

RÉVISION ALLÉGÉE N°1 **DU PLAN LOCAL D'URBANISME** **DE CARCASSONNE**

rapport de présentation
et argumentaire relatif à la révision allégée n°1

Révision allégée n°1 du PLU, approuvée en CM du 26 septembre 2019



INTRODUCTION

La Ville de Carcassonne a décidé d'engager la **révision allégée N°1 de son PLU approuvé le 9 mars 2017**, pour faire suite à l'étude «Entrée de Ville Est de Carcassonne» réalisée de septembre 2017 à mars 2018 sur un linéaire de 5km, allant de l'échangeur de Trèbes jusqu'au square Gambetta, à l'est de la Bastide St Louis.

Cette étude a constitué la base du dossier «Loi Barnier» inclus dans la présente révision allégée du PLU et présenté au chapitre 3.

Le présent document s'attache donc à exposer les motivations de la Ville de Carcassonne pour procéder à la révision allégée de son PLU en application de l'article L.153-34 du Code de l'Urbanisme, dans l'optique de réduire, après étude «Loi Barnier», les principes d'inconstructibilité résultant de l'application de l'article L.111-4 et donc de:

- **porter de 75m à 35m le recul minimal d'implantation des bâtiments par rapport à l'axe de la RD6113 pour la zone U Eco sur le site de projet Moreau,**
- **réduire la hauteur maximale des constructions autorisées le long de la voie RD6113 à 10m au lieu de 14m pour la zone U Eco sur le site de projet Moreau,**
- **améliorer la prise en compte de l'environnement par les projets sur la zone U Eco, notamment en ce qui concerne la question du pluvial et la place du végétal**
- rectifier l'erreur matérielle qui a pour résultat une incohérence entre la pièce graphique du règlement et l'OAP N°10 Moreau indiquant respectivement un recul minimal de 35m et de 25m pour la partie de la zone U Eco située au sud de la RD6113; le recul de 35m minimum est porté sur les 2 pièces.
- et par conséquent, modifier le règlement écrit et graphique ainsi que l'OAP N°10 Moreau par rapport aux points précédents.

Dans le respect de l'article R.151-5, le présent dossier de révision allégée propose les éléments suivants:

- 1.** le contexte réglementaire
le rappel réglementaire
- 2.** le rapport de présentation
 - 2.1. l'objet de la révision allégée
 - 2.2. le rappel des contraintes concernant l'objet de la révision allégée
 - 2.3. le dossier «Loi Barnier»

ainsi que les changements apportés au PLU en vigueur, avec les pièces du PLU avant et après la révision allégée:

- 3.** le règlement écrit, avant et après la révision allégée
- 4.** le plan de zonage (règlement graphique), avant et après la révision allégée
- 5.** l'Orientation d'Aménagement et de Programmation n°10 Moreau, avant et après la révision allégée
- 6.** le tableau synthétique et récapitulatif des modifications opérées dans le cadre de la révision allégée
- 7.** le bilan de la concertation

1.

LE CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

LE CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE DE LA RÉVISION ALLÉGÉE DU PLU

