

# PLU

Plan Local d'Urbanisme

Département de la Haute-Garonne  
Communauté d'Agglomération du SICOVAL

**Commune d'Odars**

**APPROBATION**

9.7

## Etude d'entrée de ville



Mise en révision le 10 septembre 2014

Arrêté le 27 Juin 2018

Approuvé le 26 Juin 2019



Elaboré avec l'appui technique du  
Service Urbanisme et  
Développement du Territoire du  
SICOVAL

Département de la Haute-Garonne  
MAIRIE D'ODARS



Mairie d'Odars  
16 allée des Pyrénées  
31450 Odars



## SOMMAIRE

<b>PREAMBULE</b> .....	<b>2</b>
<b>I – Application de l'article L111-6 du code de l'urbanisme sur la commune d'odars</b> .....	<b>3</b>
<b>II – PRESENTATION DU SITE ET ANALYSE DE L'ETAT INITIAL</b> .....	<b>5</b>
<b>III – ENJEUX DE DEVELOPPEMENT DU SITE</b> .....	<b>11</b>
<b>IV – DEFINITION DU PARTI D'AMENAGEMENT</b> .....	<b>11</b>
<b>V – PRINCIPE D'AMENAGEMENT DE L'ENTREE NORD-OUEST D'ODARS et DE LA ZONE AU0</b> .....	<b>14</b>
<b>VI –JUSTIFICATION DE LA MODULATION DE LA BANDE D'INCONSTRUCTIBILITE AU REGARD DES CRITERES DE L'ARTICLE I111-8 DU CODE DE L'URBANISME</b> .....	<b>15</b>

## **PREAMBULE**

Soucieux de structurer leur entrée de ville Ouest, traversée par la RD2, les élus de la commune d'Odars souhaitent disposer d'une étude globale d'aménagement permettant de déroger aux règles d'implantations prévues à l'article L111-6 du Code de l'urbanisme (ancien L111-1-4), en développant une réflexion pour définir des options d'aménagement :

- promouvant un urbanisme de qualité le long des grandes infrastructures routières,
- préservant la qualité et la sensibilité des paysages,
- envisageant une qualité architecturale des constructions,
- prenante en compte des contraintes de nuisances sonores et de sécurité.

et établir les mesures nécessaires à la mise en valeur de l'existant et à la bonne intégration des projets à venir dans l'unique but d'un développement équilibré et harmonieux de l'ensemble du secteur.

Ce projet urbain trouvera par la suite sa traduction dans le document d'urbanisme communal.

### **Rappel réglementaire :**

*En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres comptée 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 grandes circulation.*

*Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L141-19.*

*Elle ne s'applique pas :*

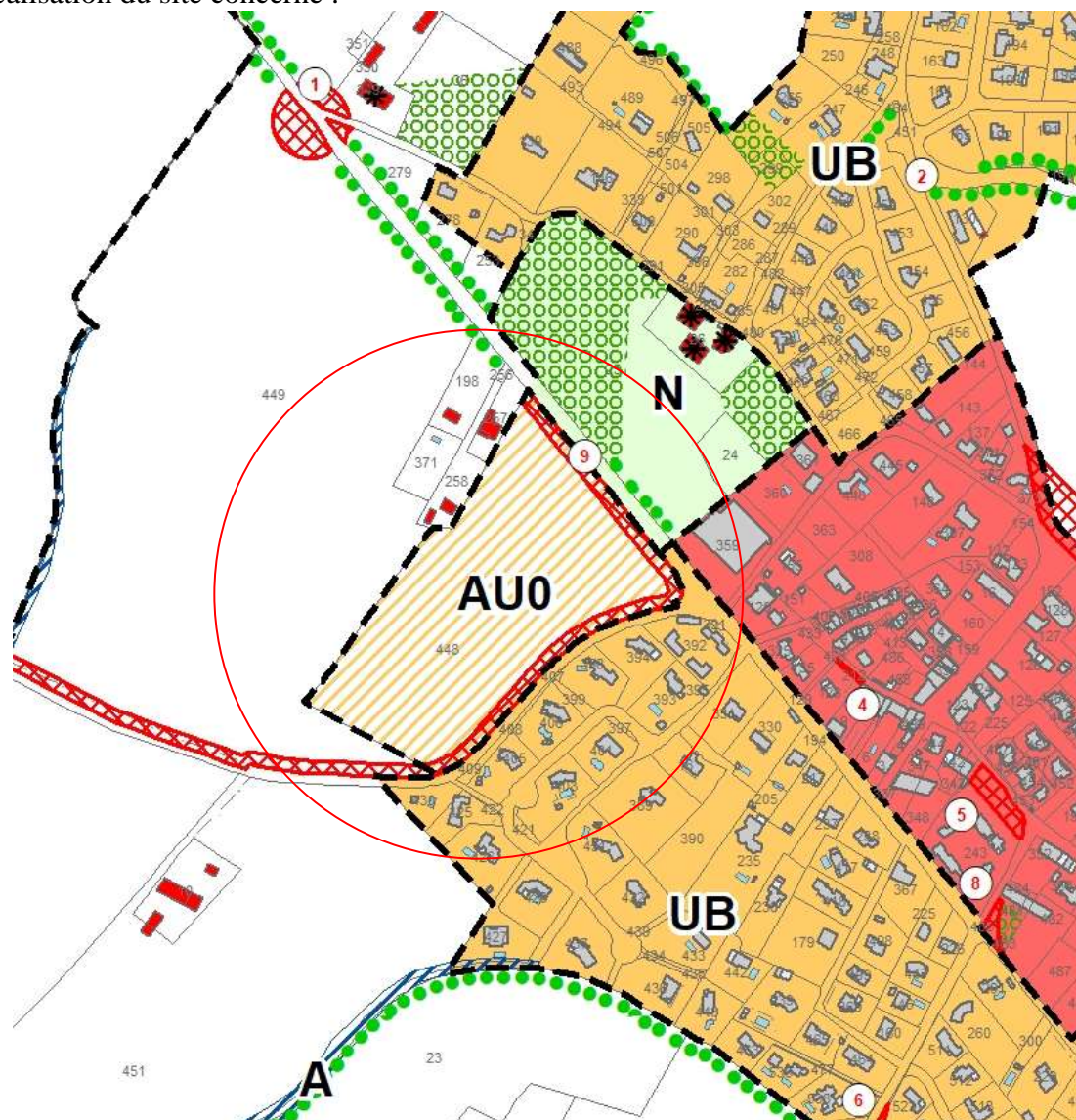
- *aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières,*
- *aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières,*
- *aux bâtiments d'exploitation agricole,*
- *aux réseaux d'intérêt public.*

## I – Application de l'article L111-6 du code de l'urbanisme sur la commune d'odars

La commune d'Odars est traversée par le RD2 qui supporte un important trafic de transit entre Toulouse et Revel, ce qui lui vaut d'être concernée par l'application de l'article L111-6 du code de l'urbanisme (ancien L111-1-4 dit « Amendement Dupont »). Pour déroger aux règles de recul applicables à la voie et permettre le développement urbain de ces abords immédiats, dont notamment le secteur AU0 de Pibrac projeté dans le PLU en cours d'élaboration, il est nécessaire de réaliser une étude dérogatoire objet du présent document.

L'étude vise à analyser et à justifier que les règles d'implantation pour le secteur AU0 de Pibrac, amené à s'urbaniser à moyen ou long terme, soient compatibles avec la prise en compte des nuisances sonores, des problématiques de sécurité, de qualité architecturales et de qualité urbaine et paysagère.

