des arbustes se développant plus bas.

- **P.4 : Créer des espaces publics plantés autour des voiries nouvelles et sur les zones de stationnement.** Cette disposition permettra de créer une zone d'activité plus qualifiante, présentant un paysage plus vert et préservé qu'à l'accoutumé sur ce type d'espace. Elle participe également à l'intégration du projet dans un environnement qui jusqu'ici avait un caractère encore rural. Ici aussi le choix des plantations est stratégique.

- **P.5 : Limiter l'imperméabilisation du sol en imposant une surface minimale d'espaces libres par lot, sur la totalité du site dédié à la zone d'activité.** Ce principe d'aménagement vise à créer une zone d'activité relativement dense mais aussi « aérée » pour être adaptée au contexte local. Une zone d'activité très dense, avec une forte emprise du bâti au sol serait un contre-sens sur ce secteur. En outre, cette disposition permet de gérer les ruissellements urbains en permettant l'infiltration des eaux de pluie.

4.2.1.5. Un cadre de vie de qualité d'un point de vue urbain

Les principes d'aménagement suivants ont été fixés afin de créer une zone d'activité de qualité, offrant un niveau de « service » élevé à ses usagers et présentant une bonne image de Castelnaud d'Estrétefonds :

- **P. 6 : Renforcer les déplacements interquartiers et le maillage de liaisons douces à l'intérieur de l'emprise de l'opération urbaine.**

- **P. 7 : Réserver une part des aires de stationnement de la zone d'activité au stationnement des cycles, afin de favoriser l'utilisation de mode doux.**

Ces deux dernières dispositions visent à favoriser l'usage de modes doux et à diminuer l'usage de l'automobile. Elle est d'autant plus justifiée que nous sommes sur un secteur de la commune relativement dense, à proximité du centre-bourg et au contact de zones d'habitat (dont celle projetée dans l'opération urbaine).

4.2.1.6. Une architecture soignée s'intégrant au paysage environnant.

L'objectif étant de favoriser l'intégration paysagère de cette zone d'activité, le projet urbain jusqu'ici définit, prévoit de fixer des prescriptions architecturales particulières :

- **P.8 : Imposer une volumétrie simple pour le bâti**
- **P.9 : Imposer des tons neutres pour le traitement des façades.**
- **P.10 : Imposer des toitures neutres, aux volumes simples.**
- **P.11 : Limiter l'impact visuel des clôtures**
- **P.12 : Limiter l'impact visuel des aires de parking et des zones de stockage**
- **P.13 : Limiter la hauteur du bâti et l'aligner sur l'existant.**
- **P.14 : Aligner le bâti sur l'existant, le long de la RD 820 à 25m de l'emprise de la RD 820**
- **P.15 : Trouver un équilibre entre espace bâti et espace libre.**

4.2.2. Levée du principe d'inconstructibilité et critères de l'amendement Dupont

Les principes d'aménagement énumérés précédemment contribuant à valoriser et préserver la qualité du cadre de vie, mais aussi l'image de marque de la commune sur cette entrée de ville, ils répondent aux critères de l'amendement Dupont, autorisant ainsi la levée de l'interdiction générale de construire dans une bande de 75 m le long de la RD 820.

De nouvelles règles sont en revanche fixées :

- **Cf. P.14 : Aligner le bâti sur l'existant, le long de la RD 820 à 25m de l'emprise de la RD 820**

4.2.3. Traitement de la publicité

L'affichage publicitaire ayant un impact non négligeable sur le paysage, la commune aurait la possibilité de réaliser un Plan Local de Publicité (PLP) afin d'adapter les principes du règlement national de publicité aux spécificités locales. L'utilité d'un tel règlement sur ce secteur de la commune, est tout à fait justifiée compte tenu des enjeux paysagers en présence. Le principe d'aménagement serait le suivant :

- **P.16 : Interdire toutes publicités, le long de la RD 820 et le long de la nouvelle zone d'activité. Autoriser l'implantation d'enseignes et pré-enseignes dans la mesure où elles respectent certaines règles limitant leur impact visuel.** La commune peut imposer ses règles en créant une zone de publicité étendue dans le cadre d'un PLP. L'objectif de cette zone est de contrôler le développement de la publicité sous toutes ses formes, afin qu'elle ne dénature pas le paysage au détriment des points de vues sur le cœur historique. Les règles pourraient être les suivantes :
 - Interdire strictement toutes publicités le long de la RD 820 et de la zone d'activité
 - Autoriser les enseignes dans la mesure où elles ne dépassent pas la hauteur du bâtiment et qu'elles ne fassent pas plus de x m de large et x m de longueur.
 - Les couleurs vives sont interdites
 - Autoriser les pré-enseignes type mat, à proximité immédiate du bâti concerné (dans un rayon de 5m). Ces mats ne devront pas dépasser la hauteur des constructions
 - Autoriser l'implantation de pré-enseignes générales à la zone d'activité, au niveau des accès et des entrées de la zone.

Rappelons que le règlement national de publicité n'autorise pas l'implantation de publicité, enseignes et pré-enseignes en dehors des agglomérations.

4.3. LES INCIDENCES SUR LE PLU

Le projet urbain de Camp del Rey tel qu'il a été présenté précédemment devra être pris en compte dans le cadre de l'élaboration du PLU de la commune.

Les spécificités du site, les enjeux mis en exergue tout au long du dossier et les principes d'aménagement déduits de cette analyse doivent pouvoir se retrouver dans le PLU (règlement, zonage, OAP espace réservé etc.). A noter, classées en zone urbanisée (U) et à urbanisée (1AU) l'opération urbaine sur Camp del Rey fait l'objet d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation dans le cadre de l'élaboration du PLU.

Le tableau suivant présente les possibilités de mise en application des principes d'aménagement évoqués à l'intérieur du PLU.

CRITERE AMENDEMENT DUPONT	PRINCIPE D'AMENAGEMENT	INCIDENCE POSSIBLE DANS LE PLU
Accès et desserte	P.1 : Desservir la zone d'activité en utilisant et en développant la trame viaire	La transcription de ce principe se fait par l'intermédiaire de l'OAP.
Sécurité	Pas de prescription.	
Nuisances	Pas de prescription.	
Qualité du paysage et de l'environnement	P.2 : Créer un espace vert planté le long de la RD 820.	<p>La transcription de ce principe se fait par l'intermédiaire de l'OAP. Afin de de créer un espace vert de qualité et respectant les objectifs définis par la collectivité, les principes et les prescriptions énoncés dans l'OAP devront être ambitieux et précis afin que l'aménageur qui aura à sa charge la réalisation de l'opération, les respecte.</p> <p style="text-align: center;">+</p> <p>Utilisation de l'article 13 du règlement de zonage, relatif aux espaces libres, plantations et espaces boisés classés : Cf. P.4 : Créer des espaces publics plantés autour des voiries nouvelles et sur les zones de stationnement.</p>
	P. 3 : Créer une zone tampon entre la zone d'activité et la zone d'habitat, en aménageant des espaces verts agrémentés et plantés au niveau des zones où il y a des problèmes de co-visibilité.	<p>La transcription de ce principe se fait par l'intermédiaire de l'OAP.</p> <p style="text-align: center;">+</p> <p>Compte tenu de l'intérêt et de l'utilité de cet espace vert, il est opportun que la collectivité décide de fixer un emplacement réservé sur l'emprise de cet espace vert, afin de s'assurer de sa réalisation, d'en avoir la maîtrise foncière mais aussi de s'assurer de son entretien et de son maintien futur.</p>
	P.4 : Créer des espaces publics plantés autour des voiries nouvelles et sur les zones de stationnement.	<p>La transcription de ce principe se fait par l'intermédiaire de l'OAP.</p> <p style="text-align: center;">+</p> <p>Utilisation de l'article 13 du règlement de zonage, relatif aux espaces libres, plantations et espaces boisés classés : « les aires de stationnement à l'air libre de plus de 4 places contiguës devront être plantées à raison d'un arbre pour quatre emplacements. Ces arbres devront être de haute tige et avoir une force de 16 à 18 cm (circonférence du tronc à un mètre du sol). Ils devront être plantés de façon à créer de l'ombre sur les places de stationnement. Les voies nouvelles devront être plantées à raison d'un arbre de haute tige et de force de 16 à 18 cm, tous les 10 m.»</p>

CRITERE AMENDEMENT DUPONT	PRINCIPE D'AMENAGEMENT	INCIDENCE POSSIBLE DANS LE PLU
Qualité du paysage et de l'environnement	P.5 : Limiter l'imperméabilisation du sol en imposant une surface minimale d'espaces libres par lot, sur la totalité du site dédié à la zone d'activité.	Utilisation de l'article 9 du règlement de zonage, relatif à l'emprise au sol : « l'emprise du bâti au sol est limitée à 50% de la parcelle ». + Utilisation de l'article 13 du règlement de zonage, relatif aux espaces libres, plantations et espaces boisés classés : « les espaces verts devront représentés au moins 20% de de la parcelle».
Qualité urbaine	P. 6 : Renforcer les déplacements interquartiers et le maillage de liaisons douces à l'intérieur de l'emprise de l'opération urbaine.	La transcription de ce principe se fait par l'intermédiaire de l'OAP.
	P. 7 : Réserver une part des aires de stationnement de la zone d'activité au stationnement des cycles, afin de favoriser l'utilisation de mode doux.	Utilisation de l'article 12 du règlement de zonage, relatif au stationnement des véhicules : « Le stationnement des cycles doit être pris en compte dans l'aménagement des aires de parkings. »
Qualité architecturale	Favoriser l'intégration paysagère de cette nouvelle zone d'activité par le biais de prescriptions architecturales particulières: - P.8 : Imposer une volumétrie simple pour le bâti - P.9 : Imposer des tons neutres pour le traitement des façades.	Utilisation de l'article 11 du règlement de zonage, relatif à l'aspect extérieur des constructions et de l'aménagement de leurs abords : - Aspect général : Afin de contribuer à la qualité architecturale et à l'insertion harmonieuse des constructions dans le milieu environnant, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou leur aspect extérieur, les constructions nouvelles ne devront pas porter atteinte au caractère et à l'intérêt des lieux avoisinants, sites, paysages naturels et aux perspectives monumentales. La forme, le volume des constructions, la couleur des matériaux doivent être en harmonie avec le milieu environnant. - Volumétrie et forme des bâtiments : Les constructions devront présenter des volumes simples et des proportions harmonieuses pour toutes les façades et devront répondre à une attente architecturale qualitative le long de la RD 820. - Couleur et traitement des façades : Les façades principales devront être orientées vers la RD 820. De manière générale, les couleurs employées pour les façades, que ce soit pour le bâtiment principal, les annexes, devront être dans les tons pastels ou dans des compositions de façades diversifiées en volumétries, formes et couleurs. Seront interdits le blanc pur et les couleurs vives. Des teintes mates ou le bois seront privilégiés pour les bardages, permettant ainsi une meilleure intégration au paysage. Seront également privilégiées les façades diversifiant les matériaux et les couleurs pour éviter de créer des façades trop monotones et homogènes. Les appareillages de ventilation, de climatisation, les antennes de télévision et de téléphonie mobiles ainsi que les paraboles, soumis à autorisation, sont interdits en façade sur rue. Les appareillages visibles depuis le domaine public devront être traités de manière à limiter leur impact visuel.

CRITERE AMENDEMENT DUPONT	PRINCIPE D'AMENAGEMENT	INCIDENCE POSSIBLE DANS LE PLU
Qualité architecturale	Favoriser l'intégration paysagère de cette nouvelle zone d'activité par le biais de prescriptions architecturales particulières: <ul style="list-style-type: none"> - P.10 : Imposer des toitures neutres, aux volumes simples. - P.11 : Limiter l'impact visuel des clôtures - P.12 : Limiter l'impact visuel des aires de parking et des zones de stockage 	<ul style="list-style-type: none"> - Toitures : Seront autorisés les toits plats au revêtement couleur pastel pour pouvoir bien s'intégrer au paysage. Les couleurs vives et le blanc pur sont interdits. Les toitures végétalisées sont aussi privilégiées. Si un bâtiment désire une toiture plus traditionnelle, la pente devra être de 30 à 40%. - Clôtures : Les clôtures en limite de propriété devront être constituées soit de grillage de teinte grise ou verte, soit de haies vives constituées d'essences locales, doublées ou non d'un grillage. Elles ne devront pas excéder 2 m de hauteur. - Les zones de stockage et les bâtiments annexes devront être implantés soit sur le côté du bâtiment principal ou derrière si des dispositions paysagères sont prises pour les camoufler (plantation de haies arbustives). - Les ombrières photovoltaïques sont interdites pour couvrir les aires de stationnement.
	Favoriser l'intégration paysagère de cette nouvelle zone d'activité par le biais de prescriptions architecturales particulières: <ul style="list-style-type: none"> - P.13 : limiter la hauteur du bâti et l'aligner sur l'existant. 	Utilisation de l'article 10 du règlement de zonage, relatif à la hauteur des constructions : « la hauteur maximale des constructions par rapport au terrain naturel ne devra pas excéder 10 m sous l'égout du toit ».
	Favoriser l'intégration paysagère de cette nouvelle zone d'activité par le biais de prescriptions architecturales particulières: <ul style="list-style-type: none"> - P.14 : Aligner le bâti sur l'existant, le long de la RD 820 à 25m de l'emprise de la RD 820. 	Utilisation de document graphique et de l'article 6 du règlement de zonage, relatif à l'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques : «Les constructions nouvelles devront respecter un recul de 25 m par rapport à l'emprise de la RD 820 sur les îlots 1, 2 et 3» Cette zone de recul sera reportée sur le document graphique et dans l'Orientation d'Aménagement et de Programmation sur Camp Del Rey Sud.
	Favoriser l'intégration paysagère de cette nouvelle zone d'activité par le biais de prescriptions architecturales particulières: <ul style="list-style-type: none"> - P.15 : Trouver un équilibre entre espace bâti et espace libre. 	<p>L'organisation de l'espace par lot peut être le suivant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 50% emprise du bâti - 20% d'espaces verts - 30% d'espace réservé aux aires de stationnement et aux aires de stockage <p>Utilisation des articles 9, 13, 11 et 12 du règlement de zonage, respectivement relatif à :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'emprise au sol - aux espaces libres, plantations et espaces boisés classés - à l'aspect extérieur des constructions et de l'aménagement de leurs abords - au stationnement des véhicules.

CRITERE AMENDEMENT DUPONT	PRINCIPES D'AMENAGEMENT	INCIDENCE POSSIBLE DANS LE PLU
Traitement de la publicité	P.16 : Interdire toutes publicités, le long de la RD 820 et le long de la nouvelle zone d'activité. Autoriser l'implantation d'enseignes et pré-enseignes dans la mesure où elles respectent certaines règles limitant leur impact visuel.	Elaborer à terme un règlement local de publicité et créer une zone de publicité étendue le long de la RD 820.

Département de Haute-Garonne

5-18 – ÉTUDES AMENDEMENT DUPONT
Commune de Castelnau d'Estretfonds
Plan Local d'Urbanisme

Version PLU Approuvé – Mars 2014
Dossier n°120799

AGENCE de MONTAUBAN

Bureau principal
60 Impasse de Berlin
Albasud - CS 80391
82003 MONTAUBAN Cedex
05 63 66 44 22 Tél
05 63 66 14 92 Fax

AGENCE de GRENADE

Bureau secondaire
11A Rue des Pyrénées - BP 3
31330 GRENADE/GARONNE
05 61 82 60 76 Tél
05 61 82 81 98 Fax
urbactis@urbactis.eu
www.urbactis.eu

RÉFLEXION SUR LES ABORDS DE LA RD 820
ETUDE « AMENDEMENT DUPONT »
DIAGNOSTIC ET PARTI D'AMÉNAGEMENT

Département de Haute Garonne
Commune de CASTELNAU D'ESTRETEFONDS

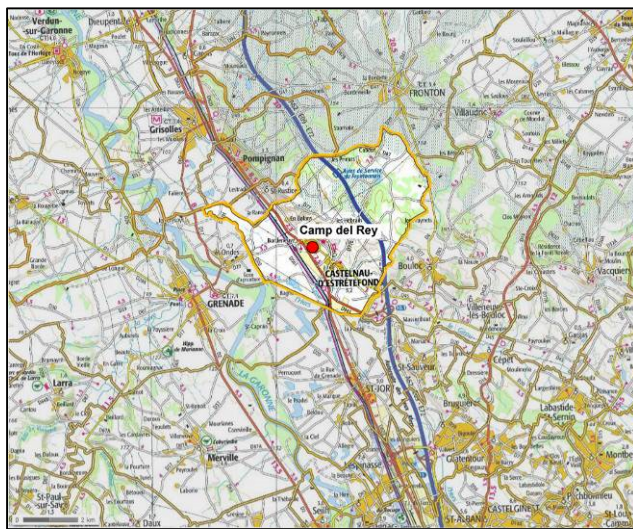
Dossier n°130242

SOMMAIRE

SOMMAIRE	3
PREAMBULE	5
I. CADRE RÉGLEMENTAIRE DE L'AMENDEMENT DUPONT	7
1.1. Objectif de l'amendement Dupont	8
1.2. Dispositif de l'Amendement Dupont et références juridiques.	8
1.3. L'application des principes de l'Amendement Dupont le long de la RD 820.	9
II. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DE LA COMMUNE	10
1.1. Castelnau d'Estrétefonds, une commune aux portes de l'agglomération Toulousaine	11
1.1.1. Contexte géographique	11
1.1.2. Contexte urbanistique	12
III. ANALYSE DE LA RD 820 D'APRÈS LES CRITÈRES DE L'AMÉNDEMENT DUPONT	16
3.1. Infrastructure routière.....	17
3.1.1. Profil de la voirie	17
3.1.2. Trafic et nuisances	19
3.1.3. Intersections et accès.....	20
3.1.4. Sécurité	21
3.2. Analyse spatiale.....	22
3.2.1. Occupation actuelle du site	22
3.2.2. Contexte environnemental	23
3.2.3. Qualité architecturale et des paysages.....	23
3.2.4. Qualité de l'urbanisme	28
3.2.5. Traitement de la publicité	29
IV. PROJET D'AMENAGEMENT	31
4.1. Les objectifs du projet	32
4.2. Le projet et sa justification au regard de l'article L 111-1-4 du code de l'urbanisme.....	33
4.2.1. Les principes d'aménagement de la zone d'activité.....	33
4.2.2. Levée du principe d'inconstructibilité et critères de l'amendement Dupont.....	37
4.2.3. Traitement de la publicité	37
4.3. Les incidences sur le PLU	37

PREAMBULE

Dans le cadre de l'élaboration de son Plan Local d'Urbanisme, la commune de Castelnau d'Estrétefonds réfléchit à la mise en valeur et à l'aménagement de ses entrées de ville. La municipalité souhaite en particulier réaliser une opération urbaine le long de la route départementale 820 (RD820), sur le secteur de « Camp del Rey » à l'ouest du centre ancien. Si les terrains situés à l'ouest de l'axe sont déjà occupés par une zone de stockage de véhicules de location, les terrains situés à l'est de la RD 820 sont en revanche libres. En outre, la RD 820 marque et symbolise la limite de l'agglomération. Ainsi, cette zone est tout à fait stratégique puisqu'elle est desservie par l'un des plus grands axes de communication de la commune. Ainsi l'opération urbaine imaginée par la municipalité pourrait ainsi bénéficier de « l'effet vitrine ».



C'est pourquoi la commune a jugé opportun de concevoir sur les terrains libres de « Camp del Rey » un projet urbain ambitieux en termes de densité, d'accessibilité et de prise en compte des enjeux environnementaux. L'objectif premier de la municipalité est d'étendre la zone d'activité déjà existante le long de la RD 820, mais aussi de créer une nouvelle zone de logement.

Sources : carte ci-contre, IGN. Photo aérienne ci-dessous, Google Map.



Cependant, la RD 820 étant classée « voie à grande circulation », la zone d'étude est soumise à une étude amendement Dupont, s'assurant de la qualité urbaine du projet urbain. C'est l'objet du présent document.

I. CADRE RÉGLEMENTAIRE DE L'AMENDEMENT DUPONT

1.1. OBJECTIF DE L'AMENDEMENT DUPONT

Depuis la loi dite « Barnier » du 2 février 1995, le « sort » réservé aux entrées de ville en matière d'aménagement paysager et urbain est légiféré. Issue du rapport et de l'amendement dit « Dupont », cette loi vise à lutter contre la dégradation et le désordre urbain constatés le long des voies routières et au niveau des entrées et périphéries des villes, causés surtout par les zones d'activités commerciales ou économiques. Ainsi, l'article 52 de la loi « Barnier » relative au renforcement de la protection de l'environnement, promeut un urbanisme raisonné et de qualité, le long des voies routières les plus importantes.

1.2. DISPOSITIF DE L'AMENDEMENT DUPONT ET RÉFÉRENCES JURIDIQUES.

L'article L 111-1-4 du code de l'urbanisme, créé par la loi Barnier du 2 février 1995, stipule 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. »

Cette interdiction ne s'applique pas :

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

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

Un règlement local de publicité pris en application de l'article L. 581-14 du code de l'environnement est établi par l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de plan local d'urbanisme ou la commune. L'élaboration et l'approbation des dispositions d'urbanisme et du règlement local de publicité font l'objet d'une procédure unique et d'une même enquête publique.

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

Ainsi, la levée de l'interdiction générale de construire dans la bande des 100 ou des 75 m ne peut intervenir qu'après une étude dite amendement Dupont comme celle-ci, s'appuyant sur un projet urbain. L'étude ne concerne pas seulement la bande inconstructible mais le site dans un périmètre élargi.

1.3. L'APPLICATION DES PRINCIPES DE L'AMENDEMENT DUPONT LE LONG DE LA RD 820.

La RD820 traverse la commune de Castelnaud d'Estrétefonds dans un sens nord / sud. Elle délimite l'espace aggloméré de la commune, longeant des zones d'activités et des zones commerciales d'entrée de ville. L'urbanisation le long de cette voie illustre parfaitement les critiques formulées par le Sénateur Ambroise Dupont à propos du désordre urbain en entrée de ville, donnant un effet vitrine négatif et pénalisant pour la commune (nous verrons pourquoi plus précisément). Cet effet vitrine dénote avec la deuxième facette de Castelnaud d'Estrétefonds, celle qui offre un cadre paysager et architectural de qualité et d'intérêt, avec son centre ancien très typique. Dans ces conditions, les questions relatives au respect de l'environnement et à la sauvegarde du paysage sont d'une importance capitale.