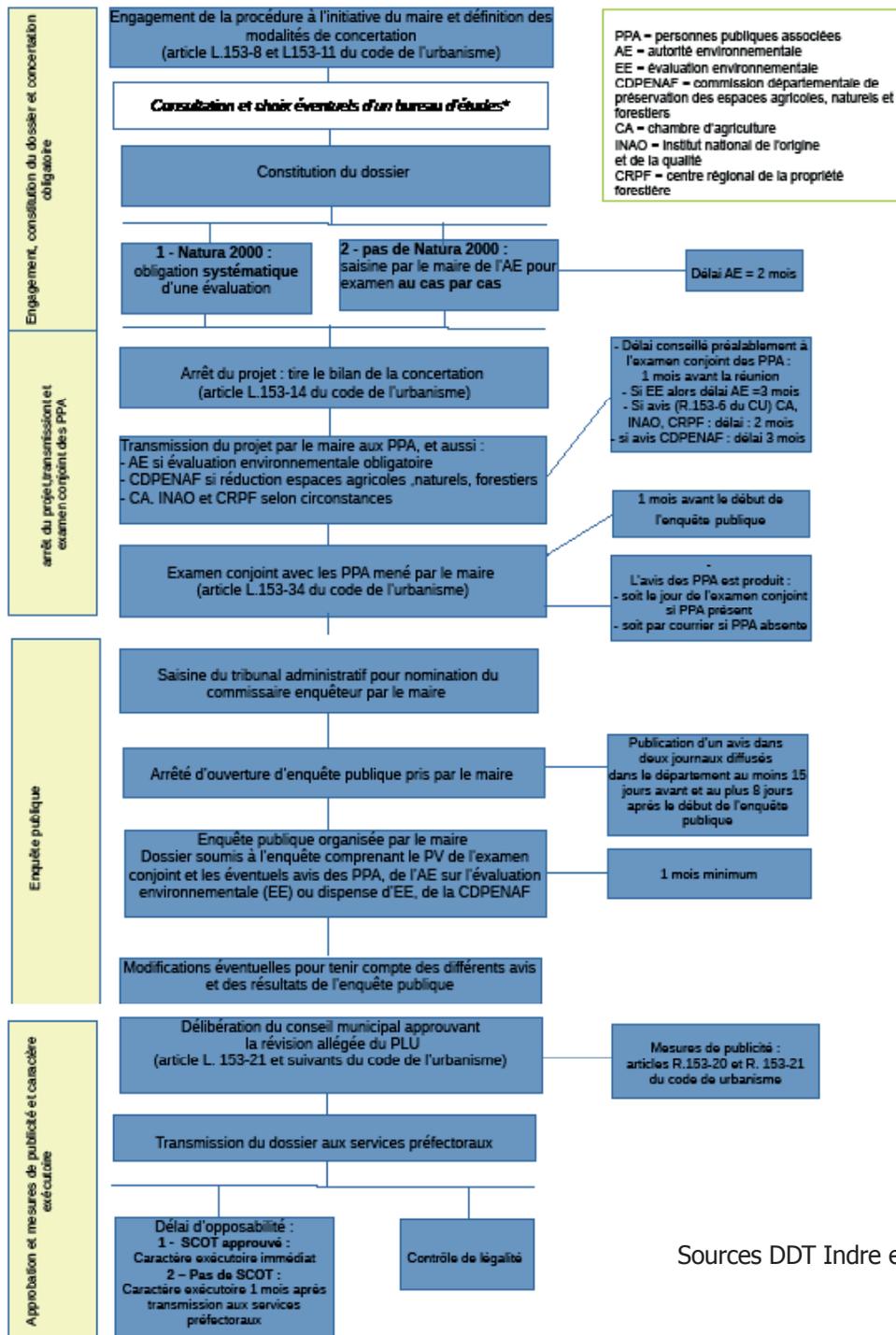
> En application de l'article L.153-34, la procédure de **révision allégée** du PLU doit être utilisée lorsque la Commune envisage, **sans modifier les orientations générales du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)**, de:

- réduire un espace boisé classé, une zone agricole ou une zone naturelle et forestière,
- réduire une protection édictée en raison de nuisances, de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels.

La réduction, après étude, des principes d'inconstructibilité résultant de l'application de l'article L.111-6, entre pleinement dans le champ de la révision allégée.

Le projet de réduction du recul minimal des constructions par rapport à l'axe de la RD6113, de 75m à 35m au droit de la zone U Eco Site de projet Moreau et de limitation de la hauteur maximale des constructions à 10m le long de l'axe (au lieu des 14m max):

- résulte de l'application de l'article L111-8 du code de l'urbanisme,
- n'entraîne pas de modification **du PADD du PLU en vigueur**,
- n'impacte aucune zone A ou N,
- ne touche pas d'Espaces Boisés Classés
- ne concerne aucune zone classée Natura 2000 (la Commune n'en comporte pas sur son territoire).



