



Département de la  
**HAUTE-GARONNE**  
Commune de **BOUSSENS**

**PLU**  
**PLAN LOCAL D'URBANISME**



Réalisé par : bureaux d'études E2D et ALTEREO :  
[mf.mendez.e2d@gmail.com](mailto:mf.mendez.e2d@gmail.com) et [j.perez@altereo.fr](mailto:j.perez@altereo.fr)

**ETUDE DE DEROGATION A  
L'AMENDEMENT DUPONT**





# Table des matières

<b>1. CADRAGE REGLEMENTAIRE.....</b>	<b>6</b>
<b>2. ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DU SITE .....</b>	<b>8</b>
2.1. LE SITE ET SES ABORDS.....	8
2.2. VOIRIES ET DESSERTES .....	9
2.3. POINTS SENSIBLES DU PAYSAGE .....	11
2.4. PERCEPTIONS DU BATI ENVIRONNANT .....	13
2.5. LES CONTRAINTES AFFECTANT LA ZONE D'ETUDES.....	14
2.5.1 <i>Servitude relative à l'établissement des canalisations de distribution de gaz</i> .....	14
2.5.2 <i>Servitude relative à une exposition aux bruits</i> .....	14
2.5.3 <i>Contraintes relatives à la présence d'un patrimoine archéologique</i> .....	15
2.6. LE STATUT DU TERRAIN DANS LE PLU .....	16
2.7. CONCLUSION DE L'ANALYSE DU SITE .....	17
<b>3. DEFINITION DU PARTI D'AMENAGEMENT .....</b>	<b>18</b>
3.1. UNE OUVERTURE A L'URBANISATION COHERENTE AVEC LES OBJECTIFS DE DEVELOPPEMENT COMMUNAUX .....	18
3.1.1 <i>Un site propice pour la réalisation d'un projet urbain</i> .....	18
3.1.2 <i>Les principes d'aménagement de la zone</i> .....	19
3.1.3 <i>Une entrée par le chemin de Pentens écartée</i> .....	19
3.1.4 <i>Une accentuation du trafic contenue par différents aménagements</i> .....	20
3.2. COMPOSITION URBAINE ET PAYSAGERE DU PROJET .....	21
3.2.1 <i>S'appuyer sur les linéaires de haie existant</i> .....	21
3.2.2 <i>confirmer la place du végétal par la plantation d'essences locales</i> .....	22
3.2.3 <i>Définition de l'armature urbaine</i> .....	24

## TABLE DES MATIERES DES ILLUSTRATIONS

Image 1 localisation du site de projet.....	8
Image 2 les infrastructures de desserte aux abords du site de projet .....	9
Image 3 alignements d'arbres en bordure de la RD817 .....	10
Image 4 voiries locales avoisinantes.....	10
Image 5 éléments végétaux existants au sein du site de projet.....	11
Image 6 armature favorable à la trame verte.....	11
Image 7 vue du site depuis la desserte locale .....	12
Image 8 vues lointaines sur le site de projet .....	12
Image 9 Constructions existantes à proximité du site de projet .....	13
Image 10 corps de ferme et bâti ancien à proximité du site de projet .....	13
Image 11 emprise affecté par la zone de bruit selon l'arrêté de classement sonore de la RD817 .....	15
Image 12 Extrait du règlement graphique du projet de PLU .....	16
Image 13 carte de synthèse des enjeux à intégrer dans le projet d'aménagement du site .....	17
Image 14 configuration routière du chemin de Pentens en zone ouest du site.....	20
Image 15 sécurisation des usagers du site de Pentens et des utilisateurs des voies routières.....	21
Image 16 Intégration du végétal dans les principes d'aménagement.....	22
Image 17 préservation des éléments arborés existants et création de haies .....	23
Image 18 conservation des éléments arborés existant et épaissement du front végétal.....	23
Image 19 coupe de principe de l'aménagement des abords au site de Pentens au droit de la RD817 .....	24
Image 20 schéma d'aménagement de la zone .....	25
Image 21 principe de composition urbaine .....	26
Image 22 Représentation du projet n°1 .....	27
Image 23 Représentation 3D du projet n°2 .....	27
Image 24 Représentation 3D du projet n°3 .....	27



## 1. CADRAGE REGLEMENTAIRE

La route départementale 817 a été classée en route à grande circulation par le Décret n° 2010-578 du 31 mai 2010 modifiant le décret n° 2009-615 du 3 juin 2009 fixant la liste des routes à grande circulation.

Les routes à grande circulation sont réglementairement définies de la façon suivante :

*« Les routes à grande circulation sont les routes qui permettent d'assurer la continuité des itinéraires principaux et, notamment, le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire, et justifient, à ce titre, des règles particulières en matière de police de la circulation ».*

Or, en application des dispositions de l'article L.111-6 du Code de l'Urbanisme, ce classement rend non constructible les secteurs situés en dehors des espaces urbanisés et ce sur une distance de 75 mètres comptée depuis l'axe de la Route Départementale.

La notion « d'espace non urbanisés » doit s'apprécier « objectivement », au regard de la « réalité physique de l'urbanisation »

Comme stipulé à l'article L111-7, cette non constructibilité 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 ainsi qu'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.

Cette interdiction découle de la loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement dite « Loi Barnier ». La volonté du législateur lors du vote de cette loi était, concernant les dispositions de l'article du Code de l'Urbanisme précité, de protéger les secteurs dits « d'entrée de ville » en ne permettant plus notamment la création de zones d'activités ou commerciales aux abords des villes et de leurs principales voies d'accès. Cette volonté exprimait également l'idée que les entrées des villes doivent représenter la ville : ce sont des vitrines. C'est pourquoi le législateur a aussi souhaité créer un instrument permettant, au nom de l'intérêt général, de fixer un certain nombre de règles qui protégeront des paysages tout en rendant possible l'accueil d'activités économiques dans les secteurs « d'entrée de ville ».

Cette volonté s'est traduite par la création du dispositif « amendement Dupont », celui-ci obligeant les communes qui souhaitent développer l'urbanisation dans leurs entrées de ville à mener au préalable une réflexion sur la qualité urbaine, paysagère et architecturale de l'aménagement dans leurs documents d'urbanisme. Les modalités de cette réflexion sont définies à l'article L.111-8 du Code de l'Urbanisme :

*« Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages ».*

La commune a souhaité porter son urbanisation dans un espace non urbanisé bordée par des espaces urbanisés et la RD817 au lieu-dit Pentens au sein des parcelles 0226, 227, 0232, 0233 et 1208 de la section cadastrale 0A. L'ensemble de ces parcelles présentent une contenance foncière de 3,03 hectares, soit une opération comprenant environ 50 logements pour une densité de 20 logements par hectare minimum.

La commune n'exclut pas la possibilité d'accueillir d'autres activités telles que des activités commerciales dès lors que le nouveau quartier reste à dominante d'habitat.

L'urbanisation de cette zone conduira essentiellement à répondre aux objectifs de développement démographique qui ont été précisés dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable.

Le présent document a ainsi pour but de présenter les mesures qui seront prises concernant les nuisances, la sécurité, la qualité architecturale, ainsi que la qualité de l'urbanisme et des paysages, afin de permettre de déroger à cette interdiction de construction dans le secteur destiné à accueillir des constructions à dominante d'habitat.

## 2. ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DU SITE

La zone d'étude concerne le **site de Pentens** se situe à l'**entrée Nord de Boussens**, à la croisée de l'avenue des Pyrénées (RD 817) à l'est, de la rue des Arpents au nord et du chemin de Pentens à l'est. Ces parcelles représentent une opportunité foncière pour le développement de la commune en matière d'habitat, et ce au milieu du tissu urbain déjà existant. La surface de cette zone est d'environ **3,03 ha**.