De Saint-Rustice (commune située au nord de Castelnaud d'Estrétefonds) à Toulouse, cette départementale est classée par le décret n°2010-578 du 31 mai 2010, parmi la liste des routes à grande circulation. De ce fait, elle est concernée par l'article L 111-1-4 du code de l'urbanisme, interdisant toutes constructions sur les terrains situés dans une bande de 75 m de part et d'autre de l'axe.

Cependant, soucieuse de ne pas geler ce territoire et de ne pas figer l'urbanisation de cette zone d'enjeux, la commune de Castelnaud d'Estrétefonds a souhaité réaliser une étude amendement Dupont sur cette section de la R.N. 820, afin d'implanter sur les terrains libres de la zone de « Camp del rey » une zone d'activité de 8,44 ha et une zone d'habitat de 3,78 ha.

Les principaux enjeux de cette étude sont :

- De justifier la levée de l'interdiction d'inconstructibilité du secteur d'entrée de ville de Castelnaud d'Estrétefonds dans le PLU.
- Orienter l'aménagement des abords de la RD 820 comme véritable entrée de ville, en proposant une image valorisante de la commune.
- Cadrer par l'intermédiaire du PLU le projet de la commune dans la création d'un espace d'activité en entrée de ville, pour éviter une urbanisation anarchique.
- Monter un projet urbain intégrant les critères de qualité spécifiés par l'amendement Dupont.



Sources : Urbactis

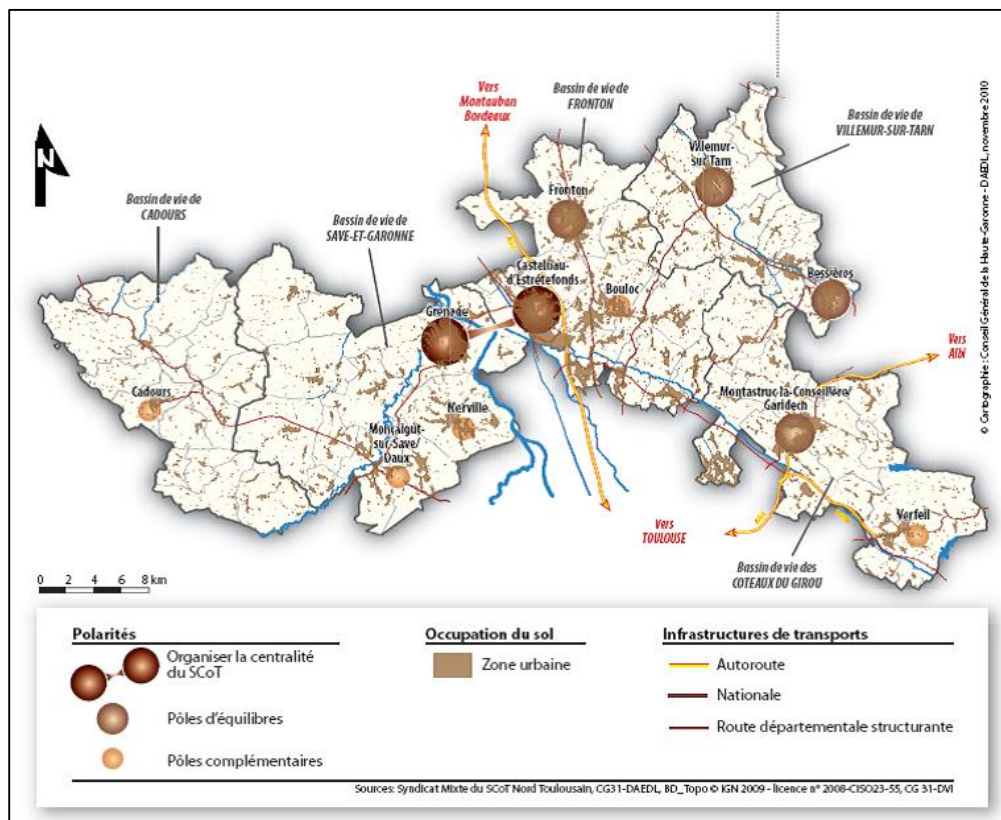
II. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DE LA COMMUNE

1.1.2. Contexte urbanistique

Castelnau d'Estrétefonds est couverte par le Schéma de Cohérence Territorial (SCoT) Nord Toulousain (document d'urbanisme opposable), qui englobe 63 communes et 5 communautés de communes. Ce SCoT identifie Castelnau d'Estrétefonds comme étant avec la commune de Grenade, une centralité sectorielle structurant le territoire du nord toulousain entre Toulouse et Montauban de part :

- le bon niveau d'équipements et de services présents sur ces deux communes
- l'importance des infrastructures de transports desservant et traversant la Castelnau d'Estrétefonds (l'A62 entre Toulouse et Bordeaux, la RD 820 entre Montauban et Pamiers, la RD 29, la RD 45 etc. ou encore la voie ferrée Toulouse-Paris ainsi que les liaisons Ter)
- du tissu économique artisanal et industriel non négligeable (dont Eurocentre, pôle logistique de 300 ha de niveau européen).

L'objectif du SCoT est de renforcer cette double centralité afin qu'elle structure ce territoire périurbain qui s'étend entre Toulouse et Montauban et de part et d'autre de la Garonne.



Sources : extrait du DOO SCoT Nord Toulousain.

Le territoire nord toulousain reste cependant un territoire à dominante résidentielle. Ainsi les objectifs politiques et stratégiques définis dans le Projet d'Aménagement de Développement Durable (PADD) dans le SCoT à l'horizon 2030 sont :

- accueillir en ménageant le territoire
- préserver richesses et identité rurales
- renforcer les fonctions économiques sur le territoire
- rendre le territoire attractif et accueillant pour tous
- faciliter les déplacements et favoriser les usages non polluants

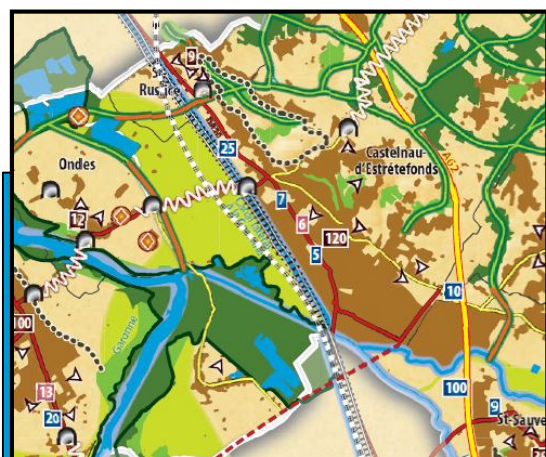
L'ensemble de ces objectifs tendent à développer l'autonomie du territoire.

En outre, concernant les entrées de ville, le SCoT Nord Toulousain pousse les collectivités et intercommunalités compétentes à identifier et repérer les limites entre zones urbaines et environnement rural, et à veiller à leur traitement. A ce propos, les objectifs définis dans le Document d'Orientations et d'Objectif (DOO) visant à accueillir en ménageant le territoire, prescrit de :

- construire une couronne verte autour de l'agglomération Toulousaine, préservant les espaces agricoles et naturels contre la pression foncière aux abords de la métropole ;

- affirmer et la qualifier les portes du SCoT en clarifiant plus nettement la transition entre zones urbaines et environnement rural et de développer sur ces zones tampon une approche qualitative et durable de l'urbanisation permettant de valoriser les qualités urbaines et paysagères des lieux ;

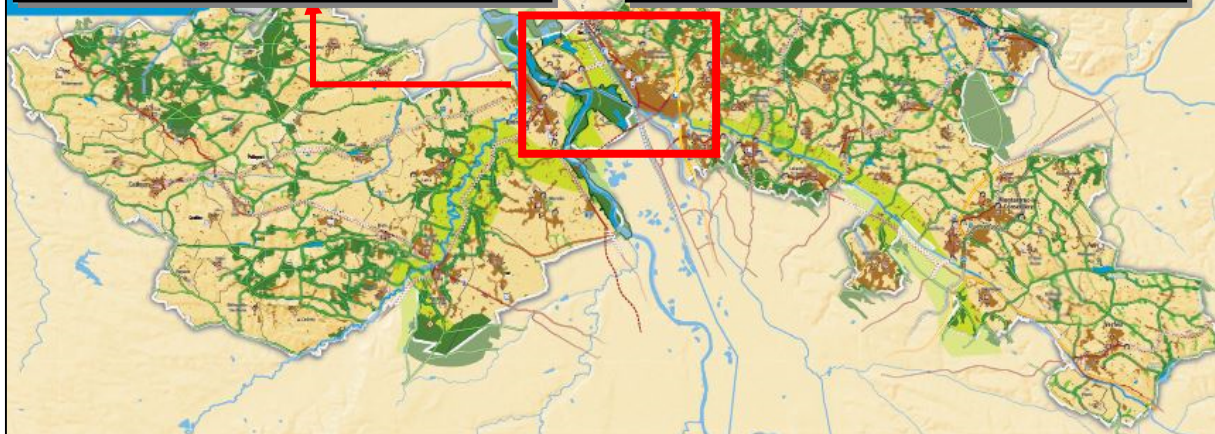
- maintenir des coupures à l'urbanisation en lien avec la mise en place d'une couronne verte, afin de limiter l'étalement urbain diffus et le long des routes, notamment sur le réseau départemental, privilégiant un modèle d'urbanisation compacte et concentrée autour des zones déjà urbanisées. La carte ci-avant illustre ces objectifs.



Eléments de repère spatial	
	Bassin de vie
	Zones urbanisées à fin 2010
	Hydrographie
	Voie ferrée
	Projet LGV
	Autoroute
	Autoroute en projet
	Nationale
	RD structurante
	RD en projet
	Liaison transversale

Organiser et préserver une trame verte et bleue	
Protéger des espaces naturels	
	Espaces naturels remarquables
	Espaces naturels de qualité notable
	Natura 2000
Préserver des continuités écologiques	
	Continuités écologiques bleues
	Continuités écologiques vertes
	Portions de continuité écologique sous contrainte (recommandation)

Mieux distinguer et qualifier les espaces urbains et ruraux	
Repérer les limites urbain/rural	
	Couronne verte autour de l'agglomération toulousaine
	Principales coupures d'urbanisation
Préserver ou améliorer les qualités paysagères	
	Paysages ruraux de qualité
	Principales entrées de ville
Organiser et encadrer les extensions urbaines sur le territoire	
Privilégier les extensions urbaines à partir des villes, villages ou des principaux quartiers (en nombre d'hectares)	
	Potentiel foncier maximum de développement de nouvelles zones urbaines mixtes (toutes destinations)
	Sens privilégié d'extension urbaine mixte
Préciser les extensions urbaines complémentaires pour des destinations spécifiques (en nombre d'hectares)	
	Potentiel foncier maximum dévolu spécifiquement aux activités économiques
	Potentiel foncier maximum dévolu spécifiquement aux activités commerciales
<i>Les extensions spécifiques des activités commerciales (notamment en vue de l'accueil de grandes surfaces) sont quantifiées ici schématiquement et doivent nécessairement se référer aux délimitations plus précises mentionnées au recueil cartographique du DAC inséré au DOO</i>	
	Les équipements majeurs actuels et programmés à très court terme



Sources : Document graphique, synthèse des orientations spatialisées du DOO, SCoT Nord Toulousain, Syndicat mixte de SCoT N. T.

Ainsi, les objectifs du SCoT donnent aux entrées de ville un rôle à part. Dans le cadre de l'élaboration du PLU et en respectant le principe de compatibilité entre les deux documents, les entrées de ville doivent faire l'objet d'attentions et d'aménagements particuliers répondant aux objectifs du SCoT. Le PLU doit être l'outil permettant :

- d'affirmer les transitions entre la rase campagne et la zone urbaine aux entrées de ville
- d'apporter un traitement qualitatif mettant en valeur la commune afin de passer d'un effet vitrine négatif à positif.
- de renforcer la sécurité sur les secteurs urbanisés.

A noter également, la carte précédente illustre un autre objectif du SCoT Nord Toulousain qui concerne directement notre zone d'étude. Le SCoT identifie le « Camp del Rey » comme étant l'un des secteurs présentant du potentiel foncier exploitable en vue d'extensions urbaines à vocation économique, afin de renforcer et diversifier l'armature commerciale pour une meilleure autonomie des territoires (objectif du PADD au chapitre « renforcer les fonctions économiques sur le territoire »). Ainsi, sur notre zone d'étude le SCoT distingue :

- 7 hectares de potentiel foncier maximum qui pourraient être dévolus spécifiquement aux activités économiques
- 6 hectares de potentiel foncier dévolus spécifiquement aux activités économiques aux activités commerciales

Plus dans le détail, le Document d'Aménagement Commercial (DAC) est le document du SCoT traduisant la stratégie de développement commercial du SCoT Nord Toulousain. Dans ce document, le secteur de Camp del Rey est identifié comme étant une Zone d'Aménagement Commerciale (ZACo) d'envergure. Voici ses caractéristiques et les objectifs fixés dans le DAC :



Sources : Recueil cartographique du DAC, DOO, SCoT Nord Toulousain.

1. ZACO D'ENVERGURE DE CASTELNAU D'ESTRETEFONDS

Occupation de l'espace :
6,7 hectares déjà urbanisés
5,5 hectares d'espaces à urbaniser

Structure commerciale existante en 2010 :
2 commerces de plus de 1 000 m² de surface de plancher

Perspectives et potentiels de développement commercial :
Perspectives : Pas de projet connu
Potentiels : 5,5 hectares d'extension nouvelle + 2,7 hectares de locaux désaffectés + agrandissement / réaffectation de 4 hectares d'espaces déjà urbanisés et utilisés.

Stratégie commerciale et urbaine recherchée :

- ✓ Etoffer et structurer l'offre commerciale présente en bordure de la RD 820.
- ✓ Organiser une vitrine urbaine de qualité le long de la RD 820 et une interface de jonction entre les zones résidentielles et les zones d'activités, entre le centre bourg et le quartier de la gare ferroviaire.
- ✓ Constituer un pôle commercial de référence pour l'ensemble du bassin de vie et au-delà, dans un territoire promis à un fort développement démographique et économique.

Motivations de localisation :

- ✓ Insertion urbaine : localisation en couture, au sein du tissu urbain de la ville, en relation avec les commerces déjà établis (notamment sur site) et à proximité d'importants secteurs de développement urbain de Castelnaud d'Estrétefonds.
- ✓ Accessibilité routière : En bordure de la principale voie pénétrante de la ville (RD820).
- ✓ Accessibilité en transports en commun : Plusieurs lignes de bus interurbain existent, empruntant la RD 820, dont une ligne de bus cadencée. Proximité immédiate de la gare ferroviaire desservie par le réseau de transport régional.

Au regard de l'objet de cette étude, soulignons l'un des enjeux de cette ZACO : l'aménagement de cette ZACO devra permettre **d'organiser une vitrine urbaine de qualité le long de la RD 820 et une interface de jonction entre les zones résidentielles et les zones d'activités, entre le centre bourg et le quartier de la gare ferroviaire.** Cette dernière problématique est d'autant plus importante que la programmation de l'opération d'aménagement projetée de réaliser une zone de logements accolée à la zone d'activités. Les enjeux de co-visibilité, d'interface et de qualité urbaine sont donc primordiaux.

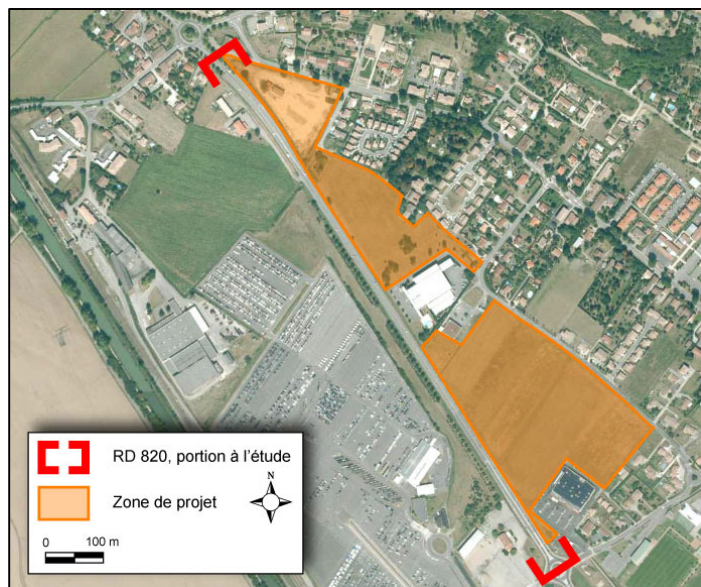
A ce propos, les objectifs définis dans le SCoT concernant le traitement des pôles commerciaux situés en entrée de ville sont plus précis. « Les PLU devront définir les modalités de requalification de l'espace afin de répondre aux exigences suivantes :

- Reconfiguration des voies et des abords (insertion urbaine, partage de la voirie, franchissement par les piétons, végétalisation etc.)
- Recomposition architectural et paysagère

L'étude amendement Dupont qui suit sera donc attentive à ces problématiques.

III. ANALYSE DE LA RD 820 D'APRÈS LES CRITÈRES DE L'AMÉNDÉMENT DUPONT

3.1. INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE

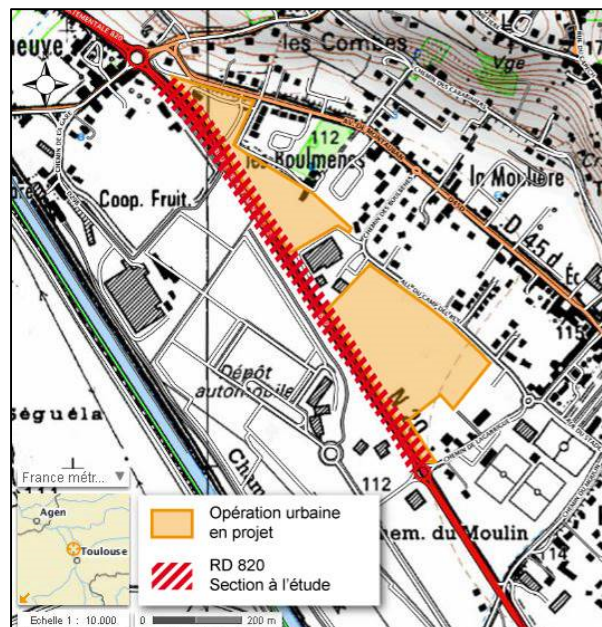
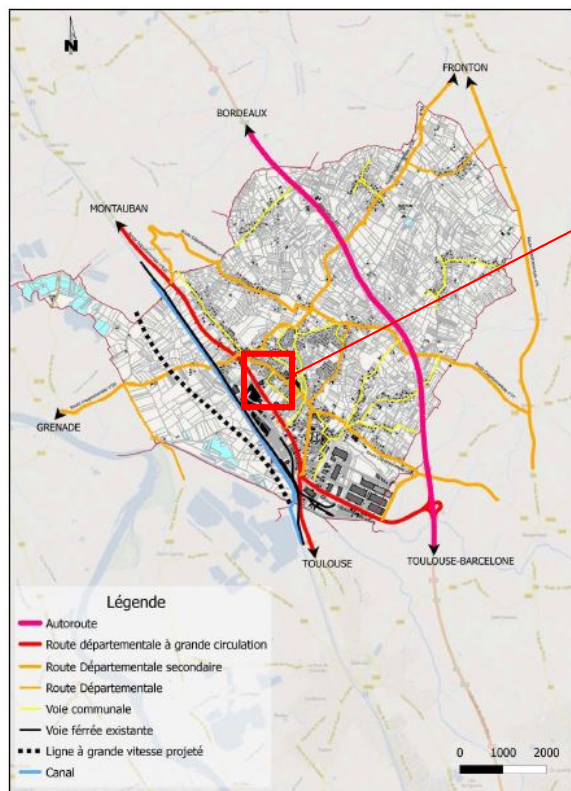


L'analyse qui suit porte sur une section de la RD 820, longue d'environ 1 km. L'extrémité nord de cette section commence au niveau du rond-rond de « Bordeneuve », à l'intersection entre la RD 29 et la RD 820. L'extrémité sud de la section d'étude se termine au niveau du rond-point de « chemin du Moulin », à l'intersection entre la RD 820 et le chemin de Lagarrigue.

Rappelons que l'interdiction de construire dans une bande de 75 m de part et d'autre de la voie s'applique actuellement sur les terrains situés à l'est de la RD 820. Cependant une étude amendement Dupont suppose d'élargir le cadre d'analyse pour avoir une vision plus globale du site.

Sources : Urbactis

3.1.1. Profil de la voirie



Sources :
Carte de gauche : Urbactis
Carte de droite : IGN

La RD 820 est l'une des principales voies de circulation de la commune, au côté de l'autoroute A62.



Vue n°1.

C'est une voie au tracé très rectiligne, d'environ 10 m de large. Sur les trois quart de la zone d'étude, la RD 820 comporte trois couloirs de circulation (dès lors que l'utilisateur circule hors agglomération) : deux couloirs pour les flux en direction de Toulouse et donc un couloir pour les flux en direction de Montauban.

Sources : Urbactis

Aux deux extrémités de la section de la RD 820 étudiée, un terre-plein central, prolongé par un zébra, sépare les deux sens de circulation. Cet aménagement correspond aux portions de voies où la RD 820 est en simple voie à double sens. Il vise à faire ralentir les véhicules à l'approche de chacun des ronds-points. A noter, l'accotement de la chaussée n'est pas traité de la même façon tout au long de la voie. Elle dispose de trottoirs équipés de l'éclairage public, encore une fois à l'approche des ronds-points (Cf. vues 2, 3 et 4). Cependant, si la voie dispose par endroits d'aménagements spécifiques pour les piétons, aucun aménagement n'a été réalisé pour les cyclistes. Ailleurs, les accotements sont de simples bandes enherbées.