Sources DDT Indre et Loire

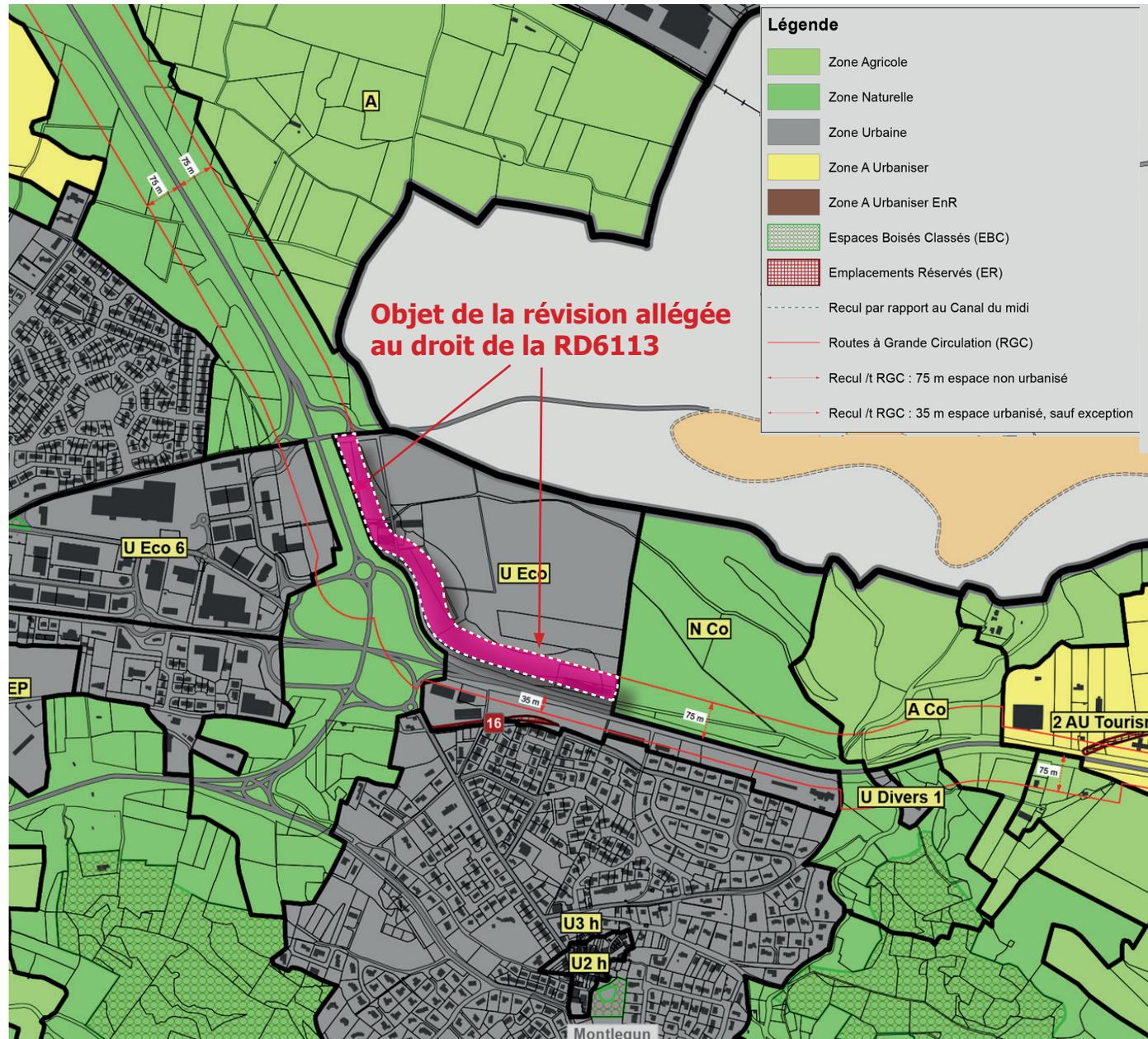
2.

