



COMMUNAUTÉ DE COMMUNES GRAND SUD TARN ET GARONNE
ÉLABORATION DU PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL DU
TERROIR DE GRISOLLES ET DE VILLEBRUMIER – AEU₂



**ÉTUDES DÉROGATOIRES (ARTICLE L111-6 DU CODE DE
L'URBANISME)**

PLUi prescrit le 24 novembre 2015

PLUi arrêté le 1^{er} juillet 2021

PLUi approuvé le

PIÈCE
1.6



Plan Local d'Urbanisme

ETUDE D'ENTREE DE VILLE « AMENDEMENT DUPONT »

*Etude réalisée
conformément à l'article
L111-1-4 du code de
l'urbanisme,
annexée au PLU de Grisolles
conformément à l'article
R.123-1 du code de
l'urbanisme*

SECTEUR NAUZES (nouvelle étude amendement
Dupont)

Cadre réglementaire

Article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme :

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

Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées au dernier alinéa du III de l'article L. 122-1-5.

Elle ne s'applique pas :

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

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

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

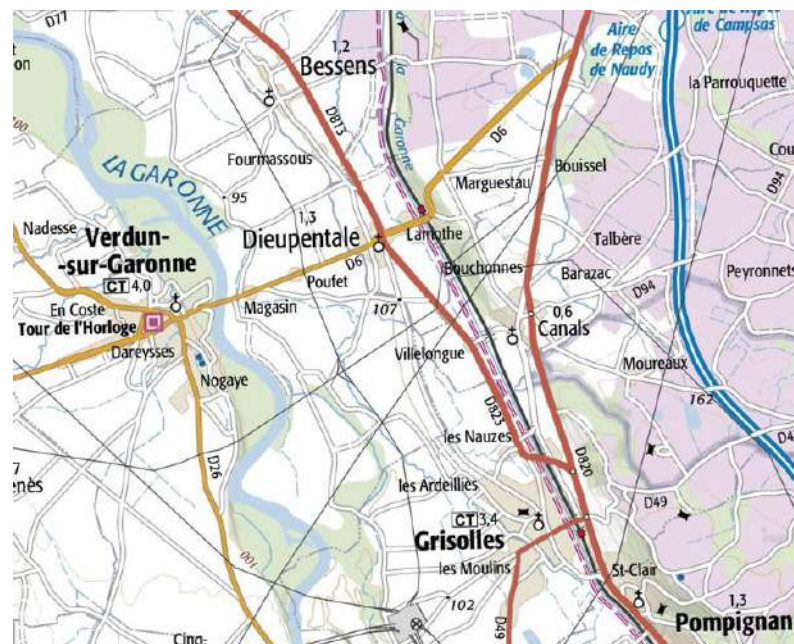
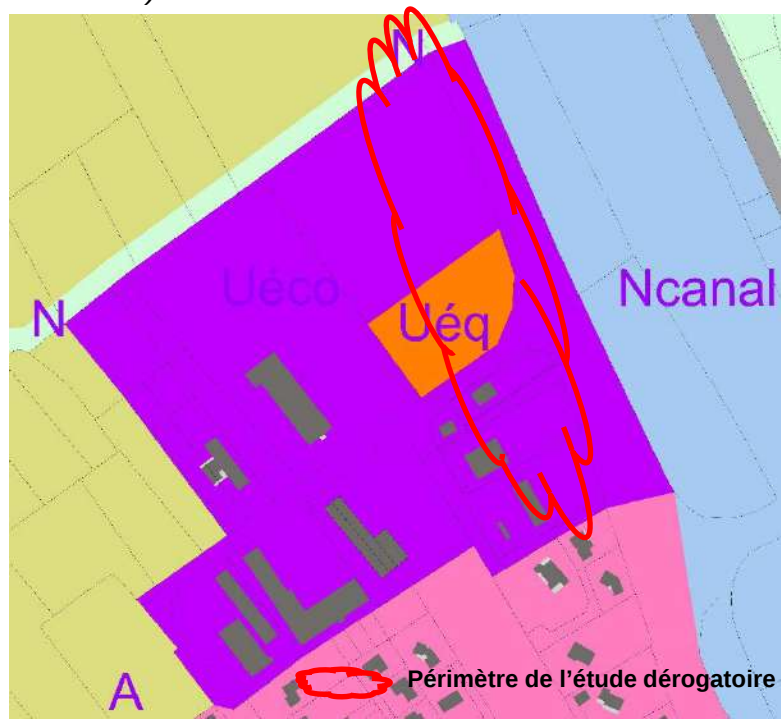
Il peut être dérogé aux dispositions du présent article, avec l'accord du préfet, lorsque les contraintes géographiques ne permettent pas d'implanter les installations ou les constructions au-delà de la marge de recul prévue au premier alinéa, dès lors que l'intérêt que représente pour la commune l'installation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

Contexte et situation

Ancienne RN113, classée route à grande circulation, la Route Départementale 823, constituée de deux voies, d'un îlot central et de deux voies de décélération/accélération, permet d'accéder par le nord au centre-ville de Grisolles.

Avec l'arrivée de l'autoroute A62 et le recalibrage de la RD820, le trafic routier s'avère moins important qu'auparavant: la RD823 a désormais une vocation de desserte locale jusqu'à Montech.

La vitesse maximale autorisée est de 90 km/h mais les dépassements de véhicules sont interdits sur la portion située en face de la zone d'activités des Nauzes (en plus de la présence d'un îlot directionnel). La route est en catégorie 3 concernant le classement sonore (*imposant un isolement acoustique minimum pour les bâtiments situés dans une bande 100 mètres*).



Analyse séquentielle

La présente analyse porte sur un segment de RD813 relativement restreint, du double franchissement voie ferrée / canal du Midi, au sud, jusqu'au bâti accueillant une activité nautique, au nord. Ce n'est pas à cet endroit que l'on entre dans Grisolles, mais un peu plus au sud, au niveau de l'intersection avec la RD94bis.

Dans le sens Bordeaux-Toulouse, la vue de l'automobiliste porte sur la vaste **plaine agricole** de la Garonne, parsemée de quelques arbres isolés. Les haies champêtres ont disparu de ce paysage « no limit ». Des **bâtiments artisanaux** ainsi que le SDIS récemment construit, viennent arrêter le regard mais leur faible hauteur les inscrit correctement dans le paysage global.

Une **voie de décélération** permet d'accéder de façon sécurisée à la zone d'activités des Nauzes depuis Dieupentale. A noter qu'il n'y a pas de panneaux publicitaires le long de cet itinéraire.

Dans le sens Toulouse-Bordeaux, le paysage est marqué sur la droite (est) par le **double alignement arboré** du canal latéral qui vient longer la RD813. De l'autre côté (ouest), l'automobiliste est en surplomb d'un **tissu résidentiel récent**, masqué en partie par une végétation variée.

Une légère descente mène à une aire de stationnement (à droite), servant principalement aux poids-lourds, ainsi qu'à une voie menant aux zones d'activités de Canals Bas et Saint-Jean. L'accès à la zone d'activités des Nauzes se fait à l'aide d'un **îlot directionnel** (« tourne à gauche »).



Préconisations

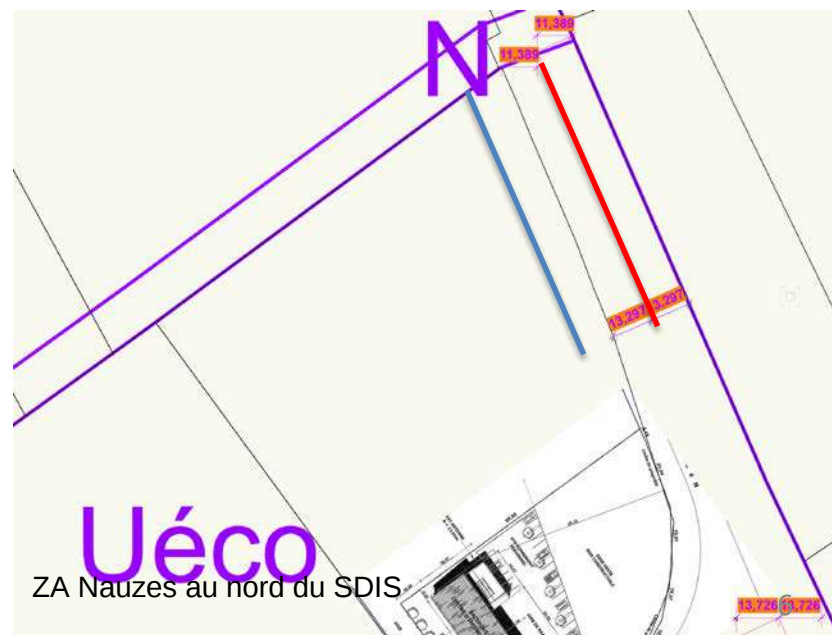
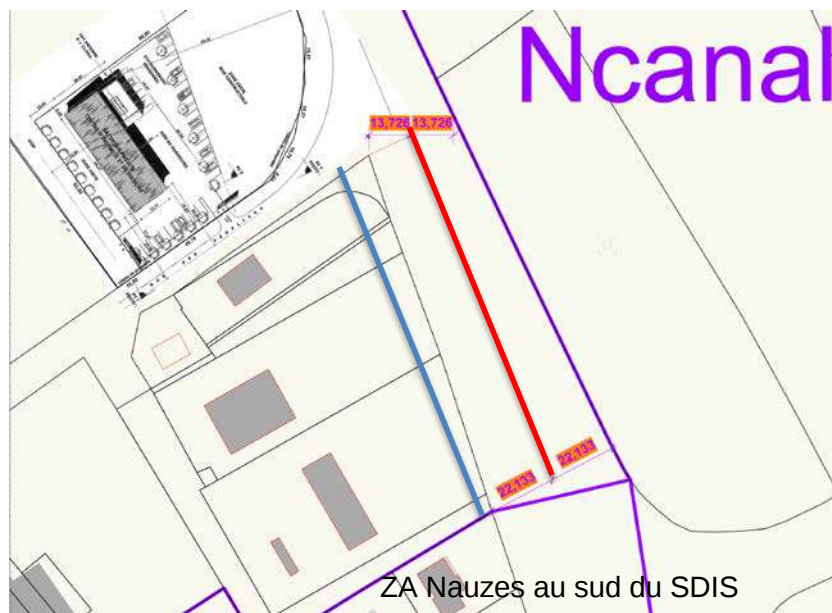
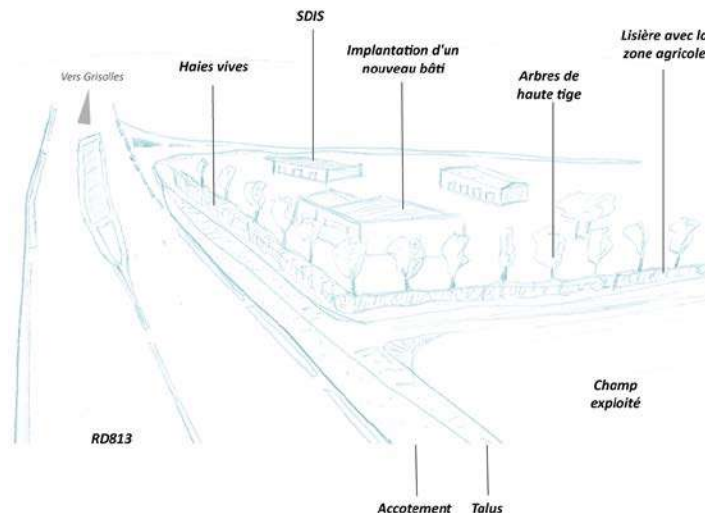
Au regard des enjeux de valorisation de cette entrée de ville et de la nécessité d'un traitement qualitatif des abords de la RD813, un certain nombre de préconisations sont proposées et retranscrites en grande partie dans l'Orientation d'Aménagement et de Programmation relative à l'aménagement de la zone d'activités des Nauzes.

Architecture et urbanisme

Afin de permettre la réalisation de projets d'extensions d'activités existantes et d'optimiser l'occupation du sol de la zone d'activités, il est proposé un **retrait minimum des constructions de 25 mètres de l'axe de la RD 813** (soit un recul compris entre 5 et 10 mètres à partir de la limite de l'emprise publique de la route départementale).

Les façades principales devront être implantées selon un **axe privilégié N-O/S-E** pour assurer une certaine cohérence visuelle avec l'existant et marquer, sur le plan urbain, l'entrée de ville.

-  Axe de la RD
-  Retrait minimum de 25m de l'axe



Préconisations

Paysage et environnement

La **hauteur maximale des constructions est limitée à 12 mètres** (à l'égout du toit) afin de rester dans la même volumétrie que l'existant.

Un **masque végétal**, constitué de haies vives et d'arbres de haute tige, devra être aménagé sur la frange ouest de la RD813 (en contrebas de la plate-forme de la RD) pour conduire le regard et diminuer ainsi l'impact visuel de la route, large à cet endroit, ainsi que pour atténuer l'impact visuel des constructions, qu'elles soient à vocation résidentielle ou économique. Cet aménagement doit prendre en compte la topographie du site: haies et arbres de haute tige sur la frange nord, haies basses à privilégier sur la frange sud.

Un **accompagnement végétal**, de type haie champêtre, dont l'objet sera la formalisation d'une lisière entre l'urbanisé et l'agricole, sera également installé sur la partie nord de la zone.

Des dispositifs performants devront être étudiés pour accueillir **les eaux pluviales** (type bassins et grandes noues) et seront dimensionnés en fonction de la capacité d'infiltration des sols.



Source arbres et paysages d'Autan / campagnes vivantes

Sécurité routière

Aucun nouvel accès sur la D813 n'est autorisé, ceux existants étant suffisants.

La **visibilité des entrées et sorties** sur la RD813 est donc maintenue (l'implantation de nouvelles constructions ne pouvant se faire qu'éloignée de l'entrée/sortie de la zone, haies et arbres de haute tige en contrebas....).

Nuisances

Les bâtiments à vocation économique ne sont pas soumis à la loi du 31 décembre 1992 (lutte contre le bruit).

Traduction règlementaire

PADD

La première orientation du projet communal est d'affirmer la place de Grisolles en tant que bourg centre, notamment par l'**accueil d'activités économiques** pourvoyeuses d'emplois : la zone d'activités des Nauzes est un des secteurs privilégiés par la municipalité. Néanmoins, dans un souci de gérer de façon économe le foncier disponible, le périmètre de la zone d'activités a été redéfini par rapport au POS (à travers une réduction importante de la surface constructible, passant de 17,10 ha en NA à 9,78 ha en Uéo). La présente étude dérogatoire doit également permettre d'optimiser la capacité d'accueil de cette zone d'activités stratégique pour la commune.

OAP

Les préconisations d'aménagement indiqués ci-avant sont intégrées dans une Orientation d'Aménagement et de Programmation spécifique relative à la zone d'activités des Nauzes.