### 2.1. LE SITE ET SES ABORDS

Image 1 localisation du site de projet



Le site est localisé entre des **lotissements au nord de la commune, à l'entrée de celle-ci et une zone naturelle à l'est**. Il est majoritairement entouré de lotissements récents aux **styles hétéroclites** sur ses façades nord et ouest. Les parcelles sont longées du nord au sud, à l'est du site, par l'avenue des Pyrénées (RD 817) qui représente à la fois une **voie d'accès à la commune mais aussi une rupture au sein du tissu urbain** (couplée avec la voie de chemin de fer et le Canal de Saint-Martory). Le site de Pentens est composé de plusieurs parcelles dont **l'usage actuel est dédié à l'agriculture** : le sol est limoneux, représentatif des plaines alluviales riches. Il y a autour du site d'autres parcelles agricoles. Pour autant, ce site comporte l'un des derniers espaces urbanisables de grande ampleur au sein du tissu bâti de la commune.

Le bourg historique se situe plus au Sud-Est, au-delà de la RD 817 et son accessibilité est rendue complexe par la présence de cette dernière. Dans cette même direction se trouve la gare et les voies ferrées, qui sont autant un moyen de connecter le bourg que de le partager.

#### ENJEUX :

- Soigner l'image de l'entrée de ville,
- Intégrer les potentiels développements avec les alentours directs et Boussens au sens large,
- Conserver l'ambiance paysagère représentative du bourg,
- Prendre en compte les nuisances présentes dans les futurs développements,
- Préserver les éléments végétaux et les sols.

## 2.2.VOIRIES ET DESSERTES

Image 2 les infrastructures de desserte aux abords du site de projet



La route départementale 817 a été classée en route à grande circulation par le Décret n° 2010-578 du 31 mai 2010 modifiant le décret n° 2009-615 du 3 juin 2009 fixant la liste des routes à grande circulation. Elle est le principal moyen d'accéder au site de Pentens, soit directement depuis le carrefour avec l'avenue de Boidures, soit en continuant jusqu'à la rue des Arpents.

En 2000, 6622 véhicules par jours ont été recensés sur cet axe. Cette fréquentation non négligeable pose la question de la sécurité vis-à-vis de l'accès et tout le long de l'axe qui est mitoyen au site. La RD 817 fait la jonction entre Martres-Tolosane et Saint-Gaudens. Les accès peuvent s'effectuer à la fois par l'avenue de Boidures et par le Chemin de Pentens.

On notera aussi sur le secteur le manque de connectivités piétonnes ou cyclistes entre le site et le reste du bourg : il y a bien des **trottoirs au sein des lotissements existants mais leur portée reste à l'échelle de ces mêmes lotissements**. Il n'y a pas de trottoirs ou de pistes cyclables le long de la RD 817. L'usage de modes actifs est aujourd'hui malaisé pour se rendre en direction de la Gare ou encore du centre-bourg.

**Au XX<sup>ème</sup> siècle, la traversée de Boussens était encadrée par un alignement de platanes de part et d'autre de la route.** Actuellement, et sur la portion qui concerne le site, cet alignement n'est plus visible : il s'agit davantage d'une haie ayant évolué vers une **strate arborée et coupée par intermittences**.

Le linéaire de haie en bordure de la RD817 constitue un motif paysager de premier plan. Les arbres de hauts jets présents en lisière contribuent à limiter les perspectives visuelles entre la route et la parcelle tout en évoquant le territoire rural dans lequel s'insère la commune.

Cet élément, bien présent mais sur de faibles emprises aurait besoin d'être conforté et affirmé. Compte tenu du fort trafic routier sur la RD817 et de sa proximité avec le site de projet, il apparaît opportun de travailler sur **l'élargissement de cette trame arborée**.

Image 3 alignements d'arbres en bordure de la RD817



Les secteurs où il est possible de traverser la RD 817 sont espacés et aucune n'est présente à proximité du site de Pentens. **Cette situation renforce l'aspect « rupture » ou l'effet d'obstacle** de l'avenue des Pyrénées. Une réflexion doit ainsi être engagée sur les modalités d'accès et de raccordement entre le site de projet et la RD817.

Les autres voiries autour du site présentent des profils bien plus étroits. Il s'agit en effet essentiellement de **dessertes pour les lotissements et habitations avoisinantes**. Une augmentation de leur fréquentation n'est pas souhaitable pour des raisons de **sécurité et de non aggravation des nuisances**. Il est donc important d'éviter de créer une pression supplémentaire sur ces voiries en cas de développement du site.

Image 4 voiries locales avoisinantes



#### ENJEUX :

- Assurer la sécurité et la simplicité de l'accès au site et le long de l'axe de la RD 817,
- Ralentir les véhicules à proximité du site,
- Éviter de rendre les autres voiries alentours trop fréquentées,
- Introduire des voies pour les modes de circulations douces,
- Passer d'une RD 817 « rupture » à une RD 817 « transition »,
- Retrouver le caractère paysager des alignements d'arbres le long de la RD 817.

## 2.3.POINTS SENSIBLES DU PAYSAGE

La présence du végétal est prépondérante au sein de l'enveloppe à urbaniser. La présence d'un réseau de haies plus ou moins continues, ainsi que de sujets arborescents remarquables (notamment les platanes le long de la RD 817) est à relever principalement aux abords du site, mais aussi au centre de ce dernier avec la haie bocagère présente. Ils représentent un réseau entre les différentes entités végétales du paysage et forment, à une échelle locale, une trame verte.

Image 5 éléments végétaux existants au sein du site de projet



Cette trame est composée de haies, d'arbres/sujets importants, du bassin de rétention paysager et des boisements alentours. Les jardins, dans une moindre mesure, participent à ce corridor. Il est donc nécessaire de **préserver ces entités végétales dans leur intégrité, voire même de les développer** afin d'assurer la pérennité de cette trame verte.



Image 6 armature favorable à la trame verte

Second point non négligeable : l'ambiance paysagère que crée cette trame végétale. Nous sommes face à un vocabulaire champêtre, rappelant le bocage traditionnel des plaines alluviales. Il s'agit de plus de la première impression qu'on peut avoir de Bouspens en venant de Toulouse puisqu'il s'agit de l'entrée de la commune. Il est donc important de **préserver, soigner et améliorer cette image** ; et par conséquent l'intégrité de cette trame végétale.

Le site est actuellement partiellement dégagé, mais la portée du regard reste limitée par la présence des haies bocagères. L'horizon est souligné par la présence du relief plus ou moins lointain qui forme une masse verte habillant le paysage.

Le site de Pentens est bordé par 2 types de paysage. D'une part, d'un paysage urbain et routier, compte tenu de la présence de la RD 817, qui a un impact fort puisqu'elle vient scinder la vue en raison des alignements de végétation discontinue sur ses abords. De l'autre un paysage plus hétéroclite composé d'une alternance entre pavillons/habitations et poches de verdure qui viennent créer un rythme irrégulier. Les limites du site sont identifiables par la présence de sujets « haute-tige ».



Image 7 vue du site depuis la desserte locale



Pour conforter la trame verte existante (cf. plan ci-dessus) mailler les éléments entre eux le développement et la densification des trames végétales présentes semblent être des solutions appropriées. De cette manière, le site bénéficiera **d'un écran végétal mis en réseau favorable aux continuités écologiques, d'éléments paysagers naturels, de lisières sur lesquelles pourront s'appuyer les modes de déplacements doux.** De plus, une telle intervention **viendra atténuer les conflits d'usages, les covisibilités avec les quartiers et lotissements adjacents, les nuisances relatives à la RD817.**

À l'échelle du grand paysage, le site est **partiellement visible depuis les hauteurs de la commune, il faut donc prendre en compte l'impact paysager de l'aménagement sur cet espace.** Il reste cependant assez discret.

Image 8 vues lointaines sur le site de projet



Les vues offertes sont **variées et représentent un véritable atout pour la commune.** Leur dégradation serait regrettable. Par conséquent, la hauteur des bâtiments, les toitures et la densité de construction devront être choisies pour ne pas s'inscrire en rupture avec les constructions existantes environnantes.