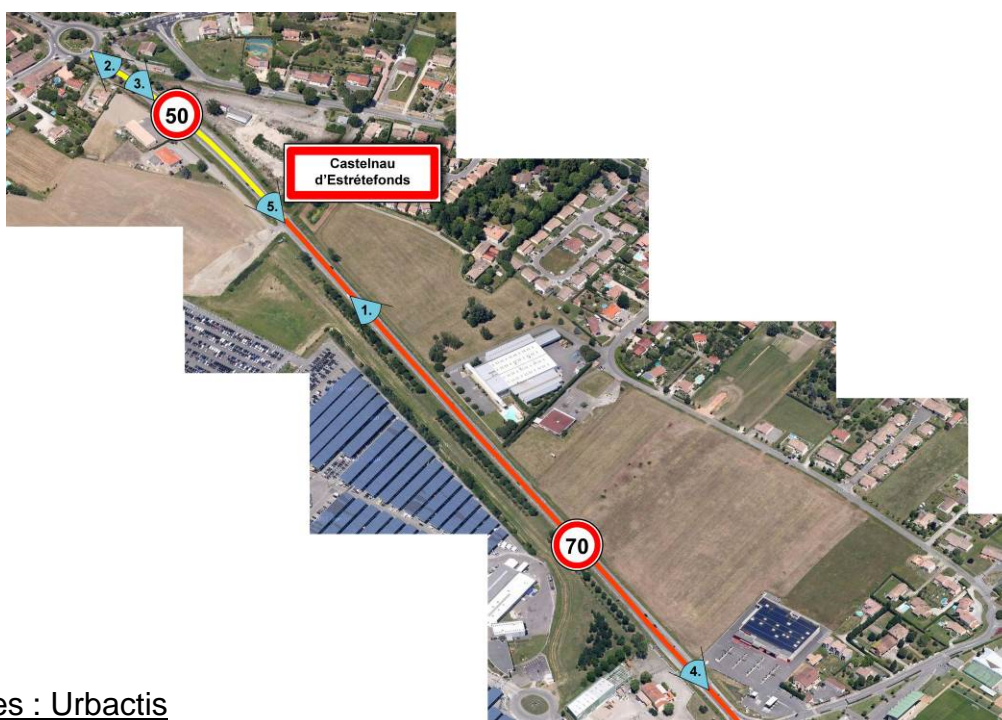
Vue n°2.



Vue n°3.



Vue n°4.



Sources : Urbactis



Vue n°5.

La vitesse de circulation est limitée à 70 km sur les trois quart de la zone d'étude. Elle passe à 50 km en franchissant le panneau d'entrée en agglomération au nord de la section, à proximité du rond-point de Bordeneuve.

Sources : Urbactis

Cependant, en 2007, d'après la Direction de la Voirie et des Infrastructures du Conseil Général de Haute Garonne, 85% des usagers roulant dans le sens Castelnau d'Estrétefonds – Toulouse circulaient jusqu'à 78 km/h. La limitation de vitesse est plus respectée dans le sens Toulouse – Castelnau d'Estrétefonds puisque 85% des usagers circulaient, dans ce sens, à une vitesse inférieure à 71 km/h.

	Sens Castelnau d'Estrétefonds - Toulouse	Sens Toulouse - Castelnau d'Estrétefonds
Vitesse moyenne de circulation	65 km/h	63 km/h
85% des usagers circulent à une vitesse inférieure à	78 km/h	71 km/h

Sources : Direction de la Voirie et des Infrastructures du Conseil Général de haute Garonne, 2007.

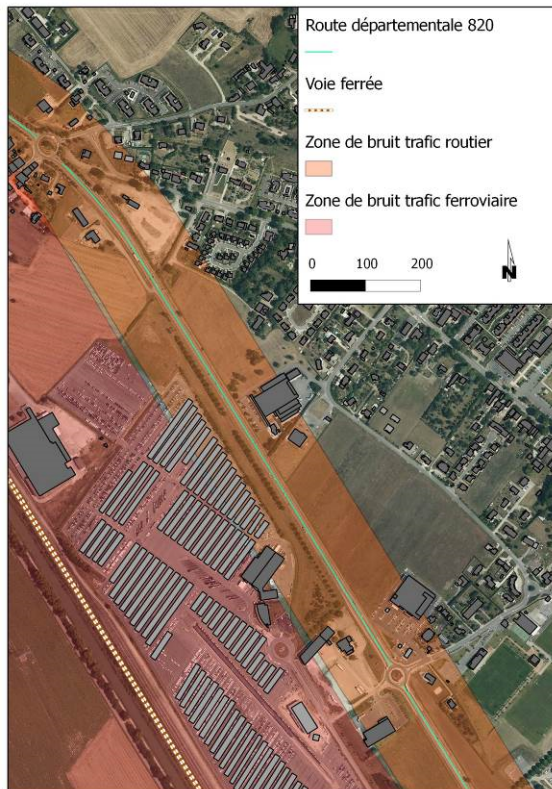
3.1.2. Trafic et nuisances

	RD 820 vers Toulouse	RD 820 vers Castelnau d'Estrétefonds
Trafic véhicules légers par jour ouvré	8 607	7 131
Trafic poids-lourds par jour ouvré	1 009	707

D'après la Direction de la Voirie et des Infrastructures du Conseil Général de Haute Garonne, en moyenne en 2007, près de 18 000 véhicules circulaient par jour ouvré sur cette portion de la départementale. Les poids lourds représentaient environ 10% de ce trafic.

Sources : Direction de la Voirie et des Infrastructures du Conseil Général de haute Garonne, 2007.

En termes de nuisances sonores, les infrastructures de transports terrestres sont classées par arrêté préfectoral, en 5 catégories selon le niveau de bruit qu'elles engendrent, la catégorie 1 étant la plus bruyante. Un secteur affecté par le bruit est ensuite défini autour de chaque infrastructure classée.



Sources : Urbactis.

Or, l'arrêté préfectoral n° 138 du classement sonore des Infrastructures de Transports Terrestres de la Haute Garonne du 26 juillet 2000, répertorie dans son classement la RD 820. Ses caractéristiques en termes de trafic (dont poids lourds), de vitesse de circulation, etc. la classent en catégorie 3. Les nuisances sonores engendrées par la circulation se répercutent sur un espace de 100 m de part et d'autre de la voirie.

Notons également qu'à une échelle plus large, le site est également impacté par les nuisances sonores émises par la circulation ferroviaire proche. En effet la voie ferrée est elle aussi répertoriée par arrêté préfectoral, dans le classement sonore des infrastructures de transports terrestres. En revanche elle est classée en catégorie 1, impactant une zone de 300 m de part et d'autre de la voie.

Cet état de fait suppose certaines contraintes relatives à l'isolement acoustique minimum contre le bruit extérieur, pour les bâtiments à construire dans les secteurs affectés.

3.1.3. Intersections et accès.

Nous avons déjà évoqué la présence de deux intersections présentes sur cette section de la RD 820 :

- Le rond-point de Bordeneuve au nord du site, intersection entre la RD 29 et la RD 820
- Le rond-point du chemin du Moulin, intersection entre la RD 820 et le chemin de Lagarrigue.

Il existe une dernière intersection sur cette section. Elle est située juste en sortie d'agglomération dans le sens Castelnau d'Estrétefonds – Toulouse, sur la droite, en face de la zone de projet. Il s'agit d'une route d'accès privé (la seule), desservant un restaurant et une boutique spécialisée dans les deux roues. Compte tenu du trafic et de la vitesse de circulation, cet accès n'est pas très sécurisé.



Sources : Urbactis, Google Map

Afin de ne pas augmenter les risques d'accident, il est interdit de créer de nouveaux accès directs et de voies privées le long de la RD 820. L'opération urbaine en projet devra donc tenir compte de ces données et trouver une solution alternative pour créer de nouveaux accès à la zone d'activités et à la zone d'habitat projetées.

3.1.4. Sécurité

D'après les informations recueillies auprès de la Gendarmerie de Haute Garonne et la Direction de la Voirie et des Infrastructures du Conseil Général de Haute Garonne, la RD 820 serait une voie relativement peu dangereuse compte tenu de sa largeur et de son caractère très rectiligne. Sur les 16 accidents décomptés sur la commune entre 2007 et 2011, deux se sont produits sur cette voie. Parmi eux, un accident corporel engageant un blessé hospitalisé en 2009, s'est déroulé juste à l'entrée sud de la section étudiée.

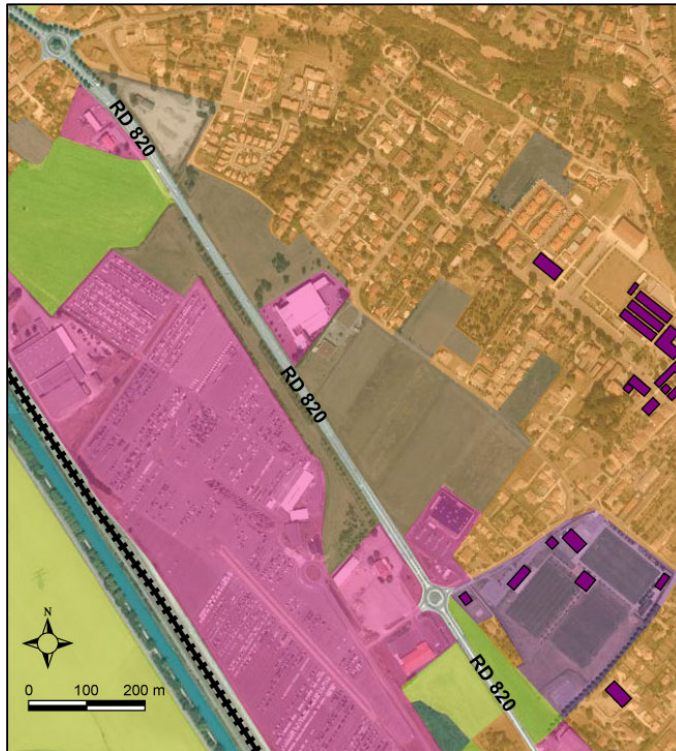
Finalement le principal facteur d'accidents sur cette voie est probablement les excès de vitesse, « facilités » vu le profil de la voie (tracé rectiligne sans obstacle).








Il est permis de conclure sur ce premier volet d'analyse en soulignant que cette portion de la RD 820, située en entrée de ville, se distingue par un caractère prédominant de voie de transit et non de desserte locale.

La réalisation d'une opération urbaine, destinée à agrandir la zone d'activité économique et commerciale existante le long de cette voie, et à créer derrière cette dernière une nouvelle zone d'habitat, devrait avoir un impact limité sur le trafic et les nuisances existants. Ceci d'autant plus que l'accès aux nouvelles zones d'activités et à la nouvelle zone d'habitat ne se fera pas depuis la route départementale compte tenu des risques, de la gêne et des travaux que cela engendrerait sur une route de ce type (aménagement routiers particuliers, intersections à sécuriser sur une route de grande circulation etc.). Ainsi, aucun aménagement routier particulier n'est à prévoir sur cette portion de la RD 820.

3.2. ANALYSE SPATIALE

3.2.1. Occupation actuelle du site



	Zone d'habitat
	Zone agricole
	Zone d'activité
	Zone d'équipements publics
	Bâti équipement public
	Friches et dents creuses
	Voie ferrée

Sources : Urbactis¹

La RD 820 traverse sur cette portion du territoire des zones agricoles, des zones d'activité économiques et commerciales (restaurants, grandes surfaces, dépôts, fabricant de piscine, commerce de deux roues etc.) mais aussi des terrains en friches ou inutilisés, laissés en prairie.

Les terrains destinés à accueillir l'opération urbaine en projet sont actuellement des dents creuses le long de la route départementale, cette dernière étant pourtant urbanisée d'une extrémité à l'autre de la zone d'étude. Ces dents creuses correspondent aujourd'hui à friches urbaines et agricoles, ou sont de simples terrains laissés en prairie.

A une échelle encore plus large d'analyse, la zone d'étude jouxte au nord-est, une zone d'habitat située à proximité du centre ancien. Ce dernier est d'ailleurs à seulement, au plus près, à 500 m à vol d'oiseau du site étudié. Nous verrons que compte tenu de la topographie cet élément à son importance et impose une problématique de co-visibilité.

Enfin, notons la présence d'équipements publics à l'extrémité sud de la section étudiée : le stade et la Maison des sports ainsi que la Maison des jeunes.

La RD 820 traverse une zone d'entrée de ville hétérogène et multifonctionnelle. Les extensions de la zone commerciale et de la zone d'habitat doivent ainsi se faire de façon à s'intégrer au mieux à cet environnement local et à éviter les « conflits d'usages ».

¹ Parcelles agricoles identifiées sur la base du Registre Parcellaire Graphique de 2010, Géoportail.

3.2.2. Contexte environnemental

3.2.2.1. Zones d'intérêts écologiques.

La zone d'étude est relativement peu soumise par des contraintes écologiques et naturelles. Les zones naturelles d'intérêt patrimonial les plus proches sont situées à 1 à 2 km à l'ouest de la zone d'étude. On recense :

- Un site Natura 2000 au titre de la directive oiseau, au niveau de la gravière de Saint Caprais et de la Gravette.
- Un site Natura 2000 « vallée de la Garonne de Muret à Moissac », au titre de la directive habitat
- Une Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type I, au niveau de la gravière de Saint Caprais et de la Gravette.
- Une ZNIEFF de type I « Garonne et milieu riverains en aval de Montréjeau
- Une ZNIEFF de type II « moyenne vallée de la Garonne (entre Portet et Moissac).
- Une zone d'Arrêté de Protection de Biotope « de la Saulaie de Saint-Caprais à Grenade.

La réalisation de l'opération urbaine projetée ne devrait pas avoir d'incidence sur ces milieux, compte tenu de la distance séparant le site et ces zones d'intérêt écologique.

3.2.3. Qualité architecturale et des paysages

3.2.3.1. Un bâti sans qualité architecturale particulière

Sur cette section du territoire la RD 820 traverse nous l'avons vu, une zone à dominante économique et commercial. Le bâti existant sur cette zone présente des caractéristiques architecturales pauvres, de par les matériaux de construction utilisés, les couleurs ainsi que les volumes. Cette architecture industrielle est peu valorisante et impacte fortement le paysage. Cette situation est même aggravée vue la présence d'entrepôts et de constructions à vocation économique aujourd'hui laissées en friche pour cessation d'activité.



Vue n°1



Vue n°2



Vue n°3



Vue n°4

Sources : vue n°3 Google street view, vues n°1, 2 et 4 Urbactis.

En outre, nous verrons que l'impact visuel et paysager de cette architecture type industriel est d'autant plus fort que derrière cette zone économique et commerciale, l'arrière-plan offre un paysage de qualité et d'intérêt patrimonial (Cf. vue n°2).

Cependant, notons tout de même la présence de belles exceptions. Deux constructions visibles depuis la RD 820 mais en retrait par rapport à la voirie, présentent un intérêt architectural particulier. Il s'agit de deux anciennes bâtisses rurales dont les caractéristiques architecturales sont celles du bâti ancien et traditionnel du pays toulousain. La volumétrie est simple et les matériaux de construction de ce bâti rural sont les mêmes que ceux du bâti ancien du centre historique. Il s'agit de matériaux traditionnels :

- la brique de terre cuite ou crue et les galets pour les façades. Certaines sont enduites à la chaux ou de crépis dont les tons sont couleur « sable ».
- Les toitures à deux versants sont à faible pente et sont recouvertes de tuiles canal.



Vue n°5



Vue n°6



Vue n°7



Vue n°8

Sources : vue n°6 Urbactis, vues n°3 Google street view et Google map.

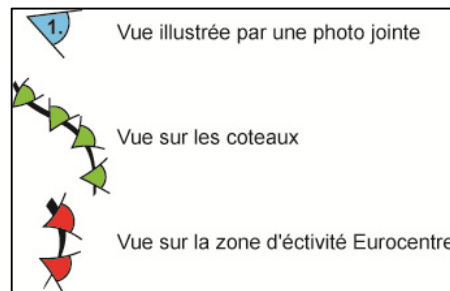
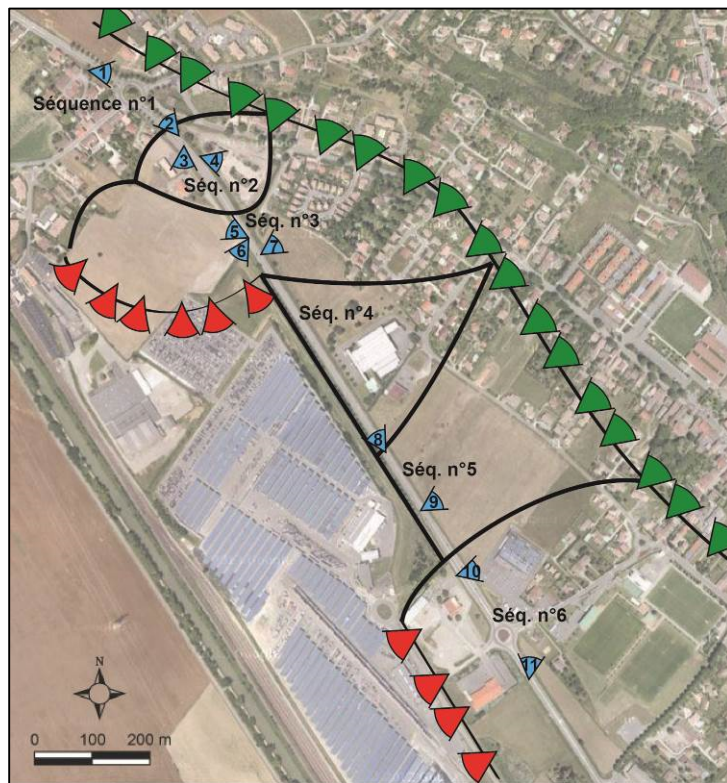


Vue n°9

Pour autant ce type de bâti reste exceptionnel sur cette portion du territoire et le reste des constructions à vocation d'habitat, visibles depuis la RD 820 présentent quant à elles les traits d'une architecture standardisée.

Sources : Urbactis

3.2.3.2. Une mosaïque de paysage.



Sources : Urbactis

L'analyse paysagère qui suit tient à illustrer le paysage offert à un passant empruntant la RD 820. Cette analyse commence un peu en amont du rond-point de Bordeneuve dans le sens Castelnau d'Estrétefonds - Toulouse, et se termine peu après le rond-point du chemin du Moulin au sud (toujours dans ce sens). Entre les deux giratoires, l'utilisateur traverse une mosaïque de paysages dans une zone partiellement urbanisée et depuis laquelle il perçoit la cité ancienne, dignement représentée par l'église de Saint Martin et le château de Castelnau d'Estrétefonds.



Sources : Urbactis

Séquence paysagère n°1 : Située en limite nord-ouest de l'espace urbanisé de la commune, cette séquence paysagère correspond à un paysage d'entrée de ville qui fait la transition entre l'environnement rural et l'espace urbain. Pour montrer ce clivage et ce passage d'un environnement à l'autre, la voirie et les espaces publics ont été aménagés de façon à créer une certaine mise en scène et donner une ambiance plus urbaine.



Sources : Urbactis

Des trottoirs bétonnés et équipés de l'éclairage public ont été construits. Ils sont prolongés par une bande enherbée et plantée d'arbres à haute tige. Ces aménagements créent une allée invitante à rentrer dans la commune. Enfin, le bâti est en retrait par rapport à la voirie mais commence à créer un front bâti peu dense.



Vue n°2

Sources : Urbactis

Séquence paysagère n°2 : Zone située en sortie d'agglomération, cette section de la RD 820 est une zone de transition. A la place des trottoirs éclairés, l'accotement de la voie est simplement laissé enherbé, sans aménagement particulier. Le bâti est implanté en retrait de la route mais la façade principale est ouverte sur la voie. Il s'agit de bâti à vocation économique. Leur présence confère encore un caractère urbain à cette zone. A noter, la présence de friches urbaines dévalorisent cette sortie d'agglomération alors qu'elle pourrait être valorisée compte tenu de la vue donnant sur le château et l'église de Castelnaud d'Estrétefonds.



Vue n°3



Vue n°4

Sources : Urbactis

Séquence paysagère n°3 : cette portion de la RD 820 offre un paysage ouvert, très contrasté et hétérogène entre espace agricole et zone d'activité à l'ouest de la voie et zone d'habitat à l'est. A l'est, les terrains situés au « premier plan » ne sont pas urbanisés et forment une dent creuse. Le regard se pose alors sur les coteaux de Castelnaud d'Estrétefonds sur lesquels on perçoit la cité ancienne. Mais la vue est parasitée par les habitations nouvelles qui se sont développées sous forme de lotissement pavillonnaire en bas de coteaux.



Vue n°5

Sources : Urbactis



Vue n°6



Vue n°7

Sources : Urbactis

Séquence paysagère n°4 : sur cette portion de la zone d'étude, le paysage est totalement fermé par un écran végétal situé à l'ouest de la voirie. Un merlon paysagé et planté d'arbres à son sommet, a été aménagé. Il cache une zone de stockage de véhicules appartenant à une entreprise d'Eurocentre dont c'est l'activité. Cette entreprise possède d'immenses parkings goudronnés et couverts de panneaux photovoltaïques. Ce merlon paysager permet ainsi de limiter l'impact visuel de cette entreprise très consommatrice d'espace. A contrario, le paysage situé à l'est de la voie est ouvert. Une entreprise de fabrication de piscine extérieure est implantée le long de la voie. Elle est seule au milieu de friches agricoles et urbaines. Cette situation ne facilite pas son intégration dans le paysage environnant. C'est d'autant plus le cas que son architecture dénote avec celle de la zone d'habitat située à l'arrière, mais aussi avec le panorama ouvert sur les coteaux et la cité ancienne.



Vue n°8

Sources : Urbactis



Vue n°9

Sources : Urbactis

Séquence paysagère n°5 : le paysage est toujours fermé à l'ouest pour les mêmes raisons que le long de la séquence paysagère précédente. En revanche, à l'ouest les terrains sont inoccupés comme le long de la séquence paysagère n°2. Le paysage est complètement ouvert et dégagé sur les coteaux avec vue sur le patrimoine bâti remarquable.