Localisation du site concerné :





## II – PRESENTATION DU SITE ET ANALYSE DE L'ETAT INITIAL

Installée sur une ligne de crête, la RD2 traverse d'Ouest en Est le territoire communal d'Odars et assure la desserte du village grâce à un réseau de voies qui vient se greffer sur la voie.

En outre, elle dessert directement un certain nombre de constructions qui lui sont riveraines.

Aujourd'hui, la RD2 supporte un trafic de transit important qui augmente.

Nous ne disposons pas de données à Odars même, cependant des comptages routiers ont été réalisés à Auzielle et à Fourquevaux. (voir tableur qui suit)

Années	2011	2013	Avril 2013	Février 2016	Mars 2016
<b>RD 2 à Auzielle</b>			6982	6903	7854 et 6380
<b>RD 2 à Fourquevaux</b>	5739	5634			

Même s'il n'a pas été recensé d'accidents, cette voie, classée « route départementale à grande circulation » de catégorie 1, présente des inconvénients non négligeables liés principalement à :

- des problèmes de sécurité pour les usagers et les habitants,
- des nuisances sonores et pollutions pour les riverains avec un trafic journalier qui augmente.
- une image trop routière qui n'incite pas les usagers à modifier leurs comportements lorsqu'ils arrivent en agglomération traduite par :
  - o un tracé rectiligne,
  - o un manque de traitements qualitatifs de la voie et de ses abords.

Au-delà de sa fonction de transit, la RD2 ne présente pas en entrée d'agglomération Ouest d'aménagement de type urbain comme nous en avons dans le centre-bourg. Les abords de la voie sont encore très « naturels » :

- En amont du village et de la zone d'étude, la RD2 est soulignée par un alignement d'arbres de haute tige planté unilatéralement, coté Nord de la RD2. Cet alignement d'arbres anime l'accotement de la voie et permet une diversification des séquences paysagères le long d'une route départementale caractérisée par un tracé rectiligne et monotone, de type purement routier.

Au Sud, une haie arborescente discontinue vient cadrer la voie



*Vue avant le carrefour RD2/Chemin d'En Gasquet*



*Vue au niveau du carrefour RD2/chemin d'En Gasquet*



*Vue en direction du village après le carrefour RD2/chemin d'En gasquet*

- Au droit de la zone d'étude, au Nord l'alignement d'arbres est toujours présent. Il est protégé par une barrière de sécurité métallique qui donne un caractère très routier à la voie. Au Sud le paysage est ouvert sur une occupation agricole des sols.





Vue au droit de la zone AU0

Cette configuration offre des échappées visuelles très ouvertes sur l'environnement immédiat et lointain à caractère agricole, avec en ligne d'horizon la chaîne des Pyrénées qui en magnifie le point de vue.



Vue depuis la RD2 en direction du Sud sur la zone AU0

Le site n'est pas bâti, en revanche on trouve à proximité immédiate plusieurs constructions de type pavillonnaires plus ou moins récentes et au Nord, une bâtisse de caractère avec un parc qui constitue le patrimoine vernaculaire des lieux bien qu'elle ne soit pas visible depuis la RD2 en raison d'une épaisseur masse végétale qui en masque la présence, et en suivant, des bâtiments de type industriel sans qualité particulière. Ces constructions donnent une image très hétérogène à cette entrée de village qui pourtant présente une grande qualité paysagère en raison de vues ouvertes vers le Sud et notamment sur la chaîne de Pyrénées qui se dévoile par temps clair.