#### ENJEUX :

- S'appuyer sur les continuités végétales sur le site,
- Développer la végétation sur les abords du site, et particulièrement au niveau de le RD 817,
- Développer une unité des typologies végétales sur le site et ses abords, en lien avec celles en contact,
- Limiter les incidences visuelles du projet d'aménagement de la zone.

## 2.4. PERCEPTIONS DU BATI ENVIRONNANT

Les constructions présentes à proximité du site sont hétéroclites et manquent d'unicité :

Image 9 Constructions existantes à proximité du site de projet



Sur toute la partie nord, ouest et sud (notamment au nord et au nord-ouest du site), les parcelles sont en **vis-à-vis direct avec des lotissements récents, construits à des époques différentes**. L'architecture est relativement variée mais ils partagent des caractéristiques communes : **maison de plein pied, avec un toit à 4 pans, en tuiles rouge et avec des crépis dans les teintes jaunes à beiges voire ocre**. Ces habitations sont entourées d'un jardin avec un grillage, parfois habillé d'une haie. En fonction de l'épaisseur de la haie, du recul du logement et de la végétation présente, les vis-à-vis sont plus ou moins prononcés.

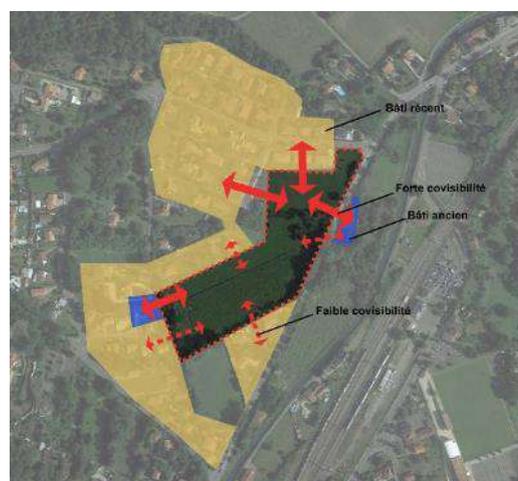
Image 10 corps de ferme et bâti ancien à proximité du site de projet



Il y a cependant au sud-ouest et à l'est (de l'autre côté de la RD 817) du site des **bâtisses plus anciennes** avec une architecture plus typique et une emprise plus importante. L'impact visuel est lui aussi plus important : ces bâtiments sont plus hauts et aucune végétation ne les masque. Elles partagent la toiture en tuiles rouges avec les pavillons plus récents.

C'est un **atout patrimonial et architectural** qu'il est **important de prendre en compte dans le développement futur**.

Les vis-à-vis avec le bâti environnant sont importants sur l'ensemble du site, et pour cette raison, ainsi qu'en raison de son intérêt architectural modéré, il est important de **venir redéfinir des franges nettes sur le site, limitants co-visibilités**.



#### ENJEUX :

- Homogénéiser le bâti avec ce qui se fait sur le territoire de la commune,
- Réduire les covisibilités et les vis-à-vis trop importants entre le site et le bâti existant,
- Mettre en valeur le bâti ancien.

## 2.5. LES CONTRAINTES AFFECTANT LA ZONE D'ETUDES

### 2.5.1 SERVITUDE RELATIVE A L'ETABLISSEMENT DES CANALISATIONS DE DISTRIBUTION DE GAZ

Une conduite de **distribution de gaz longe la RD 817 côté Ouest** et alimente ainsi les habitations riveraines.

Sa présence ne remet pas en cause la constructibilité du secteur, mais les terrains traversés par la conduite doivent assurer le libre passage et l'accès aux agents de l'entreprise exploitante pour la pose, l'entretien et la surveillance des installations. Le droit de bâtir et de clôturer un terrain traversé par la conduite sera possible dans la mesure où l'exploitant sera averti et qu'une bande non constructible de 4 mètres sera adoptée de part et d'autre de la conduite.

### 2.5.2 SERVITUDE RELATIVE A UNE EXPOSITION AUX BRUITS

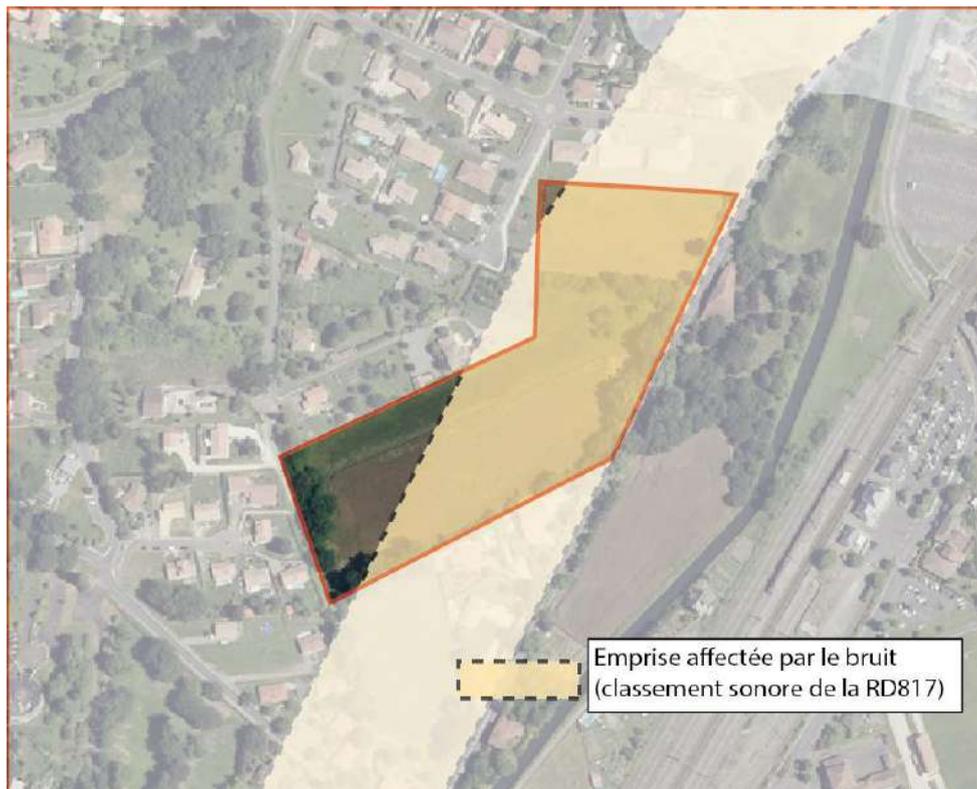
Le bruit est une nuisance perçue sur le site. La source principale est la RD 817. Elle est concernée par l'arrêté préfectoral de classement des infrastructures sonores du 23 décembre 2014. Il s'agit d'un dispositif réglementaire préventif applicable sur la construction des bâtiments à proximité des voies routières et ferroviaires. Un certain nombre de dispositions s'appliquent aux abords du tracé dans les secteurs affectés par le bruit. La RD 817 est classée en catégorie 3, ce qui définit un secteur affecté par le bruit d'une largeur de 100 m de part et d'autre de l'infrastructure

Cette source de bruit n'est pas susceptible de remettre en cause l'urbanisation des secteurs étudiés, toutefois pour réduire le gêne pouvant être occasionné par le bruit de la circulation, des interventions seraient souhaitables, notamment :

- **Le ralentissement de la vitesse des véhicules sur la portion en face du site de Pentens,**
- **La mise en œuvre de procédés constructifs sur les bâtiments telle qu'une isolation des façades et des menuiseries pour intégrer le confort acoustique,**
- **Développer la trame végétale afin de limiter sensiblement les nuisances de la route**
- **Favoriser l'éloignement des constructions à usage d'habitation des espaces publics par rapport à la RD 817.**

La zone concernée par la contrainte de bruit s'étend sur une profondeur de 100 mètres comptée à partir de la limite d'emprise de la chaussée. Cette bande de 100 mètre est présentée ci-dessous. Ce sont ainsi environ 2/3 de la zone qui sont exposés aux nuisances sonore de la RD817 (cf. image ci-dessous).