LE RAPPORT DE PRÉSENTATION





2.1. L'OBJET DE RÉVISION ALLÉGÉE

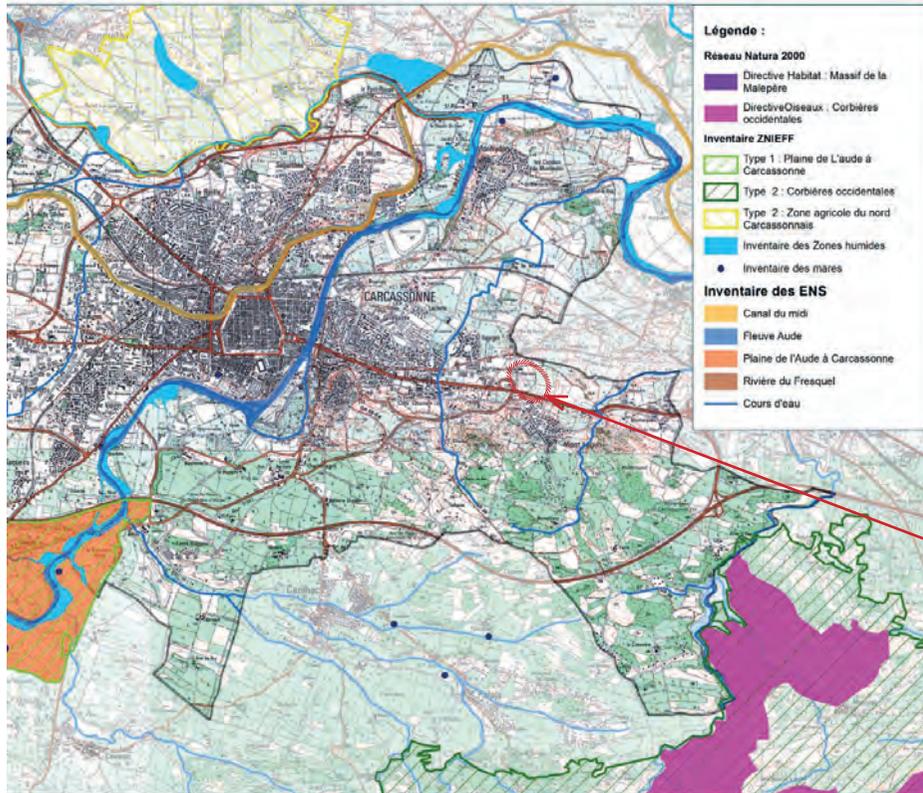


> La Ville de Carcassonne lance la présente révision allégée du PLU afin de porter de **75m à 35m le recul minimal des constructions** par rapport à l'axe de la RD6113, au droit de la zone U Eco Site de projet Moreau à l'Est de la Ville de Carcassonne. La réduction de ce recul implique une augmentation d'environ 13% (3,4ha) de la superficie constructible de la totalité de la zone U Eco qui comporte 26ha (soit 17% de la surface de l'entité foncière du site de Moreau qui compte 20ha). *A contrario*, porter à 10m la hauteur maximale des constructions le long de la RD6113 réduit de façon modérée (25% env.) le potentiel de surface de plancher sur les seuls 5ha concernés par cette hauteur limitée.

> Ces modifications sont le résultat d'une réflexion spécifique sur la zone U Eco, réflexion qui a été réalisée dans le cadre d'une étude globale sur l'ensemble de l'Entrée de Ville Est de Carcassonne; **le dossier «Loi Barnier - Entrée de Ville» est intégré au présent rapport** et présente l'ensemble de la démarche sur la totalité du linéaire compris entre l'échangeur de Trèbes et le square Gambetta. De plus, des modifications du règlement vont permettre une meilleure prise en compte de l'environnement et des paysages en imposant des dispositifs mieux intégrés et moins imperméabilisants et ce qui concerne les plantations.

> En résumé, la réduction du recul minimal et la limitation de la hauteur vont permettre:

- une meilleure utilisation du foncier réservé à l'activité sur la zone U Eco tout en limitant l'impact visuel du bâti depuis l'axe RD6113,
- des aménagements paysagers qualitatifs tant sur l'espace public que privé par rapport à la RD6113 qui longe le projet,
- un rééquilibrage entre les 2 cotés de la voie puisque le recul minimal au sud sur la zone U Eco est de 35m,
- une meilleure prise en compte des questions liées à l'environnement et en particulier celles liées au traitement de la végétation et du pluvial avec des exigences en termes de plantations, de limitation des surfaces imperméabilisantes sur les espaces de stationnement et d'amélioration du traitement paysager des bassins de rétention quand ils doivent être clôturés pour des raisons de sécurité.



Site de projet Moreau

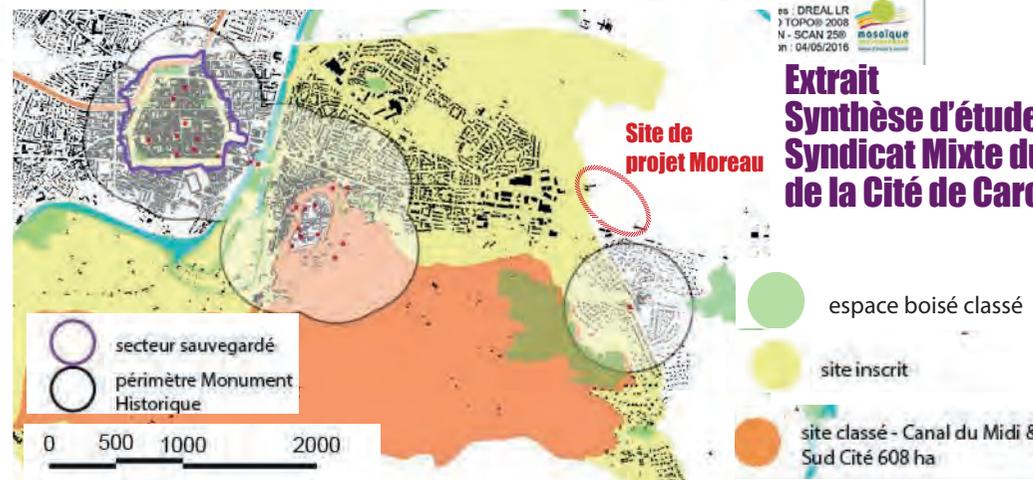
Extrait du Rapport de présentation - Etat initial de l'environnement PLU approuvé le 09/03/17

2.2 LE RAPPEL DES CONTRAINTES CONCERNANT L'OBJET DE LA RÉVISION ALLÉGÉE

> Le site de projet Moreau ne fait l'objet d'aucune ZNIEFF ni zone Natura 2000. Les Espaces Boisés Classés situés dans le secteur se développent beaucoup plus au sud à l'est et à l'ouest de Montlegun.