Vue sur le parking privé de la ferme pédagogique

Les caractéristiques du site :

<b>Thématiques</b>	<b>Points forts</b>	<b>Points faibles</b>
<b>Qualité urbaine</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- un classement en zone de développement à moyen ou long terme : AU0</li> <li>- La localisation en continuité de quartiers urbanisés.</li> <li>- La proximité des réseaux de viabilité et de desserte viaire, limitant les frais financiers liés à l'aménagement.</li> <li>- Une opportunité pour mieux signaler l'entrée de ville.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Des bâtiments d'architectures hétéroclites qui ne participent pas la valorisation et la structuration de cette entrée de village.</li> </ul>
<b>Qualité architecturale</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Présence du château de Bergues et d'arbres majestueux à proximité</li> </ul>	<p>Différents types d'architectures se mêlent avec une dominance de maisons pavillonnaires dont le manque d'unité architecturale ne permet pas d'assurer une qualité urbaine de l'entrée de village.</p>
<b>Qualité paysagère</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Une perception lointaine de la chaîne des Pyrénées</li> <li>- Une perception sur les coteaux Sud en raison de son positionnement en ligne de crête.</li> </ul>	
<b>Sécurité et nuisances</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Un axe supportant un important trafic de transit qui accentue les nuisances sonores</li> </ul>

**Les perceptions visuelles** qui se dégagent dans la traversé du secteur concerné par l'étude s'illustrent par des larges vues ouvertes sur un paysage agricole animé par une végétation éparse lointaine. Non bâtie à ce jour, il est important de rechercher l'unité dans l'aménagement de cette entrée de village. **L'enjeu paysager** de la RD2 est donc essentiel.

En plus, d'assurer l'identification des entrées du village et la valorisation de la traversée d'Odars, le paysage est le moyen d'agir sur les comportements des usagers qui grâce à la mise en place de dispositifs d'ordre urbain annoncera l'entrée en agglomération, pour permettre le ralentissement des véhicules transitant par Odars et sécuriser la traversée du village.

Les aspects à prendre en compte :

- La perception de l'entrée de ville pour l'annoncer et la valoriser.
- La maîtrise des bruits générés par le trafic de la RD2
- La gestion des flux pour les sécuriser et valoriser les abords de la voie qui s'urbanisent.
- L'espace environnant de la RD2 pour le structurer de manière à assurer la liaison et l'articulation entre les zones urbanisées existantes et celles en devenir et ainsi réussir la cohésion de l'ensemble de la traversée.
- Les cônes de vue à préserver pour leurs rôles d'animation.
- L'articulation à trouver pour lier le secteur Nord au secteur Sud
- La définition des formes urbaines et architecturales pour préserver l'identité du village et garantir une unité de forme, d'implantation et de composition.

### III – ENJEUX DE DEVELOPPEMENT DU SITE

La zone AU0 du secteur de Pibrac est identifiée dans le projet de PLU d'Odars comme un secteur en devenir pour s'inscrire dans les objectifs de développement que s'est fixée la commune et ainsi répondre aux enjeux de production de logements.

### IV – DEFINITION DU PARTI D'AMENAGEMENT

L'urbanisation d'Odars se présente comme un ensemble relativement dense sur le cœur ancien du village avec une urbanisation qui s'aère au fur et mesure que l'on s'en éloigne.

Historiquement, le village s'est installé sur une ligne de crête pour dominer le paysage agricole, pour ensuite s'étendre sur les versants de façon plus lâche, ce qui permet de maintenir, depuis la RD2, des points de vue sur la campagne environnante. Ces perspectives visuelles sur un espace naturel et agricole est une constante à Odars, qui constitue l'une des richesses de la commune comme une cause d'attractivité.

Cette conception urbaine est à reconduire dans les options d'aménagement des extensions urbaines du village d'Odars. Il convient également d'assurer l'articulation entre les différents quartiers du village pour constituer une armature urbaine cohérente.

Le développement urbain est donc subordonné à l'environnement paysager.

Les objectifs sont les suivants :

**- Annoncer la zone agglomérée d'Odars et améliorer sa perception dans l'espace tout en assurant une desserte sécurisée des zones à urbaniser dans un proche avenir.**

Les accotements de la RD2 doivent être aménagés pour annoncer l'entrée en zone agglomérée et surtout induire chez le conducteur un comportement adapté au lieu (ralentissement entre autres).