Séquence paysagère n°6 : cette section de la RD 820 correspond à une nouvelle entrée de ville. Contrairement à celle précédente (séquence paysagère n°1), l'espace de cette entrée de ville est principalement dédié à des activités économiques. Deux centres commerciaux se sont construits de part et d'autre de la



Vue n°10

Sources : Urbactis

voirie. L'entreprise de stockage de véhicule d'Eurocentre est encore visible et se poursuit au sud. Le caractère industriel des constructions, la présence d'aires de parking et de zones de stockage désordonnées, dénaturent le paysage visible à l'arrière, sur les coteaux. L'espace public le long de la voie est traité de façon succincte puisqu'il s'agit de simples trottoirs goudronnés et équipés de l'éclairage public. Le manque d'espaces d'agrément végétalisés confère à la zone un caractère finalement très routier.



Sources : Urbactis

A noter, une zone d'équipements sportifs s'est développée sur les terrains situés à l'est de la voirie, attribuant à cet espace plus de mixité fonctionnelle et un paysage plus urbain.

Ainsi, le paysage partiellement urbanisé le long de ce tronçon de la RD820 apparaît donc désordonné, confus et peu soigné.

3.2.4. Qualité de l'urbanisme

Cette partie de l'analyse spatiale de la zone d'étude a déjà été traitée tout au long du dossier. Elle est un peu la synthèse de ce qui a été vu.

En considérant que la qualité urbaine d'un quartier s'évalue en fonction de la présence et du traitement des espaces publics, des liaisons interquartiers, de la mixité des formes et des fonctions urbaines, mais aussi en fonction de l'intégration paysagère, aux vues des éléments déjà évoqués, le secteur du Camp del Rey offre relativement peu de qualité urbaine. En empruntant cette entrée de ville, l'utilisateur ne sait pas réellement s'il traverse une zone d'agglomération ou non et l'absence d'aménagements et d'espaces verts sur les accotements de la route accentuent ce sentiment.

La réalisation d'une opération urbaine sur ce site doit être l'occasion d'apporter le confort et les agréments nécessaires pour créer une entrée de ville qualifiante.

3.2.5. Traitement de la publicité

Compte tenu de la position stratégique du site étudié (entrée de ville), de sa vocation principale (zone d'activité économique et zone commerciale), et du caractère très routier (voie de transit) de la RD 820, la présence de publicités d'enseignes et de pré-enseignes², est chose commune sur ce genre de secteur. La situation le long de la RD 820 ne déroge pas à cette règle. Une analyse de terrain a révélé la présence de pré-enseignes.



Vue n°1

Pré-enseignes situées hors agglomération sur la RD 820.

Sur la vue n°1 :

- La première pré-enseigne fait la promotion de la zone d'activité Eurocentre
- La deuxième pour faire la promotion d'un restaurant
- La troisième indique l'implantation des entreprises présentes sur Eurocentre pour diriger les passants



Vue n°2

Sur la vue n°2 et 3 :

- les trois pré-enseignes font la promotion de restaurants.



Vue n°3

La gestion de la publicité, des pré-enseignes et enseignes fait partie intégrante de la protection et de la qualité de l'environnement. La publicité observée sur le terrain étant plus exactement des pré-enseignes situées hors agglomération, d'après l'article L. 581-19 du code de l'environnement, les pré-enseignes sont soumises aux dispositions qui régissent la publicité.

Or d'après l'article L 581-7 du code de l'environnement, «en dehors des lieux qualifiés d'agglomération par les règlements relatifs à la circulation routière, toute publicité est interdite. Elle est toutefois autorisée à l'intérieur de l'emprise des aéroports ainsi que des gares

Sources : Urbactis

ferroviaires, selon des prescriptions fixées par décret en Conseil d'Etat. La publicité peut également être autorisée par le règlement local de publicité de l'autorité administrative compétente à proximité immédiate des établissements de centres commerciaux exclusifs de toute habitation et situés hors agglomération, dans le

² Aux termes de l'article L. 581-3 du code l'environnement :

- « constitue une publicité, à l'exclusion des enseignes et des préenseignes, toute inscription, forme ou image destinée à informer le public ou à attirer son attention, les dispositifs dont le principal objet est de recevoir lesdites inscriptions, formes ou images étant assimilés à des publicités ;
- constitue une enseigne toute inscription, forme ou image apposée sur un immeuble et relative à une activité qui s'y exerce ;
- constitue une préenseigne toute inscription, forme ou image indiquant la proximité d'un immeuble où s'exerce une activité déterminée ».

respect de la qualité de vie et du paysage et des critères, en particulier relatifs à la densité, fixés par décret ».

En outre, d'après article L. 581-19 du code de l'environnement, relatif au traitement des pré-enseignes, certaines activités ont cependant la possibilité de bénéficier de pré-enseignes dérogatoires installées dans des secteurs où la publicité et donc les pré-enseignes sont interdites. Les articles L. 581-19 et L. 581-20 III du code de l'environnement détermine cinq catégories d'activités pour lesquelles une pré-enseigne peut être installée le long de la voirie :

- les activités particulièrement utiles aux personnes en déplacement, telles que les garages, les stations-services, les hôtels et les restaurants,
- les activités liées à des services publics ou d'urgence
- les activités s'exerçant en retrait de la voie publique
- les activités en relation avec la fabrication ou la vente de produits du terroir par les entreprises locales et les monuments historiques ouverts à la visite

Ainsi, d'après le code de l'environnement, deux des pré-enseignes identifiées sur le terrain sont à priori illégales (Cf. vue n°1, pré-enseignes d'Eurocentre).

Les particularités locales demandant souvent des ajustements par rapport aux règles générales et nationales, des dispositions et des règles particulières peuvent être prises sur une commune, si cette dernière se dote d'un règlement local de publicité. Or Castelnau d'Estrétefonds ne dispose pas d'un tel document. Cependant, compte tenu des particularités du territoire et précisément sur cette portion de la RD 820, il paraît opportun que la commune envisage de réaliser un règlement local de publicité.

Au regard de l'analyse spatiale effectuée précédemment, il est permis de conclure en soulignant les principales caractéristiques de cette entrée de ville. L'espace environnant le long de la RD 820 présente quelques qualités en termes de :

- mixité urbaine
- un paysage en arrière-plan de qualité et d'intérêt patrimonial
- le développement raisonné d'affichage publicitaire (on est loin de la saturation)

Mais cette entrée de ville comprend aussi de nombreuses faiblesses dévalorisantes compte tenu :

- de la présence de friches
- de la mauvaise intégration paysagère sur certaines zones d'activités (zones de stockages désordonnées, parkings surexposés, clivage entre architecture industrielle et traditionnelle)
- l'absence d'aménagements et d'espaces verts et de zones d'agrément sur les accotements de la route, pour créer des espaces publics de qualité.

Ces caractéristiques font de cette portion de la RD 820 une entrée de ville relativement commune, risquant d'altérer l'image de Castelnau d'Estrétefonds.

L'enjeu principal est alors de renverser cette tendance en profitant de la réalisation de l'opération en projet le long du Camp del Rey. Une attention particulière devra être portée sur la qualité architecturale, l'intégration et la conservation des vues paysagères, le traitement des espaces libres, et enfin la délimitation entre espace rural et espace urbain.

IV. PROJET D'AMENAGEMENT

4.1. LES OBJECTIFS DU PROJET

Dans le cadre de l'élaboration du PLU, la commune de Castelnaud d'Estrétefonds désire ouvrir à l'urbanisation (zone AU) les terrains jusqu'ici étudiés sur le secteur de « Camp del Rey ». Le projet vise à la fois à étendre la zone d'activité économique et commerciale existante, le long de la RD 820. Elle est divisée en trois « îlots » répartis le long de la RD 820. Le premier plus au nord, s'étend sur 1,5 ha. Il s'agit ici d'une opération de requalification urbaine, les terrains destinés à cette opération étant actuellement des terrains en friche. Le second îlot, au centre de la zone d'étude et l'îlot 3 au sud de la zone d'étude, s'étendent respectivement sur 2,82 ha et 4,12 ha. Ces deux dernières opérations d'aménagement combleront une dent creuse, sur des terrains non utilisés.

En outre, dans un souci de mixité urbaine et de cohérence avec l'ensemble du territoire, l'opération urbaine sur Camp del Rey prévoit également la construction d'une nouvelle zone d'habitat relativement dense, de 3,78 ha. Elle sera située en continuité de celle existante au bas des coteaux, au sud-est de la zone d'étude. Le projet prévoit de réaliser 197 logements répartis entre logement collectif, habitat individuel groupé et habitat individuel isolé (le pavillon). Cette opération urbaine sera accompagnée par la réalisation d'espaces publics et d'équipements publics type placette, foyer et espaces verts.

Le site de « Camp del Rey » s'est révélé être opportun pour réaliser cette opération urbaine mixte et relativement dense, compte tenu de sa localisation stratégique :

- terrains situés en entrée de ville et le long d'un axe de communication majeur la RD 820, profitant ainsi d'un effet vitrine
- terrains situés à proximité du centre bourg, de services et d'équipements publics mais également de zones d'activités commerciales et économiques

Cependant, si cette situation géographique apporte certains avantages, elle est aussi source de contraintes et suppose de prendre quelques précautions en matière d'aménagement, afin d'éviter, comme l'a souligné le rapport et l'amendement dit « Dupont », les situations de dégradation et de désordre urbain souvent constatées le long des voies routières et au niveau des entrées et des périphéries des villes.

Ainsi, les principes d'aménagement de ce projet urbain doivent d'autant plus, et plus que jamais, appliquer les principes d'un urbanisme raisonné et de qualité, le long de la RD 820, tout en répondant aux enjeux identifiés précédemment. Pour y répondre, la collectivité doit porter cette opération à travers l'élaboration d'un véritable projet urbain, cohérent avec la politique et le projet d'aménagement communal. Il doit également être cohérent avec les objectifs et orientations définis à l'échelle intercommunale dans le cadre du SCoT Nord Toulousain (Cf. contexte urbanistique p. 11 – 14.)

A noter, la zone d'habitat programmée longe l'allée du Camp del Rey (voie d'accès). Elle est située derrière la zone d'activité qui elle en revanche longe la RD 820. La zone d'habitat n'est pas impactée par les 75 m de zone inconstructible imposés compte tenu du classement de la RD 820. Elle n'est donc pas autant concernée par cette étude L. 111-1-4 du code de l'urbanisme et reste à la marge. Elle sera donc moins évoquée durant l'analyse qui suit.

Ce projet urbain doit être l'occasion de :

- Affirmer les transitions entre rase campagne et zone urbaine
- Organiser une vitrine urbaine de qualité le long de la RD 820
- Requalifier la zone d'activité économique et commerciale existante
- Reconfigurer la voie et ses abords (insertion urbaine, partage de la voirie, franchissement des piétons, végétalisation etc.)
- Créer des zones tampons gérant l'interface entre zones d'activités et zones résidentielles

Il doit également tenir compte, respecter et même tirer parti de l'environnement et des particularités du site :

- Vues sur le patrimoine bâti et historique de la commune.

4.2. LE PROJET ET SA JUSTIFICATION AU REGARD DE L'ARTICLE L 111-1-4 DU CODE DE L'URBANISME.

4.2.1. Les principes d'aménagement de la zone d'activité.

4.2.1.1. Aucun accès depuis la RD 820

Compte tenu de la vitesse de circulation et du trafic tout le long de la RD 820, l'opération urbaine sur Camp del Rey ne prévoit pas d'accès depuis la RD 820. Le conseil général y serait d'ailleurs défavorable. Ainsi, les principes d'aménagement suivants ont été fixés :

- **P.1 : Desservir la zone d'activité en utilisant et en développant la trame viaire.** Tel qu'il a été pensé, le projet urbain prévoit de desservir :
 - o l'îlot 1 en s'appuyant sur la voirie existante : l'avenue de Montauban et le chemin des Boulbènes. Des travaux de mise au gabarit sont à prévoir sur ce dernier.
 - o l'îlot 2 en créant une nouvelle voie parallèle à la RD 820 entre le chemin des Boulbènes et l'allée Camp del Rey. Actuellement un chemin de terre existe mais il n'est pas carrossable.
 - o l'îlot 3 en créant une nouvelle voie le long des limites nord et ouest de l'îlot. Cette voie passera devant la zone d'activité et sera parallèle à la RD 820. Ce secteur de la zone d'activité bénéficiera donc de deux points d'accès, le premier depuis l'allée de Camp del Rey, le second depuis le chemin de la Garrigue. A noter cette dernière solution suppose d'utiliser une portion du terrain appartenant à l'enseigne commerciale « Intermarché ». Un emplacement réservé sera donc nécessaire. Pour compenser cette perte, l'équivalent en surface pourra être rétrocédé à Intermarché.

Si l'accès depuis le chemin de la Garrigue, utilisant une part du terrain d'Intermarché n'est pas possible, la création d'un giratoire sur la RD 820 et de voies de retournement à l'intérieure de la zone d'activité seront nécessaires. Cependant, cette solution est plus coûteuse puisqu'elle demande plus de travaux. En outre, elle donnerait un caractère très routier à la zone d'activité.

Cette carte suivante illustre les principes d'aménagement retenus et préconisés. Chaque numéro (exemple : P.1) renvoie à un principe d'aménagement explicité dans les chapitres suivants.

P.1: Desservir la zone d'activité en utilisant et en développant la trame viaire.

P.2: Créer un espace vert planté le long de la RD 820.

P.3: Créer une zone tampon entre la zone d'activité et la zone d'habitat, en aménageant des espaces verts agrémentés.

P.4: Créer des espaces publics plantés autour des voies nouvelles et sur les zones de stationnement.

P.5: Limiter l'imperméabilisation du sol en imposant une surface minimale d'espaces libres par lot, sur la totalité du site dédié à la zone d'activité.

P.6: Renforcer les déplacements interquartiers et le maillage de liaisons douces.

P.7: Réserver une part des aires de stationnement de la zone d'activité au stationnement des cycles, afin de favoriser l'utilisation des modes doux.

P.8: Imposer une volumétrie simple pour le bâti

P.9: Imposer des tons neutres pour le traitement des façades

P.10: Imposer des toitures neutres, aux volumes simples.

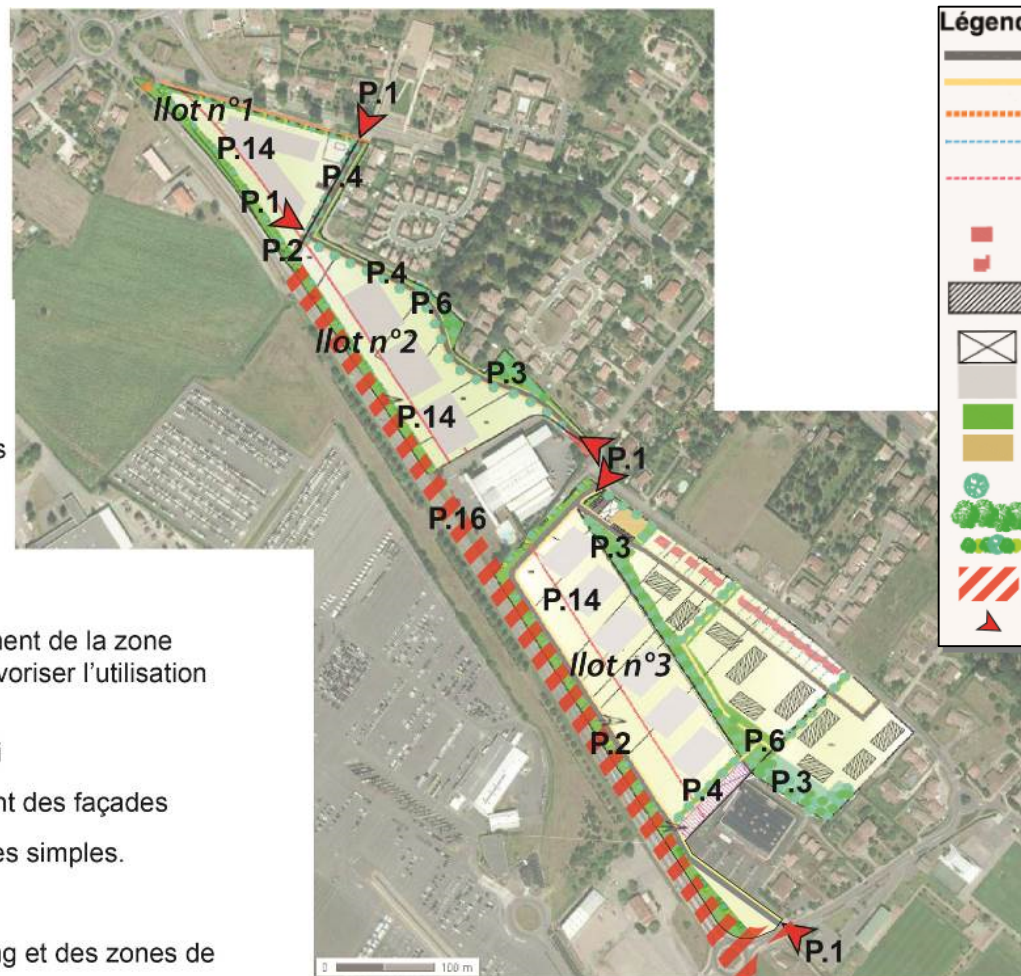
P.11: Limiter l'impact visuel des clôtures

P.12: Limiter l'impact visuel des aires de parking et des zones de stockage

P.13: Limiter la hauteur du bâti et l'aligner sur l'existant.

P.14: Aligner le bâti sur l'existant, le long de la RD 820.

P.15: Trouver un équilibre entre espace bâti et espace libre



P.16: Interdire toutes publicités le long de la RD 820 et le long de la nouvelle zone d'activité. Mais autoriser l'implantation d'enseignes et de pré-enseignes dans la mesure où elles respectent certaines règles limitant leur impact visuel.

Légende	
	Principe de voie de desserte
	Principe de liaison douce
	Liaison douce projeté par la commune
	Principe de découpage parcellaire (à titre indicatif)
	Recul Inconstructible par rapport à l'emprise de la voie
	Habitat pavillonnaire
	Maison d'habitat groupé
	Habitat collectif
	Equipement collectif (halle, foyer ...)
	Bâtiment d'activité
	Espace vert collectif
	Espace collectif traité en placette
	Arbre à planter
	Trame verte existante à conserver
	Hale ornementale pour "effet vitrine"
	Zone de publicité restreinte
	Entrée et voie d'accès

Sources : Urbactis

4.2.1.2. Un accès sécurisé

Tels que les accès ont été définis et présentés dans le paragraphe précédent, la mise en sécurité des entrées de la zone d'activité est assurée. En effet, les différents points d'accès se font depuis des voies supportant moins de trafic et où la circulation est limitée à 50 km/h au lieu de 70 km/h sur la RD 820.

De plus, l'accès à la zone d'activité et de logements ne se faisant pas par la RD 820, le projet urbain n'impacte pas le trafic et n'augmente pas le risque d'accident sur la portion de route départementale étudiée.

4.2.1.3. Des nuisances sonores à contrecarrer

Tel que le projet a été défini, le classement sonore de la RD 820 n'engendre pas de contraintes d'isolement acoustique pour le bâti destiné à de l'activité. La zone d'habitat n'est pas non plus concernée par cette servitude d'utilité publique étant donné qu'elle est située au-delà des 100 m impactés par les nuisances sonores.

4.2.1.4. Une intégration paysagère et environnementale de qualité

Les principes d'aménagement suivants sont nécessaires pour à la fois :

- Assurer une bonne intégration du projet dans l'environnement local
- Respecter le paysage environnant
- Sauvegarder les vues donnant sur le patrimoine bâti historique

Ces trois objectifs ont été pris en compte dans l'élaboration du projet urbain, notamment au travers des aménagements paysagers suivants :

- **P.2 : Créer un espace vert planté le long de la RD 820.** Cet espace vert coïncé entre la RD 820 et la zone d'activité va jouer le rôle d'une zone tampon. La végétalisation de cet espace vert est primordiale puisqu'elle permettra d'adoucir l'impact visuel occasionné par la construction de la zone d'activité. Une zone d'activité possède de fait des éléments plus ou moins disgracieux que la végétation pourra camoufler : présence d'aires de stockage et de parkings, architecture imposante et au caractère industriel etc. Cependant cette végétation ne doit pas non plus nuire à l'activité de la zone en occultant la visibilité sur les enseignes installées. Ainsi il est préconisé de créer un espace vert comprenant un alignement d'arbres de haute tige suffisamment lâche et transparent pour que les enseignes restent visibles depuis la RD 820.
- **P. 3 : Créer une zone tampon entre la zone d'activité et la zone d'habitat, en aménageant des espaces verts agrémentés.** Cette disposition est d'autant plus nécessaire que les façades visibles depuis la zone d'habitat, seront les façades arrières généralement disgracieuses des bâtiments de la zone d'activité. Cette disposition permet donc de limiter la co-visibilité entre les deux zones et les conflits d'usages. Pour que cette zone tampon soit efficace, les plantations de cet espace vert devront former un écran végétal dense et « opaque ». Est donc préconisée la plantation d'arbres à haute et moyenne tige, ainsi que des arbustes se développant plus bas.

- **P.4 : Créer des espaces publics plantés autour des voiries nouvelles et sur les zones de stationnement.** Cette disposition permettra de créer une zone d'activité plus qualifiante, présentant un paysage plus vert et préservé qu'à l'accoutumé sur ce type d'espace. Elle participe également à l'intégration du projet dans un environnement qui jusqu'ici avait un caractère encore rural. Ici aussi le choix des plantations est stratégique.

- **P.5 : Limiter l'imperméabilisation du sol en imposant une surface minimale d'espaces libres par lot, sur la totalité du site dédié à la zone d'activité.** Ce principe d'aménagement vise à créer une zone d'activité relativement dense mais aussi « aérée » pour être adaptée au contexte local. Une zone d'activité très dense, avec une forte emprise du bâti au sol serait un contre-sens sur ce secteur. En outre, cette disposition permet de gérer les ruissellements urbains en permettant l'infiltration des eaux de pluie.

4.2.1.5. Un cadre de vie de qualité d'un point de vue urbain

Les principes d'aménagement suivants ont été fixés afin de créer une zone d'activité de qualité, offrant un niveau de « service » élevé à ses usagers et présentant une bonne image de Castelnau d'Estrétefonds :

- **P. 6 : Renforcer les déplacements interquartiers et le maillage de liaisons douces à l'intérieur de l'emprise de l'opération urbaine.**

- **P. 7 : Réserver une part des aires de stationnement de la zone d'activité au stationnement des cycles, afin de favoriser l'utilisation de mode doux.**

Ces deux dernières dispositions visent à favoriser l'usage de modes doux et à diminuer l'usage de l'automobile. Elle est d'autant plus justifiée que nous sommes sur un secteur de la commune relativement dense, à proximité du centre-bourg et au contact de zones d'habitat (dont celle projetée dans l'opération urbaine).