> Le site n'est pas concerné non plus par les divers périmètres de protection et d'études liés à la présence de la Cité, de la Bastide St Louis ou du Canal du Midi. Il est toutefois en limite de site inscrit.

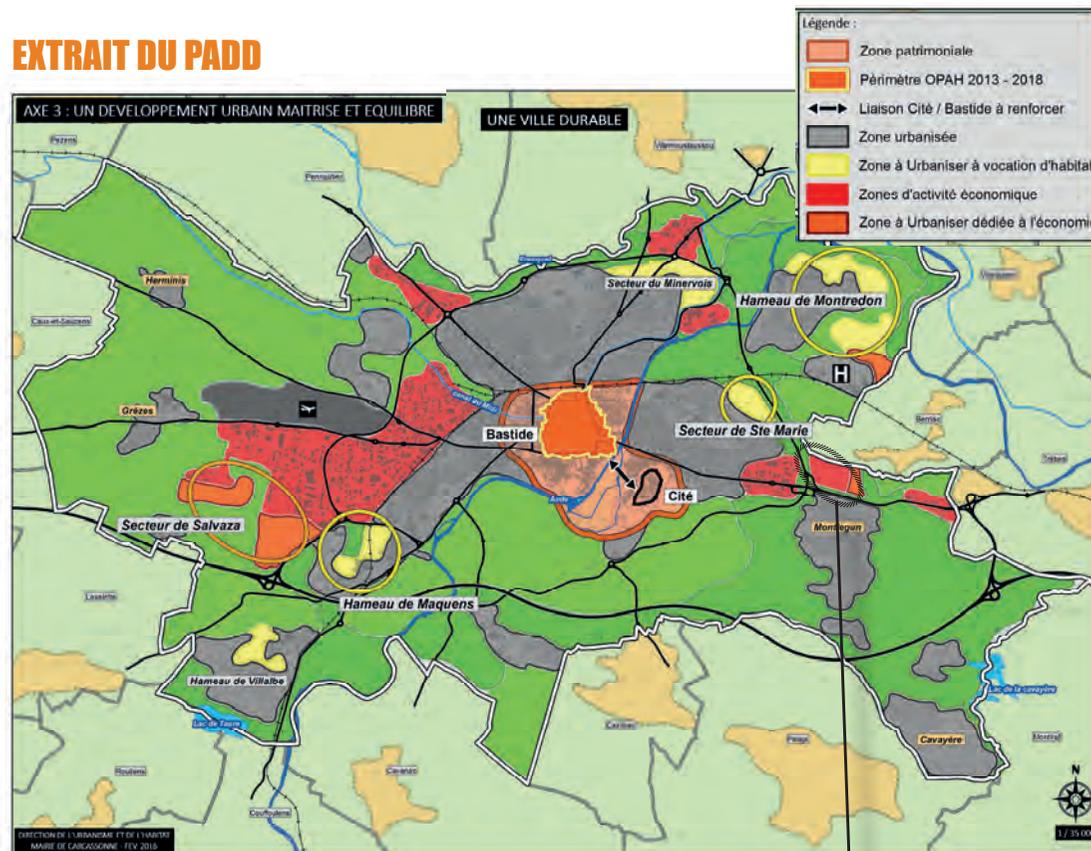
> Néanmoins, il importe de constater que le site est cerné par des Zones Naturelles classées N et Nco dans le PLU en vigueur. A ce titre, le PADD du PLU en vigueur souligne la nécessité de maintenir la continuité en limites de la zone U Eco à Moreau.



EXTRAIT DU PADD



EXTRAIT DU PADD



Site de
projet Moreau

> Pour le PADD, la révision allégée concernant le site de projet Moreau ne change pas les orientations générales de ce document.

> En effet, la modification du recul de 75 à 35m est en cohérence avec l'axe 3 du PADD: un développement urbain maîtrisé et équilibré / une ville durable, notamment avec les principes 15 «encourager la croissance économique du territoire» et 13 «limiter la consommation foncière et définir les secteurs prioritaires du développement urbain»: «dans le prolongement des zones d'activités actuelles, des surfaces à urbaniser de taille modeste seront rendues constructibles, dans un volume maximal compris entre 75 et 90ha sur l'ensemble de la commune». La diminution du recul permet une meilleure utilisation d'espaces déjà classés en zone U (zone U Eco), en partie desservis (voie d'accès) et enclavés entre la RD6113 et une zone commerciale en cours d'urbanisation.