Image 11 emprise affecté par la zone de bruit selon l'arrêté de classement sonore de la RD817



### 2.5.3 CONTRAINTES RELATIVES A LA PRESENCE D'UN PATRIMOINE ARCHEOLOGIQUE

Pour mémoire des zones de présomption archéologiques figurent le long du canal de Saint-Martory sur les communes de Martres-Tolosanes et Saint-Martoy.

Sur Boussens, aucune zone de présomption archéologique n'a été identifiée. Pour autant, dans l'éventualité de repérage de sites encore méconnus, il faudra réaliser **une évaluation archéologique préalable aux travaux d'aménagement des secteurs potentiellement constructibles.**

Pour ce faire, dans le cadre d'opérations d'aménagement d'ensemble, l'aménageur devra prendre contact avec l'administration concernée : la Direction Régionale de Affaires Culturelles (DRAC). La prise en charge financière des fouilles préventives incombera au maître d'ouvrage.

## 2.6. LE STATUT DU TERRAIN DANS LE PLU

Le **site de Pentens est classé en zonage 1AU** dans le PLU, ce qui correspond à une zone à urbaniser, à caractère essentiellement d'habitat pavillonnaire. Ce secteur, situé en façade de la RD 817, en face d'un secteur N et en entrée de ville est **stratégique en termes de paysage**.

Une partie du site, au carrefour de l'avenue de Boidures et de l'avenue des Pyrénées, est en zonage UB, avec un emplacement **réservé en vue de modifier ledit carrefour**.

Image 12 Extrait du règlement graphique du projet de PLU

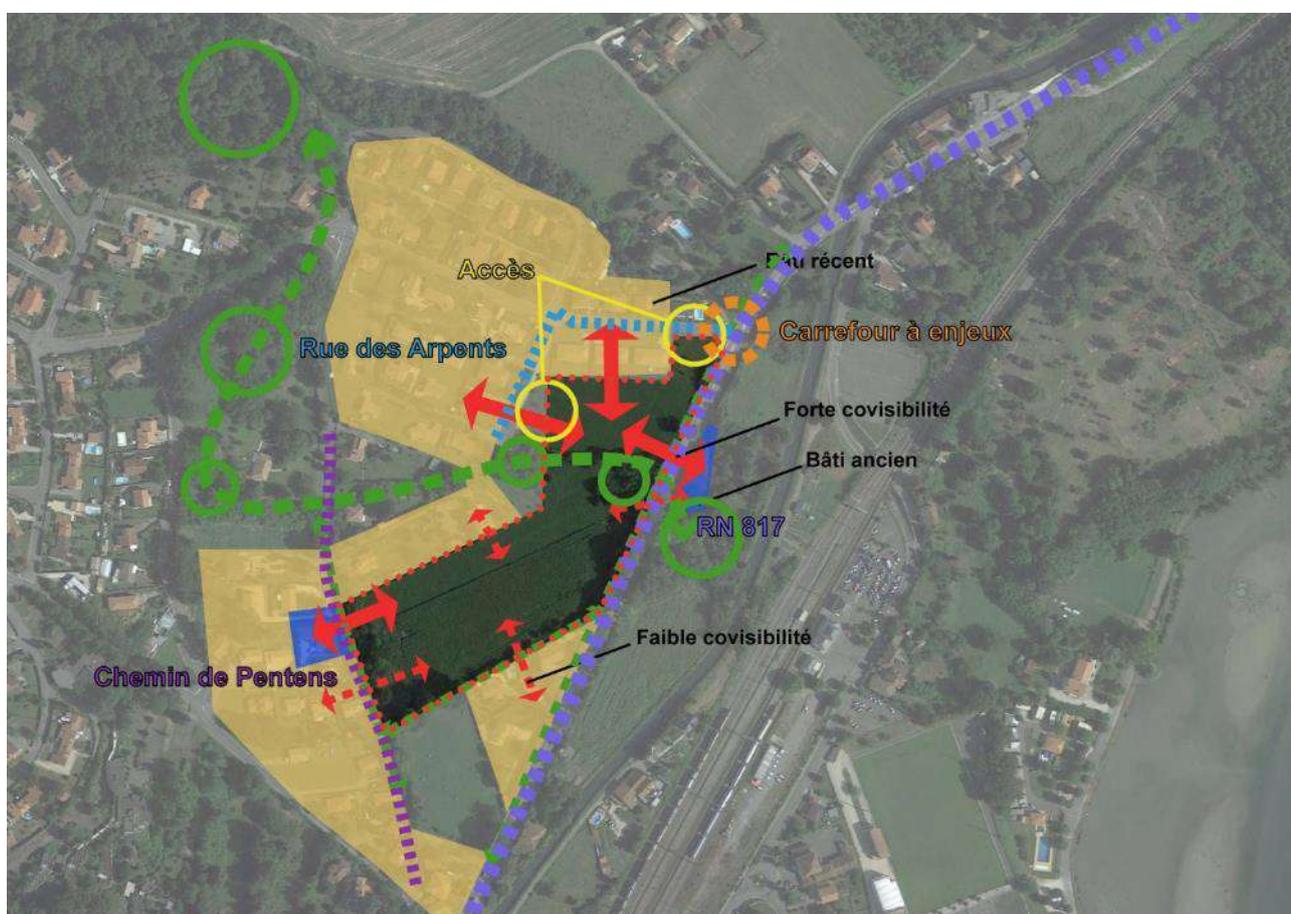


## 2.7. CONCLUSION DE L'ANALYSE DU SITE

Cette analyse a mis en évidence un certain nombre d'aspects à prendre en compte dans les options d'aménagement du secteur :

- Soigner l'image de l'entrée de ville et notamment la trame végétale le long de la RD 817,
- Assurer la **sécurité et la simplicité de l'accès le long de l'axe de la RD 817**, via le ralentissement des véhicules à proximité du site, et un travail sur le carrefour avec le RD 817,
- Une réflexion à mener sur les **voies pour les modes de circulations douces**, en particulier le long de la RD 817,
- Conserver et protéger les continuités végétales sur le site, préserver les éléments végétaux et les sols,
- Un **paysage et une végétation remarquable** à exploiter, développer et protéger afin d'intégrer visuellement les constructions actuelles et à venir, et mettre en valeur le bâti ancien,
- Protéger et mettre en valeur les vues et les vis-à-vis **paysagers**,
- Homogénéiser le bâti avec ce qui se fait sur le territoire de la commune et **réduire les covisibilités** et les vis-à-vis trop importants entre le site et le bâti existant,
- Une contrainte et servitude d'utilité publique à intégrer,
- Prendre en compte les nuisances induites par la RD 817.

Image 13 carte de synthèse des enjeux à intégrer dans le projet d'aménagement du site



## 3. DEFINITION DU PARTI D'AMENAGEMENT

### 3.1. UNE OUVERTURE A L'URBANISATION COHERENTE AVEC LES OBJECTIFS DE DEVELOPPEMENT COMMUNAUX

#### 3.1.1 UN SITE PROPICE POUR LA REALISATION D'UN PROJET URBAIN

Pour planifier les espaces dévolus à l'urbanisation, les élus se sont positionnés sur un scénario moyen, basé sur le prolongement de la tendance observée la plus pérenne : 1982-2014 avec un taux de croissance annuel de +1,4%/an. 10 hectares de foncier ont été estimés pour l'accueil de nouveaux habitants. Le projet communal étant de renforcer l'urbanisation au sein même de l'enveloppe urbaine existante et de limiter la consommation des espaces agricoles et forestiers sur les extrémités du cadre bâti, la commune a souhaité une densification dans son bourg. Le site de Pentens constitue à ce titre un site propice à la construction d'habitat compte tenu :

- De son implantation en cœur de village,
- De sa contenance foncière de 3,03 hectares, adaptée à une opération d'aménagement d'ensemble,
- De sa proximité avec l'ensemble des réseaux,
- De ses liens potentiels avec le projet de réalisation d'habitat du site de Pentens 2,
- D'un usage agricole des sols remis en question par l'encadrement du site par un habitat pavillonnaire de type lotissement, soit de maisons individuelles.
- De la présence de linéaires de haie en bordure de RD817 et du chemin de Pentens permettant une meilleure insertion du projet.
- De la proximité avec la gare et les grands axes de communication RD817 et autoroute permettant une grande mobilité pour les futurs usagers du site.
- Du fait que ces parcelles relèvent de la réserve foncière de la commune.
- De la proximité avec les principaux services.
- De l'éloignement avec le site industriel source de risque compte tenu des activités Seveso et ICPE en présence et des nuisances liées aux activités industrielles,
- D'une biodiversité faible dans les milieux autres que les linéaires de haie compte tenu d'une agriculture ayant appauvri le milieu.