4.2.1.6. Une architecture soignée s'intégrant au paysage environnant.

L'objectif étant de favoriser l'intégration paysagère de cette zone d'activité, le projet urbain jusqu'ici définit, prévoit de fixer des prescriptions architecturales particulières :

- **P.8 : Imposer une volumétrie simple pour le bâti**
- **P.9 : Imposer des tons neutres pour le traitement des façades.**
- **P.10 : Imposer des toitures neutres, aux volumes simples.**
- **P.11 : Limiter l'impact visuel des clôtures**
- **P.12 : Limiter l'impact visuel des aires de parking et des zones de stockage**
- **P.13 : Limiter la hauteur du bâti et l'aligner sur l'existant.**
- **P.14 : Aligner le bâti sur l'existant, le long de la RD 820.**
- **P.15 : Trouver un équilibre entre espace bâti et espace libre.**

4.2.2. Levée du principe d'inconstructibilité et critères de l'amendement Dupont

Les principes d'aménagement énumérés précédemment contribuant à valoriser et préserver la qualité du cadre de vie, mais aussi l'image de marque de la commune sur cette entrée de ville, ils répondent aux critères de l'amendement Dupont, autorisant ainsi la levée de l'interdiction générale de construire dans une bande de 75 m le long de la RD 820.

De nouvelles règles sont en revanche fixées :

- **Cf. P.14 : Aligner le bâti sur l'existant, le long de la RD 820.**

4.2.3. Traitement de la publicité

L'affichage publicitaire ayant un impact non négligeable sur le paysage, la commune aurait la possibilité de réaliser un Plan Local de Publicité (PLP) afin d'adapter les principes du règlement national de publicité aux spécificités locales. L'utilité d'un tel règlement sur ce secteur de la commune, est tout à fait justifiée compte tenu des enjeux paysagers en présence. Le principe d'aménagement serait le suivant :

- **P.16 : Interdire toutes publicités, le long de la RD 820 et le long de la nouvelle zone d'activité. Autoriser l'implantation d'enseignes et pré-enseignes dans la mesure où elles respectent certaines règles limitant leur impact visuel.** La commune peut imposer ses règles en créant une zone de publicité étendue dans le cadre d'un PLP. L'objectif de cette zone est de contrôler le développement de la publicité sous toutes ses formes, afin qu'elle ne dénature pas le paysage au détriment des points de vues sur le cœur historique. Les règles pourraient être les suivantes :
 - o Interdire strictement toutes publicités le long de la RD 820 et de la zone d'activité
 - o Autoriser les enseignes dans la mesure où elles ne dépassent pas la hauteur du bâtiment et qu'elles ne fassent pas plus de x m de large et x m de longueur.
 - o Les couleurs vives sont interdites
 - o Autoriser les pré-enseignes type mat, à proximité immédiate du bâti concerné (dans un rayon de 5m). Ces mats ne devront pas dépasser la hauteur des constructions
 - o Autoriser l'implantation de pré-enseignes générales à la zone d'activité, au niveau des accès et des entrées de la zone.

Rappelons que le règlement national de publicité n'autorise pas l'implantation de publicité, enseignes et pré-enseignes en dehors des agglomérations.

4.3. LES INCIDENCES SUR LE PLU

Le projet urbain de Camp del Rey tel qu'il a été présenté précédemment devra être pris en compte dans le cadre de l'élaboration du PLU de la commune.

Les spécificités du site, les enjeux mis en exergue tout au long du dossier et les principes d'aménagement déduits de cette analyse doivent pouvoir se retrouver dans le PLU (règlement, zonage, OAP espace réservé etc.). A noter, classées en zone urbanisée (U) et à urbanisée (1AU) l'opération urbaine sur Camp del Rey fait l'objet

d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation dans le cadre de l'élaboration du PLU.

Le tableau suivant présente les possibilités de mise en application des principes d'aménagement évoqués à l'intérieur du PLU.

CRITERE AMENDEMENT DUPONT	PRINCIPE D'AMENAGEMENT	INCIDENCE POSSIBLE DANS LE PLU
Accès et desserte	P.1 : Desservir la zone d'activité en utilisant et en développant la trame viaire	La transcription de ce principe se fait par l'intermédiaire de l'OAP.
Sécurité	Pas de prescription.	
Nuisances	Pas de prescription.	
Qualité du paysage et de l'environnement	P.2 : Créer un espace vert planté le long de la RD 820.	<p>La transcription de ce principe se fait par l'intermédiaire de l'OAP. Afin de de créer un espace vert de qualité et respectant les objectifs définis par la collectivité, les principes et les prescriptions énoncés dans l'OAP devront être ambitieux et précis afin que l'aménageur qui aura à sa charge la réalisation de l'opération, les respecte.</p> <p style="text-align: center;">+</p> <p>Utilisation de l'article 13 du règlement de zonage, relatif aux espaces libres, plantations et espaces boisés classés : Cf. P.4 : Créer des espaces publics plantés autour des voiries nouvelles et sur les zones de stationnement.</p>
	P. 3 : Créer une zone tampon entre la zone d'activité et la zone d'habitat, en aménageant des espaces verts agrémentés et plantés au niveau des zones où il y a des problèmes de co-visibilité.	<p>La transcription de ce principe se fait par l'intermédiaire de l'OAP.</p> <p style="text-align: center;">+</p> <p>Compte tenu de l'intérêt et de l'utilité de cet espace vert, il est opportun que la collectivité décide de fixer un emplacement réservé sur l'emprise de cet espace vert, afin de s'assurer de sa réalisation, d'en avoir la maîtrise foncière mais aussi de s'assurer de son entretien et de son maintien futur.</p>
	P.4 : Créer des espaces publics plantés autour des voiries nouvelles et sur les zones de stationnement.	<p>La transcription de ce principe se fait par l'intermédiaire de l'OAP.</p> <p style="text-align: center;">+</p> <p>Utilisation de l'article 13 du règlement de zonage, relatif aux espaces libres, plantations et espaces boisés classés : « les aires de stationnement à l'air libre de plus de 4 places contiguës devront être plantées à raison d'un arbre pour quatre emplacements. Ces arbres devront être de haute tige et avoir une force de 16 à 18 cm (circonférence du tronc à un mètre du sol). Ils devront être plantés de façon à créer de l'ombre sur les places de stationnement. Les voies nouvelles devront être plantées à raison d'un arbre de haute tige et de force de 16 à 18 cm, tous les 10 m.»</p>

CRITERE AMENDEMENT DUPONT	PRINCIPE D'AMENAGEMENT	INCIDENCE POSSIBLE DANS LE PLU
Qualité du paysage et de l'environnement	P.5 : Limiter l'imperméabilisation du sol en imposant une surface minimale d'espaces libres par lot, sur la totalité du site dédié à la zone d'activité.	Utilisation de l'article 9 du règlement de zonage, relatif à l'emprise au sol : « l'emprise du bâti au sol est limitée à 50% de la parcelle ». + Utilisation de l'article 13 du règlement de zonage, relatif aux espaces libres, plantations et espaces boisés classés : « les espaces verts devront représentés au moins 20% de de la parcelle».
Qualité urbaine	P. 6 : Renforcer les déplacements interquartiers et le maillage de liaisons douces à l'intérieur de l'emprise de l'opération urbaine.	La transcription de ce principe se fait par l'intermédiaire de l'OAP.
	P. 7 : Réserver une part des aires de stationnement de la zone d'activité au stationnement des cycles, afin de favoriser l'utilisation de mode doux.	Utilisation de l'article 12 du règlement de zonage, relatif au stationnement des véhicules : « Le stationnement des cycles doit être pris en compte dans l'aménagement des aires de parkings. »
Qualité architecturale	Favoriser l'intégration paysagère de cette nouvelle zone d'activité par le biais de prescriptions architecturales particulières: - P.8 : Imposer une volumétrie simple pour le bâti - P.9 : Imposer des tons neutres pour le traitement des façades.	Utilisation de l'article 11 du règlement de zonage, relatif à l'aspect extérieur des constructions et de l'aménagement de leurs abords : - Aspect général : Afin de contribuer à la qualité architecturale et à l'insertion harmonieuse des constructions dans le milieu environnant, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou leur aspect extérieur, les constructions nouvelles ne devront pas porter atteinte au caractère et à l'intérêt des lieux avoisinants, sites, paysages naturels et aux perspectives monumentales. La forme, le volume des constructions, la couleur des matériaux doivent être en harmonie avec le milieu environnant. - Volumétrie et forme des bâtiments : Les constructions devront présentées des volumes simples et des proportions harmonieuses pour toutes les façades. Les constructions ne pourront dépasser plus de 70 m de large. - Couleur et traitement des façades : Les façades principales devront être orientées vers la RD 820. De manière générale, les couleurs employées pour les façades, que ce soit pour le bâtiment principal, les annexes, devront être dans les tons pastels. Seront interdits le blanc pur et les couleurs vives. Des teintes mates ou le bois seront privilégiés pour les bardages, permettant ainsi une meilleure intégration au paysage. Seront également privilégiées les façades diversifiant les matériaux et les couleurs pour éviter de créer des façades trop monotones et homogènes. Les appareillages de ventilation, de climatisation, les antennes de télévision et de téléphonie mobiles ainsi que les paraboles, soumis à autorisation, sont interdits en façade sur rue. Les appareillages visibles depuis le domaine public devront être traités de manière à limiter leur impact visuel.

CRITERE AMENDEMENT DUPONT	PRINCIPE D'AMENAGEMENT	INCIDENCE POSSIBLE DANS LE PLU
Qualité architecturale	<p>Favoriser l'intégration paysagère de cette nouvelle zone d'activité par le biais de prescriptions architecturales particulières:</p> <ul style="list-style-type: none"> - P.10 : Imposer des toitures neutres, aux volumes simples. - P.11 : Limiter l'impact visuel des clôtures - P.12 : Limiter l'impact visuel des aires de parking et des zones de stockage 	<ul style="list-style-type: none"> - Toitures : Seront autorisés les toits plats au revêtement couleur pastel pour pouvoir bien s'intégrer au paysage. Les couleurs vives et le blanc pur sont interdits. Les toitures végétalisées sont aussi privilégiées. Si un bâtiment désire une toiture plus traditionnelle, la pente devra être de 30 à 40%. - Clôtures : Les clôtures en limite de propriété devront être constituées soit de grillage de teinte grise ou verte, soit de haies vives constituées d'essences locales, doublées ou non d'un grillage. Elles ne devront pas excéder 2 m de hauteur. - Les zones de stockage et les bâtiments annexes devront être implantés soit sur le côté du bâtiment principal ou derrière si des dispositions paysagères sont prises pour les camoufler (plantation de haies arbustives). - Les ombrières photovoltaïques sont interdites pour couvrir les aires de stationnement.
	<p>Favoriser l'intégration paysagère de cette nouvelle zone d'activité par le biais de prescriptions architecturales particulières:</p> <ul style="list-style-type: none"> - P.13 : limiter la hauteur du bâti et l'aligner sur l'existant. 	<p>Utilisation de l'article 10 du règlement de zonage, relatif à la hauteur des constructions : « la hauteur maximale des constructions par rapport au terrain naturel ne devra pas excéder 10 m sous l'égout du toit ».</p>
	<p>Favoriser l'intégration paysagère de cette nouvelle zone d'activité par le biais de prescriptions architecturales particulières:</p> <ul style="list-style-type: none"> - P.14 : Aligner le bâti sur l'existant, le long de la RD 820. 	<p>Utilisation de document graphique et de l'article 6 du règlement de zonage, relatif à l'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques : «Les constructions nouvelles devront respecter un recul de 45 m par rapport à l'emprise de la RD 820 sur l'îlot 3 (afin d'être alignées sur le bâti existant). Ce recul est ramené à 25 m pour les constructions nouvelles implantées sur l'îlot 1 et 2. » Cette zone de recul sera reportée sur le document graphique.</p>
	<p>Favoriser l'intégration paysagère de cette nouvelle zone d'activité par le biais de prescriptions architecturales particulières:</p> <ul style="list-style-type: none"> - P.15 : Trouver un équilibre entre espace bâti et espace libre. 	<p>L'organisation de l'espace par lot peut être le suivant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 50% emprise du bâti - 20% d'espaces verts - 30% d'espace réservé aux aires de stationnement et aux aires de stockage <p>Utilisation des articles 9, 13, 11 et 12 du règlement de zonage, respectivement relatif à :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'emprise au sol - aux espaces libres, plantations et espaces boisés classés - à l'aspect extérieur des constructions et de l'aménagement de leurs abords - au stationnement des véhicules.

CRITERE AMENDEMENT DUPONT	PRINCIPES D'AMENAGEMENT	INCIDENCE POSSIBLE DANS LE PLU
Traitement de la publicité	P.16 : Interdire toutes publicités, le long de la RD 820 et le long de la nouvelle zone d'activité. Autoriser l'implantation d'enseignes et pré-enseignes dans la mesure où elles respectent certaines règles limitant leur impact visuel.	Elaborer à terme un règlement local de publicité et créer une zone de publicité étendue le long de la RD 820.

REFLEXION SUR LES ABORDS DE LA RD 29
ETUDE « AMENDEMENT DUPONT »
DIAGNOSTIC ET PARTI D'AMENAGEMENT

Département de Haute Garonne
Commune de CASTELNAU D'ESTRETEFONDS

Dossier n°130241

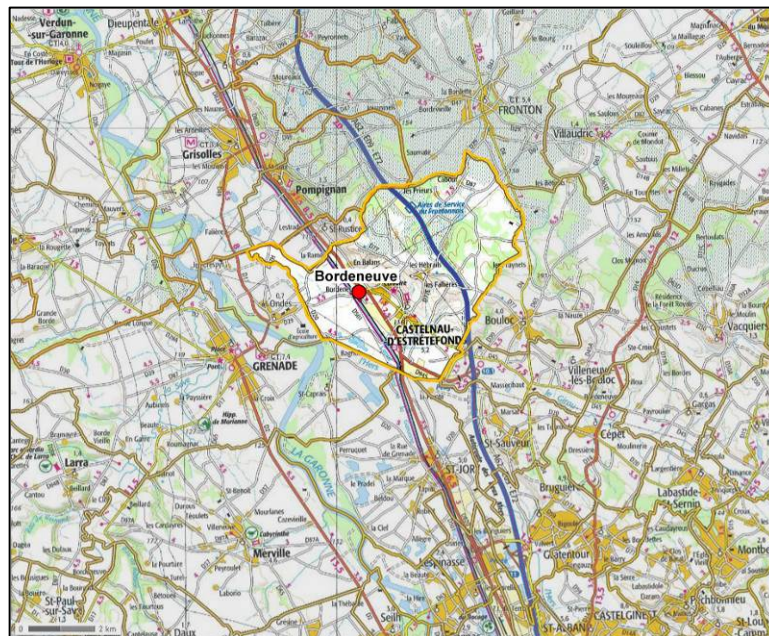
SOMMAIRE

SOMMAIRE	3
PREAMBULE	5
I. CADRE REGLEMENTAIRE DE L'AMENDEMENT DUPONT	7
1.1. Objectif de l'amendement Dupont	8
1.2. Dispositif de l'Amendement Dupont et références juridiques.	8
1.3. L'application des principes de l'Amendement Dupont le long de la RD 29.	9
II. PRESENTATION GENERALE DE LA COMMUNE	10
2.1. Castelnau d'Estrétefonds, une commune aux portes de l'agglomération Toulousaine	11
2.1.1. Contexte géographique	11
2.1.2. Contexte urbanistique	12
III. ANALYSE DE LA RD 29 D'APRES LES CRITERES DE L'AMENDEMENT DUPONT	15
3.1. Infrastructure routière.....	16
3.1.1. Profil de la voirie	16
3.1.2. Trafic et nuisances	18
3.1.3. Intersections, aménagements routiers et accès.	19
3.1.4. Sécurité	19
3.2. Analyse spatiale.....	21
3.2.1. Occupation actuelle du site	21
3.2.2. Contexte environnemental	21
3.2.3. Qualité architecturale et des paysages.....	22
3.2.4. Qualité urbaine.....	26
3.2.5. Traitement de la publicité	26
IV. PROJET D'AMENAGEMENT	28
4.1. Les objectifs du projet	29
4.2. Le projet et sa justification au regard de l'article L 111-1-4 du code de l'urbanisme.....	30
4.2.1. Les principes d'aménagement de la zone d'habitat.....	30
4.2.2. Levée du principe d'inconstructibilité.....	33
4.2.3. Traitement de la publicité	34

PREAMBULE

Dans le cadre de l'élaboration de son Plan Local d'Urbanisme, la commune de Castelnau d'Estrétefonds réfléchit à la mise en valeur et à l'aménagement de ses entrées de ville. La municipalité souhaite en particulier réaliser une opération urbaine au niveau de l'entrée principale de Castelnau d'Estrétefonds, située au nord-ouest de la commune au niveau de « lieux-dit » Bordeneuve, le long de la RD 29. Cette zone de la commune est tout à fait stratégique puisqu'elle est desservie par deux grands axes de communication de la commune (la RD 29 et la RD 820), mais aussi parce qu'elle est à proximité de la gare TER de Castelnau d'Estrétefonds. Or, les terrains situés en nord de la RD 29 ne sont pas urbanisés. La commune a jugé opportun d'y concevoir, en continuité de l'espace bâti situé au sud de la RD 29, un projet urbain ambitieux en termes de densité, d'accessibilité et de prise en compte des enjeux environnementaux.

Cependant, la RD 29 étant classée « voie à grande circulation », la zone d'étude est soumise à une étude amendement Dupont, s'assurant de la qualité urbaine du projet urbain. C'est l'objet de la présente étude.



Sources : carte ci-dessus, IGN. Photo aérienne ci-dessous, Google Map.



I. CADRE REGLEMENTAIRE DE L'AMENDEMENT DUPONT

1.1. OBJECTIF DE L'AMENDEMENT DUPONT

Depuis la loi dite « Barnier » du 2 février 1995, le « sort » réservé aux entrées de villes en matière d'aménagement paysager et urbain est légiféré. Issue du rapport et de l'amendement dit « Dupont », cette loi vise à lutter contre la dégradation et le désordre urbain constatés le long des voies routières et au niveau des entrées et périphéries de villes, causés surtout par les zones d'activités commerciales ou économique. Ainsi, l'article 52 de la loi « Barnier » relative au renforcement de la protection de l'environnement, promeut un urbanisme raisonné et de qualité, le long des voies routières les plus importantes.

1.2. DISPOSITIF DE L'AMENDEMENT DUPONT ET REFERENCES JURIDIQUES.

L'article L 111-1-4 du code de l'urbanisme, créé par la loi Barnier du 2 février 1995, stipule 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. »

Cette interdiction ne s'applique pas :

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

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

Un règlement local de publicité pris en application de l'article L. 581-14 du code de l'environnement est établi par l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de plan local d'urbanisme ou la commune. L'élaboration et l'approbation des dispositions d'urbanisme et du règlement local de publicité font l'objet d'une procédure unique et d'une même enquête publique.

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

Ainsi, la levée de l'interdiction générale de construire dans la bande des 100 ou des 75 m ne peut intervenir qu'après une étude dite amendement Dupont comme celle-ci, s'appuyant sur un projet urbain. L'étude ne concerne pas seulement la bande inconstructible mais le site dans un périmètre élargi.

1.3. L'APPLICATION DES PRINCIPES DE L'AMENDEMENT DUPONT LE LONG DE LA RD 29.

La RD29 traverse la commune de Castelnau d'Estrétefonds dans un sens nord-est / sud-ouest. Cet axe correspond à l'une des principales entrées de la ville de Castelnau d'Estrétefonds par le nord-est. La départementale traverse essentiellement des espaces agricoles et naturels sur la plaine de la Garonne. De cette façon, les questions relatives au respect de l'environnement et à la sauvegarde du paysage sont d'une importance capitale sur cette entrée de ville.

De Castelnau d'Estrétefonds à Ondes (commune située plus à l'ouest, sur la rive droite de la Garonne), cette départementale est classée par le décret n°2010-578 du 31 mai 2010 parmi la liste des routes à grande circulation. De ce fait, elle est concernée par l'article L 111-1-4 du code de l'urbanisme, interdisant toute construction sur les terrains situés dans une bande de 75 m de part et d'autre de la voie.

Cependant, soucieuse de ne pas geler ce territoire et de ne pas figer l'urbanisation de cette zone d'enjeux, la commune de Castelnau d'Estrétefonds, a souhaité réaliser une étude amendement Dupont sur cette portion de la RD29, afin d'implanter une nouvelle zone d'habitat de 4,45 ha et de plus de 140 logements, au niveau du lieu-dit de « Bordeneuve ».

Les principaux enjeux de cette étude sont donc :

- De justifier la levée de l'interdiction d'inconstructibilité du secteur d'entrée de ville de Castelnau d'Estrétefonds dans le PLU.
- Orienter l'aménagement des abords de la RD 29 comme véritable entrée de ville, en proposant une image valorisante de la commune.
- Cadrer par l'intermédiaire du PLU le projet de la commune dans la création d'un espace d'habitat en entrée de ville, pour éviter une urbanisation anarchique.
- Monter un projet urbain intégrant les critères de qualité spécifiés par l'amendement Dupont.