Règlement

Le règlement des zones concernées (« Uéo » principalement) est rédigé en conséquence:

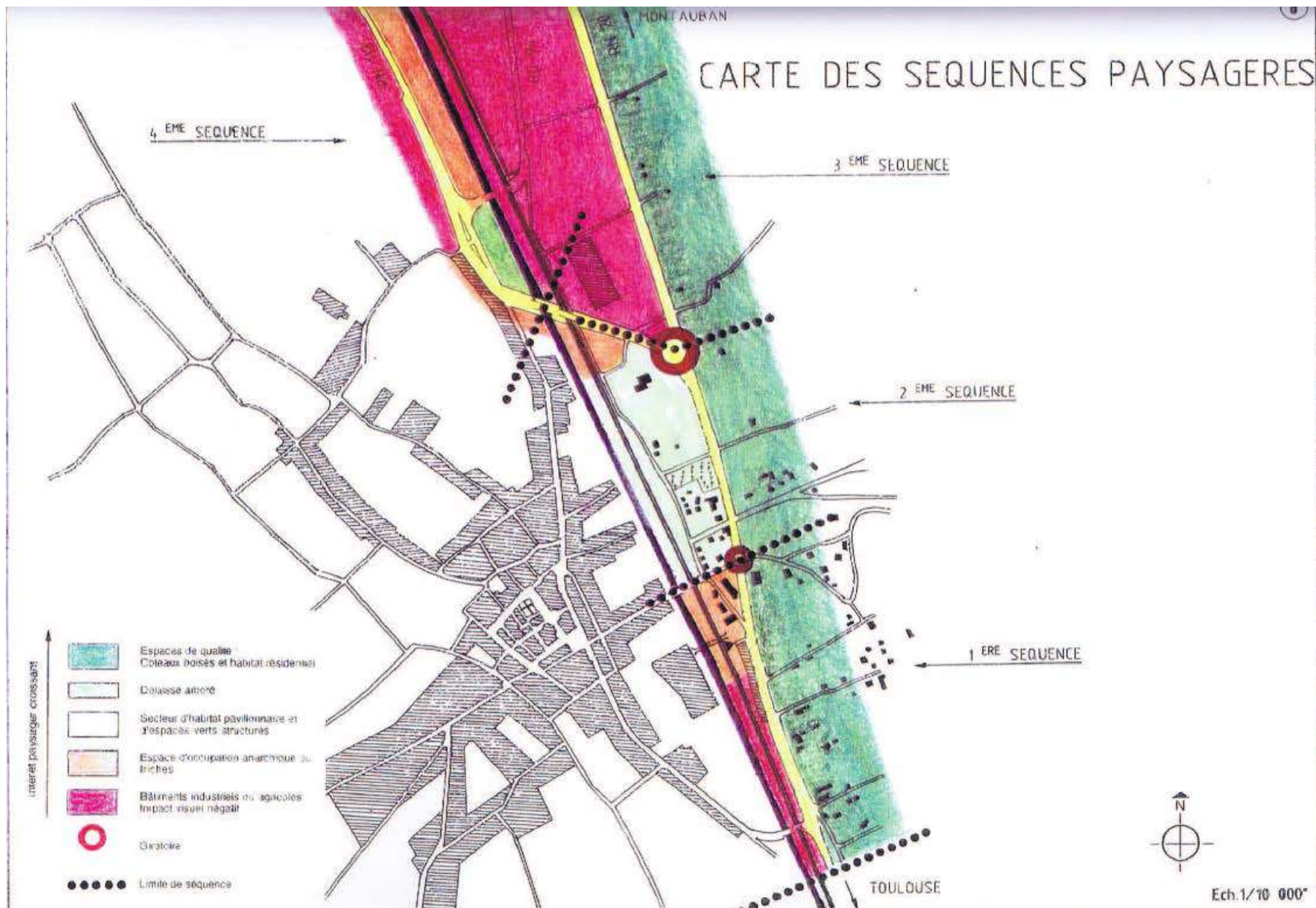
- Article 5: Toute construction doit être implantée à une distance au moins égale à 25 m de l'axe de la RD813.
- Article 9: La hauteur maximale des constructions est de 12 m, à compter du sol naturel et hors ouvrages techniques, cheminées et autres superstructures nécessaires au bâtiment. Des dépassements de hauteur pourront être tolérés pour des éléments fonctionnels de l'activité.
- Article 10: Tout projet devra être compatible avec la nature des activités, tenir compte de l'intégration dans l'environnement immédiat et rechercher une unité de style, de forme, de volume, de proportion, de matériaux et de couleurs.

Zonage

Le secteur concerné par l'étude dérogatoire est :

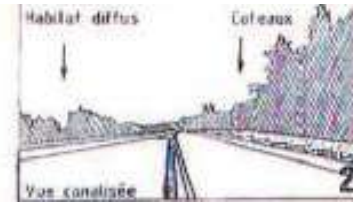
- la **zone Uéo**, qui correspond à la zone d'activités des Nauzes. Elle est destinée aux activités économiques de type artisanal, industriel, commercial, de services et de bureaux.
- La zone **Uéquipement** accueille déjà le SDIS dont les constructions sont déjà réalisées.

SECTEUR ST JEAN (étude amendement Dupont
inchangée par rapport au POS)





Analyse séquentielle : séquence 2



Elle est définie par le parcours compris entre le giratoire avec la RD 49 et le giratoire de la RD 813 et de la RD 820.

Le premier giratoire marque le pas du parcours.

À droite de celui-ci, la ville de Grisolles apparaît plus nettement l'instant d'une échappée visuelle courte au moment du franchissement du giratoire. Le clocher de l'église signale la présence réelle de la ville. Mais à cet égard, le modèle de l'îlot du giratoire contribue, par sa trop grande hauteur à occulter partiellement l'échappée visuelle sur Grisolles.

À gauche, le parcours longe un quartier riverain d'habitat pavillonnaire qui se ferme progressivement en vis-à-vis de la route du fait de la nuisance de celle-ci. Les plantations sont plus denses côté route. La croissance des arbres contribue à l'évolution de la qualité d'un paysage de proximité mais renforce la rupture relationnelle entre la ville et la route.

À droite, présence à nouveau d'un habitat riverain, mais occulté par les plantations de haies et d'arbres puis l'urbanisation s'estompe. Le paysage est dominé par des espaces naturels avec l'alternance de quelques parcelles agricoles et plus on s'éloigne, plus c'est un paysage champêtre qui apparaît. La perception sur la ville est toujours faiblement ressentie. Les arbres d'alignement longeant le canal continuent de faire écran à la ville.

En fin de séquence, à partir de la pente descendante de la RD 820 vers le giratoire, apparaissent dans le champ de vision les bâtiments clairs des entrepôts au milieu de champs agricoles.

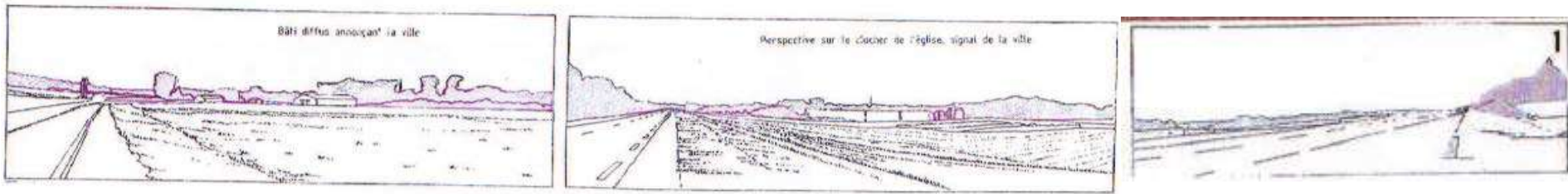
De nouveau le pas du parcours est marqué par le grand giratoire des deux RD.



Analyse séquentielle : séquence 2

Points faibles du point de vue de l'image	Points forts du point de vue d l'image
- Traversée d'une zone d'habitat diffus non structurée - Très faible perception de la ville, vue toujours occultée par les arbres d'alignement du canal, accusée en bordure gauche par les plantations de haies et d'arbres des riverains - La perspective s'ouvre sur une zone d'activités occupée par des entrepôts aux volumes imposants, en discordance avec le paysage environnant parce qu'isolés au milieu d'une nature où le caractère champêtre domine.	- Prolongement des échappées visuelles sur les flancs des coteaux mais avec un habitat résidentiel plus clairsemé. Au fur et à mesure que l'on s'éloigne, les flancs des coteaux reprennent des caractéristiques plus champêtres où l'on observe à nouveau une alternance de parcelles en culture et de bosquets. - Avec l'éloignement de la ville et une légère montée de la RD 820, le champ visuel devient plus ouvert, notamment vers l'ouest. - Dans le sens Montauban Toulouse, la vue sur Grisolles à droite de la RD, à l'avantage d'un léger dénivelé, apparaît par transparence au-delà des arbres d'alignement en bordure du canal. La ville et son environnement forment un ensemble homogène.

Analyse séquentielle : séquence 3



Son point de départ coïncide avec le giratoire qui marque un deuxième pas dans le parcours.

La ville, dépassée, n'apparaît donc plus dans le champ visuel. En revanche, l'impact des deux bâtiments entrepôts en contre-bas de la route devient très important.

A droite, on retrouve un paysage de flanc de coteaux nettement champêtre, sans habitat, où les boisements et bosquets prédominent.

Dans le sens Montauban – Toulouse, la perception de l'automobiliste est à l'inverse complètement différente. En effet, après avoir quitté le plateau du Frontonnais, la RD débouche en position de promontoire qui permet de découvrir la ville de Grisolles et la vallée. C'est donc la première image d'une ville dominée qui apparaît dans le champ visuel.

Passant par-dessus les hauteurs des arbres, la vue offre une vision globale sur l'ensemble de la ville. C'est donc à partir de cette séquence que la perception est la plus forte.

Dans ce cône visuel privilégié que l'on peut qualifier de sensible, la perspective est altérée par les deux bâtiments entrepôts qui apparaissent en premier plan. Par manque d'intégration, ils interviennent comme des éléments indigents dans le paysage et à fortiori sur un cône visuel sensible.



Analyse séquentielle : séquence 3

Points faibles du point de vue de l'image	Points forts du point de vue d l'image
- Première image de la ville fortement altérée par deux bâtiments industriels en premier plan mal intégrés dans le paysage	- Entrée nord en dominante avec intéressante perspective sur la ville et la vallée - Effet de découverte en quittant le plateau du Frontonnais.

Propositions

Ces propositions visent à assurer l'image de Grisolles au travers d'une qualité de paysage en bordure de la RD 820 ainsi que dans les zones d'activités.

Les nuisances :

Le bruit généré par les trafics issus de la RD constituent la seule nuisance d'origine externe.

La sécurité :

Aucune sortie directe sur la RD 820 n'est admise, l'accès à la zone d'activités se faisant par la RD 813 via la RD 94 bis.

La qualité architecturale :

La hauteur des constructions (12 m) tout comme les formes architecturales, matériaux et teintes jouent un rôle important. Il est également prévu de limiter les hauteurs de bâtiments dans une profondeur de 150 m dans le but de ne pas fermer la vue.

La qualité des paysages :

Le long de la RD 820, il est proposé une marge de recul importante (50 m) en bordure de la zone d'activités, mettant à profit une forte pente du talus et l'obligation de traiter de manière paysagée cet espace libre de toutes constructions et autres utilisations du sol. Ces dispositions paraissent de nature à sauvegarder ce premier plan. Les plantations doivent être basses de manière à conserver la vue sur Grisolles et la pénétration dans la zone.

**SYNDICAT MIXTE D'ETUDES ET D'AMENAGEMENT
DE LA PLATE-FORME LOGISTIQUE DEPARTEMENTALE**

Commune de CAMPSAS

**ZAC de la Plate-Forme
Logistique Départementale**

**Annexe : étude relative à la prise en compte
de l'article L111-1.4 du Code de l'urbanisme
sur une section de la RD820 et de l'A62**

Juillet 2009

PREAMBULE

« L'article 52 de la loi n° 95.101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement a introduit un nouvel article L.111-1-4 dans le Code de l'Urbanisme visant à mieux maîtriser le développement urbain le long des voies routières les plus importantes.

Il définit un principe de réservation, en dehors des secteurs déjà urbanisés, d'une bande inconstructible de part et d'autre de l'axe de ces voies de :

- 100 mètres pour les autoroutes et routes express,
- 75 mètres pour les autres voies classées à grande circulation.

Toutefois, les communes disposant d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) peuvent, sous réserve d'avoir édicté dans ces documents, pour les secteurs concernés, des règles d'urbanisme justifiées et motivées au regard des nuisances, de la sécurité et de la qualité architecturale, urbaine et paysagère, s'affranchir de ces dispositions à un degré plus ou moins important.



SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	3
1. ETAT DES LIEUX.....	5
2.1 Nuisances	5
2.1.1 Nuisances sonores.....	5
2.1.2 Risques d'inondation.....	6
2.1.3 Entrepôt de stockage de produits dangereux.....	6
2.2 Trafic et sécurité	6
2.2.1 Trafics	6
2.2.3 Carrefours	7
2.2.3 Accidentologie.....	10
2.2.4 Transports en commun	10
2.3 Urbanisme et architecture.....	11
2.3.1 Structure urbaine et bâti.....	11
2.3.2 Servitudes d'Utilité Publique.....	11
2.4 Paysage	12
2.5 Synthèse des contraintes.....	16
2. LE PROJET ET SA JUSTIFICATION AU REGARD DE L'ARTICLE L111-1.4 DU CODE DE L'URBANISME.....	17
2.1 Les principes d'aménagement de la ZAC	17
2.2 Critères de l'amendement Dupont sur la commune de Campsas	21
2.2.1 Critères de nuisances	21
2.2.2 Critère de sécurité.....	22
2.2.3 Critère de qualité urbaine et architecturale.....	22
2.2.4 Critère de qualité paysagère	23
3. MODIFICATIONS REGLEMENTAIRES A APPORTER AU PLU DE CAMPSAS... 24	

INTRODUCTION

Le Conseil Général du Tarn-et-Garonne a décidé en 2006 d'étudier la faisabilité d'une zone d'activités en périphérie de l'agglomération de Montauban et à proximité de l'agglomération toulousaine.

La présence de l'autoroute A62, et en particulier d'un échangeur, ainsi que la proximité de la voie ferrée Bordeaux-Sète ont été des éléments déterminants pour envisager une plate-forme multimodale sur les communes de Campsas, Labastide-Saint-Pierre et Montbartier, dans un site peu urbanisé.

Le Syndicat Mixte d'Etude et d'Aménagement de la Plate-forme Départementale à vocation logistique a été créé pour mener à bien cette opération et a retenu la procédure de ZAC pour aménager ce nouveau territoire (environ 450 ha).

Le dossier de création de la ZAC a été approuvé par arrêté préfectoral le 15 janvier 2009.

Sur les communes de Campsas, Labastide-Saint-Pierre et Montbartier, 2 voies à grande circulation sont identifiées et comportent une bande inconstructible :

- l'autoroute A62 : bande de 100 m
- RD820 : bande de 75 m.

La réalisation du projet de la ZAC de la plate-forme logistique départementale nécessite de réduire l'inconstructibilité liée au recul des 100 m de l'A62 et des 75 m de l'axe de la RD62 dans leur partie longeant ou traversant la ZAC.

La présente étude a pour objet de prendre en compte les dispositions de l'article L.111-1-4 afin de rendre constructibles les terrains destinés à la réalisation de la ZAC, le long de la RD820 et de l'A62.