Pour ces raisons, le site de Pentens a été considéré comme favorable à une opération urbaine à vocation dominante d'habitat. Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable vient préciser une moyenne de 10 à 20 logements à l'hectare pour les futures opérations d'aménagement à vocation d'habitat. Pour autant, la prescription 68 du SCOT a pour objet de favoriser des densités plus importantes sur les secteurs à moins de 600m d'une gare. Pour cela, la densité est fixée à 20 logements par hectares minimum, ce qui représente 50 logements environ.

### 3.1.2 LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT DE LA ZONE

- **Favoriser la diversité du parcellaire** en permettant la réalisation de maisons de ville mitoyennes et de maisons individuelles sur lots libres. L'optique est de diversifier les opérations de logement. A titre d'exemple, il pourra s'agir de logements privés, sociaux, en location et/ou en accession.
- **Favoriser la mixité fonctionnelle et sociale** : la diversité des contenances foncières parcellaires, des opérations de logements ainsi que la possibilité au sein de l'opération à dominante d'habitat d'accueillir des constructions d'un autre usage que celles d'habitat viendra garantir une mixité fonctionnelle et sociale (habitat, commerces, professions indépendantes etc.).
- **Favoriser la connexion avec les quartiers avoisinants** par la création de bandes piétonnières et cyclables permettra de parcourir différents espaces (lisières, espaces urbains, espaces publics et végétalisés, aire de jeux) et de connecter le site de Pentens aux quartiers avoisinants.
- **Créer un espace public fédérateur**: il sera structuré à la fois par le bâti implanté en alignement et par du végétal. Les ambiances paysagères seront intégrées au site et rompront avec les modèles urbains standardisés. Ainsi le choix des matériaux sera en accord avec le bâti et le choix des végétaux se portera sur des essences locales.
- **Favoriser l'insertion paysagère et utiliser le végétal** : les masses végétales existantes seront préservées pour maintenir des continuités écologiques à l'échelle du quartier et au-delà (trame verte et bleue). Le végétal sera également utilisé pour marquer une séparation nette avec la RD817. La bande piétonnière et cyclable viendra s'appuyer sur les lisières du front arboré.
- **L'implantation des bâtiments** : sera fonction de des vents dominants, de l'ensoleillement, de la végétation... afin de bénéficier de l'orientation la plus favorable pour profiter des apports solaires passifs (ici sud ou sud-est). Elle visera à la simplicité des volumes et tendra vers la sobriété des techniques de constructions. L'implantation des bâtiments sera également fonction des nuisances sonores générées par la RD817 (éloignement, marge de recul, implantation des pièces à vivre les plus distantes de la RD817 etc.).

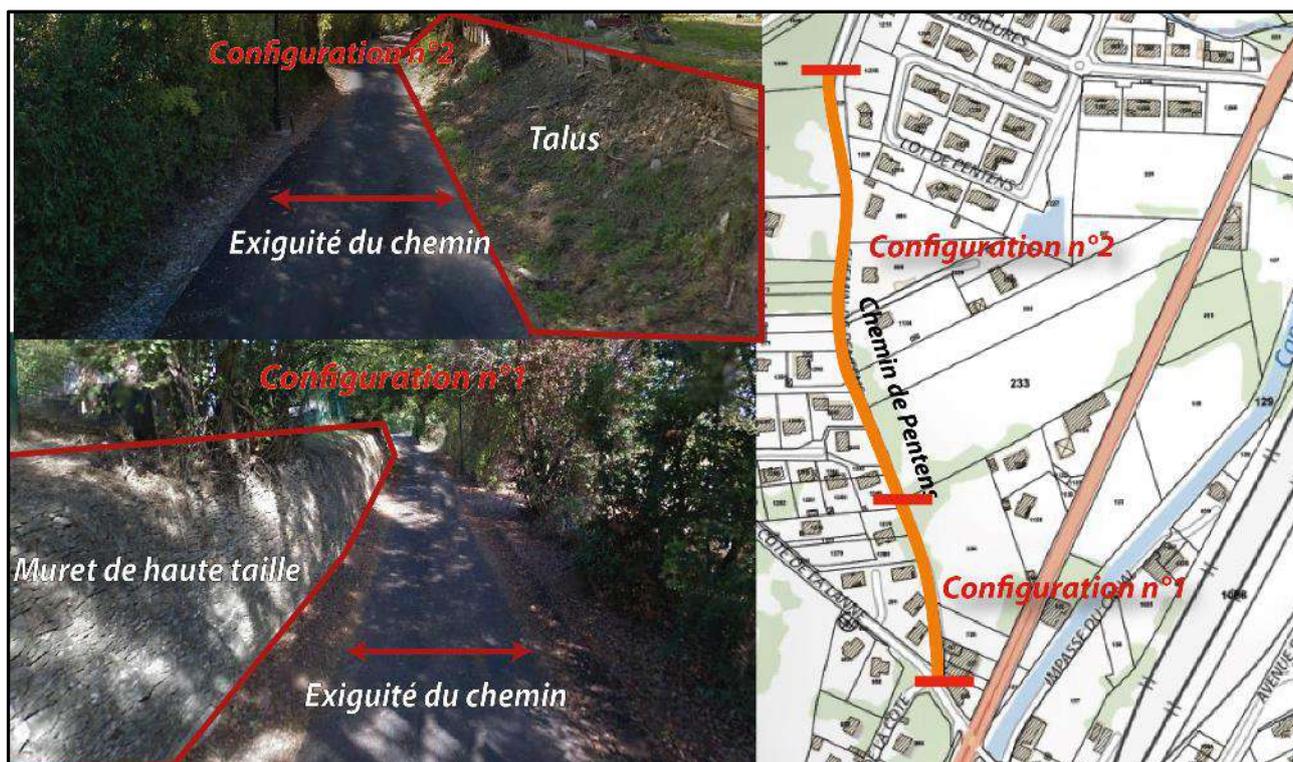
### 3.1.3 UNE ENTREE PAR LE CHEMIN DE PENTENS ECARTEE

Différents accès ont été étudiés par la commune pour permettre l'accès au site. Deux accès potentiels ont rapidement été écartés :

- Un accès direct sur la RD817 qui ne permet pas une sécurisation suffisante des biens et personnes. L'intensité du trafic ainsi que la vitesse des flux ne favorisent pas une insertion sécurisée des usagers du site.
- Le chemin dit de « Pentens » présente une localisation favorable pour permettre l'accès à la zone. Cependant, la chaussée se rétrécit et présente d'ores et déjà un danger pour ses usagers actuels. L'augmentation potentielle du trafic sur cette zone induirait des travaux d'élargissement de la chaussée existante. Ces travaux sont rendu particulièrement difficiles par la présence d'un muret en pierre sèche, des ruptures de pentes ainsi que des pentes de talus importantes. D'autre part, l'ouverture à l'urbanisation du secteur de Pentens 2 opération qui sera chronologiquement effectuée en amont de l'ouverture à l'urbanisation du site de Pentens créera déjà une augmentation du trafic en début de chemin.

C'est pour ces raisons que la commune a opté pour une voirie interne à double sens avec aire de retournement au sein du site.