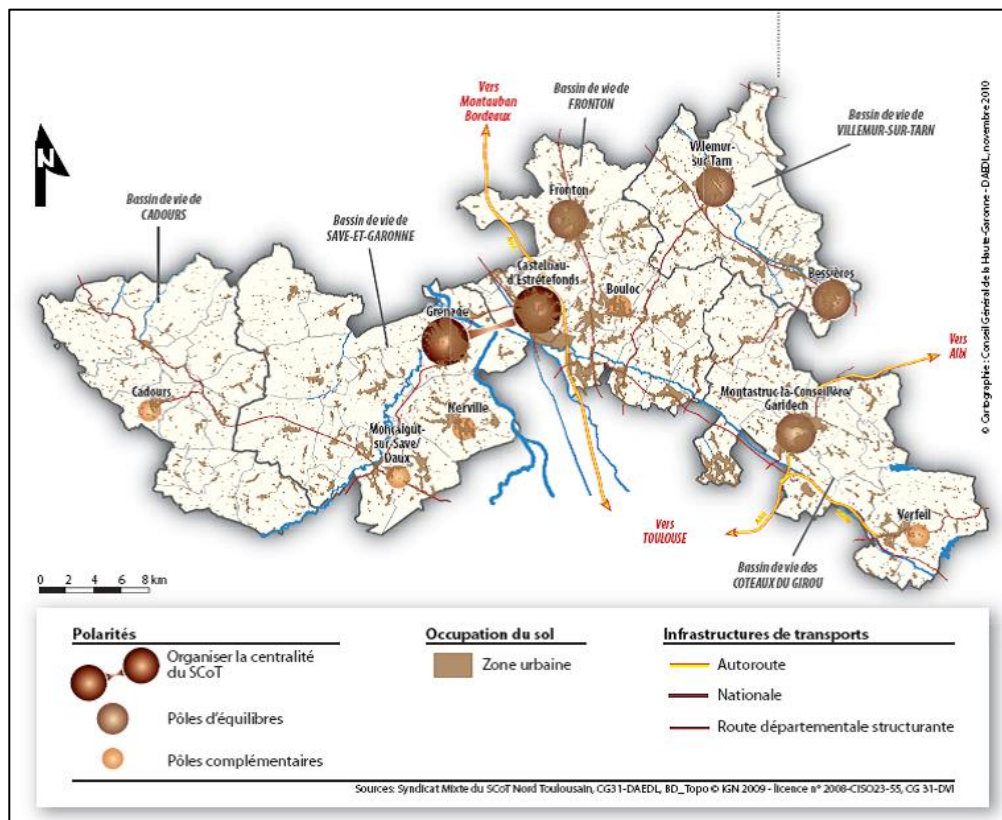
II. PRESENTATION GENERALE DE LA COMMUNE

2.1.2. Contexte urbanistique

Castelnaud d'Estrétefonds est couverte par le Schéma de Cohérence Territorial (SCoT) Nord Toulousain (document d'urbanisme opposable), qui englobe 63 communes et 5 communautés de communes. Ce SCoT identifie Castelnaud d'Estrétefonds comme étant avec la commune de Grenade, une centralité sectorielle structurant le territoire du nord toulousain entre Toulouse et Montauban de part :

- le bon niveau d'équipements et de services présents sur ces deux communes
- l'importance des infrastructures de transports desservant et traversant la Castelnaud d'Estrétefonds (l'A62 entre Toulouse et Bordeaux, la RD 820 entre Montauban et Pamiers, la RD 29, la RD 45 etc. ou encore la voie ferrée Toulouse-Paris ainsi que les liaisons Ter)
- du tissu économique artisanal et industriel non négligeable (dont Eurocentre, pôle logistique de 300 ha de niveau européen).

L'objectif du SCoT est de renforcer cette double centralité afin qu'elle structure ce territoire périurbain qui s'étend entre Toulouse et Montauban et de part et d'autre de la Garonne.



Sources : extrait du DOO SCoT Nord Toulousain.

Le territoire nord toulousain reste cependant un territoire à dominante résidentielle. Ainsi les objectifs politiques et stratégiques définis dans le Projet d'Aménagement de Développement Durable (PADD) dans le SCoT à l'horizon 2030 sont :

- accueillir en ménageant le territoire
- préserver richesses et identité rurales
- renforcer les fonctions économiques sur le territoire
- rendre le territoire attractif et accueillant pour tous
- faciliter les déplacements et favoriser les usages non polluants

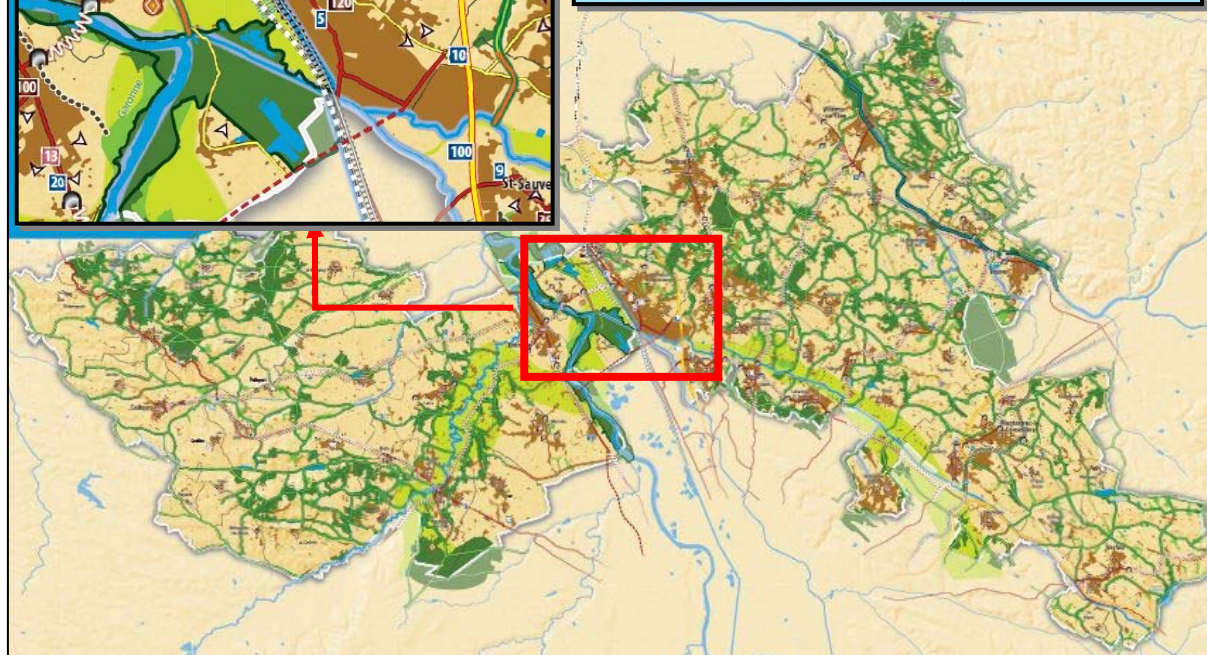
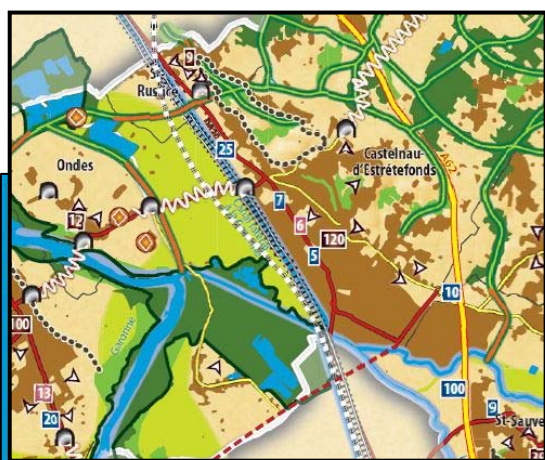
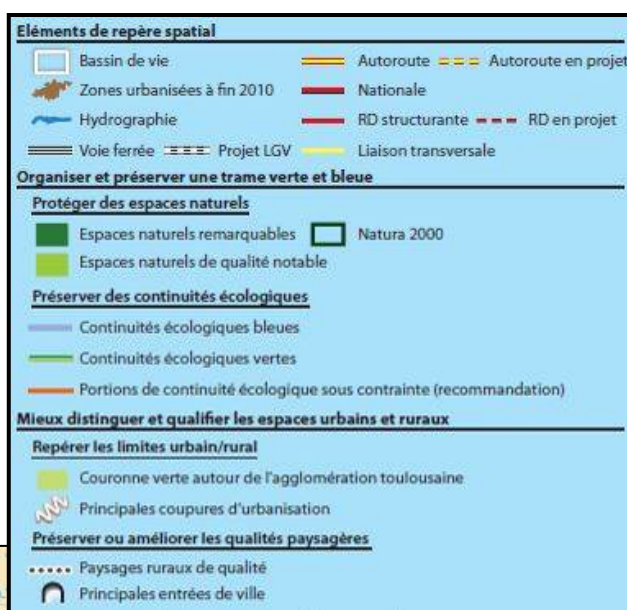
L'ensemble de ces objectifs tendent à développer l'autonomie du territoire.

En outre, concernant les entrées de ville, le SCoT Nord Toulousain pousse les collectivités et intercommunalités compétentes à identifier et repérer les limites entre zones urbaines et environnement rural, et à veiller à leur traitement. A ce propos, les objectifs définis dans le Document d'Orientations et d'Objectif (DOO) visant à accueillir en ménageant le territoire, prescrit de :

- construire une couronne verte autour de l'agglomération Toulousaine, préservant les espaces agricoles et naturels contre la pression foncière aux abords de la métropole ;

- affirmer et la qualifier les portes du SCoT en clarifiant plus nettement la transition entre zones urbaines et environnement rural et de développer sur ces zones tampon une approche qualitative et durable de l'urbanisation permettant de valoriser les qualités urbaines et paysagères des lieux ;

- maintenir des coupures à l'urbanisation en lien avec la mise en place d'une couronne verte, afin de limiter l'étalement urbain diffus et le long des routes, notamment sur le réseau départemental, privilégiant un modèle d'urbanisation compacte et concentrée autour des zones déjà urbanisées.



Sources : Document graphique, synthèse des orientations spatialisées du DOO, SCoT Nord Toulousain, Syndicat mixte de SCoT N. T.

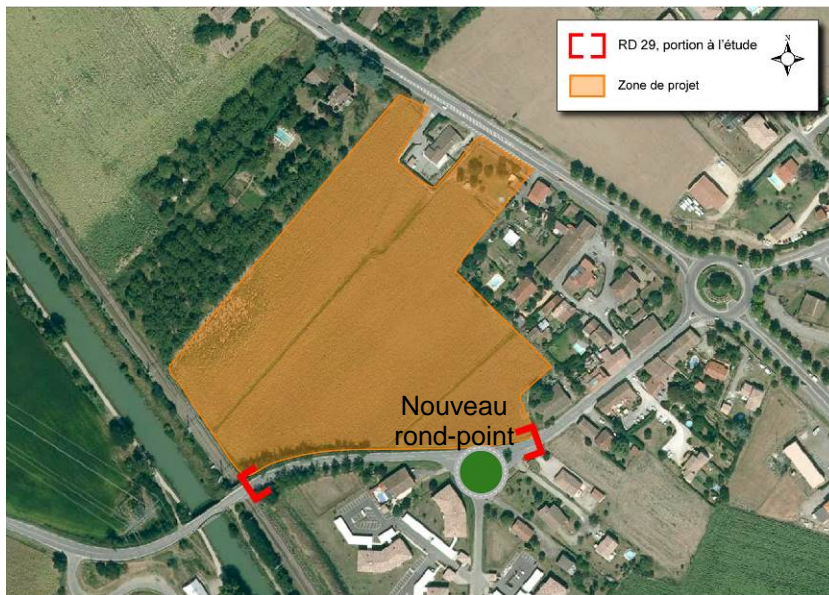
La carte ci-avant illustre ces objectifs. Or, d'après cette carte, le SCoT Nord Toulousain réaffirme l'importance des enjeux présents sur l'entrée nord-ouest de la commune de Castelnau d'Estrétefonds, par la RD 29 et le lieu-dit « Bordeneuve ». Cette entrée de ville est identifiée comme étant l'une des principales portes du SCoT Nord Toulousain, dont il faut préserver ou améliorer les qualités paysagères. En outre, les espaces agricoles présents sur les terrasses de la plaine de la Garonne, en rive gauche du canal latéral, sont intégrés à la couronne verte à créer, renforçant ainsi la limite entre zone urbaine et environnement rural au niveau du lieu-dit « Bordeneuve ».

Ainsi, les objectifs du SCoT donnent aux entrées de ville un rôle à part. Dans le cadre de l'élaboration du PLU et en respectant le principe de compatibilité entre les deux documents, les entrées de ville doivent faire l'objet d'attentions et d'aménagements particuliers répondant aux objectifs du SCoT. Le PLU doit être l'outil permettant :

- d'affirmer les transitions entre la rase campagne et la zone urbaine aux entrées de ville
- d'apporter un traitement qualitatif mettant en valeur la commune afin de passer d'un effet vitrine négatif à positif.
- de renforcer la sécurité sur les secteurs urbanisés.

III. ANALYSE DE LA RD 29 D'APRES LES CRITERES DE L'AMENDEMENT DUPONT

3.1. INFRASTRUCTURE ROUTIERE

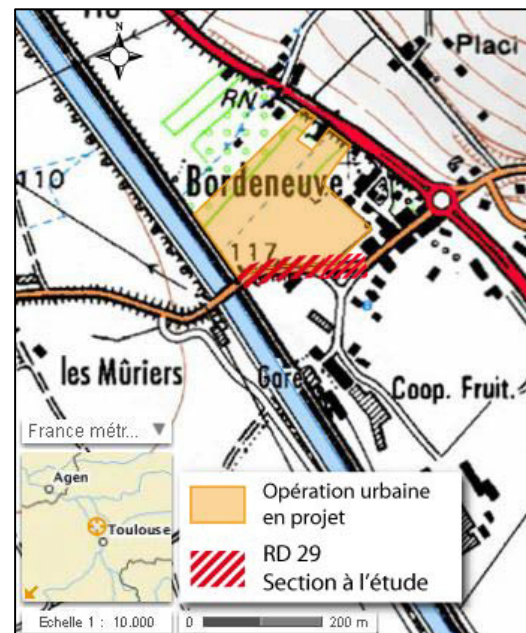
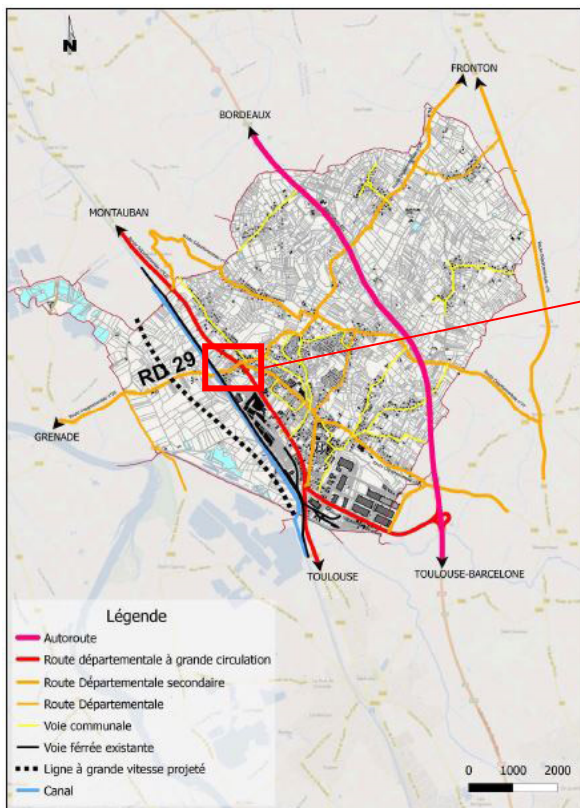


L'analyse qui suit porte sur une section de la RD29, longue de seulement 200 m. L'extrémité ouest de cette section commence en rive droite du canal latéral de la Garonne, après avoir passé le pont au-dessus du canal. La zone d'étude s'achève 200 m plus loin à l'est, au niveau de l'espace bâti aligné par rapport à la voirie.

Sources : Géoportail et Urbactis.

Rappelons que l'interdiction de construire dans une bande de 75 m de part et d'autre de la voie s'applique actuellement sur les terrains situés au-dessus, au nord de la RD29. Cependant, une étude amendement Dupont suppose d'élargir le cadre d'analyse pour avoir une vision plus globale du site.

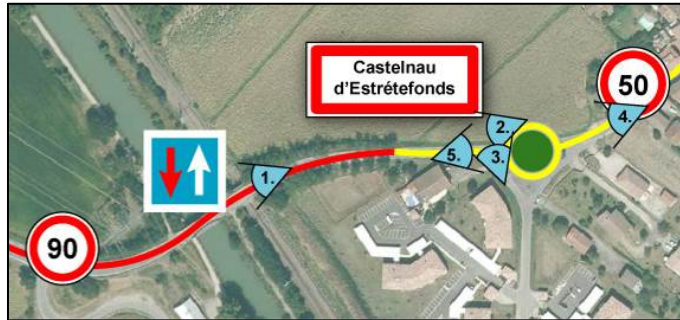
3.1.1. Profil de la voirie



Sources :
Carte de gauche : Urbactis
Carte de droite : IGN

La RD29 est l'une des principales voies de desserte et d'entrée de ville de la commune. Sur la section étudiée, c'est une simple voie à double sens et curviligne.

L'entrée dans l'agglomération au sens routier du terme, se fait sur cette portion de la RD 29. En effet, les panneaux d'entrée et de sortie sont implantés en sortie de virage, à 100 m après le franchissement. Ainsi, la vitesse de circulation est limitée à 90 km/h en amont de ce panneau, puis à 50 km/h en aval. Sur cette portion de route, des données existent sur la vitesse de circulation moyenne « réelle » des usagers de la RD 29. Cependant, elles datent de 2009 et sont donc antérieures à la réalisation du nouveau giratoire. Ce dernier ayant modifié les vitesses de circulation, les données précitées ne sont plus pertinentes dans le cadre de cette étude.



Sources : Géoportail et Urbactis

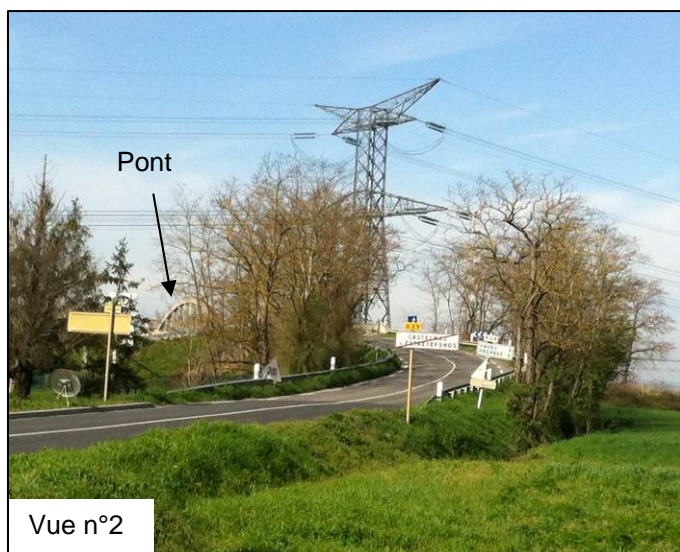
Cependant, au niveau du pont passant au-dessus du canal latéral de la Garonne et de la voie ferrée, la voie est plus étroite. Cela oblige les véhicules à ralentir et à laisser parfois passer un véhicule à la fois (surtout lorsqu'un poids lourd traverse), d'autant plus qu'à l'approche du pont un virage modifie la trajectoire. En outre la visibilité dans ce virage est limitée. Pour cause, la végétation de part et d'autre de la voie crée un écran.



Vue n°1

Sources : Google street view

L'accotement de la chaussée n'est pas traité de la même façon tout au long de la voirie à l'étude. Sur la partie le plus à l'ouest, la voirie se limite à la chaussée, encadrée par une glissière de sécurité. Les bas-côtés sont enherbés. Aucun aménagement spécifique n'a été réalisé pour les piétons et les cyclistes (Cf. vue n°1 et 2).



Vue n°2

Sources : Urbactis

En revanche la partie est de la portion de voie étudiée est plus aménagée. La réalisation récente d'un rond-point a été l'occasion de réaménager les accotements. Des trottoirs de 1,20 m de largeur équipés de l'éclairage public, ont été réalisés de part et d'autre de la voie, dans le prolongement des trottoirs existants plus à l'est de notre zone d'étude (Cf. vue n°3). A noter, piéton et vélo ne peuvent pas se croiser sur ces trottoirs trop étroits. Les vélos doivent circuler sur la route. Aucun aménagement cyclable particulier n'a encore été réalisé.



Vue n°3

Sources : Urbactis

Enfin, un arrêt de bus « arc en ciel » (réseau du conseil général) a été récemment installé pour desservir la gare.

3.1.2. Trafic et nuisances

D'après la Direction de la voirie et des infrastructures du Conseil Général de Haute Garonne, en moyenne 8 000 véhicules circulent par jour ouvré sur cette portion de la RD 29. Le trafic des poids-lourds représente 10% de ce trafic.

	RD 29 vers Ondes	RD 29 vers Castelnau d'Estrétefonds
Trafic véhicules légers par jour ouvré	3 580	3 591
Trafic poids-lourds par jour ouvré	406	424



Vue n°4

Sources : Urbactis

Sources : Direction de la voirie et des infrastructures du Conseil Général de Haute Garonne, données de juin 2009.

En termes de nuisance sonore, les infrastructures de transports terrestres sont classées par arrêté préfectoral, en 5 catégories selon le niveau de bruit qu'elles engendrent, la catégorie 1 étant la plus bruyante. Un secteur affecté par le bruit est ensuite défini autour de chaque infrastructure classée.

La RD 29 n'est pas concernée par ce classement. Ses caractéristiques en termes de trafic (dont poids lourds), de vitesse de circulation, etc. ne sont pas « suffisant ». Cependant, la RD 29, et plus particulièrement la section à l'étude, est « coincée » entre deux infrastructures terrestres classées : la RD 820 à l'est et la voie de chemin de fer à l'ouest. L'arrêté préfectoral n° 138 du classement sonore des Infrastructures de Transports Terrestres de la Haute Garonne du 26 juillet 2000, répertorie :

- La RD 820 comme étant une infrastructure routière classée en catégorie 3. Les nuisances sonores engendrées par la circulation se répercutent sur un espace de 100 m de part et d'autre de la voirie.
- La ligne 620 Toulouse Montauban comme étant une infrastructure ferroviaire classée en catégorie 1. Les nuisances sonores engendrées par la circulation se répercutent sur un espace de 300 m de part et d'autre de la voie.

Ainsi, comme le montre la carte ci-dessous, si les caractéristiques de la RD 29 n'engendrent pas plus de nuisances sonores pour affecter les espaces environnants, l'espace situé autour de notre zone d'étude est « touché » par la pollution sonore engendrée par la circulation sur la voie ferrée.