Il est proposé d'identifier clairement l'entrée Nord/Ouest d'Odars en aménageant en amont du secteur de Pibrac, le carrefour situé à l'intersection de la RD2 avec le chemin d'En Gasquet, marqué par un emplacement réservé sur le plan de zonage du PLU. L'aménagement de ce carrefour permettra en plus de sécuriser l'accès au chemin d'En Gasquet, d'annoncer une première étape d'entrée en agglomération pour influencer sur les comportements des usagers qui roulent encore trop vite à l'approche du village.



*Exemple d'ambiance requise*

Au-delà de l'aménagement du carrefour, les accotements sont à valoriser et sécuriser pour permettre le cheminement des piétons (résidents existants et futur). Des aménagements paysagers d'accompagnement de la voie permettront de qualifier l'entrée de ville et d'identifier une nouvelle séquence paysagère qui aux regards des usagers de la RD2 affichera la zone urbaine d'Odars et influera sur les vitesses pratiquées dans la traversée de l'agglomération. Il est souhaitable de refermer en partie le champ visuel sur le paysage pour cadrer la voie.



*Exemple d'ambiance requise*

Côté Nord, la glissière de sécurité est à supprimer et remplacer par un élément plus urbain.

**- Limiter l'impact visuel des constructions existantes et à venir et protéger les cônes de vues de manière à veiller à la qualité des aménagements futurs en matière d'architecture, de composition urbaine et de traitements paysagers :**

- Imposer un retrait pour l'implantation des constructions à venir.

En zone agricole, ce retrait devra être au moins de 25 mètres pour préserver en façade de la RD2 des espaces de cultures agricoles.

En zone constructible, c'est-à-dire dans l'enceinte urbaine du village, ce retrait sera moins important pour que l'urbanisation existante et à venir vienne dessiner la voie et faire prendre conscience aux usagers qui transitent sur le RD2 qu'ils sont en agglomération et que la vitesse pratiquée est réduite à 50 km/h.

Cependant au droit de la zone AU0, un retrait de 10 mètres sera requis par rapport à l'emprise du bord de chaussée, pour permettre la réalisation d'un accotement végétalisé et un trottoir qui sécurisera les déplacements piétons des riverains de ce secteur. Pour structurer, un recul sera requis à 5 mètres minimum des nouvelles emprises publiques, pour les futures constructions.

Les accotements devront être plantés d'un alignement d'arbres de haute tige pour rythmer la façade et de massifs arbustifs pour accompagner le cheminement piétonnier et signifier la traversée d'agglomération.



Exemple d'ambiance requise

- Réglementer l'aspect extérieur des constructions de manière à veiller à leur qualité :

Sans rechercher une uniformité, les constructions devront s'implanter parallèlement aux courbes de niveaux et présenter des lignes de faitage parallèle à la RD2.

Le premier front de constructions devra comprendre au maximum un RDC surmonté d'un demi-niveau pour permettre des échappées visuelles sur la chaîne des Pyrénées.

Les volumes des constructions seront simples : rectangulaires. Les matériaux de façades devront s'inscrire dans le registre local développé dans le cahier de recommandations architecturales, urbaines et paysagères du Sicoval pour préserver l'identité du village d'Odars et venir la prolonger.

- Protéger les cônes de vues :

Cet aspect pourra se gérer :

- en limitant la hauteur des constructions. Cette hauteur sera limitée à 5,5 mètres au faîtage du toit sur le premier front bâti le long de la RD2.
- En préservant des poches non urbanisées, naturelles, pour composer une urbanisation au contact de la nature.
- En aménageant et paysageant les abords de la RD2.

- Définir une séquence paysagère d'entrée de ville :

Il ne s'agit pas de créer une barrière végétale continue le long de la RD2 mais de pouvoir diminuer sensiblement l'impact visuel des constructions à venir et assurer l'unité et la cohérence paysagère de l'entrée de ville.