Image 14 configuration routière du chemin de Pentens en zone ouest du site



#### 3.1.4 UNE ACCENTUATION DU TRAFIC CONTENUE PAR DIFFERENTS AMENAGEMENTS

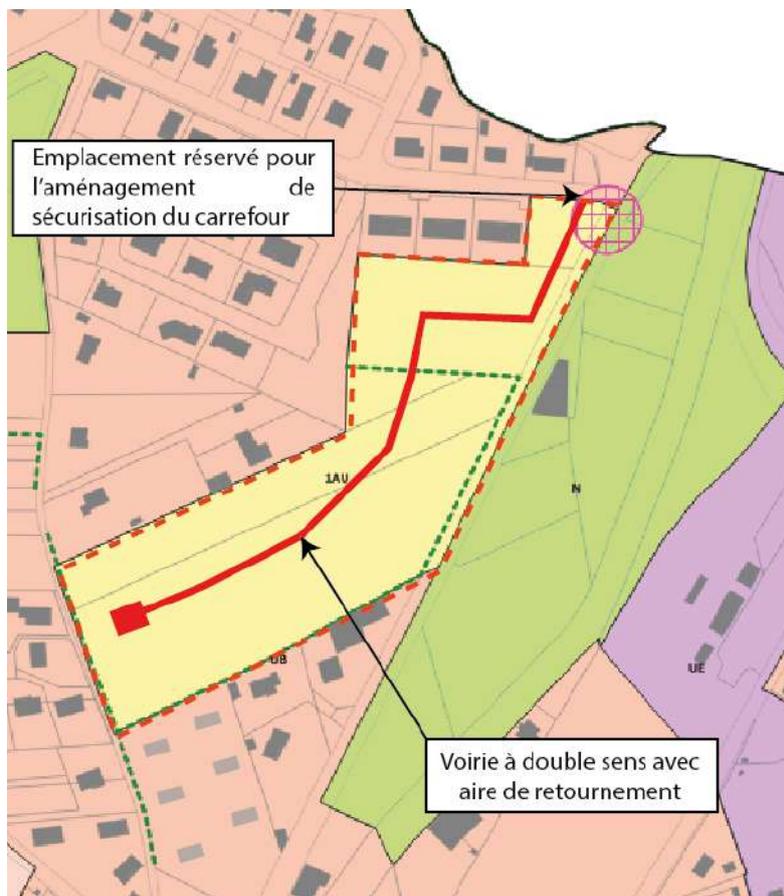
La réalisation d'une opération de logement dense va engendrer un trafic supplémentaire de nature à remettre en question la sécurité des usagers de la route. Les voies limitrophes sont exigües (chemin de Pentens) ou peu adaptés (voiries de lotissement configuré pour de petits flux) pour accueillir des flux supplémentaires. L'aménagement du site de Pentens 2 vient par ailleurs déjà accentuer le trafic en début du chemin de Pentens.

Pour des motifs de sécurité, le report des nouveaux flux est envisagé au carrefour en sortie de site. Le site de projet sera ainsi directement connecté aux voies rapides sans générer d'incidences négatives sur les quartiers limitrophes. A ce titre certains aménagements sont envisagés ;

- La création d'une voie à double sens venant desservir l'ensemble du site avec retournement. Un seul entrée/sortie sera aménagé. Aucune autre voie d'accès ne sera réalisée. L'entrée au site sera aménagée de telle façon qu'elle présente le moindre risque pour les usagers que ce soit des véhicules routiers, des piétons, cycles ou autre. Une requalification de la voirie aux abords du site pourra être éventuellement étudiée.
- La réalisation d'un giratoire ou d'un aménagement sécurisé ainsi que la requalification de la voirie au carrefour de la RD817. Pour ce faire, la commune a inscrit en emplacement réservé la portion de la RD817 située au carrefour avec la route communale. Les négociations et les modalités d'aménagement de la RD817 et ses abords seront menées directement avec le conseil départemental. Tout raccordement direct avec la RD817 sera interdit.

L'urbanisation de la zone sera conditionnée par la réalisation de la voie principale.

Image 15 sécurisation des usagers du site de Pentens et des utilisateurs des voies routières



## 3.2.COMPOSITION URBAINE ET PAYSAGERE DU PROJET

### 3.2.1 S'APPUYER SUR LES LINEAIRES DE HAIE EXISTANT

La commune souhaite mettre en avant le végétal dans l'aménagement du site de Pentens. Le site étant ceinturé par des haies mixtes et d'essences locales ainsi que d'éléments arborés de qualité, l'objectif est de conforter leur présence. S'appuyer sur ces éléments naturels permettra de :

- Définir les espaces urbanisables du site et le découpage des lots,
- Limiter des covisibilités avec les riverains qui, compte tenu du relief, pourraient présenter une incidence visuelle,
- Conserver l'ambiance intimiste et champêtre, déjà altérée par les nuisances sonores de la RD817,
- Définir des lisières sur lesquelles pourront s'intégrer les pistes piétonnes et cyclables lesquelles viendront valoriser ces éléments.

Ainsi seront seulement urbanisés les terrains mis à un par l'agriculture.

### 3.2.2 CONFIRMER LA PLACE DU VEGETAL PAR LA PLANTATION D'ESSENCES LOCALES

Le végétal bien que tenant une place déjà essentielle dans le projet mérite d'être étendu. Les perspectives visuelles conférées aux riverains sur le terrain nu bordé de haie de Pentens seront affectées par l'urbanisation de la zone. D'autre part, l'attachement par les individus pour la qualité du cadre de vie et la présence d'espaces naturels à proximité des lieux de vie vient conforter l'intérêt pour les éléments naturels. Les interfaces en limite de site avec l'habitat diffus et pavillonnaire nécessiteront un traitement particulier. Il s'agira de plantation d'essences locales variées et adaptées au milieu. Ces haies futures constitueront le prolongement des haies existantes.