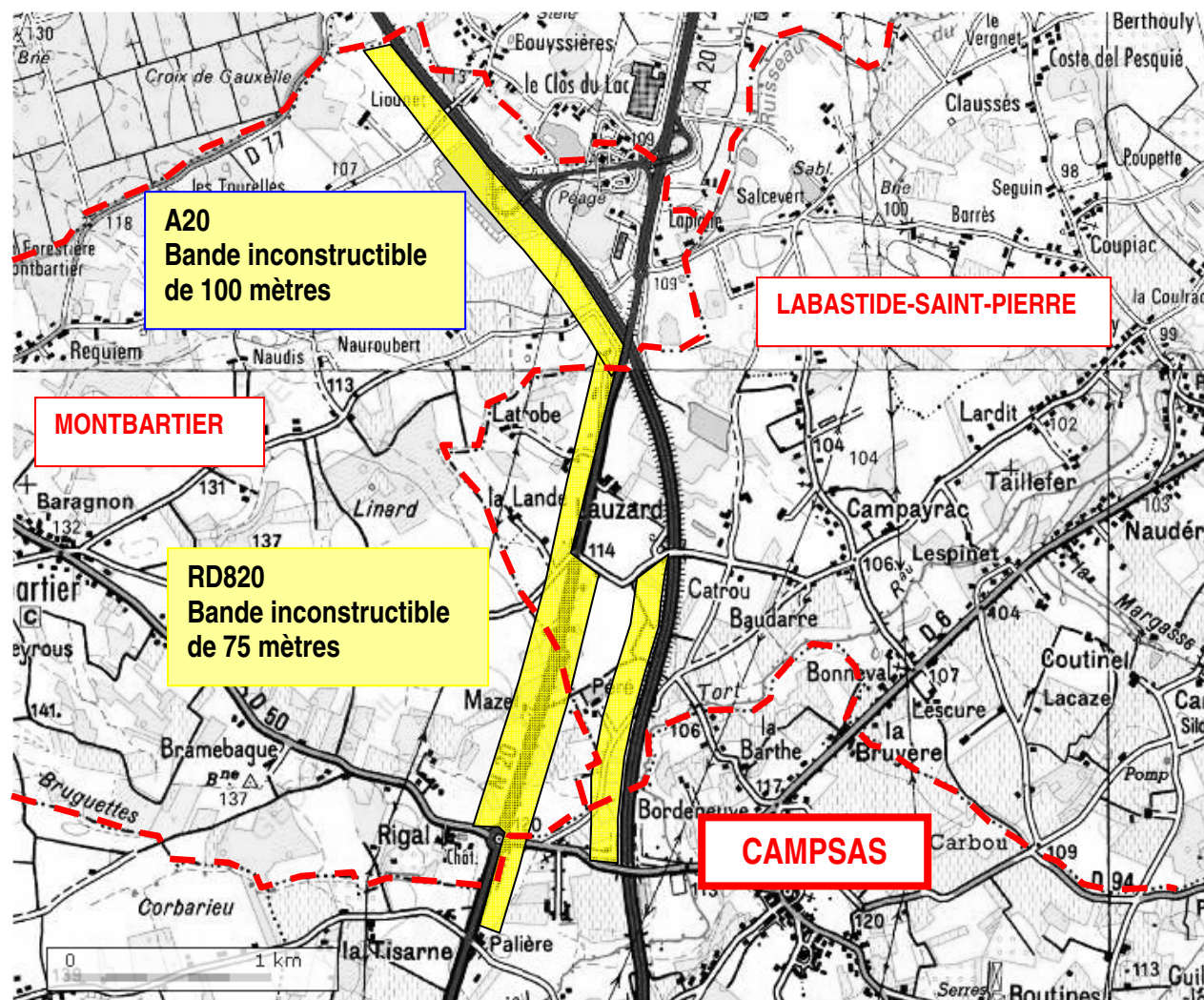
La 1^{ère} partie de ce dossier consiste à réaliser un **état des lieux et un bilan du site** retenu en bordure de voie (caractéristiques routières, urbanistiques, paysagères) et établir la synthèse des contraintes.

La 2^{ème} partie décrit **les principes d'aménagement de la ZAC et les justifications au regard des critères fixés par l'amendement Dupont.**

La 3^{ème} partie présente les éléments à modifier dans le PLU.

Pour avoir une vision d'ensemble et une réflexion globale à l'échelle de la ZAC, la première partie sur l'analyse du site est traitée globalement sur les 3 communes. Les justifications au regard des critères fixés par l'amendement et les éléments à modifier dans le PLU, sont propres à chaque commune.

Localisation des espaces soumis aux dispositions de l'article L111.1.4 du code de l'urbanisme dans le périmètre de la ZAC



1. ETAT DES LIEUX

Une grande partie des données sont issues de l'étude d'impact du dossier de création.

L'état des lieux est commun aux 3 communes concernées par le projet de ZAC.

2.1 Nuisances

2.1.1 Nuisances sonores

Le site du projet de la ZAC est situé aux abords immédiats de l'A62 et de la RD820.

Les niveaux sonores actuels sont essentiellement liés au trafic routier de l'A62 et de la RD820.

L'arrêté préfectoral du 25/09/03 relatif au classement des infrastructures terrestres de transport a défini la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit :

- 300 mètres de part et d'autre de l'infrastructure pour l'A 62,
- 100 mètres pour la RD 820.

Toute construction nouvelle à destination d'habitat est tenue de respecter des niveaux d'isolement acoustique minimum.

Afin de caractériser le bruit actuel sur le site de la ZAC, des mesures acoustiques ont été réalisées pendant 24 heures du 30/03/09 au 31/03/09. Un des trois points de mesure était situé à une cinquantaine de mètres de la RD820 à proximité d'une habitation isolée. Le résultat de la mesure a donné un niveau sonore de 59 dB(A) sur la période diurne et 55dB(A) sur la période nocturne. La conclusion donnée par l'étude de bruit montre que le niveau sonore ambiant (toutes sources confondues) en façade du bâtiment inférieur à 60 dB(A) est représentatif d'une ambiance sonore modérée de jour et de nuit, au sens réglementaire du terme.



Localisation du point de mesure

La destination des terrains étant l'édification de bâtiments d'activités, la valeur des niveaux sonores n'est pas pénalisante pour la réalisation du projet.

2.1.2 Risques d'inondation

Le Plan de Prévention des Risques (PPRI) majeurs du Tarn et Garonne identifie un risque d'inondation pour les ruisseaux du Vergnet, du Rieu Tort et des Mazasses, où les abords immédiats des ruisseaux sont inconstructibles. La largeur de la bande inondable est relativement faible hormis sur le Rieu Tort où elle est d'environ 8 m en rive gauche.

Toutefois, cette disposition a une faible incidence sur le projet :

- la RD820 franchit uniquement le ruisseau des Mazasses par un ouvrage hydraulique.
- l'A62 franchit les ruisseaux du Frapaou, du Vergnet et des Mazasses par des ouvrages hydrauliques.

Il n'y a pas de travaux prévus sur ces ouvrages.

2.1.3 Entrepôt de stockage de produits dangereux

L'établissement MGF Solutions situé dans la zone d'activités de Lauzard est classé AS (Seveso II seuil haut) ; à ce titre un plan particulier d'intervention a été mis en place par arrêté préfectoral le 13/12/05. Ce plan met en place des périmètres d'évacuation de 100 m en cas d'incendie et de 400 m en cas de dispersion de fumées toxiques et des déviations.

Ces périmètres recouvrent une partie des terrains destinés au projet.

2.2 Trafic et sécurité

2.2.1 Trafics

→ Autoroute A62

L'A62 est à 2 x 3 voies dans la section située au sud de l'échangeur et clôturée (clôture en pied des remblais et autour des ouvrages). Elle est localement bordée par des voies d'accès aux ouvrages de rétention des eaux pluviales et à des portails.

Sur le tronçon situé au Nord entre l'échangeur de Castelsarrasin et l'échangeur de Montauban (section à 2 x 2 voies), le trafic moyen journalier annuel en 2006 (source DRE Midi-Pyrénées) est de 23 315 véhicules dont approximativement 3 260 poids lourds (14% du trafic).

Sur la partie Sud, entre l'échangeur de Montauban et le département de la Haute Garonne, le trafic moyen journalier annuel en 2006 est de 43 648 véhicules dont approximativement 5 670 poids lourds (12,3% du trafic). Ce tronçon croit beaucoup plus vite que la section nord. Il est d'ailleurs prévu par ASF une modification de l'échangeur pour mieux desservir la section sud (modification de la bretelle péage >>>Toulouse).

Des emplacements réservés pour l'élargissement de l'A62 (voir liste ER du PLU de Labastide-Saint-Pierre) bordent l'autoroute sur le côté ouest. L'aménagement à 3 voies a été réalisé.

→ RD820

C'est la voie principale d'accès à l'échangeur d'A62.

La RD820 est un axe à 2 voies avec accotements latéraux localement réduits. La vitesse est limitée à 90 km/heure.



En 2008, le trafic moyen journalier annuel sur la RD820, au niveau de la zone de Lauzard était d'environ 12 720 véhicules (2 sens confondus) dont 1 670 poids lourds (13,1%).

Des comptages routiers ont été effectués sur la RD820 au droit de la zone de Lauzard (PR 51+470) du 31 mars 2009 au 7 avril 2009. Dans les 2 sens cumulés, le trafic moyen journalier est de 11 056 véhicules, tous véhicules confondus, dont 977 poids lourds (8,8%). Pendant cette période de comptage, il a été mis en évidence que le jour le plus chargé était le vendredi 3 avril 2009 avec un trafic qui atteint 15 080 tous véhicules confondus. Les accotements de la RD820 ne sont pas favorables à des circulations piétonnes sécurisées.

2.2.3 Carrefours

→ Autoroute A62

L'A62 ne comporte aucun accès direct. Elle est franchie par 5 ouvrages en passage supérieur. Un passage inférieur de gabarit réduit situé au nord de l'ouvrage hydraulique du ruisseau des Mazzasses est utilisé les piétons et les véhicules légers.

→ RD820

La RD820 comporte une succession de carrefours du nord au sud :

- carrefour RD820 / voie communale, près du pont permettant le franchissement de l'A62 : visibilité réduite et carrefour peu lisible



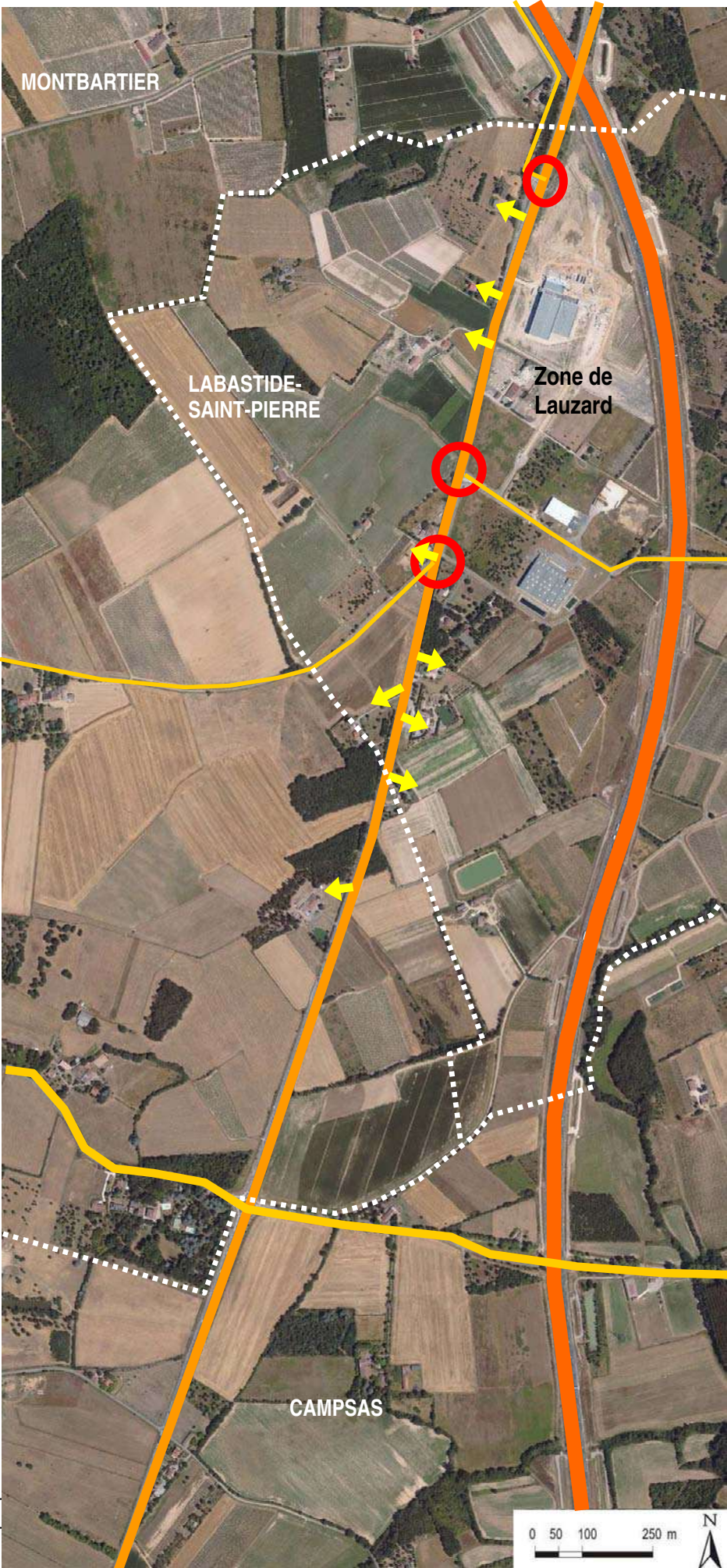
- l'aménagement de l'accès à la zone de Lauzard et au chemin de Lauzard : tourne-à-gauche par un simple marquage au sol



- intersection entre la RD820 et la voie communale n°3 : carrefour avec STOP, mouvements de circulation difficiles.
- giratoire de la RD50



Voirie et accès : ZOOM sur la RD820



Légende

- A62
- RD820
- RD50
- Voie communale
- Carrefours peu sécurisés
- Accès habitation



2.2.3 Accidentologie

→ Autoroute A62

Les données sur l'accidentologie issues du rapport de présentation du PLU de Montbartier montrent qu'il y a eu pendant la période 2002-2006, 4 accidents sur l'A62.

→ RD820

Les données sur l'accidentologie issues du rapport de présentation du PLU de Montbartier montrent qu'il y a eu pendant la période 2002-2006, 15 accidents corporels sur la RD 820.

Dans le secteur concerné par l'étude, aucun accident n'a été recensé.

2.2.4 Transports en commun

La ligne de car Toulouse/Montauban emprunte la RD820. 2 arrêts de cars sont implantés de part et d'autre de la RD820 au droit du giratoire RD820/RD50.

Deux zones d'arrêt sont aménagées en bord de la RD820 au nord du giratoire de la RD50.

2.3 Urbanisme et architecture

2.3.1 Structure urbaine et bâti

Le site de la future ZAC est fortement marqué par les axes de communication. L'autoroute A 62 constitue une rupture forte pour les communes de Montbartier, de Labastide-Saint-Pierre et de Campsas. Dans une moindre mesure, la RD 820 joue le même rôle entre la partie Nord du site, sur Montbartier et le secteur sud sur Labastide-Saint-Pierre et Campsas.