Cet état de fait suppose certaines contraintes relatives à l'isolement acoustique minimum contre le bruit extérieur, pour les bâtiments à construire dans les secteurs affectés. Pour les bâtiments d'habitation, l'isolement acoustique minimum est déterminé selon les articles 5 à 9 de l'arrêté du 30 mai 1996.

Sources : Urbactis.

3.1.3. Intersections, aménagements routiers et accès.

La section de la RD 29 étudiée dispose d'un rond-point, situé à l'est de la zone d'étude à l'intersection le chemin de la gare (ou RD 29b). Ce rond-point permet de réellement faire ralentir les véhicules, et marque d'autant plus l'entrée de ville. C'est sur ce rond-point que devrait être créée l'entrée de la nouvelle opération d'habitat.

En outre, aucune sortie carrossable privée ne débouche sur la RD 29.



Sources : Urbactis.

3.1.4. Sécurité

D'après les informations recueillies auprès de la Gendarmerie de Haute Garonne et la Direction de la Voirie et des Infrastructures, la RD 29 serait une voie relativement dangereuse. Sur 16 accidents décomptés sur la commune entre 2007 et 2011, 5

accidents se sont produits sur la RD 29, dont un accident mortel. Cependant, on ne recense aucun accident sur notre portion d'étude.

Avant la réalisation du rond-point, les éventuels éléments accidentogènes pouvaient être la vitesse de circulation, cumulée avec le tracé curviligne de la voie, le manque de visibilité due aux virages ainsi qu'à la végétation et la présence d'intersections. La zone la plus accidentogène était alors au niveau de l'intersection entre la RD 29 et la RD 29b, cette intersection se trouvant en sortie de virage. Une voiture arrêtée au cédé le passage, voulant s'engager sur la RD 29 manquait de visibilité et pouvait avoir des difficultés à s'engager compte tenu de la vitesse de circulation autorisée à 90 km/h. En effet, le panneau d'entrée d'agglomération n'était pas implanté au niveau actuel. Il a été avancé. Ainsi, la réalisation d'un rond-point et le changement de limitation de vitesse fixé à 50 km/h va sécuriser ce secteur.

Il est permis de conclure sur ce premier volet d'analyse en soulignant que les aménagements récents ont transformé cette portion de la RD 29 en voie d'entrée de ville. En termes d'aménagement routier tout y est :

- panneau d'entrée d'agglomération et donc vitesse de circulation limitée à 50 km/h
- rond-point obligeant de ralentir
- trottoirs
- éclairage public
- arrêt de bus

Ces dispositions sécurisent la circulation sur le secteur. La réalisation d'une opération urbaine à vocation d'habitat aux abords de cette voie ne devrait pas modifier cet équilibre.

En outre, l'augmentation de flux engendrée par la réalisation de l'opération d'aménagement en projet, devrait occasionner une nuisance sonore supplémentaire relative comparée aux nuisances sonores occasionnées par la RD 820 et la circulation ferroviaire.

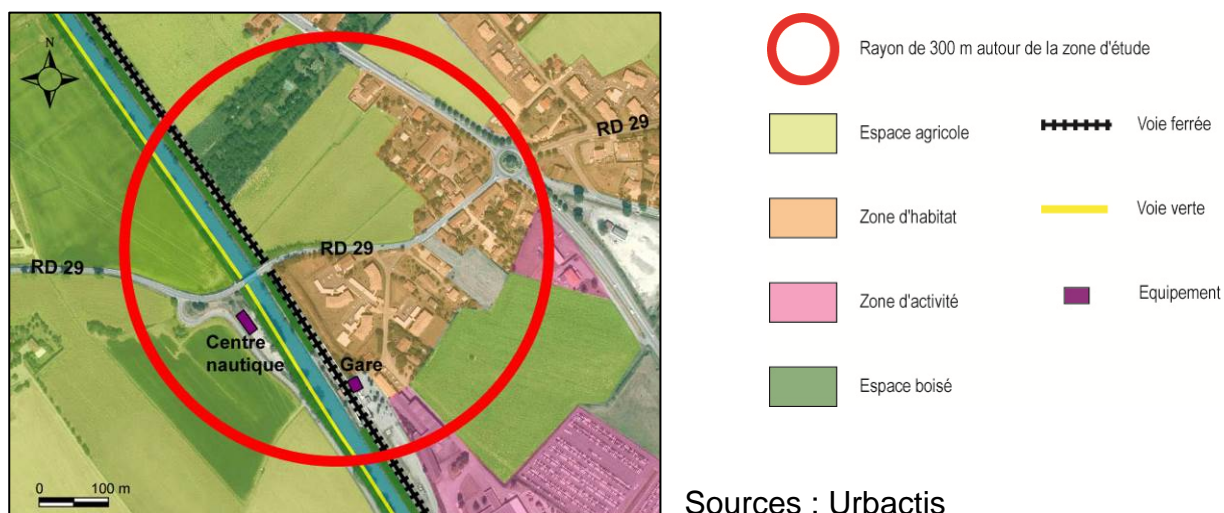
Reste cependant à voir si le traitement paysager de la zone correspond et suit les objectifs du SCoT Nord Toulousain visant à créer des entrées de ville de qualité d'un point de vue urbain et paysager.

3.2. ANALYSE SPATIALE

3.2.1. Occupation actuelle du site

Dans un espace immédiat et adjacent, la portion de route départementale étudiée traverse un espace dédié à l'agriculture au nord (les terrains sur lesquels l'opération urbaine est projetée sont actuellement des terrains agricoles exploités) et une zone d'habitat au sud. Mais à une échelle plus large, la RD 29 traverse une zone hétérogène et multifonctionnelle. En effet, ne serait-ce que dans un rayon de 300 m autour du secteur étudié, en plus des espaces agricoles et des secteurs d'habitat, on retrouve sur le territoire à la fois des :

- Equipements : la gare TER, un centre nautique pour l'aviron
- Espaces de loisir : le centre nautique pour l'aviron et la voie verte le long du canal latéral de la Garonne
- Espaces naturels : le canal latéral de la Garonne, des espaces boisés
- Zones d'activité : restaurant, commerces de deux roues, entrepôts



3.2.2. Contexte environnemental

3.2.2.1. Zones d'intérêts écologiques.

La zone d'étude est relativement peu soumise par des contraintes écologiques et naturelles. Les zones naturelles d'intérêt patrimonial les plus proches sont situées à près de 2 km au sud-ouest de la zone d'étude. On recense :

- Un site Natura 2000 au titre de la directive oiseau, au niveau de la gravière de Saint Caprais et de la Gravette.
- Un site Natura 2000 « vallée de la Garonne de Muret à Moissac », au titre de la directive habitat
- Une Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type I, au niveau de la gravière de Saint Caprais et de la Gravette.
- Une ZNIEFF de type I « Garonne et milieu riverains en aval de Montréjeau
- Une ZNIEFF de type II « moyenne vallée de la Garonne (entre Portet et Moissac).
- Une zone d'Arrêté de Protection de Biotope « de la Saulaie de Saint-Caprais à Grenade.

La réalisation d'une opération urbaine à vocation d'habitat n'aura pas d'incidence sur ces milieux compte tenu de la distance séparant le site et ces zones d'intérêt écologique.

En revanche, l'opération urbaine pourrait avoir des incidences sur un autre milieu naturel non reconnu par une zone de protection particulière : le canal latéral de la Garonne et sa ripisylve, situé en limite ouest de la zone d'étude. Le canal latéral de la Garonne fait partie du réseau des eaux superficielles de la commune. D'après l'Agence de bassin Adour Garonne, la qualité de l'eau est globalement qualifiée de très bonne. Ainsi le canal latéral de la Garonne est un couloir écologique majeur sur Castelnaud d'Estrétefonds, permettant le déplacement des petites et grandes faunes. Ce cours d'eau fait partie de la Trame Verte et Bleue de la commune. Ainsi, l'opération urbaine doit prendre des dispositions particulières pour ne pas altérer ce milieu et au contraire le restaurer, le protéger et le valoriser. Pour ce faire, il est envisageable de prescrire le maintien de cette ripisylves.

En outre, de par sa situation géographique, le lieu-dit Bordeneuve marque la limite avec la zone urbaine. L'opération urbaine peut être l'occasion de prescriptions particulières pour créer des zones tampons entre espaces urbain et rural en maintenant des haies et alignements d'arbres existants sur le site et en en développant des nouveaux afin de maintenir les couloirs écologiques existants.

3.2.3. Qualité architecturale et des paysages

3.2.3.1. Une qualité architecturale contrastée

L'ensemble bâti présent sur la zone étudiée offre une qualité architecturale hétérogène. D'une façon général le bâti ancien contraste avec le bâti plus récent.

Le lieu-dit Bordeneuve est un ancien hameau rural qui s'est développé le long des voies de circulation. Ce bâti présente un certain intérêt architectural et patrimonial. La volumétrie est simple et les matériaux de construction de ce bâti rural sont les mêmes que ceux du bâti ancien du centre historique. Il s'agit de matériaux traditionnels :

- la brique de terre cuite ou crue et les galets pour les façades. Certaines sont enduites à la chaux ou de crépis dont les tons sont couleur « sable ».
- Les toitures à deux versants sont à faible pente et sont recouvertes de tuiles canal.

Plusieurs constructions présentes aux alentours de la RD 29 témoignent de cet héritage.



Sources : Urbactis

Les constructions récentes marquent une rupture par rapport aux architectures traditionnelles du fait de leur implantation, leur volumétrie, les matériaux et couleurs et les clôtures. Ces constructions ont une architecture standardisée. Pourtant, on observe une recherche plus ou moins bien réussie d'une typologie reprenant les caractéristiques architecturales du bâti traditionnelle, notamment à travers la teinte des matériaux de façade, la reprise des formes des ouvertures, l'utilisation de la tuile canal sur de toitures à faible pente, les ornements (génoises, bandes de briques...).



Sources : Urbactis

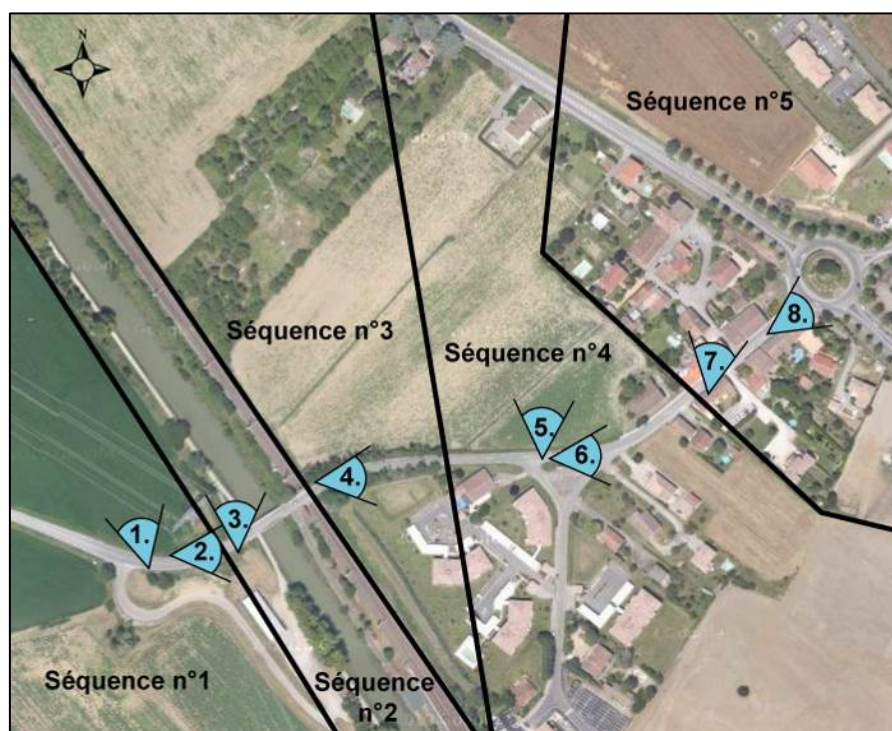
Ainsi, il semble opportun pour la future opération urbaine de donner quelques prescriptions en matière d'architecture pour intégrer au mieux le nouveau bâti. Ces prescriptions architecturales auraient pour but de respecter au mieux les volumétries, les colories et les matériaux du bâti traditionnel.

3.2.3.2. Une mosaïque de paysage.

Castelnau d'Estrétefonds est une commune qui offre plusieurs visages sur un espace relativement restreint (commune de 2 832 ha, sur 8 kilomètres d'est en ouest et sur 6 kilomètre du nord au sud).

- Le paysage agricole aux limites ouest et est de la commune : A l'ouest, entre la Garonne et son canal latéral, les terrains plats de la plaine ont été propices au développement de l'agriculture maraîchère et intensive. A l'ouest sur les coteaux du Frontonnais l'agriculture viticole domine.
- Le paysage urbain : Entre le canal latéral de la Garonne et les coteaux, la topographie plutôt plane a favorisé le passage des voies de circulation autour desquels s'est développée l'urbanisation. Castelnau d'Estrétefonds possède un riche patrimoine architectural, typique du pays Toulousain. L'église Saint-Martin, le château de Casnau d'Estrétefonds et le calvaire, monuments classés et inscrits, illustrent parfaitement cette richesse.
- Le paysage économique et industriel : au nord de l'aire Toulousaine, Castelnau d'Estrétefonds a profité de cette position stratégique et de l'hyper accessibilité dont bénéficie le territoire, pour développer un pôle économique logistique européen. Ce pôle nommé Euro-centre, implanté à cheval sur la commune et sur Villeneuve-les-Bolloc, s'étend sur 300 ha et accueille 130 entreprises rien que sur Castelnau d'Estrétefonds.

A l'échelle de notre zone d'étude, l'environnement paysager offert réunit un peu de chacun de ces paysages. L'analyse paysagère séquentielle qui suit illustre cette caractéristique. Elle est réalisée le long de la RD 29, dans le sens Ondes – Castelnau d'Estrétefonds, sens d'entrée de ville. Pour une analyse plus générale du site, la portion de la RD 29 étudiée ici est un peu plus large.



Sources : Urbactis

Séquence paysagère n°1 : située en amont du pont traversant le canal latéral de la Garonne, nous sommes encore sur la plaine du fleuve précité. Que ce soit d'un côté comme de l'autre de la voie, le paysage offert depuis la RD 29 est un paysage agricole. Les champs visibles depuis la route départementale sont des champs de céréales. Un alignement de platane le long de la voirie ponctue le paysage.



Vue n°1

Sources : Urbactis

Séquence paysagère n°2 : en accédant au pont, la route fait un virage et est en pente. Le paysage offert est celui du canal latéral de la Garonne, souligné par sa ripisylve et en particulier par ses grands platanes. A noter, la prise de hauteur permet d'avoir une vue plus large sur les coteaux du Frontonnais.



Vue n°2



Vue n°3

Sources : street view et Urbactis

Séquence paysagère n°3 : après le passage du pont, la voie est encore en hauteur par rapport au niveau naturel du sol. A cet endroit, des acacias implantés le long de la route, créent un écran végétal de part et d'autre de la voirie, formant ainsi un effet couloir mettant en scène l'entrée de ville sur laquelle on se dirige. A noter cet écran végétal occulte sur la gauche de la voie, la vue vers les terrains agricoles sur lesquels est prévue l'opération urbaine. A droite de la voie, cet écran occulte également la vue sur la gare et la voie ferrée ainsi que sur les entrepôts et la zone d'activité située à proximité. En effet, vue la hauteur de la voie, la zone d'activité serait directement visible depuis la RD 29 si ces acacias n'existaient pas. Cet écran végétal est donc à conserver.



Vue n°4

Sources : Urbactis

Séquence paysagère n°4 : après être « sorti de ce couloir végétalisé », plus aucun élément le long de la voirie n'occulte la vue. Le paysage est ouvert sur les coteaux Frontonnais. Nous entrons dans agglomération au sens routier du terme. En premier plan le rond-nouvellement créé marque bien cette entrée. Le paysage contraste avec celui quitté quel instant auparavant au milieu des champs agricoles. Le paysage est à la fois agricole et naturel sur la gauche (terrains en projet), mais aussi urbain sur la droite avec la présence d'une zone d'habitat. Le tissu urbain est discontinu et homogène. Les formes de logement sont variées entre pavillon en milieu de parcelle et habitat semi-collectif (bâti en R+3 à R+4, ayant une entrée individuelle pour chaque appartement et un minimum de d'espace collectif). Le panorama visible depuis cette portion de la RD 29 offre plusieurs vue sur le patrimoine bâti de la commune. En effet l'église Saint Martin et le château de Castelnau d'Estrétefonds sont visibles mais également une maison de maître typique de l'architecture du pays Toulousain. Ces vues sont à préserver puisqu'elles participent à la qualité de l'entrée de ville. Elles sont la meilleure image que Castelnau d'Estrétefonds puisse offrir en entrée de ville (difficile de trouver un élément représentant aussi bien la commune).



Vue n°5



Vue n°6

Sources : Urbactis

Séquence paysagère n°5 : Nous entrons sur le lieu-dit de « Bordeneuve ». Sur cette portion le paysage est totalement urbain. Le tissu urbain est plus dense. Le bâti est implanté en alignement le long de la voirie. Ce hameau est relativement ancien, en témoigne le bâti rural et traditionnel présent. Encore une fois cette entrée de ville offre l'une des meilleures vues que puisse proposer la commune car elle est à

l'image du centre historique. Il est ainsi nécessaire de continuer à la préserver et à la valoriser. Enfin, cette portion de la RD 29 s'achève sur un second rond-point à l'intersection avec la RD 820. Ce dernier marque lui aussi l'entrée de ville nord de la commune, depuis la RD 820.



Sources : Urbactis

3.2.4. Qualité urbaine

Cette partie de l'analyse spatiale de la zone d'étude a déjà été traitée tout au long de l'étude. Elle est un peu la synthèse de ce qui a été vu.

En considérant que la qualité urbaine d'un quartier s'évalue en fonction de la présence et du traitement des espaces publics, des liaisons interquartiers, de la mixité des formes et des fonctions, aux vues des éléments déjà évoqués précédemment, l'aménagement urbain réalisé sur le lieu-dit de Bordeneuve peut être qualifié de relativement bon. La réalisation d'une opération urbaine en vue de créer un nouveau quartier d'habitat doit être l'occasion de poursuivre cet effort et même d'aller encore plus loin, en particulier dans le traitement des espaces libres.

3.2.5. Traitement de la publicité

Cette entrée de ville est relativement bien préservée des publicités extérieures, des enseignes et des pré-enseignes. Aucun affichage n'a été relevé durant l'analyse de terrain effectué, mis à part une publicité au niveau de l'arrêt de bus. L'abribus dispose communément d'un espace d'affichage.

Il semble important par le biais d'un futur règlement de publicité, de préserver cette neutralité et d'éviter la prolifération de panneaux publicitaires afin de valoriser le paysage. Le développement de l'affichage publicitaire le dénaturerait et finirait par occulter les cônes de vue paysagère existants.

Il est permis de conclure sur ce deuxième volet d'analyse en soulignant que cette portion de la RD 29 est une entrée de ville singulière présentant de nombreux atouts et qualités pour la commune, compte tenu de :

- La mixité urbaine
- La qualité architecturale de certains bâtis, représentatifs du patrimoine bâti du centre ancien.
- Des points de vue et paysages présents et conservés.
- Du traitement des espaces publics. La réalisation récente du giratoire au niveau de l'intersection de la RD 29 et de la RD 29 b a été l'occasion d'aménager les accotements et de construire des trottoirs éclairés pour la circulation piétonne.
- De la faible présence d'enseignes et d'affiches publicitaires le long de la voie.

Ces caractéristiques font de cette portion de la RD 29 une entrée de ville de qualité, offrant aux usagers de cette voie, une bonne image de Castelnau d'Estrétefonds.

L'enjeu principal est alors de maintenir cet état de fait lors de la réalisation du nouveau quartier d'habitat projeté. Une attention particulière devra être portée sur la qualité architecturale, le traitement des espaces libres et végétalisés, la délimitation entre espace rural et espace urbain, et la conservation des vues paysagères.

IV. PROJET D'AMENAGEMENT

4.1. LES OBJECTIFS DU PROJET

Dans le cadre de l'élaboration du PLU, la commune de Castelnaud d'Estrétefonds désire ouvrir à l'urbanisation (zone AU) les terrains jusqu'ici étudiés sur le secteur de « Bordeneuve ». Le projet vise à créer une zone d'habitat, dense et mixte en entrée de ville. Le site de « Bordeneuve » s'est révélé être le mieux adapté pour réaliser cette opération compte tenu de sa localisation stratégique :

- terrains desservis et situés à proximité des transports en commun (réseau de bus arc en ciel du conseil général et gare TER située à environ 250 m).

Le projet prévoit de réaliser environ 150 logements répartis entre logements collectifs, de l'habitat individuel groupé et de l'habitat individuel isolé (le pavillon). Cette opération urbaine sera accompagnée par la réalisation d'espaces publics et d'équipements publics type placette, foyer et espaces verts.

Cependant, si la situation géographique du site est un avantage compte tenu de la desserte en transports collectifs, cela suppose aussi de prendre quelques précautions en matière d'aménagement, afin d'éviter, comme l'a souligné le rapport et l'amendement dit « Dupont », les situations de dégradation et de désordre urbain souvent constatées le long des voies routières et au niveau des entrées et des périphéries de villes.

Ainsi, les principes d'aménagement de ce projet urbain doivent d'autant plus, et plus que jamais, appliquer les principes d'un urbanisme raisonné et de qualité, le long de la RD 29, tout en répondant aux enjeux identifiés précédemment. Pour y répondre, la collectivité doit porter cette opération à travers l'élaboration d'un véritable projet urbain, cohérent avec la politique et le projet d'aménagement communal. Il doit également être cohérent avec les objectifs et orientations définis à l'échelle intercommunale dans le cadre du SCoT Nord Toulousain (Cf. contexte urbanistique p. 12 – 14.)

Ce projet urbain doit être l'occasion de :

- Affirmer les transitions entre rase campagne et zone urbaine
- Apporter un traitement qualitatif mettant en valeur la commune afin de créer un effet vitrine positif en entrée de ville.
- Renforcer la sécurité sur les secteurs urbanisés

Il doit également tenir compte, respecter et même tirer parti de l'environnement et des particularités du site :

- Paysage de campagne (autant compte tenu du patrimoine bâti rural et traditionnel que de la présence d'exploitations agricoles à proximité du site).
- Vues sur le patrimoine bâti et historique de la commune.