Image 16 Intégration du végétal dans les principes d'aménagement

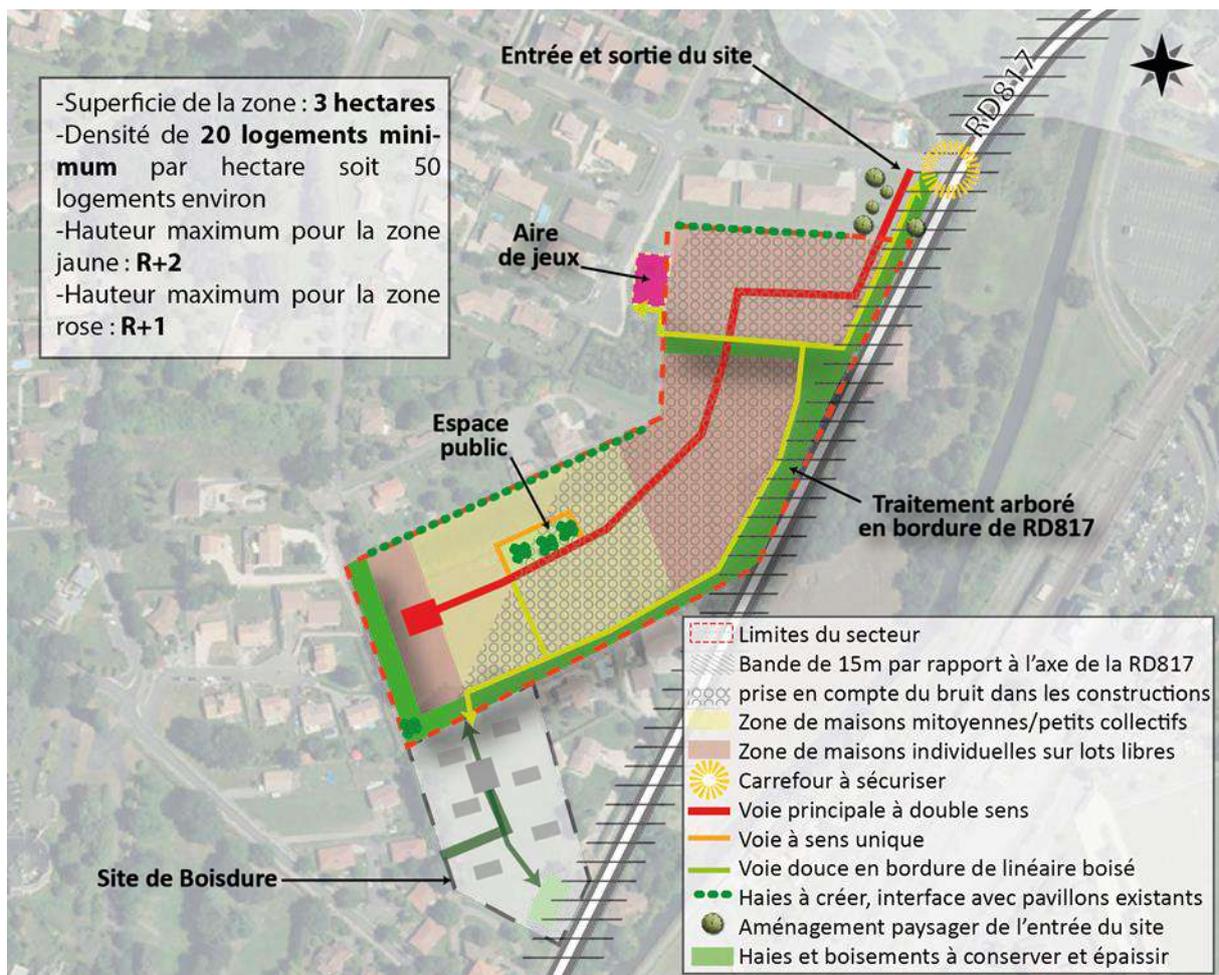
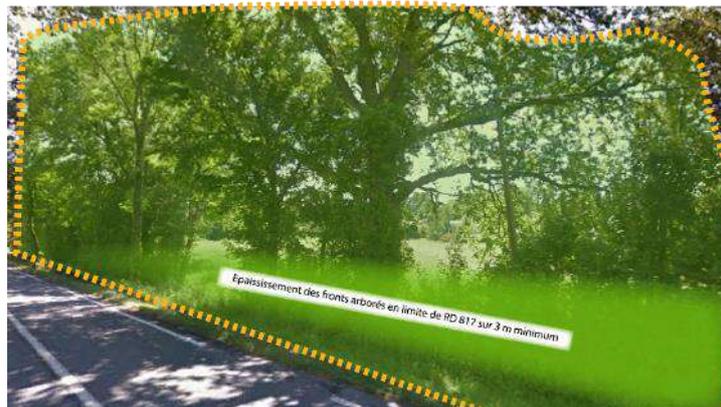


Image 17 préservation des éléments arborés existants et création de haies



De façon à limiter les co-visibilités entre la RD817 et le site de Pentens, l'interface arborée sera conservée. La plantation de nouveaux éléments sur au moins 3 mètre de large permettra à terme de constituer un écran végétal d'une épaisseur suffisante pour éviter toute correspondance et connexion entre les deux espaces. Toute proportion gardée, cet écran végétal viendra également limiter les risques dès lors qu'un véhicule sortirait de sa voie (absence de barrière sur les abords du site) et atténuer sensiblement les nuisances sonores.

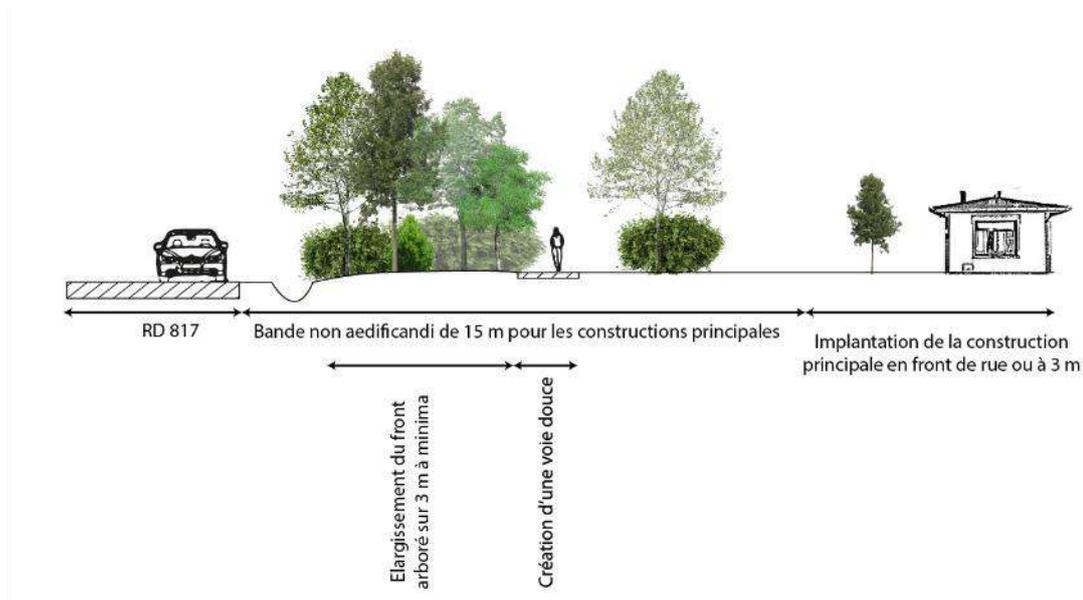
Image 18 conservation des éléments arborés existant et épaissement du front végétal



En lisière de cet écran végétal s'insérera une bande piétonne et cyclable. Elle aura un rôle double :

- Valoriser les lisières arborées aux abords de la RD817,
- Créer un recul supplémentaire avec la parcelle aménageable venant de fait éloigner les constructions et les lots de la RD817.

Image 19 coupe de principe de l'aménagement des abords au site de Pentens au droit de la RD817