La présence d'axes importants a généré la création de zones d'activités le long de la RD 820 jusqu'à Bressols et autour de la jonction avec l'A62. L'urbanisation s'est développée en priorité à l'est de l'A62 en lien avec l'échangeur n° 10. Le secteur à l'ouest de l'autoroute est resté à large dominante agricole, à l'exception de la zone activité de Lauzard et d'une trentaine habitations comprises dans le périmètre de la ZAC.

Au nord de la ZAC sur la commune de Montbartier, un ensemble d'habitations comprenant une dizaine de constructions forme le hameau « les Graves ». En dehors de ce hameau, les constructions s'organisent généralement de façon diffuse sur l'ensemble du territoire de la ZAC, en se structurant autour des axes routiers ou isolées au milieu des parcelles agricoles.

Des habitations diffuses s'organisent le long de la RD820. Pour la majorité, les accès se font directement depuis la voie. Un bâtiment d'activités est installé en bordure de la RD820 en dehors de la zone de Lauzard.

Les constructions situées dans le périmètre de la ZAC ne présentent pas d'intérêt architectural particulier, en dehors d'une ferme ancienne (au lieu dit Liounet) à proximité du hameau des Graves et du Château de Sépat. Leur perception est liée à l'A62.

Dans la zone de Lauzard, le bâtiment d'activités de la société Thiriet présente des volumes imposants.



Entreprise Thiriet



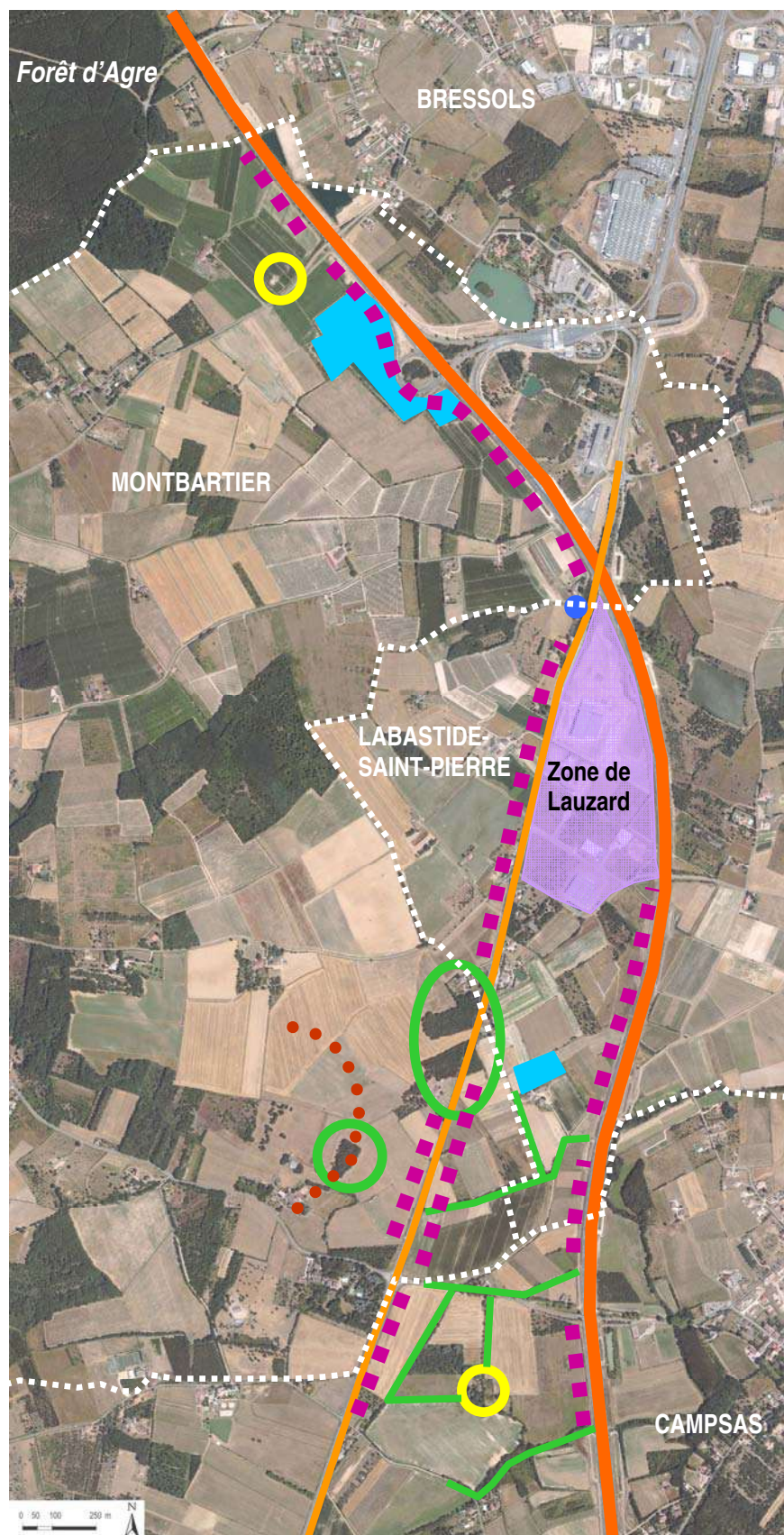
Habitations en bord de RD820

2.3.2 Servitudes d'Utilité Publique

Les servitudes concernant la ZAC et les axes de circulation sont représentées par :

- Servitude PM1 correspondant au risque d'inondation (PPRI du bassin du Tarn) : elle concerne tous les ruisseaux dans le périmètre (largeur de la zone inondable relativement réduite sauf pour le ruisseau du Rieu Tort, environ 8 m en rive gauche)
- Servitude I4 relative à l'établissement des canalisations électriques. (ligne de 63KV Dieupentale-La Miroulette-Beaumont). Toute construction doit être réalisée à une distance supérieure à 5 m de la ligne Haute Tension. Au point le plus bas, la ligne doit être à 7m de tout obstacle.

2.4 Paysage



Légende :

- A62
- RD820
- Bâti d'intérêt Patrimonial
- Boisement remarquable
- Haie arbustive et arborescente
- Plan d'eau
- Mare
- ● ● Ligne de crête
- ■ ■ Vues dégagées sur le site

Un paysage diversifié le long de l'autoroute A62

Les terrains en bord de l'A62 au nord de la ZAC constituent un espace agricole vaste et ouvert, accolé au Nord à la forêt d'Agre, masse végétale imposante. De grandes surfaces cultivées, des vignes et des friches alternent avec quelques petits bois et des maisons isolées ou constituées en hameau. Au pied des bretelles de l'échangeur autoroutier, se trouve un grand plan d'eau entouré d'une faible végétation arborescente et arbustive. Cet espace est largement perçu depuis l'autoroute et depuis les deux voies communales est-ouest qui le traversent. Il en est de même de la ferme de Liounet qui apparaît à travers son petit parc.



Plan d'eau en bord de l'A62



Ferme de Liounet

Plus au sud, le paysage est marqué par la présence de la zone de Lauzard où le bâtiment de l'entreprise Thiriet avec sa façade claire attire le regard des usagers de l'A62. Peu d'aménagements paysagers ont été réalisés pour mettre en scène la zone de Lauzard perçue depuis l'A62.



Entreprise Thiriet



Zone de Lauzard

Dans la continuité de cette zone d'activités, le paysage perçu depuis l'autoroute se caractérise par des espaces où se mêlent cultures, maraîchage, friches séparés par des haies, la ripisylve des ruisseaux Les Mazasses et du Rieu Tort et quelques boisements. Des éléments liés à la fonction actuelle du site ont tendance à dévaloriser le paysage vu par les automobilistes empruntant l'A62, notamment le plan d'eau d'irrigation avec digue artificielle.



Dans la partie sud de la ZAC, un point de vue sur le château de Sépat ne laisse entrapercevoir que ses tourelles, le reste du bâti étant masqué par les boisements entourant le château.

Un paysage banalisé le long de la RD820

Au Nord, le paysage de la RD820 est fortement marqué par la présence de la zone de Lauzard. Située à l'est de la RD820, elle se caractérise par son manque de structuration urbaine et par des aménagements peu qualitatifs. Dans ce secteur, les perceptions sur le site depuis la RD820 sont masquées par divers éléments : bois, haies, maisons entourées de leurs jardins ou bâtiments d'activités longeant la RD820.



En progressant vers le Sud, des boisements de part et d'autre de la RD820 donnent l'impression « d'un effet de porte » et marquent l'entrée dans un paysage plus ouvert.



Après avoir traversé ces espaces boisés, les vues depuis la RD820 deviennent plus dégagées offrant ainsi vers l'Est des perceptions sur les collines lointaines. A l'Ouest, le paysage se caractérise par un relief plus « chahuté » et ce secteur constitue le point le plus haut du site de la ZAC. Il est partiellement boisé sur sa partie haute.



Vues vers l'Est



Vues vers l'Ouest

Dans la partie Sud de ZAC, le paysage de la RD820 est marqué à l'Est par une vue assez confidentielle du château de Sépat masqué par une végétation importante et à l'ouest par des Boisements.



2.5 Synthèse des contraintes

En résumé, les contraintes majeures liées aux axes de circulation sont :

→ Autoroute A62

Les contraintes sont essentiellement liées au devenir des espaces périphériques à l'autoroute et à la préservation des accès aux ouvrages techniques.

La présence de la ligne haute-tension présente également une contrainte à l'implantation des constructions.

→ RD820

L'évolution du traitement de l'espace des 2 côtés de la RD820 va totalement modifier l'environnement urbain et visuel sur environ 3km.

Les contraintes du site concernent :

- la présence de masses végétales intéressantes qui contribuent à l'animation du paysage
- un habitat diffus avec des accès dangereux
- des carrefours avec des mouvements insécurisés.

2. LE PROJET ET SA JUSTIFICATION AU REGARD DE L'ARTICLE L111-1.4 DU CODE DE L'URBANISME

2.1 Les principes d'aménagement de la ZAC

L'objectif du parti d'aménagement est de concevoir une zone d'activités qualitative, offrant services et aménagements fonctionnels dans un environnement le mieux préservé possible. C'est aussi de considérer la ZAC comme un lieu attractif et de faire en sorte qu'il constitue un cadre de vie au-delà de la pure fonction « activités », pour devenir, en particulier dans le secteur du plan d'eau nord, un lieu d'intérêt pour la promenade, le footing, la détente, le pique-nique...

La ZAC est composée de 2 zones réparties de part et d'autre de la RD820. Le point de jonction principal est le futur giratoire.

Le parti d'aménagement s'appuie sur la trame hydrographique et sur la trame végétale. Cette conservation a été réfléchie pour participer à la fois à la création des nouveaux axes routiers et au découpage potentiel des lots cessibles.

La trame hydrographique est incluse dans l'emprise publique. Les ruisseaux et les ripisylves du Vergnet, des Mazasses et du Rieutord sont conservés et constituent la structure dominante du projet. Ils recevront les eaux en provenance des bassins de recueil des eaux pluviales, placés en points bas de la topographie. Ces bassins participeront au paysage d'ensemble par une faible profondeur, des pentes douces et une surface enherbée. Les fossés-mère et fossés seront conservés lorsqu'ils peuvent s'articuler au projet d'ensemble.

Le plan d'eau nord est un **centre d'intérêt visuel**. Il est un point d'accroche pour développer des zones de détente et de pique-nique, profitables aux employés voire à devenir un lieu de détente le week-end. Les cheminements piétons de la ZAC pourraient se raccorder à des liaisons extérieures à la ZAC (vers la forêt d'Agre, le PR 2...) ou à des projets futurs des communes concernées.

La trame végétale existante est l'élément fort du projet. Des végétaux de belle taille occupent ponctuellement l'espace. Ils créent des limites visuelles et des fonds de paysage très présents dans les perceptions et participent à la valorisation de l'espace. La grande majorité de cette végétation est incluse dans les espaces privés qui devront les conserver au mieux. Dans l'espace public, ces végétaux accompagnent les voies ou les équipements publics.

L'organisation viaire s'appuie sur les principes suivants :

- raccorder la voie structurante de la ZAC sur le futur giratoire de la RD820, au droit de la zone d'activités de Lauzard (l'accès à la partie Est de la ZAC par la voie de Lauzard nécessitera une requalification visuelle qui ne fait pas l'objet du présent projet)
- organiser des voies hiérarchisées
- assurer des liaisons sur les RD secondaires
 - . la RD50 au sud (créations de nouveaux carrefours) de part et d'autre du giratoire existant. Sur la section est, l'aménagement de la voie d'entrée sur la partie de ZAC au sud de la RD50 sera conçu pour permettre également l'accès à la future zone d'activités de la commune de Campsas.
 - . la RD77 au nord uniquement pour les véhicules légers avec une voie tertiaire interdite aux camions ; il a été jugé plus opportun de raccorder la voie de la ZAC au nord sur la RD77 que sur la VC2 de caut, route de faible capacité débouchant à l'est dans la zone habitée de Brial

(hameau, lotissements, voie sinueuse, vitesses excessives des véhicules, dispositifs de ralentissement...)

- adapter les voies communales au projet :

. la VC2 de Cauty : au sud du hameau des Graves, elle sera incluse dans un macro-lot et donc non accessible ; une zone de retournement sera aménagée avant la voie ferrée ; côté est, cette voie sera adaptée pour devenir une voie de desserte de la ZAC connectée à la voie primaire et inchangée sur le franchissement de l'autoroute.

. la VC de Vicari : côté ouest, elle est incluse dans un macro-lot et donc non accessible ; une zone de retournement sera aménagée avant la voie ferrée. Côté est, elle est conservée pour accéder à un macro-lot, à la station d'épuration nord et aux ouvrages ASF. Son accès direct sur la RD820 (vers l'ouvrage de franchissement de l'A62) sera fermé.

. la VC3 de Montbartier est rétablie ; elle se connecte sur une voie de la ZAC et permet d'accéder au nouveau giratoire de la RD820.

- adapter les voies d'accès aux ouvrages et parcelles ASF au projet : ces accès seront conservés ou adaptés au cas par cas en liaison avec ASF.

- exploiter au mieux la ligne HT en lui accolant la voirie et en prolongeant l'espace public bordant la voie sous la ligne.

- recueillir les eaux pluviales en réseau superficiel.

Le programme prévisionnel de la ZAC comprend :

☐ **des secteurs d'activités dédiés (environ 295 ha) à**

- la logistique (234 ha environ)
- des lots à vocation multiple de type industriel (environ 22 ha environ)
- des activités tertiaires et bureaux (environ 30 ha environ)
- de l'artisanat (environ 9 ha)

☐ **une zone de services collectifs (environ 11 ha) pouvant accueillir :**

- Un point d'information
- Des établissements de restauration
- Une crèche
- Un hôtel d'entreprises (pépinière)
- Des services aux entreprises (service bancaire, postal, recrutement personnel, dépannage, assistance technique...)
- Un parking PL, services aux PL, voire une station-service

☐ **les voiries et infrastructures** nécessaires au projet, suivant une hiérarchisation des voies, avec zones d'arrêt et plan de la zone et listes des entreprises en entrées de ZAC

☐ **des déplacements doux** accompagnant la voirie et permettant de relier les secteurs d'intérêt de la ZAC et de se greffer vers des liaisons hors ZAC

☐ **des espaces verts**, préservant les structures végétales existantes et les corridors écologiques, assurant la qualité paysagère et environnementale des secteurs et l'agrément des déplacements (création de nouvelles perspectives, de nouvelles séquences paysagées...)