4.2. LE PROJET ET SA JUSTIFICATION AU REGARD DE L'ARTICLE L 111-1-4 DU CODE DE L'URBANISME.

4.2.1. Les principes d'aménagement de la zone d'habitat.

P.1: S'appuyer sur la desserte existante et créer un seul point d'accès par le sud.

P.2: Créer une zone où la circulation est limitée à 70 km/h.

P.3: Respecter les normes d'isolation phonique, en particulier pour les bâtiments d'habitation.

P.4: Aménager un espace vert en limite ouest du périmètre du projet.

P.5: Aménager un espace vert le long de la RD 29 afin de créer une zone tampon entre la zone d'habitat et la voirie.

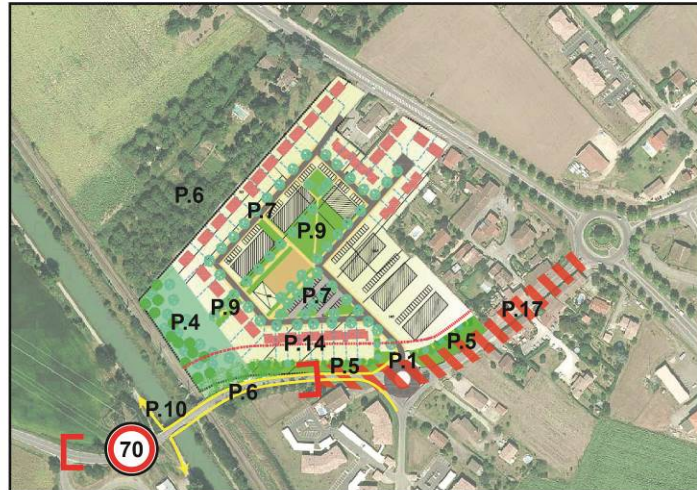
P.6: Préserver les espaces boisés situés à proximité du site, conformément à l'article L. 123-1-5-7 du code de l'urbanisme.

P.7: Créer des espaces publics plantés autour des voies nouvelles et sur les zones de stationnement.

P.8: Limiter l'imperméabilisation du sol en imposant une surface minimale d'espaces libres par parcelle, sur la totalité du site.

P.9: Réaliser, à l'intérieur du périmètre de l'opération, de nombreux espaces publics, types espaces verts, placettes, cheminements piétons etc.

P.10: Renforcer les déplacements interquartiers et le maillage de liaisons douces en créant une voie piétonne partant du site en projet, jusqu'à la voie verte longeant le canal latéral de la Garonne.



P.11: Imposer une volumétrie simple pour le bâti

P.12: Imposer des tons neutres pour le traitement des façades

P.13: Imposer une pente, une couverture et des volumes simples pour les toitures


P.14: Limiter l'impact visuel des clôtures







P.15: Limiter la hauteur du bâti à du R+2

P.16: Imposer un recul de 25 m par rapport à l'emprise de la voie

P.17: Créer une zone de publicité restreinte

Légende

	Principe de voie de desserte
	Principe de liaison douce
	Liaison douce projeté par la commune
	Principe de découpage parcellaire (à titre indicatif)
	Recul Inconstructible par rapport à l'emprise de la voie
	Habitat pavillonnaire
	Maison d'habitat groupé
	Habitat collectif
	Equipement collectif (halle, foyer ...)
	Bâtiment d'activité

	Espace vert collectif
	Espace collectif traité en placette
	Arbre à planter
	Trame verte existante à conserver
	Halle ornementale pour "effet vitrine"
	Zone de publicité restreinte
	Zone à 70 Km/h

Sources : Urbactis

Cette carte illustre les principes d'aménagement retenus et préconisés. Chaque numéro (exemple : P.1) renvoie à un principe d'aménagement explicité dans les chapitres suivants.

4.2.1.1. Une zone d'habitat suffisamment bien desservi et accessible

La zone de projet est déjà suffisamment bien desservie. Ainsi, sur cet aspect du projet urbain, le principe d'aménagement retenu est :

- **P.1 : S'appuyer sur la desserte existante et créer un seul point d'accès par le sud.** Il se fera par le sud, au niveau du nouveau rond-point. Un seul accès est suffisant pour les 140 logements environs, prévus dans l'opération d'aménagement. Compte tenu de la vocation de l'opération urbaine, aucune mise en conformité du gabarit n'est nécessaire sur la RD 29. Le seul point noir se situe au niveau de la traversée du pont, où la chaussée est étroite. Cependant, notons que son élargissement n'est pas indispensable et ne remet pas en cause la réalisation de l'opération urbaine.

4.2.1.2. Un accès sécurisé

Le rond-point par lequel la zone d'habitat sera accessible, va permettre de fluidifier et de gérer le trafic sans encombre, entre les usagers de la RD 29, ceux qui se dirigent ou qui viennent de la gare par la RD 29 b et les nouveaux habitants de Bordeneuve. Un accès supplémentaire sur la RD 29 serait superflu, mais surtout il deviendrait dangereux de créer une nouvelle sortie sur cette portion de route.

Cependant, pour renforcer la sécurité sur le secteur, le projet peut prévoir de :

- **P.2 : Créer une zone où la circulation est limitée à 70 km/h.** Cette zone débiterait à l'ouest de la zone de projet, en amont du pont dans le sens Ondes – Castelnaud d'Estrétefonds et terminerait au niveau du panneau d'entrée d'agglomération. Cette disposition permet de créer des pallier de ralentissement de la circulation marquant bien l'entrée en agglomération. De plus, elle permet de sécuriser un peu la zone pour les déplacements piétons (rappelons que nous sommes à proximité de gare, et qu'un arrêt de bus a été implanté le long de la RD 29).

4.2.1.3. Des nuisances sonores à contrecarrer

Pour rappel, le classement sonore de la voie ferrée et de la RD 820 par arrêté préfectoral du 26 juillet 2000, **impose aux constructeurs de :**

- **P.3 : Respecter les normes d'isolation phonique, en particulier pour les bâtiments d'habitation** comme ce sera ici le cas. Les bâtiments devront donc tenir compte des niveaux d'isolement acoustique requis et fixés aux articles 5 et 9 de l'arrêté préfectoral du 30 mai 1996.

4.2.1.4. Une intégration paysagère et environnementale de qualité

Les principes d'aménagement suivants sont nécessaires pour à la fois :

- Assurer une bonne intégration du projet dans l'environnement local
- Respecter le paysage environnant et assurer une bonne insertion paysagère du projet.
- Affirmer la transition entre la rase campagne et la zone urbaine

Ces trois objectifs sont possibles grâce à la réalisation des aménagements paysagers suivants :

- **P.4 : Aménager un espace vert en limite ouest du périmètre du projet, le long de l'emprise de la voie ferrée.** Cet espace de 40 m de large permettra de créer une zone tampon entre la voie ferrée et la zone d'habitat, afin de masquer l'activité et le trafic ferroviaire. Il permettra également de renforcer la limite physique entre zone urbaine et environnement rural, déjà matérialisée par la ripisylve le long du canal latéral de la Garonne. Cet espace vert agrémenté et planté sera notamment destiné à la récupération des eaux pluviales. Compte tenu de l'utilité de cette zone, la plantation d'arbres et d'arbustes déjà suffisamment développés et robustes sera nécessaire.
- **P.5 : Aménager un espace vert le long de la RD 29 afin de créer une zone tampon entre la zone d'habitat et la voirie.** Cet espace vert à plusieurs vocations et avantages :
 - Il permettra de limiter les nuisances occasionnées par la circulation
 - Il servira d'élément de transition entre environnement rural et paysage urbain
 - Il évitera la création d'un front bâti en alignement le long de la voirie et va créer un espace de recul.

Pour ce faire un espace d'agrément d'au moins 10 m de large depuis l'emprise de la RD 29 mettra en valeur le paysage d'entrée de ville. Afin de limiter l'impact visuel de la zone d'habitat et préserver l'intimité des habitants, cette zone tampon sera enherbée et plantée avec des arbres de moyen et haut jet, ainsi que des arbustes.

- **P.6 : Préserver les espaces boisés situés à proximité du site, conformément à l'article L. 123-1-5-7 du code de l'urbanisme.** Trois espaces boisés sont à préserver de cette manière. Le premier est situé en limite nord du site dédié à l'opération urbaine, et les deux derniers correspondent aux alignements d'arbres de part et d'autre de la RD 29, après avoir franchi le pont en entrant dans l'agglomération. Pour rappel ces alignements d'arbres créés un écran végétal permettant de camoufler l'emprise ferroviaire et la zone d'activité située à proximité. A noter, les espaces boisés situés de part et d'autre de la RD 29 ne sont pas tant à préserver pour la « valeur » des arbres, mais plus pour l'ensemble et l'écran végétal qu'ils forment. Ainsi il est possible d'entretenir ces arbres ou même les remplacer du moment qu'un espace boisé reste formé.
- **P.7 : Créer des espaces publics plantés autour des voies nouvelles et sur les zones de stationnement.** Cette disposition permettra de créer une zone d'habitat présentant un paysage très vert, « naturel » et préservé, facilitant la transition entre environnement rural et paysage urbain. A noter également, un tel cadre de vie est une plus-value attractive à la commercialisation.
- **P.8 : Limiter l'imperméabilisation du sol en imposant une surface minimale d'espaces libres par parcelle, sur la totalité du site dédié à l'opération urbaine.** Traités en jardin et agrémentés, ces espaces libres donneront là-aussi un caractère plus « naturel » et préservé à la zone d'habitat, participant à la qualité du cadre de vie.

4.2.1.5. Un cadre de vie de qualité d'un point de vue urbain

Afin d'assurer un cadre de vie de qualité aux nouveaux habitants, l'opération urbaine prévoit de :

- **P.9 : Réaliser, à l'intérieur du périmètre de l'opération, de nombreux espaces publics, types espaces verts, placettes, cheminements piétons etc.** En plus de créer un environnement plus convivial et propice aux interactions sociales, ces espaces publics sont aussi un moyen de limiter l'impact de formes urbaines plus dense. Ainsi, 40% de la zone sera destinée aux espaces publics (placette, voirie, stationnement, espace verts etc. confondus).
- **P.10 : Renforcer les déplacements interquartiers et le maillage de liaisons douces, en créant une voie piétonne partant du site en projet, jusqu'à la voie verte longeant le canal latéral de la Garonne.** Cette zone de promenade et de loisir est située à proximité du site. Pour autant elle reste inaccessible aux piétons compte tenu de l'étroitesse de la voirie sur le pont et rendant impossible la réalisation de trottoirs tout au long. Créer un accès piéton vers ce canal serait une plus-value pour tous les habitants de la nouvelle zone d'habitat et ceux du secteur.

4.2.1.6. Une ambiance architecturale homogène et respectant le paysage environnant.

L'objectif étant de favoriser l'intégration paysagère de cette nouvelle zone d'habitat le projet urbain prévoit de fixer des prescriptions architecturales particulières :

- **P.11 : Imposer une volumétrie simple pour le bâti**
- **P.12 : Prescrire des tons neutres pour le traitement des façades**
- **P.13 : Imposer une pente, une couverture, et des volumes simples pour les toitures**
- **P.14 : Limiter l'impact visuel des clôtures**
- **P.15 : Limiter la hauteur du bâti à du R+2**

4.2.2. Levée du principe d'inconstructibilité

Les principes d'aménagement énumérés précédemment contribuant à renforcer la qualité du cadre de vie, mais aussi l'image de marque de la commune sur cette entrée de ville, ils répondent aux critères de l'amendement Dupont autorisant la levée de l'interdiction générale de construire dans une bande de 75 m le long de la RD 29.

De nouvelles règles sont en revanche fixées :

- **P.16 : Imposer un recul de 25 m par rapport à l'emprise de la voie.** L'objectif est de réduire le recul imposé réglementairement afin d'optimiser l'espace. Cependant les 25 m de recul permettront d'éviter la création d'un

front bâti le long de la voirie, créant ainsi progressivement un paysage urbain en entrée de ville.

4.2.3. Traitement de la publicité

L'affichage publicitaire ayant un impact non négligeable sur le paysage, la commune aurait la possibilité de réaliser un Plan Local de Publicité afin d'adapter les principes du règlement national de publicité aux spécificités locales. L'utilité d'un tel règlement sur ce secteur de la commune, est tout à fait justifiée compte tenu des enjeux paysagers en présence. Le principe d'aménagement serait le suivant :

- **P.17 : Interdire toutes publicités, enseignes et pré-enseignes sur cette entrée de ville.** Alors que le règlement national de publicité les autorise en agglomération, un règlement local de publicité pourrait les interdire dans le but afin de ne pas dénaturer le paysage et de ne pas obstruer les différents points de vues sur ce secteur.

4.3. LES INCIDENCES SUR LE PLU

Le projet urbain de Bordeneuve tel qu'il a été présenté précédemment devra être pris en compte dans le cadre de l'élaboration du PLU de la commune. Ce dernier prévoit en effet d'ouvrir à l'urbanisation les terrains de Bordeneuve dans le cadre du PLU (terrains classés en zone AU).

Les spécificités du site, les enjeux mis en exergue tout au long du dossier et les principes d'aménagement déduits de cette analyse doivent pouvoir se retrouver dans le PLU (règlement, zonage, OAP espace réservé etc.). A noter, étant une zone à urbaniser ouverte à l'urbanisation (1AU), la zone de Bordeneuve fait l'objet d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation dans le cadre de l'élaboration du PLU.

Le tableau suivant présente les possibilités de mise en application des principes d'aménagement évoqués à l'intérieur du PLU.

CRITERE AMENDEMENT DUPONT	PRINCIPE D'AMENAGEMENT	INCIDENCE POSSIBLE DANS LE PLU
Accès et desserte	P.1 : S'appuyer sur la desserte existante et créer un seul point d'accès par le sud.	La transcription de ce principe se fait par l'intermédiaire de l'OAP.
Sécurité	P.2 : Créer une zone où la circulation est limitée à 70 km/h	Cette préconisation ne dépend pas des compétences de la commune mais de celles du Conseil Général.
Nuisances	P.3 : Respecter les normes d'isolation phonique, en particulier pour les bâtiments d'habitation.	Servitude d'utilité publique annexé au PLU. Les bâtiments devront donc tenir compte des niveaux d'isolement acoustique requis et fixés aux articles 5 et 9 de l'arrêté préfectoral du 30 mai 1996.
Qualité du paysage et de l'environnement	P.4 : Aménager un espace vert en limite ouest du périmètre du projet, le long de l'emprise de la voie ferrée	La transcription de ce principe se fait par l'intermédiaire de l'OAP. Afin de de créer un espace vert de qualité et respectant les objectifs définis par la collectivité, les principes et les prescriptions énoncés dans l'OAP devront être ambitieux et précis afin que l'aménageur qui aura à sa charge la réalisation de l'opération, les respecte.
	P.5 : Aménager un espace vert le long de la RD 29 afin de créer une zone tampon entre la zone d'habitat et la voirie	La transcription de ce principe se fait par l'intermédiaire de l'OAP. + Compte tenu de l'intérêt et de l'utilité de cet espace vert, il est opportun que la collectivité décide de fixer un emplacement réservé sur l'emprise de cet espace vert afin de s'assurer de sa réalisation, d'en avoir la maîtrise foncière mais aussi de s'assurer de son entretien et de son maintien futur.
	P.6 : Préserver les espaces boisés situés à proximité du site, conformément à l'article L. 123-1-5-7 du code de l'urbanisme	Identification des espaces boisés concernés sur le plan de zonage du PLU. + Utilisation de l'article 13 du règlement de zonage, relatif aux espaces libres, plantations et espaces boisés classés : « l'alignement d'arbres doit être maintenu et entretenu. Le renouvellement et le remplacement d'arbres par le biais de plantations différentes sont autorisés du moment qu'il s'agit d'arbre de haut jet. »
	P.7 : Créer des espaces publics plantés autour des voies nouvelles et sur les zones de stationnement.	La transcription de ce principe se fait par l'intermédiaire de l'OAP. + Utilisation de l'article 13 du règlement de zonage, relatif aux espaces libres, plantations et espaces boisés classés : « les aires de stationnement à l'air libre de plus de 4 places contiguës devront être plantées à raison d'un arbre de haute tige pour quatre emplacements. Les voies nouvelles devront être plantées à raison d'un arbre à haute tige tous les 10 à 12 m. »

CRITERE AMENDEMENT DUPONT	PRINCIPE D'AMENAGEMENT	INCIDENCE POSSIBLE DANS LE PLU
Qualité du paysage et de l'environnement	P.8 : Limiter l'imperméabilisation du sol en imposant une surface minimale d'espaces libres par parcelle, sur la totalité du site dédié à l'opération urbaine	Utilisation de l'article 13 du règlement de zonage, relatif aux espaces libres, plantations et espaces boisés classés : « A l'intérieur chaque lot, les espaces libres de toutes constructions doivent être conçus comme des espaces verts et des jardins engazonnés et/ou plantés. Ces espaces verts devront représenter 70% des espaces libres ».
Qualité urbaine	P.9 : Réaliser, à l'intérieur du périmètre de l'opération, de nombreux espaces publics, types espaces verts, placettes, cheminements piétons etc.	La transcription de ce principe se fait par l'intermédiaire de l'OAP. Les principes et les prescriptions énoncés dans l'OAP devront être ambitieux et précis afin que l'aménageur qui aura à sa charge la réalisation de l'opération, les respecte.
	P.10 : Renforcer les déplacements interquartiers et le maillage de liaisons douces, en créant une voie piétonne partant du site en projet, jusqu'à la voie verte longeant le canal latéral de la Garonne.	Cet aménagement est possible à condition d'entamer des travaux sur le pont pour pouvoir l'élargir, ou autre solution, si une passerelle piétonne est construite en parallèle du pont existant. Ce n'est pas dans le cadre de l'OAP que ces travaux sont réalisables. C'est un projet à part entière et qui dépasse les compétences de la commune. Dans le cadre de l'élaboration du PLU, la seule possibilité envisageable pour l'instant est de créer des emplacements réservés le long de la voirie, ou à défaut une marge de recul, afin que le jour venu, si un tel projet se réalise, la construction de cheminements piétons raccordant le site en projet et le canal latéral de la Garonne soit possible.
Qualité architecturale	Favoriser l'intégration paysagère de cette nouvelle zone d'habitat par le biais de prescriptions architecturales particulières: <ul style="list-style-type: none"> - P.11 : Imposer une volumétrie simple pour le bâti - P.12 : Imposer des tons neutres pour le traitement des façades - P.13 : Imposer une pente, une couverture, et des volumes simples pour les toitures 	Utilisation de l'article 11 du règlement de zonage, relatif à l'aspect extérieur des constructions et de l'aménagement de leurs abords : <ul style="list-style-type: none"> - « Aspect général : Afin de contribuer à la qualité architecturale et à l'insertion harmonieuse des constructions dans le milieu environnant, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou leur aspect extérieur, les constructions nouvelles ne devront pas porter atteinte au caractère et à l'intérêt des lieux avoisinants, sites, paysages naturels et aux perspectives monumentales. La forme, le volume des constructions, la couleur des matériaux doivent être en harmonie avec le milieu environnant. - Volumétrie et forme des bâtiments : Les constructions devront présentées des volumes simples, sans décrochage et de forme rectangulaire. - Couleur et traitement des façades : les façades devront être en harmonie avec les façades avoisinantes. Leurs teintes devront être dans les tons sable et de couleur pastel. Le blanc pur et les couleurs vives sont interdits. - Toitures : La toiture des habitations principales et des annexes devra être à deux ou quatre versant. Leur pente doit être comprise entre 30 et 40%. Les toitures terrasses sont autorisées si elles sont végétalisées. Les panneaux photovoltaïques sont autorisés.

CRITERE AMENDEMENT DUPONT	PRINCIPE D'AMENAGEMENT	INCIDENCE POSSIBLE DANS LE PLU
Qualité architecturale	Favoriser l'intégration paysagère de cette nouvelle zone d'habitat par le biais de prescriptions architecturales particulières: - P.14 : limiter l'impact visuel des clôtures	- Clôtures : Afin de créer un ensemble homogène et qui se fonde dans le paysage, les clôtures visibles depuis la RD 29 et implantées sur les terrains accolés à l'espace vert sud du site, ne doivent pas dépasser 1,5 m de hauteur. Est autorisée les clôtures en grillage dans les tons gris ou verts.
	Favoriser l'intégration paysagère de cette nouvelle zone d'habitat par le biais de prescriptions architecturales particulières: - P.15 : limiter la hauteur du bâti à du R+2	Utilisation de l'article 10 du règlement de zonage, relatif à la hauteur des constructions : «Pour les logements collectifs, la hauteur maximale des constructions par rapport au terrain naturel ne devra pas excéder 10 m à l'égout du toit, et ne doit pas compter plus de deux étages (R+2). Cette règle ne s'applique pas en revanche pour le premier front bâti implanté le long de la RD 29. Dans ce cas, les constructions ne devront pas dépasser le R+1 et 6 m de hauteur entre le terrain naturel et l'égout du toit, afin d'éviter de créer un front bâti le long de la voie publique. Pour l'habitat individuel groupé et isolé, la hauteur des constructions est ramenée à 6 m sous l'égout du toit et ne doivent pas compter plus d'un étage (R+1) »

LEVEE DU PRINCIPE D'INCONSTRUCTIBILITE	PRINCIPES D'AMENAGEMENT	INCIDENCE POSSIBLE DANS LE PLU
Supprimée le principe d'inconstructibilité dans une bande de 75 m de part et d'autre de la RD 29	Créer un paysage urbain progressif en entrée de ville en : P.16 : Imposant un recul de 25 m par rapport à l'emprise de la voie.	Utilisation de l'article 6 du règlement de zonage : « Les constructions seront implantées à au moins 25 m de l'alignement le long de la RD 29 ».

CRITERE AMENDEMENT DUPONT	PRINCIPES D'AMENAGEMENT	INCIDENCE POSSIBLE DANS LE PLU
Traitement de la publicité	P.17 : Interdire toutes publicités, enseignes et pré-enseignes sur cette entrée de ville.	Elaborer à terme un règlement local de publicité et créer une zone de publicité restreinte le long de la RD 29, entre le panneau d'entrée en agglomération et l'intersection avec la RD 820.