Ainsi, il est proposé de poursuivre l'alignement de platanes jusqu'à son intersection avec la RD 54A. En second plan, des plantations de massifs arbustives d'essences champêtres en mélange pourraient animer les espaces non bâtis d'accompagnement d'un cheminement piétonnier.

**- Maitriser les nuisances sonores :**

Permettre un recul des futures constructions vis-à-vis de la source de bruit et inscrire les constructions dans la pente en contre-bas de la voie.

Ces différentes mesures permettront de créer un cadre, une ambiance qui :

- induira chez le conducteur un comportement adapté au lieu
- sécurisera l'entrée Nord-Ouest d'Odars.
- valorisera l'entrée de ville.

**V – PRINCIPE D'AMENAGEMENT DE L'ENTREE NORD-OUEST D'ODARS et DE LA ZONE AU0**

**Orientation d'aménagement – Secteur de Pibrac**



**Principes d'aménagement :**

- Aménagement global :

L'urbanisation au contact direct des espaces agricoles devra être moins dense pour permettre une transition urbaine douce.

Les lisières du secteur urbanisé devront être traitées par des plantations de haies arborescentes.

Un maillage de noues assurera la rétention des eaux pluviales du secteur.



Un chemin piétonnier longera la RD2 et la RD54a.  
Un alignement bâti dessinera la façade sur le RD2.

- Programme :  
Le programme du quartier comprendra de l'habitat individuel et intermédiaire. Du commerce sera également possible.
- Accès et desserte :  
L'accès principal se fera depuis la RD54a. Les voies de desserte devront s'inscrire dans la pente pour ne pas générer d'importants terrassement.

## **VI –JUSTIFICATION DE LA MODULATION DE LA BANDE D'INCONSTRUCTIBILITE AU REGARD DES CRITERES DE L'ARTICLE I111-8 DU CODE DE L'URBANISME**

### **Justification au regard des nuisances**

Le secteur est principalement soumis aux nuisances sonores liées à la circulation routière. La proximité de la RD2 implique nécessairement un traitement acoustique des façades approprié selon le type de construction implanté aux abords immédiats de cet axe.

Les bâtiments devront donc répondre aux exigences d'isolement acoustique standardisé. L'enveloppe de ces constructions sera conçue de manière à ce que les niveaux sonores soient compatibles avec les enjeux environnementaux et la réglementation en vigueur, conformément à l'arrêté préfectoral relatif au classement acoustique de la RD2.

Un retrait des constructions sera requis le long de la RD2 pour permettre l'aménagement d'un piétonnier et des espaces verts, mais aussi pour diminuer l'impact sonore des voies sur les constructions.

La gestion des eaux pluviales sera à maîtriser. En effet, le secteur en s'urbanisant va générer des surfaces imperméabilisées (emprise de voies, du bâti,...) favorisant le ruissèlement des eaux pluviales. Celles-ci ne pourront pas être absorbées par le milieu, c'est pourquoi un système de régulation devra être mis en place : la noue paysagère est recommandée au plus près de la source pour ne pas surcharger l'exutoire. D'autre part une gestion à la parcelle sera requise.

### **Justification au regard de la sécurité**

La réalisation du projet ne pose pas de soucis en termes de sécurité routière. Plusieurs principes d'aménagement et de composition ont été définis pour veiller à la bonne fonctionnalité du secteur et assurer une sécurité optimale.

- Il n'est pas envisagé une desserte directe depuis la RD2. Le quartier sera accessible à partir de la RD54a, avec un seul accès.  
La desserte interne à la zone AU0 se fera par une voie en boucle qui se connectera sur cet accès.

- Un retrait à 10 mètres est défini le long de la RD2 et de la RD54a pour permettre l'aménagement d'un chemin piétonnier et permettre ainsi de sécuriser les déplacements doux des habitations existantes riveraines implantées au-delà de la zone AU0. Il en est de même le long de la RD54a pour permettre les déplacements doux des résidents du secteur tout en amorçant le lien avec la commune voisine d'Escalquens.