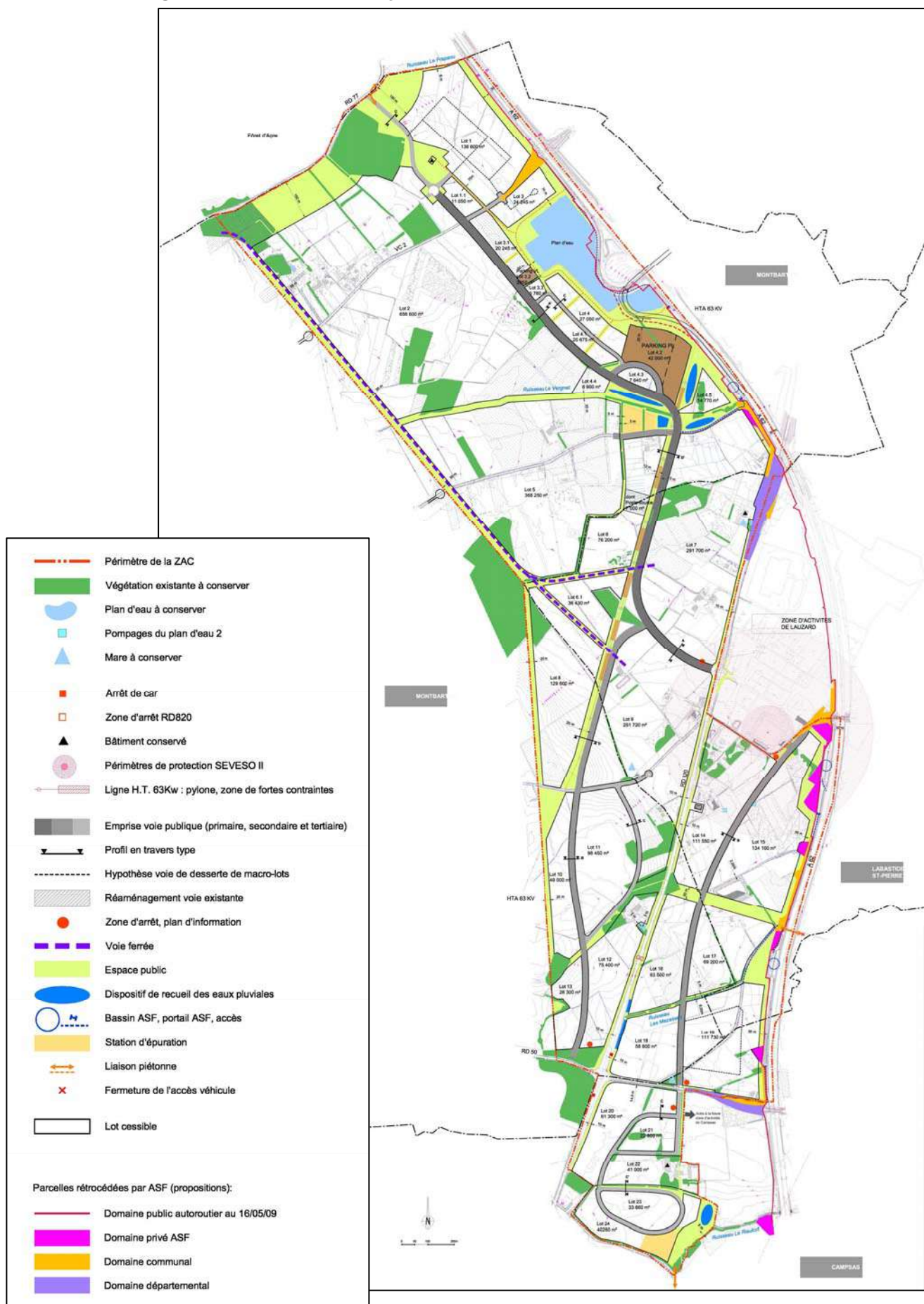
- ☐ la déviation de la canalisation de gaz (hors périmètre de ZAC)
- ☐ la réalisation d'une connexion à la voie ferrée (hors périmètre de ZAC)
- ☐ 2 stations d'épuration.

Les espaces privés seront aménagés suivant les dispositions qui seront préconisées dans une charte architecturale, paysagère et environnementale.

Dans le cadre de la ZAC, les travaux sur les 2 infrastructures concernées sont mineurs :

- pas de travaux sur A62
- création d'un giratoire sur la RD820 en remplacement du tourne-à-gauche.

Plan d'organisation du projet

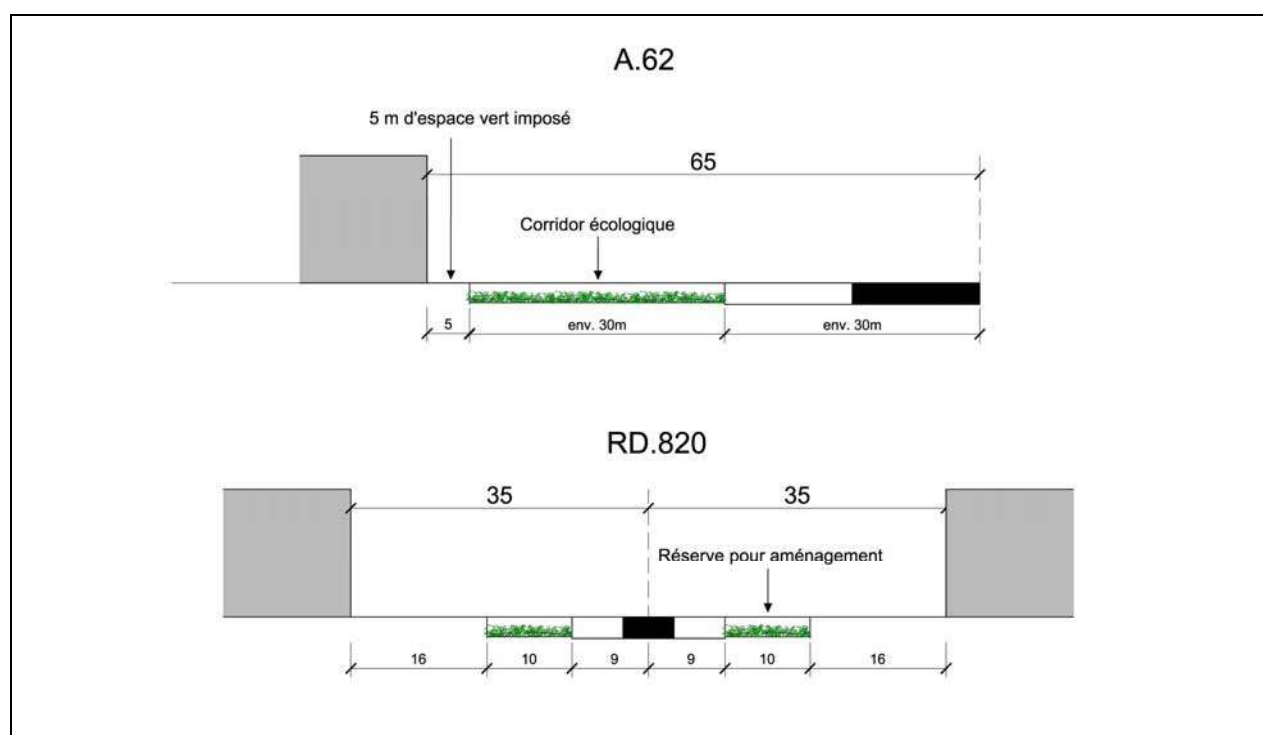


2.2 Critères de l'amendement Dupont sur la commune de Campsas

Les principes d'aménagement énumérés précédemment permettent de répondre aux critères de l'amendement Dupont en fixant de nouvelles règles :

- les 100 m de bande inconstructible de la l'A62 seront ramenés à **65 m minimum de l'axe de l'autoroute.**
- les 75 m de bande inconstructible de la RD820 seront ramenés à **35 m minimum à l'axe de la voie.**

L'objectif est de réduire le recul imposé réglementairement afin d'économiser l'espace et densifier les espaces bâtis. Ces reculs prennent en compte les emprises routières ou publiques ainsi que l'emprise privée des lots à construire.



2.2.1 Critères de nuisances

Le classement sonore de l'A62 et la RD820 par arrêté préfectoral du 25/09/03 impose aux constructeurs de respecter certaines normes d'isolement phonique en particulier pour les bâtiments d'habitation. Cette catégorie de constructions sera très peu présente dans la ZAC.

Les bâtiments concernés par cette réglementation tiendront compte des niveaux d'isolement acoustique requis.

Le secteur d'étude est également concerné par la nuisance du risque inondation du ruisseau du Rieu Tort. Le projet d'aménagement prend en compte ce risque d'inondation en laissant un espace libre important (plus de 20 m) en bordure du ruisseau. Les rejets des eaux de ruissellement des nouvelles surfaces imperméabilisées dans le milieu naturel seront assujetties à un débit de fuite mis au point dans le dossier spécifique qui sera réalisé au titre de la loi sur l'eau.

2.2.2 Critère de sécurité

Les problèmes de sécurité concernent seulement la RD820.

Le carrefour RD820 / RD50 est déjà aménagé avec un giratoire qui assure une sécurité satisfaisante. La RD50 assurera sur de courtes distances (100 mètres à l'Ouest et 300 mètres à l'Est) la liaison avec les points d'entrée secondaire dans la ZAC.

Les nouvelles activités n'auront pas d'accès directs sur la RD820. Elles seront uniquement desservies par un réseau de voies internes connectées à ce nouveau giratoire.

Le recul minimum de 35 m pour les nouvelles constructions permet de rapprocher le bâti de la voie et de conférer un caractère plus urbain à la RD820. Cette structuration du bâti contribuera à donner le sentiment aux automobilistes de traverser un milieu plus urbain et d'influer ainsi sur leur comportement par une diminution de leur vitesse et une plus grande vigilance.

2.2.3 Critère de qualité urbaine et architecturale

Le projet constitue une transformation radicale de l'espace agricole et bocager en partie sud.

Une charte architecturale, paysagère et environnementale de la ZAC en cours de réalisation donnera de manière plus précise des dispositions sur l'aménagement des parcelles. Il sera recherché une certaine homogénéité de l'architecture des constructions : simplicité des volumes, homogénéité des matériaux et des couleurs... Les bâtiments et tous les éléments constructifs devront former une unité d'aspect sur chacune des voies pour conférer une identité à la ZAC. Pour les secteurs de logistique, elle orientera les choix d'implantation des bâtiments afin de prendre en compte les vents dominants.

Le château de Sépat et ses abords boisés sont conservés et intégrés dans l'aménagement d'ensemble de la ZAC ; cet espace pourra devenir un point central d'intérêt.

■ REcul DU BATI PAR RAPPORT AUX VOIES

→ Autoroute A62

L'implantation des bâtiments sur les terrains ayant une façade sur l'A62 devra respecter un **recul minimum de 65 m de l'axe de l'autoroute**. Cette disposition permet de construire suffisamment proche de l'autoroute ; les 5 premiers mètres à partir de la limite d'emprise de la parcelle seront obligatoirement en espace vert.

→ RD820

Les nouveaux bâtiments situés le long de la RD820 devront être implantés à **35 m minimum de l'axe de la voie**. Ce recul permet de densifier l'occupation urbaine en bord de voie et de constituer un front bâti marquant le caractère urbain de la zone.

■ HAUTEUR DU BATI

La hauteur des constructions répond à l'usage de la zone d'activités et à un objectif d'économie de l'espace et de possibilité de densité.

La hauteur totale des constructions sera limitée à l'égout à :

- 16 mètres maximum sur l'ensemble de la ZAC
- 8 m pour les activités implantées au sud de la RD50.

■ ASPECT EXTERIEUR ET SIGNALÉTIQUE

La totalité des façades de chaque construction sera traitée de manière homogène. L'aspect extérieur des constructions devra observer une harmonie de matériaux et de couleurs. Les couleurs vives seront de faible surface et souligneront certains éléments architecturaux.

Les équipements en toiture, et en particulier les dispositifs liés aux énergies renouvelables, devront s'intégrer au mieux à l'architecture d'ensemble du bâtiment.

Le nombre d'enseignes par bâtiment sera limité à 1. Cette enseigne sera intégrée au volume bâti. Dans le cas où la parcelle est bordée par 2 voies, une enseigne supplémentaire est autorisée donnant sur la seconde voie.

■ CLOTURES

Elles seront facultatives et devront s'harmoniser à l'environnement du site et à la construction.

En cas d'édification et afin de donner une unité sur le 1^{er} plan de l'espace public, une clôture à maille rigide de couleur grise sera imposée pour tous les lots (la charte donnera la référence de la teinte).

■ DEPOTS ET STOCKAGE

Des lieux de dépôts et de stockage sont des éléments incontournables dans le fonctionnement des activités et souvent dévalorisants. Ils ne devront pas être vus depuis les axes de circulation ; ils pourront être compris dans le bâtiment, masqués par des haies ou des éléments d'architecture.

2.2.4 Critère de qualité paysagère

→ Autoroute A62

La qualité paysagère sera affirmée sur l'A62 afin de profiter de l'effet de vitrine important que représente cet axe de circulation majeur où transitent énormément de véhicules.

La ZAC présente une faible longueur en façade de l'A62 (environ 300 m).

Le 1^{er} plan en bordure de l'autoroute (les 30 mètres de corridor écologique, espace public) sera composé en majorité d'une végétation basse laissant passer la vue, rythmée par les haies conservées.

→ RD820

Le paysage perçu depuis la RD820 sera principalement caractérisé par l'alignement homogène des façades des constructions, leur traitement et les aménagements du recul.

Sur les abords des 2 axes routiers :

- le maximum de végétation existante sera conservé
- les terrassements nécessaires à l'implantation des bâtiments devront être intégrés au site et végétalisés
- les surfaces non bâties et sans usage pour les accès et stationnement seront traitées en espace vert
- les parkings seront plantés d'arbres pour ombrer l'espace et limiter l'effet minéral
- 80% des végétaux seront choisis parmi des essences locales
- les éléments végétaux situés en interface entre les constructions et la voie concernée seront particulièrement ordonnés. Ils pourront soit masquer les constructions, soit les mettre en valeur par des trouées visuelles. Les aires de stationnement en surface nécessaires seront préférentiellement reportées sur les côtés ou en arrière de ces constructions.

3. MODIFICATIONS REGLEMENTAIRES A APPORTER AU PLU DE CAMPSAS

Afin de faciliter la lecture commune des 3 documents d'urbanisme des communes de Campsas, Labastide-Saint-Pierre et Montbartier concernées par le projet, un zonage commun AUE est créé sur les terrains de la ZAC, zonage destiné à l'accueil d'activités industrielles, de logistique, d'entrepôts, d'artisanat, de bureaux, de services, d'hôtellerie, de commerces, d'équipements publics et d'équipements collectifs, après réalisation des équipements nécessaires.

PADD :

Les orientations générales du PADD sont à modifier dans le périmètre de la ZAC afin d'autoriser la suppression du zonage agricole et la transformation en zone d'activités économiques.