> Le projet paysager qui accompagne l'urbanisation du site de Moreau est compatible également avec l'axe 1: un développement urbain respectueux des grands équilibres naturels / une ville nature, notamment avec le principe 1 «maintenir l'écrin paysager qui ceinture Carcassonne». L'OAP existante sur le site du projet Moreau est modifiée et enrichie par des principes illustrés par des coupes, des images de référence..., qui dessinent une nouvelle séquence de qualité pour l'entrée de ville Est de Carcassonne. Ces principes vont permettre d'encadrer les futurs projets, mais aussi la création d'une continuité végétale, de noues paysagères, de bassins bien aménagés et de lisières arborées proposant une palette plantée diversifiée.

> Enfin, la révision allégée ne concerne pas l'axe 2: un développement urbain qui s'appuie sur les richesses patrimoniales de la ville.

> En conclusion, les modifications induites par la présente révision allégée du PLU ne portent pas atteinte aux orientations du PADD.

LE DOSSIER «LOI BARNIER» AU DROIT DU SITE DE PROJET MOREAU

> CHAPITRE I - extraits de l'étude de l'ensemble de l'Entrée de Ville Est

> contexte et éléments de diagnostic / enjeux de l'ensemble de l'Entrée de Ville Est

> plan guide et principes d'aménagement de l'ensemble de l'entrée Est

> CHAPITRE II - zoom sur le site de projet Moreau

> CHAPITRE III - conclusion

Ce chapitre a été réalisé au format A3; ayant été réduit au format A4 pour la révision allégée du PLU, seules les échelles linéaires sont valables.

RAPPELS

Article L111-6 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 de l'autoroute, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L.141-19. »

Article L111-7 du code de l'urbanisme

« L'interdiction mentionnée à l'article L.111-6 ne s'applique pas :

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

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

Article L111-8 du code de l'urbanisme:

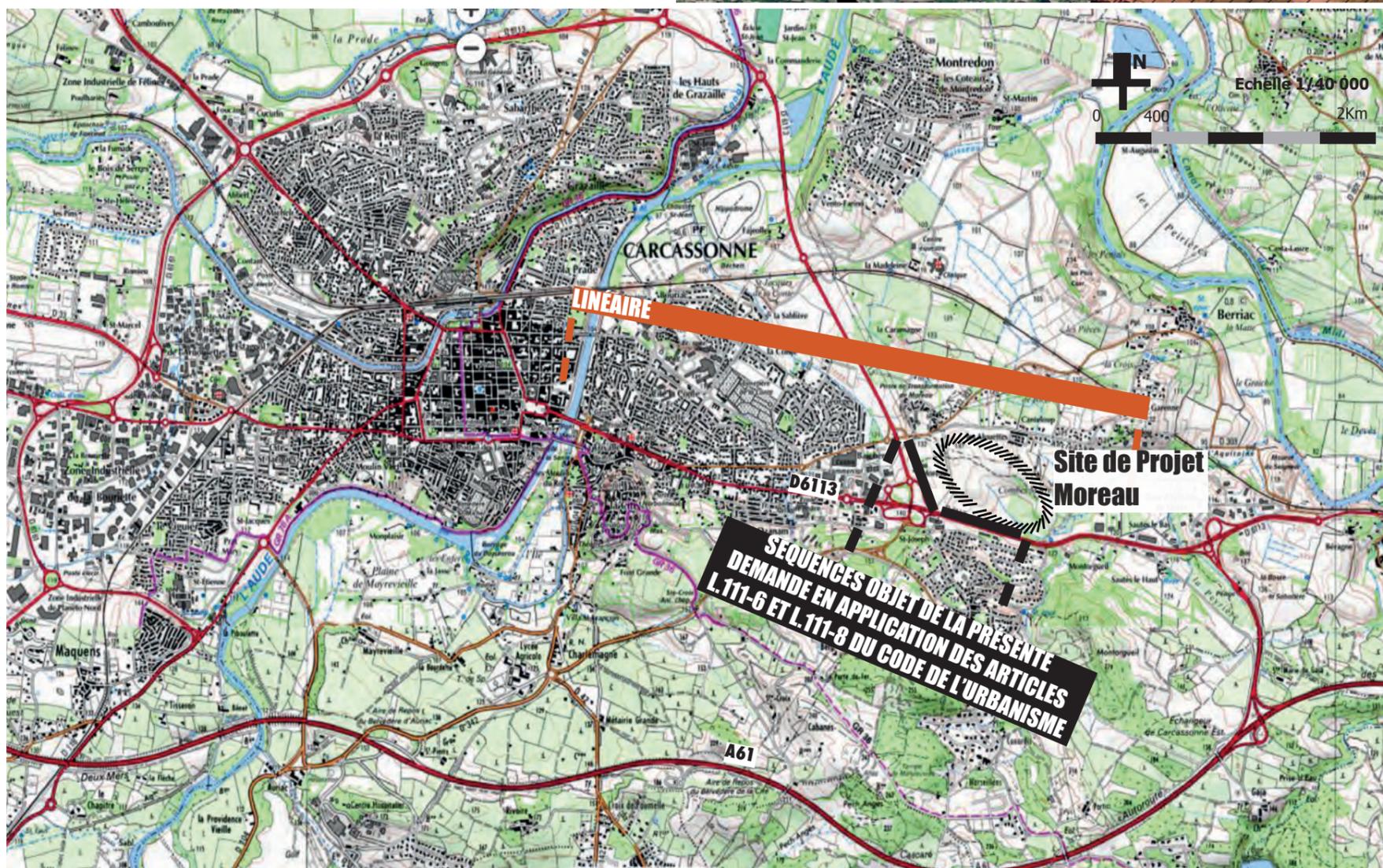
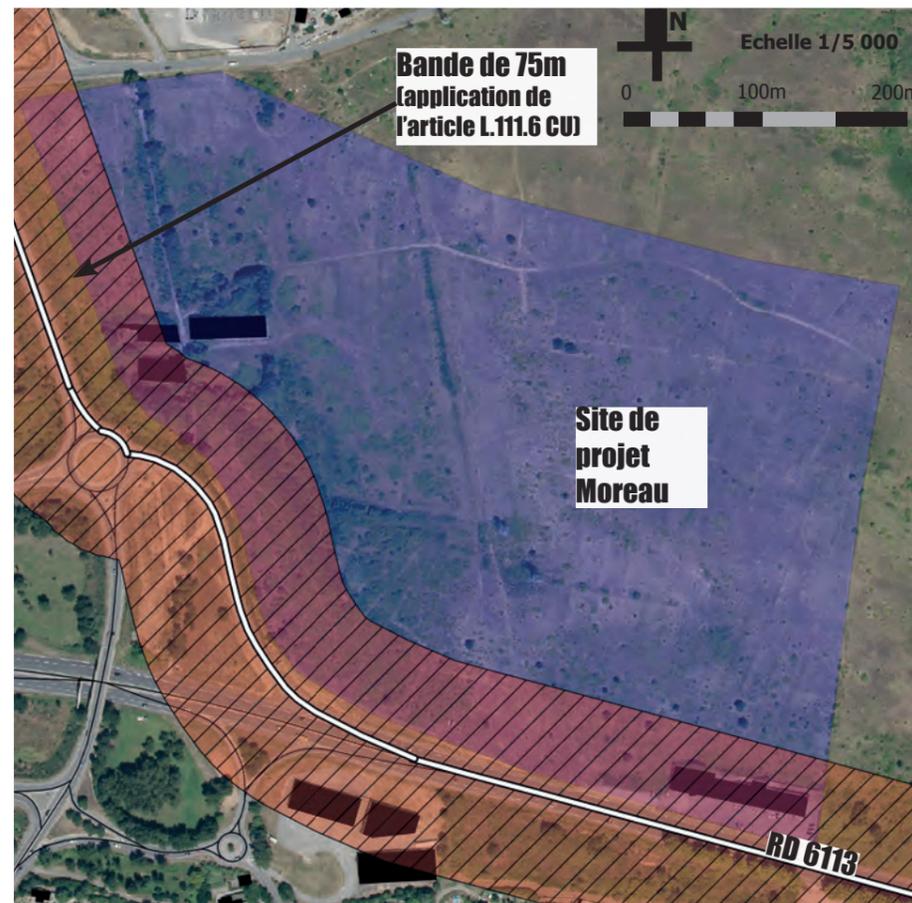
« Le plan local d'urbanisme ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles différentes de celles prévues par l'article L.111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la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