### 3.2.3 DEFINITION DE L'ARMATURE URBAINE

- **Créer une centralité et des formes urbaines différenciées.**

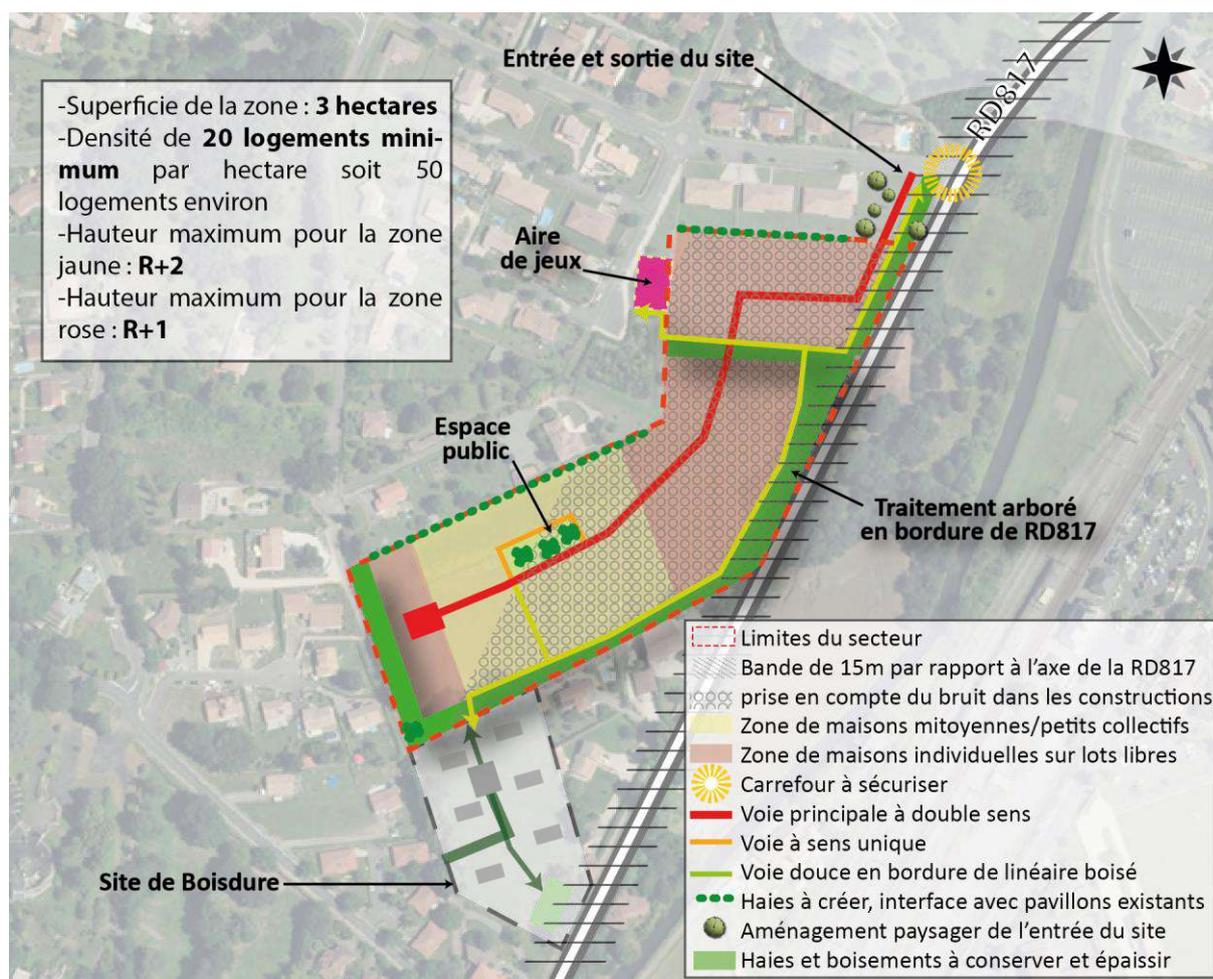
L'objet de l'aménagement est de permettre la réalisation d'une opération à dominante d'habitat. Les objectifs de densités définis dans la commune se transcrivent ici par l'identification d'une zone en cœur de site devant présenter un parcellaire plus resserré, des maisons mitoyennes et des petits logements collectifs. Sur les autres espaces du site les maisons seront de type individuel sur lot libres. La possibilité pour les constructions nouvelles de s'implanter à l'alignement de l'emprise public affirme la volonté de création d'un véritable front bâti venant donner de l'épaisseur à la rue. Cette possibilité permettra également un éloignement supplémentaire des constructions principales de la RD817.

Un espace public viendra, de pair avec un resserrement parcellaire et les fronts bâti, asseoir la position d'espace central.

Cet espace publics sera végétalisé et présentera l'espace de respiration principal du site de projet.

Le respect de ces principes d'aménagement permettra de rompre avec les ambiances urbaines par trop monotones qu'il est possible de rencontrer sur les espaces limitrophes de la commune.

Image 20 schéma d'aménagement de la zone



- **Créer des espaces vécus et un maillage avec les espaces stratégiques adjacents.**

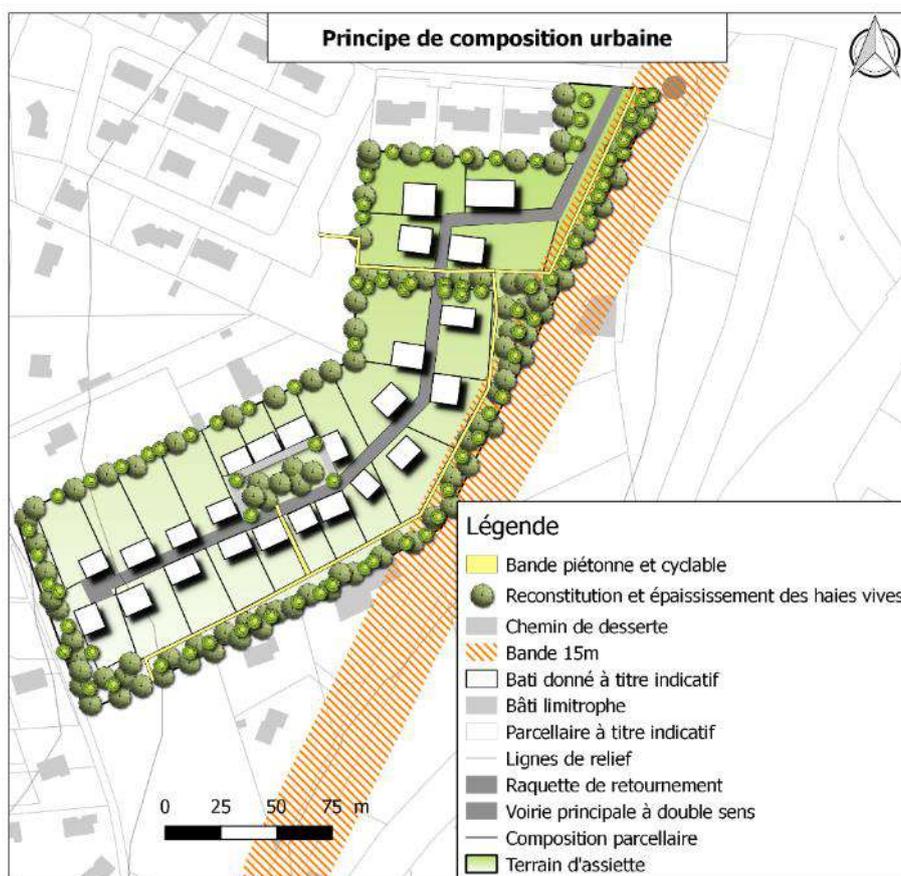
Le maillage du site de projet avec les quartiers voisins s'effectuera par le biais des bandes piétonnes et cyclables. Libérées des contraintes et des exigences d'une voirie (emprise, largeur, vitesse etc.) elles peuvent s'intégrer aisément et connecter le site de Pentens aux espaces stratégiques. L'intérêt que présente l'intégration d'une voie douce selon la configuration présentée ci-dessus est multiple :

- Il permet de générer de nouveaux usages dans un secteur où les espaces offerts aux déplacements doux sont limités ou de faible qualité et dans lesquels le transport automobile fait figure d'autorité.
- Il permet d'effectuer le trait d'union avec le projet en cours sur Pentens 2 et de donner la possibilité aux usagers de voir élargir leur espace vécu. Cette ouverture sera une véritable aménité pour les résidents du site de Pentens 2 et de Pentens.
- De valoriser et de conforter la position:
  - des jardins partagés en projet sur le site de Pentens 2,
  - du chemin en lisière des linéaires de haies et des espaces arborés,
  - de l'espace public projeté sur le site de Pentens, véritable élément de centralité urbaine,
  - De l'accès à l'aire de jeux existante en zone nord.

Les principes de compositions urbaines présentés ci-dessus sont retranscrits à titre indicatif dans le schéma d'organisation urbaine ci-dessous. Il convient de souligner que cette représentation a une visée pédagogique et ne constitue pas un aménagement figé. Il sera du ressort de l'aménageur sous pilotage communal de définir

l'aménagement des lots, les modalités concrètes de sa réalisation. Il devra pour autant respecter le principe de compatibilité avec l'OAP telle que définie dans la notice.

Image 21 principe de composition urbaine



Les représentations 3D ci-dessous de la zone laissent entrevoir l'intégration paysagère du projet dans son environnement. La réalisation d'un front bâti permettra de dégager des espaces importants pour les jardins, de limiter les nuisances sonores de la RD817 et de créer une organisation axée autour de la rue et des espaces publics.

La bande piétonne jouira de cette interface entre lisière arborée et jardins privés.

Le linéaire végétal en limite de site viendra créer des écrans limitant les co-visibilités et permettra la conservation du caractère intimiste et champêtre du site.

Image 22 Représentation du projet n°1



Image 23 Représentation 3D du projet n°2



Image 24 Représentation 3D du projet n°3