DOCUMENT GRAPHIQUE : ZONAGE

- Transformation des zones A, 2Aux et Na en **zone AUE**, avec au sud de la RD50 un secteur **AUEb** où la hauteur maximale des constructions à l'égout est limitée à 8 mètres pour des raisons paysagères.

REGLEMENT :

Les principes d'aménagement de la ZAC se traduisent par des prescriptions réglementaires précisées dans le règlement de la zone AUE. Les prescriptions vis-à-vis des axes à grande circulation concerneront :

- **l'article 6 qui prescrit l'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques :**

- recul minimum de 65 m par rapport à l'axe de l'autoroute A62
- recul minimum de 35 m par rapport à l'axe de la RD820.

- **l'article 10 qui réglemente la hauteur maximale des constructions :** la hauteur ne pourra pas dépasser 16.00 m à l'égout. Dans le secteur AUEb, elle ne dépassera pas 8 mètres.

- **l'article 11 relatif à l'aspect extérieur des constructions et aménagements des abords**, qui concernera les volumes, les toitures, les clôtures et les zones de stockage.

- **l'article 13 relatif aux espaces libres et plantations**, qui mentionnera les prescriptions de plantations afin de créer un cadre végétal de qualité.

**SYNDICAT MIXTE D'ETUDES ET D'AMENAGEMENT
DE LA PLATE-FORME LOGISTIQUE DEPARTEMENTALE**

Commune de LABASTIDE-SAINT-PIERRE

**ZAC de la Plate-Forme
Logistique Départementale**

**Annexe : étude relative à la prise en compte
de l'article L111-1.4 du Code de l'urbanisme
sur une section de la RD820 et de l'A62**

Juillet 2009

PREAMBULE

« L'article 52 de la loi n° 95.101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement a introduit un nouvel article L.111-1-4 dans le Code de l'Urbanisme visant à mieux maîtriser le développement urbain le long des voies routières les plus importantes.

Il définit un principe de réservation, en dehors des secteurs déjà urbanisés, d'une bande inconstructible de part et d'autre de l'axe de ces voies de :

- 100 mètres pour les autoroutes et routes express,
- 75 mètres pour les autres voies classées à grande circulation.

Toutefois, les communes disposant d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) peuvent, sous réserve d'avoir édicté dans ces documents, pour les secteurs concernés, des règles d'urbanisme justifiées et motivées au regard des nuisances, de la sécurité et de la qualité architecturale, urbaine et paysagère, s'affranchir de ces dispositions à un degré plus ou moins important.



SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	3
1. ETAT DES LIEUX.....	5
2.1 Nuisances	5
2.1.1 Nuisances sonores.....	5
2.1.2 Risques d'inondation.....	6
2.1.3 Entrepôt de stockage de produits dangereux.....	6
2.2 Trafic et sécurité	6
2.2.1 Trafics	6
2.2.2 Carrefours	7
2.2.3 Accidentologie.....	10
2.2.4 Transports en commun	10
2.3 Urbanisme et architecture.....	11
2.3.1 Structure urbaine et bâti.....	11
2.3.2 Servitudes d'Utilité Publique.....	11
2.4 Paysage	12
2.5 Synthèse des contraintes.....	16
2. LE PROJET ET SA JUSTIFICATION AU REGARD DE L'ARTICLE L111-1.4 DU CODE DE L'URBANISME.....	17
2.1 Les principes d'aménagement de la ZAC	17
2.2 Critères de l'amendement Dupont sur la commune de Labastide-Saint-Pierre.....	21
2.2.1 Critères de nuisances	21
2.2.2 Critère de sécurité.....	22
2.2.3 Critère de qualité urbaine et architecturale.....	22
2.2.4 Critère de qualité paysagère	23
3. MODIFICATIONS REGLEMENTAIRES A APPORTER AU PLU DE LABASTIDE- SAINT-PIERRE.....	25

INTRODUCTION

Le Conseil Général du Tarn-et-Garonne a décidé en 2006 d'étudier la faisabilité d'une zone d'activités en périphérie de l'agglomération de Montauban et à proximité de l'agglomération toulousaine.

La présence de l'autoroute A62, et en particulier d'un échangeur, ainsi que la proximité de la voie ferrée Bordeaux-Sète ont été des éléments déterminants pour envisager une plate-forme multimodale sur les communes de Campsas, Labastide-Saint-Pierre et Montbartier, dans un site peu urbanisé.

Le Syndicat Mixte d'Etude et d'Aménagement de la Plate-forme Départementale à vocation logistique a été créé pour mener à bien cette opération et a retenu la procédure de ZAC pour aménager ce nouveau territoire (environ 450 ha).

Le dossier de création de la ZAC a été approuvé par arrêté préfectoral le 15 janvier 2009.

Sur les communes de Campsas, Labastide-Saint-Pierre et Montbartier, 2 voies à grande circulation sont identifiées et comportent une bande inconstructible :

- l'autoroute A62 : bande de 100 m
- RD820 : bande de 75 m.

La réalisation du projet de la ZAC de la plate-forme logistique départementale nécessite de réduire l'inconstructibilité liée au recul des 100 m de l'A62 et des 75 m de l'axe de la RD62 dans leur partie longeant ou traversant la ZAC.

La présente étude a pour objet de prendre en compte les dispositions de l'article L.111-1-4 afin de rendre constructibles les terrains destinés à la réalisation de la ZAC, le long de la RD820 et de l'A62.

La 1^{ère} partie de ce dossier consiste à réaliser un **état des lieux et un bilan du site** retenu en bordure de voie (caractéristiques routières, urbanistiques, paysagères) et établir la synthèse des contraintes.

La 2^{ème} partie décrit **les principes d'aménagement de la ZAC et les justifications au regard des critères fixés par l'amendement Dupont.**

La 3^{ème} partie présente les éléments à modifier dans le PLU.

Pour avoir une vision d'ensemble et une réflexion globale à l'échelle de la ZAC, la première partie sur l'analyse du site est traitée globalement sur les 3 communes. Les justifications au regard des critères fixés par l'amendement et les éléments à modifier dans le PLU, sont propres à chaque commune.

A20
Bande inconstructible
de 100 mètres

LABASTIDE-SAINT-PIERRE

MONTBARTIER

RD820
Bande inconstructible
de 75 mètres

CAMP SAS

1. ETAT DES LIEUX

Une grande partie des données sont issues de l'étude d'impact du dossier de création.

L'état des lieux est commun aux communes concernées par le projet de ZAC.

2.1 Nuisances

2.1.1 Nuisances sonores

Le site du projet de la ZAC est situé aux abords immédiats de l'A62 et de la RD820.

Les niveaux sonores actuels sont essentiellement liés au trafic routier de l'A62 et de la RD820.

L'arrêté préfectoral du 25/09/03 relatif au classement des infrastructures terrestres de transport a défini la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit :

- 300 mètres de part et d'autre de l'infrastructure pour l'A 62,
- 100 mètres pour la RD 820.

Toute construction nouvelle à destination d'habitat est tenue de respecter des niveaux d'isolement acoustique minimum.

Afin de caractériser le bruit actuel sur le site de la ZAC, des mesures acoustiques ont été réalisées pendant 24 heures du 30/03/09 au 31/03/09. Un des trois points de mesure était situé à une cinquantaine de mètres de la RD820 à proximité d'une habitation isolée. Le résultat de la mesure a donné un niveau sonore de 59 dB(A) sur la période diurne et 55dB(A) sur la période nocturne. La conclusion donnée par l'étude de bruit montre que le niveau sonore ambiant (toutes sources confondues) en façade du bâtiment inférieur à 60 dB(A) est représentatif d'une ambiance sonore modérée de jour et de nuit, au sens réglementaire du terme.



Localisation du point de mesure

La destination des terrains étant l'édification de bâtiments d'activités, la valeur des niveaux sonores n'est pas pénalisante pour la réalisation du projet.

2.1.2 Risques d'inondation

Le Plan de Prévention des Risques (PPRI) majeurs du Tarn et Garonne identifie un risque d'inondation pour les ruisseaux du Vergnet, du Rieu Tort et des Mazasses, où les abords immédiats des ruisseaux sont inconstructibles. La largeur de la bande inondable est relativement faible hormis sur le Rieu Tort où elle est d'environ 8 m en rive gauche.

Toutefois, cette disposition a une faible incidence sur le projet :

- la RD820 franchit uniquement le ruisseau des Mazasses par un ouvrage hydraulique.
- l'A62 franchit les ruisseaux du Frapaou, du Vergnet et des Mazasses par des ouvrages hydrauliques.

Il n'y a pas de travaux prévus sur ces ouvrages.

2.1.3 Entrepôt de stockage de produits dangereux

L'établissement MGF Solutions situé dans la zone d'activités de Lauzard est classé AS (Seveso II seuil haut) ; à ce titre un plan particulier d'intervention a été mis en place par arrêté préfectoral le 13/12/05. Ce plan met en place des périmètres d'évacuation de 100 m en cas d'incendie et de 400 m en cas de dispersion de fumées toxiques et des déviations.

Ces périmètres recouvrent une partie des terrains destinés au projet.

2.2 Trafic et sécurité

2.2.1 Trafics

→ Autoroute A62

L'A62 est à 2 x 3 voies dans la section située au sud de l'échangeur et clôturée (clôture en pied des remblais et autour des ouvrages). Elle est localement bordée par des voies d'accès aux ouvrages de rétention des eaux pluviales et à des portails.

Sur le tronçon situé au Nord entre l'échangeur de Castelsarrasin et l'échangeur de Montauban (section à 2 x 2 voies), le trafic moyen journalier annuel en 2006 (source DRE Midi-Pyrénées) est de 23 315 véhicules dont approximativement 3 260 poids lourds (14% du trafic).

Sur la partie Sud, entre l'échangeur de Montauban et le département de la Haute Garonne, le trafic moyen journalier annuel en 2006 est de 43 648 véhicules dont approximativement 5 670 poids lourds (12,3% du trafic). Ce tronçon croit beaucoup plus vite que la section nord. Il est d'ailleurs prévu par ASF une modification de l'échangeur pour mieux desservir la section sud (modification de la bretelle péage >>>Toulouse).

Des emplacements réservés pour l'élargissement de l'A62 (voir liste ER du PLU de Labastide-Saint-Pierre) bordent l'autoroute sur le côté ouest. L'aménagement à 3 voies a été réalisé.

→ RD820

C'est la voie principale d'accès à l'échangeur d'A62.

La RD820 est un axe à 2 voies avec accotements latéraux localement réduits. La vitesse est limitée à 90 km/heure.



En 2008, le trafic moyen journalier annuel sur la RD820, au niveau de la zone de Lauzard était d'environ 12 720 véhicules (2 sens confondus) dont 1 670 poids lourds (13,1%).

Des comptages routiers ont été effectués sur la RD820 au droit de la zone de Lauzard (PR 51+470) du 31 mars 2009 au 7 avril 2009. Dans les 2 sens cumulés, le trafic moyen journalier est de 11 056 véhicules, tous véhicules confondus, dont 977 poids lourds (8,8%). Pendant cette période de comptage, il a été mis en évidence que le jour le plus chargé était le vendredi 3 avril 2009 avec un trafic qui atteint 15 080 tous véhicules confondus. Les accotements de la RD820 ne sont pas favorables à des circulations piétonnes sécurisées.

2.2.2 Carrefours

→ Autoroute A62

L'A62 ne comporte aucun accès direct. Elle est franchie par 5 ouvrages en passage supérieur. Un passage inférieur de gabarit réduit situé au nord de l'ouvrage hydraulique du ruisseau des Mazzasses est utilisé les piétons et les véhicules légers.

→ RD820

La RD820 comporte une succession de carrefours du nord au sud :

- carrefour RD820 / voie communale, près du pont permettant le franchissement de l'A62 : visibilité réduite et carrefour peu lisible



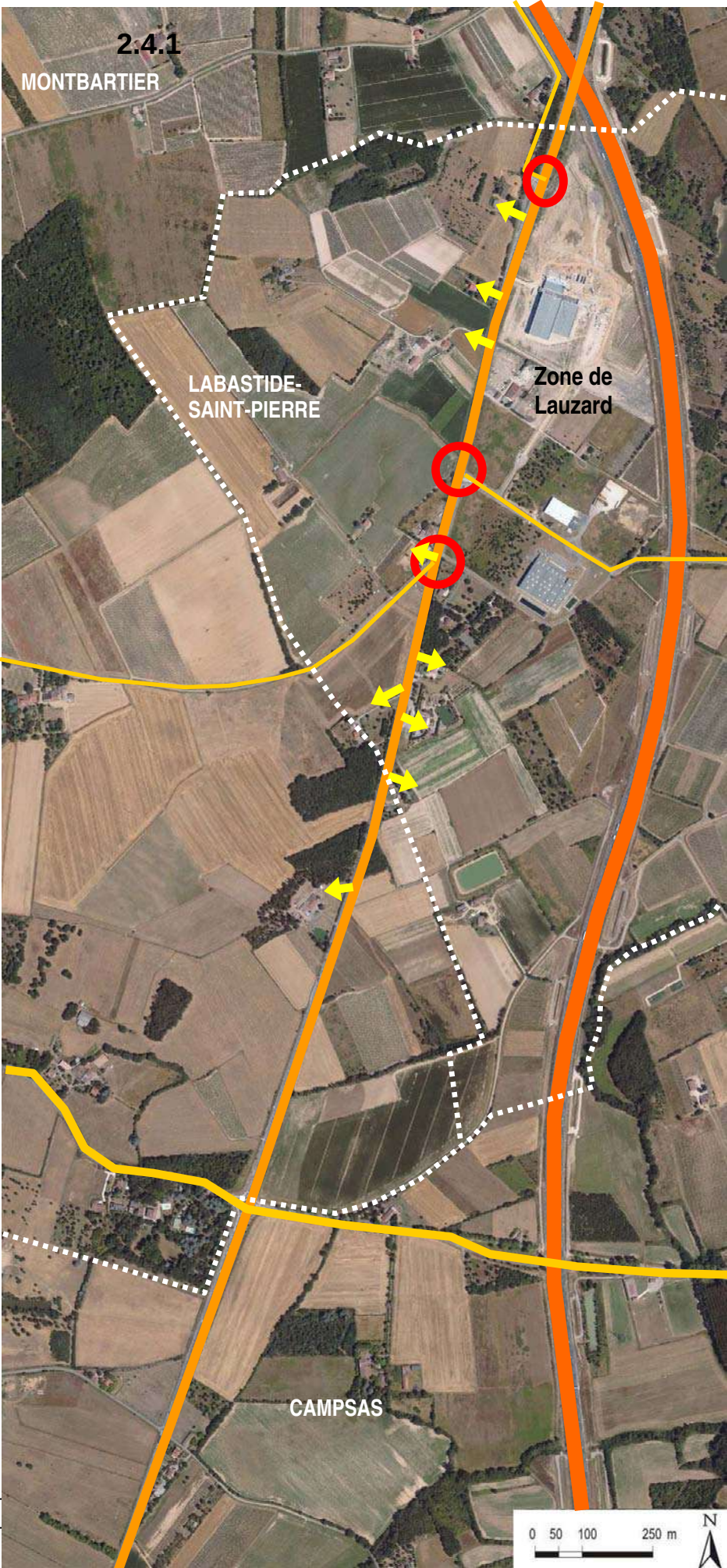
- l'aménagement de l'accès à la zone de Lauzard et au chemin de Lauzard : tourne-à-gauche par un simple marquage au sol



- intersection entre la RD820 et la voie communale n°3 : carrefour avec STOP, mouvements de circulation difficiles.
- giratoire de la RD50



Voirie et accès : ZOOM sur la RD820



Légende

- A62
- RD820
- RD50
- Voie communale
- Carrefours peu sécurisés
- Accès habitation



2.2.3 Accidentologie

→ Autoroute A62

Les données sur l'accidentologie issues du rapport de présentation du PLU de Montbartier montrent qu'il y a eu pendant la période 2002-2006, 4 accidents sur l'A62.