#### **Justification au regard de la qualité architecturale et de la qualité de l'urbanisme.**

L'aspect extérieur des constructions à venir devra bénéficier d'une cohérence réglementaire pour garantir leur intégration dans l'environnement paysager.

Le premier front bâti situé le long de la RD2 ne devra pas dépasser une hauteur de 5,5 mètres au point le plus haut pour permettre le maintien d'échappées visuelles sur le paysage lointain, soit R+1/2.

A partir de la courbe de niveau 225 et le long de la RD54a, la hauteur pourra atteindre un maximum de 7 mètres au point le plus haut.

Les constructions auront des volumes simples surmontés d'une toiture avec une pente comprise entre 30 et 35% couverte de tuile de terre cuite de couleur rouge dominant. Il est recommandé de ne pas multiplier les toits sur un seul et même projet et de regrouper l'ensemble de la construction sous une seule et même toiture. Une tolérance sera possible pour des destinations de garages.

Un alignement sera requis le long de la RD2 pour constituer une façade urbaine et dessiner l'entrée de ville d'Odars pour 60% minimum du linéaire des façades situées face à la RD2.

Le carrefour RD2/RD54a devra rester dégagé. Il sera agrémenté d'un traitement paysager qualitatif pour marquer l'intersection.

L'aménagement interne du secteur AU0 se développera sur la base d'une gestion des eaux de pluie aérienne. Des noues paysagères souligneront la voie de desserte parallèlement à la pente du terrain pour permettre une rétention à la source. Le trop plein sera ensuite collecté par un réseau souterrain avant de se rejeter dans l'exutoire à l'extrémité Sud du site.

Une rétention à la parcelle sera requise pour réduire le débit de fuite en amont.

Le principe de voirie partagée est recommandé pour réduire les surfaces imperméabilisées et donner une priorité aux déplacements doux, vis-à-vis des déplacements motorisés.

Le stationnement devra être prévu sur les parcelles privatives. Le stationnement en façade de la RD2 est proscrit, sauf s'il est marqué par un écran végétal prolongeant des aménagements paysagers accompagnant le piétonnier.

Les constructions devront s'implanter parallèlement aux courbes de niveaux pour limiter les terrassements. En aucun cas la pente du terrain devra être modifiée en dehors des nécessités liées à la réalisation des ouvrages constructifs et/ou d'aménagement.

#### **Justification au regard de la qualité des paysages.**

D'un point de vue paysager, le site présente aujourd'hui un large panorama sur la campagne environnante et notamment sur la chaîne des Pyrénées. En revanche, l'entrée de ville n'est pas identifiée ce qui génère des problèmes d'insécurité dans la traversée du village, notamment au droit du site AU0 puisque les abords de la RD2 ne présentent pas de trottoirs, ni d'éléments caractéristiques d'une zone agglomérée. Il est à noter la présence de barrières de sécurité le long de la RD2 au droit de la zone d'étude sur l'accotement nord.

En effet, les accotements sont traités à ce jour comme les bas-côtés d'une route de campagne, ce qui ne permet pas aux usagers de la RD2, de prendre conscience qu'ils sont en zone agglomérée et qu'ils doivent adapter entre autre leur vitesse au contexte.

L'urbanisation du secteur et les aménagements à venir devront alors influencer sur ces usagers afin qu'ils adaptent leur vitesse à la traversée de la zone agglomérée, dès qu'ils y sont entrés. Le paysage de cette entrée de ville doit donc être modifié pour qu'il soit différent des zones amont et en aval où la RD2 traverse des secteurs agricoles à perte de vue.

Le fait d'intervenir sur le paysage et de le structurer n'enlèvera pas sa qualité, puisque le projet se veut de maintenir une ambiance végétale pour cette entrée de ville et ainsi assurer le lien et la continuité paysagère avec le paysage amont et en aval.