→ RD820

Les données sur l'accidentologie issues du rapport de présentation du PLU de Montbartier montrent qu'il y a eu pendant la période 2002-2006, 15 accidents corporels sur la RD 820.

Dans le secteur concerné par l'étude, aucun accident n'a été recensé.

2.2.4 Transports en commun

La ligne de car Toulouse/Montauban emprunte la RD820. 2 arrêts de cars sont implantés de part et d'autre de la RD820 au droit du giratoire RD820/RD50.

Deux zones d'arrêt sont aménagées en bord de la RD820 au nord du giratoire de la RD50.

2.3 Urbanisme et architecture

2.3.1 Structure urbaine et bâti

Le site de la future ZAC est fortement marqué par les axes de communication. L'autoroute A 62 constitue une rupture forte pour les communes de Montbartier, de Labastide-Saint-Pierre et de Campsas. Dans une moindre mesure, la RD 820 joue le même rôle entre la partie Nord du site, sur Montbartier et le secteur sud sur Labastide-Saint-Pierre et Campsas.

La présence d'axes importants a généré la création de zones d'activités le long de la RD 820 jusqu'à Bressols et autour de la jonction avec l'A62. L'urbanisation s'est développée en priorité à l'est de l'A62 en lien avec l'échangeur n° 10. Le secteur à l'ouest de l'autoroute est resté à large dominante agricole, à l'exception de la zone activité de Lauzard et d'une trentaine habitations comprises dans le périmètre de la ZAC.

Au nord de la ZAC sur la commune de Montbartier, un ensemble d'habitations comprenant une dizaine de constructions forme le hameau « les Graves ». En dehors de ce hameau, les constructions s'organisent généralement de façon diffuse sur l'ensemble du territoire de la ZAC, en se structurant autour des axes routiers ou isolées au milieu des parcelles agricoles.

Des habitations diffuses s'organisent le long de la RD820. Pour la majorité, les accès se font directement depuis la voie. Un bâtiment d'activités est installé en bordure de la RD820 en dehors de la zone de Lauzard.

Les constructions situées dans le périmètre de la ZAC ne présentent pas d'intérêt architectural particulier, en dehors d'une ferme ancienne (au lieu dit Liounet) à proximité du hameau des Graves et du Château de Sépat. Leur perception est liée à l'A62.

Dans la zone de Lauzard, le bâtiment d'activités de la société Thiriet présente des volumes imposants.



Entreprise Thiriet



Habitations en bord de RD820

2.3.2 Servitudes d'Utilité Publique

Les servitudes concernant la ZAC et les axes de circulation sont représentées par :

- Servitude PM1 correspondant au risque d'inondation (PPRI du bassin du Tarn) : elle concerne tous les ruisseaux dans le périmètre (largeur de la zone inondable relativement réduite sauf pour le ruisseau du Rieu Tort, environ 8 m en rive gauche)
- Servitude I4 relative à l'établissement des canalisations électriques. (ligne de 63KV Dieupentale-La Miroulette-Beaumont). Toute construction doit être réalisée à une distance supérieure à 5 m de la ligne Haute Tension. Au point le plus bas, la ligne doit être à 7m de tout obstacle.

2.4 Paysage



Légende :

- A62
- RD820
- Bâti d'intérêt Patrimonial
- Boisement remarquable
- Haie arbustive et arborescente
- Plan d'eau
- Mare
- ● ● Ligne de crête
- - - Vues dégagées sur le site

Un paysage diversifié le long de l'autoroute A62

Les terrains en bord de l'A62 au nord de la ZAC constituent un espace agricole vaste et ouvert, accolé au Nord à la forêt d'Agre, masse végétale imposante. De grandes surfaces cultivées, des vignes et des friches alternent avec quelques petits bois et des maisons isolées ou constituées en hameau. Au pied des bretelles de l'échangeur autoroutier, se trouve un grand plan d'eau entouré d'une faible végétation arborescente et arbustive. Cet espace est largement perçu depuis l'autoroute et depuis les deux voies communales est-ouest qui le traversent. Il en est de même de la ferme de Liounet qui apparaît à travers son petit parc.



Plan d'eau en bord de l'A62



Ferme de Liounet

Plus au sud, le paysage est marqué par la présence de la zone de Lauzard où le bâtiment de l'entreprise Thiriet avec sa façade claire attire le regard des usagers de l'A62. Peu d'aménagements paysagers ont été réalisés pour mettre en scène la zone de Lauzard perçue depuis l'A62.



Entreprise Thiriet



Zone de Lauzard

Dans la continuité de cette zone d'activités, le paysage perçu depuis l'autoroute se caractérise par des espaces où se mêlent cultures, maraîchage, friches séparés par des haies, la ripisylve des ruisseaux Les Mazasses et du Rieu Tort et quelques boisements. Des éléments liés à la fonction actuelle du site ont tendance à dévaloriser le paysage vu par les automobilistes empruntant l'A62, notamment le plan d'eau d'irrigation avec digue artificielle.



Dans la partie sud de la ZAC, un point de vue sur le château de Sépat ne laisse entrapercevoir que ses tourelles, le reste du bâti étant masqué par les boisements entourant le château.

Un paysage banalisé le long de la RD820

Au Nord, le paysage de la RD820 est fortement marqué par la présence de la zone de Lauzard. Située à l'est de la RD820, elle se caractérise par son manque de structuration urbaine et par des aménagements peu qualitatifs. Dans ce secteur, les perceptions sur le site depuis la RD820 sont masquées par divers éléments : bois, haies, maisons entourées de leurs jardins ou bâtiments d'activités longeant la RD820.



En progressant vers le Sud, des boisements de part et d'autre de la RD820 donnent l'impression « d'un effet de porte » et marquent l'entrée dans un paysage plus ouvert.



Après avoir traversé ces espaces boisés, les vues depuis la RD820 deviennent plus dégagées offrant ainsi vers l'Est des perceptions sur les collines lointaines. A l'Ouest, le paysage se caractérise par un relief plus « chahuté » et ce secteur constitue le point le plus haut du site de la ZAC. Il est partiellement boisé sur sa partie haute.



Vues vers l'Est



Vues vers l'Ouest

Dans la partie Sud de ZAC, le paysage de la RD820 est marqué à l'Est par une vue assez confidentielle du château de Sépat masqué par une végétation importante et à l'ouest par des Boisements.



2.5 Synthèse des contraintes

En résumé, les contraintes majeures liées aux axes de circulation sont :

→ Autoroute A62

Les contraintes sont essentiellement liées au devenir des espaces périphériques à l'autoroute et à la préservation des accès aux ouvrages techniques.

La présence de la ligne haute-tension présente également une contrainte à l'implantation des constructions.

→ RD820

L'évolution du traitement de l'espace des 2 côtés de la RD820 va totalement modifier l'environnement urbain et visuel sur environ 3km.

Les contraintes du site concernent :

- la présence de masses végétales intéressantes qui contribuent à l'animation du paysage
- un habitat diffus avec des accès dangereux
- des carrefours avec des mouvements insécurisés.

2. LE PROJET ET SA JUSTIFICATION AU REGARD DE L'ARTICLE L111-1.4 DU CODE DE L'URBANISME

2.1 Les principes d'aménagement de la ZAC

L'objectif du parti d'aménagement est de concevoir une zone d'activités qualitative, offrant services et aménagements fonctionnels dans un environnement le mieux préservé possible. C'est aussi de considérer la ZAC comme un lieu attractif et de faire en sorte qu'il constitue un cadre de vie au-delà de la pure fonction « activités », pour devenir, en particulier dans le secteur du plan d'eau nord, un lieu d'intérêt pour la promenade, le footing, la détente, le pique-nique...

La ZAC est composée de 2 zones réparties de part et d'autre de la RD820. Le point de jonction principal est le futur giratoire.

Le parti d'aménagement s'appuie sur la trame hydrographique et sur la trame végétale. Cette conservation a été réfléchie pour participer à la fois à la création des nouveaux axes routiers et au découpage potentiel des lots cessibles.

La trame hydrographique est incluse dans l'emprise publique. Les ruisseaux et les ripisylves du Vergnet, des Mazasses et du Rieutord sont conservés et constituent la structure dominante du projet. Ils recevront les eaux en provenance des bassins de recueil des eaux pluviales, placés en points bas de la topographie. Ces bassins participeront au paysage d'ensemble par une faible profondeur, des pentes douces et une surface enherbée. Les fossés-mère et fossés seront conservés lorsqu'ils peuvent s'articuler au projet d'ensemble.

Le plan d'eau nord est un **centre d'intérêt visuel**. Il est un point d'accroche pour développer des zones de détente et de pique-nique, profitables aux employés voire à devenir un lieu de détente le week-end. Les cheminements piétons de la ZAC pourraient se raccorder à des liaisons extérieures à la ZAC (vers la forêt d'Agre, le PR 2...) ou à des projets futurs des communes concernées.

La trame végétale existante est l'élément fort du projet. Des végétaux de belle taille occupent ponctuellement l'espace. Ils créent des limites visuelles et des fonds de paysage très présents dans les perceptions et participent à la valorisation de l'espace. La grande majorité de cette végétation est incluse dans les espaces privés qui devront les conserver au mieux. Dans l'espace public, ces végétaux accompagnent les voies ou les équipements publics.

L'organisation viaire s'appuie sur les principes suivants :

- raccorder la voie structurante de la ZAC sur le futur giratoire de la RD820, au droit de la zone d'activités de Lauzard (l'accès à la partie Est de la ZAC par la voie de Lauzard nécessitera une requalification visuelle qui ne fait pas l'objet du présent projet)
- organiser des voies hiérarchisées
- assurer des liaisons sur les RD secondaires
 - . la RD50 au sud (créations de nouveaux carrefours) de part et d'autre du giratoire existant. Sur la section est, l'aménagement de la voie d'entrée sur la partie de ZAC au sud de la RD50 sera conçu pour permettre également l'accès à la future zone d'activités de la commune de Campsas.
 - . la RD77 au nord uniquement pour les véhicules légers avec une voie tertiaire interdite aux camions ; il a été jugé plus opportun de raccorder la voie de la ZAC au nord sur la RD77 que sur la VC2 de caut, route de faible capacité débouchant à l'est dans la zone habitée de Brial

(hameau, lotissements, voie sinueuse, vitesses excessives des véhicules, dispositifs de ralentissement...)

- adapter les voies communales au projet :

. la VC2 de Cauty : au sud du hameau des Graves, elle sera incluse dans un macro-lot et donc non accessible ; une zone de retournement sera aménagée avant la voie ferrée ; côté est, cette voie sera adaptée pour devenir une voie de desserte de la ZAC connectée à la voie primaire et inchangée sur le franchissement de l'autoroute.

. la VC de Vicari : côté ouest, elle est incluse dans un macro-lot et donc non accessible ; une zone de retournement sera aménagée avant la voie ferrée. Côté est, elle est conservée pour accéder à un macro-lot, à la station d'épuration nord et aux ouvrages ASF. Son accès direct sur la RD820 (vers l'ouvrage de franchissement de l'A62) sera fermé.

. la VC3 de Montbartier est rétablie ; elle se connecte sur une voie de la ZAC et permet d'accéder au nouveau giratoire de la RD820.

- adapter les voies d'accès aux ouvrages et parcelles ASF au projet : ces accès seront conservés ou adaptés au cas par cas en liaison avec ASF.

- exploiter au mieux la ligne HT en lui accolant la voirie et en prolongeant l'espace public bordant la voie sous la ligne.

- recueillir les eaux pluviales en réseau superficiel.

Le programme prévisionnel de la ZAC comprend :

☐ **des secteurs d'activités dédiés (environ 295 ha) à**

- la logistique (234 ha environ)
- des lots à vocation multiple de type industriel (environ 22 ha environ)
- des activités tertiaires et bureaux (environ 30 ha environ)
- de l'artisanat (environ 9 ha)

☐ **une zone de services collectifs (environ 11 ha) pouvant accueillir :**

- Un point d'information
- Des établissements de restauration
- Une crèche
- Un hôtel d'entreprises (pépinière)
- Des services aux entreprises (service bancaire, postal, recrutement personnel, dépannage, assistance technique...)
- Un parking PL, services aux PL, voire une station-service

☐ **les voiries et infrastructures** nécessaires au projet, suivant une hiérarchisation des voies, avec zones d'arrêt et plan de la zone et listes des entreprises en entrées de ZAC

☐ **des déplacements doux** accompagnant la voirie et permettant de relier les secteurs d'intérêt de la ZAC et de se greffer vers des liaisons hors ZAC

☐ **des espaces verts**, préservant les structures végétales existantes et les corridors écologiques, assurant la qualité paysagère et environnementale des secteurs et l'agrément des déplacements (création de nouvelles perspectives, de nouvelles séquences paysagées...)

☐ **la déviation de la canalisation de gaz (hors périmètre de ZAC)**

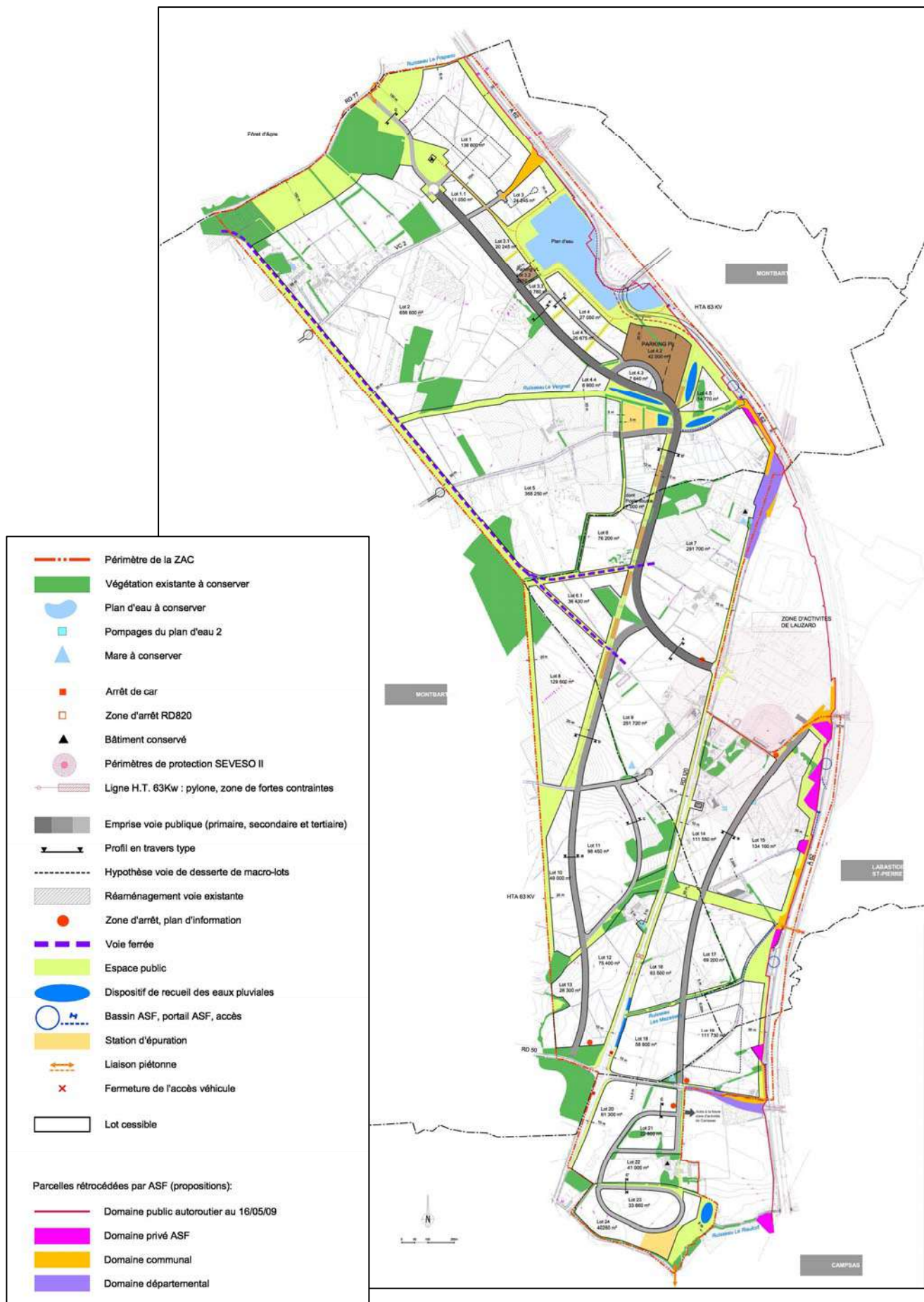
- ☐ la réalisation d'une connexion à la voie ferrée (hors périmètre de ZAC)
- ☐ 2 stations d'épuration.

Les espaces privés seront aménagés suivant les dispositions qui seront préconisées dans une charte architecturale, paysagère et environnementale.

Dans le cadre de la ZAC, les travaux sur les 2 infrastructures concernées sont mineurs :

- pas de travaux sur A62
- création d'un giratoire sur la RD820 en remplacement du tourne-à-gauche.

Plan d'organisation du projet

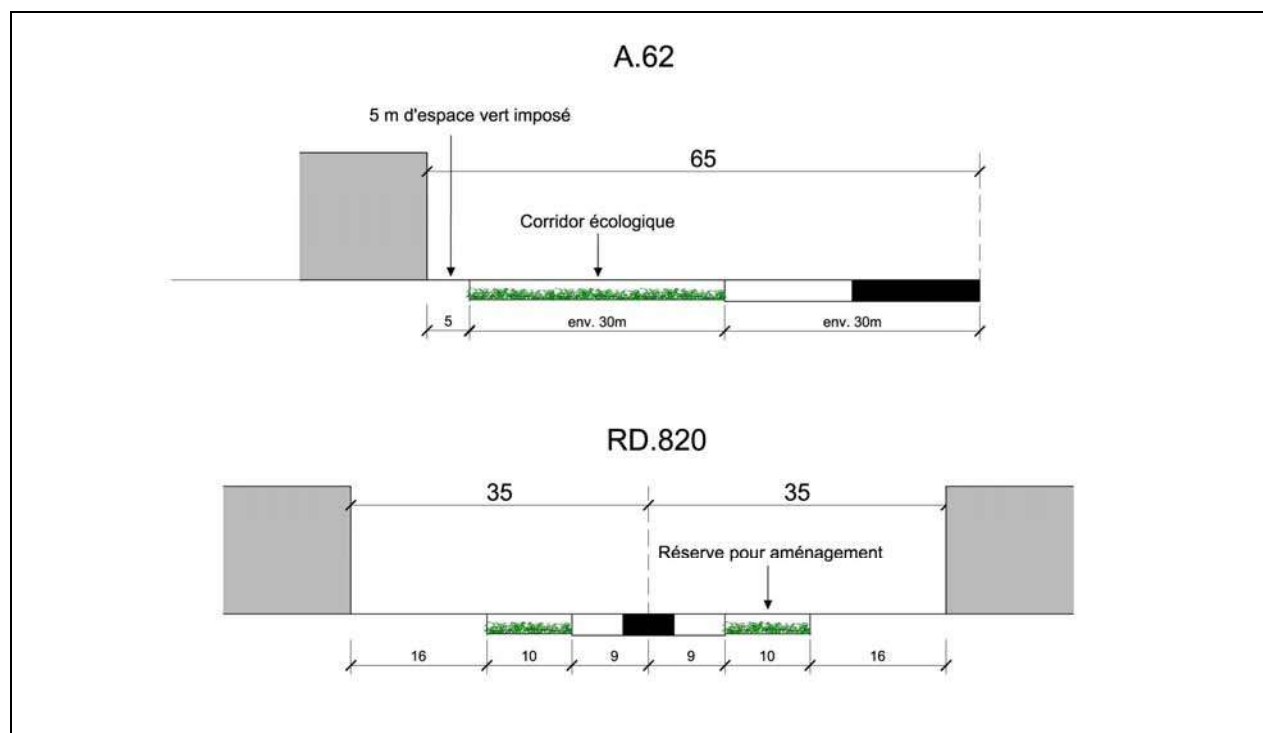


2.2 Critères de l'amendement Dupont sur la commune de Labastide-Saint-Pierre

Les principes d'aménagement énumérés précédemment permettent de répondre aux critères de l'amendement Dupont en fixant de nouvelles règles :

- les 100 m de bande inconstructible de la l'A62 seront ramenés à **65 m minimum de l'axe de l'autoroute**.
- les 75 m de bande inconstructible de la RD820 seront ramenés à **35 m minimum à l'axe de la voie**.

L'objectif est de réduire le recul imposé réglementairement afin d'économiser l'espace et densifier les espaces bâtis. Ces reculs prennent en compte les emprises routières ou publiques ainsi que l'emprise privée des lots à construire.



2.2.1 Critères de nuisances

Le classement sonore de l'A62 et la RD820 par arrêté préfectoral du 25/09/03 impose aux constructeurs de respecter certaines normes d'isolement phonique en particulier pour les bâtiments d'habitation. Cette catégorie de constructions sera très peu présente dans la ZAC.

Les bâtiments concernés par cette réglementation tiendront compte des niveaux d'isolement acoustique requis.

Le secteur d'étude est également concerné par la nuisance du risque inondation du ruisseau des Mazasses. Le projet d'aménagement prend en compte ces risques d'inondation en laissant un espace libre important (environ 10 m). Les rejets des eaux de ruissellement des nouvelles surfaces imperméabilisées dans le milieu naturel seront assujetties à un débit de fuite mis au point dans le dossier spécifique qui sera réalisé au titre de la loi sur l'eau.

Le risque SEVESO II seuil haut concernant l'entreprise MGF dans la zone d'activités de Lauzard est accompagné d'un plan d'intervention qui concernera les nouvelles entreprises qui s'installeront dans le périmètre de 400 mètres.

2.2.2 Critère de sécurité

Les problèmes de sécurité concernent seulement la RD820 (partie centrale de la ZAC).

Le projet de ZAC prévoit de créer un giratoire sur la RD820 permettant l'accès à la ZAC et à la zone de Lauzard via la voirie existante. Cet aménagement remplacera le tourne-à-gauche existant et sécurisera l'ensemble des mouvements de circulation. Ce nouveau giratoire constituera le point d'entrée principal de la ZAC.

Les nouvelles activités n'auront pas d'accès directs sur la RD820. Elles seront uniquement desservies par un réseau de voies internes connectées à ce nouveau giratoire.

Le recul minimum de 35 m pour les nouvelles constructions permet de rapprocher le bâti de la voie et de conférer un caractère plus urbain à la RD820. Cette structuration du bâti contribuera à donner le sentiment aux automobilistes de traverser un milieu plus urbain et d'influer ainsi sur leur comportement par une diminution de leur vitesse et une plus grande vigilance.

2.2.3 Critère de qualité urbaine et architecturale

Le projet constitue une transformation radicale de l'espace semi-agricole.

Une charte architecturale, paysagère et environnementale de la ZAC en cours de réalisation donnera de manière plus précise des dispositions sur l'aménagement des parcelles. Il sera recherché une certaine homogénéité de l'architecture des constructions : simplicité des volumes, homogénéité des matériaux et des couleurs... Les bâtiments et tous les éléments constructifs devront former une unité d'aspect sur chacune des voies pour conférer une identité à la ZAC. Pour les secteurs de logistique, elle orientera les choix d'implantation des bâtiments afin de prendre en compte les vents dominants.

■ REcul DU BATI PAR RAPPORT AUX VOIES

→ Autoroute A62

L'implantation des bâtiments sur les terrains ayant une façade sur l'A62 devra respecter un **recul minimum de 65 m de l'axe de l'autoroute**. Cette disposition permet de construire suffisamment proche de l'autoroute ; les 5 premiers mètres à partir de la limite d'emprise de la parcelle seront obligatoirement en espace vert.

→ RD820

La structure urbaine s'organise autour d'une voie primaire au Nord sur laquelle vient se raccorder des voiries secondaires. La desserte de la partie Est se fera en empruntant la voie existante desservant actuellement la zone de Lauzard et se poursuivra pour se connecter à la RD50 au sud (commune de Campsas).

Les nouveaux bâtiments situés le long de la RD820 devront être implantés à **35 m minimum de l'axe de la voie**. Ce recul permet de densifier l'occupation urbaine en bord de voie et de constituer un front bâti marquant le caractère urbain de la zone.

■ HAUTEUR DU BATI

La hauteur des constructions répond à l'usage de la zone d'activités et à un objectif d'économie de l'espace et de possibilité de densité.

La hauteur totale des constructions sera limitée à l'égout à 16 mètres maximum sur l'ensemble de la zone AUE.

■ ASPECT EXTERIEUR ET SIGNALÉTIQUE

La totalité des façades de chaque construction sera traitée de manière homogène.

L'aspect extérieur des constructions devra observer une harmonie de matériaux et de couleurs. Les couleurs vives seront de faible surface et souligneront certains éléments architecturaux.

Les équipements en toiture, et en particulier les dispositifs liés aux énergies renouvelables, devront s'intégrer au mieux à l'architecture d'ensemble du bâtiment.

Le nombre d'enseignes par bâtiment sera limité à 1. Cette enseigne sera intégrée au volume bâti. Dans le cas où la parcelle est bordée par 2 voies, une enseigne supplémentaire est autorisée donnant sur la seconde voie.

■ CLOTURES

Elles seront facultatives et devront s'harmoniser à l'environnement du site et à la construction.

En cas d'édification et afin de donner une unité sur le 1^{er} plan de l'espace public, une clôture à maille rigide de couleur grise sera imposée pour tous les lots (la charte donnera la référence de la teinte).

■ DEPOTS ET STOCKAGE

Des lieux de dépôts et de stockage sont des éléments incontournables dans le fonctionnement des activités et souvent dévalorisants. Ils ne devront pas être vus depuis les axes de circulation ; ils pourront être compris dans le bâtiment, masqués par des haies ou des éléments d'architecture.

2.2.4 Critère de qualité paysagère

→ Autoroute A62

La qualité paysagère sera affirmée sur l'A62 afin de profiter de l'effet de vitrine important que représente cet axe de circulation majeur où transitent énormément de véhicules.

La ZAC présente une longueur importante en façade de l'A62 (environ 1 km).

Le 1^{er} plan en bordure de l'autoroute (les 30 mètres de corridor écologique, espace public) sera composé en majorité d'une végétation basse laissant passer la vue. Quelques haies arborescentes (en particulier en bordure du ruisseau des Mazasses) rythmeront ce paysage ouvert.

→ RD820

La RD820 sera marquée par la réalisation du nouveau giratoire qui constituera « la porte d'entrée » principale de la ZAC et bénéficiera par conséquent d'un traitement paysager de qualité.

Les boisements de part et d'autre de la RD820 seront préservés au mieux de façon à conserver quelques trames vertes fortes. Cette ligne végétale permettra de limiter localement les vues sur les espaces bâtis et de rythmer l'itinéraire.

Le paysage perçu depuis la RD820 sera principalement caractérisé par l'alignement homogène des façades des constructions, leur traitement et les aménagements du recul.

Aux abords des 2 axes routiers :

- le maximum de végétation existante sera conservé
- les terrassements nécessaires à l'implantation des bâtiments devront être intégrés au site et végétalisés
- les surfaces non bâties et sans usage pour les accès et stationnement seront traitées en espace vert
- les parkings seront plantés d'arbres pour ombrer l'espace et limiter l'effet minéral
- 80% des végétaux seront choisis parmi des essences locales
- les éléments végétaux situés en interface entre les constructions et la voie concernée seront particulièrement ordonnés. Ils pourront soit masquer les constructions, soit les mettre en valeur par des trouées visuelles. Les aires de stationnement en surface nécessaires seront préférentiellement reportées sur les côtés ou en arrière de ces constructions.

3. MODIFICATIONS REGLEMENTAIRES A APPORTER AU PLU DE LABASTIDE-SAINT-PIERRE

Afin de faciliter la lecture commune des 3 documents d'urbanisme des communes de Campsas, Labastide-Saint-Pierre, Montbartier concernées par le projet, un zonage commun AUE est créé sur les terrains de la ZAC, zonage destiné à l'accueil d'activités industrielles, de logistique, d'entrepôts, d'artisanat, de bureaux, de services, d'hôtellerie, de commerces, d'équipements publics et d'équipements collectifs, après réalisation des équipements nécessaires.

PADD :

Les orientations générales d'aménagement du PADD sont à modifier dans le périmètre de la ZAC afin de supprimer la vocation agricole des sols et leur transformation en zone d'activités économiques.

DOCUMENT GRAPHIQUE : ZONAGE

- Transformation de la partie de la zone A comprise dans le périmètre de ZAC **en zone AUE**
- Création d'un emplacement réservé pour la réalisation d'un giratoire sur la RD820

REGLEMENT :

Les principes d'aménagement de la ZAC se traduisent par des prescriptions règlementaires précisées dans le règlement de la zone AUE. Les prescriptions vis-à-vis des axes à grande circulation concerneront :

- **l'article 6 qui prescrit l'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques :**
 - recul minimum de 65 m par rapport à l'axe de l'autoroute A62
 - recul minimum de 35 m par rapport à l'axe de la RD820.
- **l'article 10 qui règlemente la hauteur maximale des constructions :** la hauteur ne pourra pas dépasser 16.00 m à l'égoût.
- **l'article 11 relatif à l'aspect extérieur des constructions et aménagements des abords**, qui concernera les volumes, les toitures, les clôtures et les zones de stockage.
- **l'article 13 relatif aux espaces libres et plantations**, qui mentionnera les prescriptions de plantations afin de créer un cadre végétal de qualité.

LISTE DES EMPLACEMENT RESERVES

- Ajout de l'emplacement réservé n°8 pour la création d'un giratoire sur la RD820 dont le bénéficiaire est le syndicat mixte d'étude d'aménagement