> introduction	p.11
> CHAPITRE I EXTRAITS de l'étude de l'ensemble de l'Entrée de Ville Est	p.12
> présentation de l'étude Entrée de ville Est	p.13
> contexte et éléments de diagnostic / enjeux de l'ensemble de l'entrée de ville Est	p.14
> Évolution urbaine	p.15
> Trame viaire & forme urbaine	p.16
> Risques & enjeux: bruit, lignes HT, archéologie	p.17
> Contraintes & Enjeux Patrimoniaux	p.18
> Risques, Contraintes & Enjeux Environnementaux	p.19
> Les grandes composantes naturelles et patrimoniales de l'entrée Est	p.20
> Synthèse du diagnostic paysager / définition et localisation des enjeux	p.21
> Transports collectifs	p.22
> Circulation	p.23
> Accidentologie	p.24
> Coupes de voirie sur le site de projet de Moreau	p.25
> Synthèse de l'entrée Est	p.26
> plan guide et principes d'aménagement de l'ensemble de l'entrée Est	p.27
> Scénario validé	p.28
> Principes d'aménagement et détails par séquence	p.29 à 36
> CHAPITRE II - zoom sur le site de projet Moreau	p.37
> Diagnostic - état des lieux du site (fonctions, typologie et photos)	p.38 à 39
> Diagnostic - séquence paysagère	p.40
> Propositions d'aménagement	p.41 à 46
> CHAPITRE III - conclusion	p.47 à 50

ROUTES CLASSEES A GRANDE CIRCULATION 2010
Décret du 31 mai 2010



Espaces concernés par l'application de l'article L111-6 et L-111-8 et ayant fait l'objet de l'étude Entrée de Ville Est



INTRODUCTION

> Dans la continuité de son PLU approuvé le 9 mars 2017 et dans celle du SCOT de 2012 (en cours de révision) la Ville de Carcassonne a entrepris **de réfléchir de façon ambitieuse** à la **requalification et au ré-aménagement de tout le linéaire d'entrée en ville par l'Est** de façon à permettre:

- des **images et des fonctionnements plus qualitatifs**, moins routiers et plus adaptés aux usages et aux besoins de chaque quartier traversé,
- une **redéfinition en profondeur des différentes circulations** (modes actifs, accès touristiques, mouvements pendulaires des entrées et sorties en ville, déplacements des habitants riverains, des usagers et des clients des équipements publics, des services et commerces...)
- une **meilleure perception du site d'entrée Est** avec la présence de la Cité, de la Bastide St Louis mais aussi celle de l'Aude, du grand paysage avec les vues lointaines sur la Montagne Noire.

> La RD6113, qui permet d'entrer dans Carcassonne depuis la sortie d'autoroute A61 de Trèbes, est classée «route à grande circulation». L'article L.111-6 du code de l'Urbanisme interdit donc toute construction, en dehors des espaces urbanisés, dans une bande de 75m de part et d'autre de son axe.

> En application de l'article L.111-8 du code de l'Urbanisme, le PLU 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 la qualité de l'urbanisme et des paysages.

> Le présent dossier a donc pour objet de traduire concrètement et réglementairement les dispositions que le projet global d'Entrée de Ville se propose de mettre en œuvre sur les espaces concernés par l'application du code de l'Urbanisme. A cet égard, sont présentés les enjeux repérés sur l'Entrée de ville, les principes d'aménagements retenus sur l'ensemble du linéaire, puis plus précisément ceux concernés par les articles L.111-6 et L.111-8 et notamment le **site de projet Moreau qui fait l'objet d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) dans le PLU en vigueur**. Après l'obtention d'une autorisation d'urbanisme (permis de construire valant division) en 2015 sur la partie nord de la zone UEco, la question du devenir des espaces en bordure de la RD113 est posée dans le présent dossier et examinée selon les différentes thématiques imposées par le code de l'urbanisme en cohérence avec l'étude Entrée de ville Est sur l'ensemble du linéaire concerné.

CHAPITRE I

EXTRAITS DE L'ÉTUDE POUR LA REQUALIFICATION, L'AMÉNAGEMENT ET LA MISE EN VALEUR SUR L'ENSEMBLE DE L'ENTRÉE DE VILLE EST DE CARCASSONNE

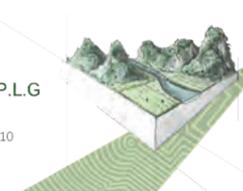
MAÎTRE D'OUVRAGE: VILLE DE CARCASSONNE

agence turbines* / V. Belloc / Projex, co-traitants ITER mobilité, sous-traitant



Victor Belloc
Paysagiste D.P.L.G

BELLOC EURL
Siret : 813 330 818 00010
96 rue Alfred Duméril
31400 Toulouse
06 50 80 35 38



projex
INGENIERIE



24 Boulevard Riquet
31000 TOULOUSE
Tel : 05 62 73 53 93
Fax : 05 62 73 53 99
iter@iternet.org
www.iternet.org



PRÉSENTATION DE L'ÉTUDE ENTRÉE DE VILLE EST

Préalables

> La ville de Carcassonne a fait réaliser par une équipe pluridisciplinaire (urbanisme/ architecture, paysage, VRD et mobilité) **une étude sur l'ensemble de l'Entrée de ville Est allant de l'échangeur de Trèbes à l'Est jusqu'au Square Gambetta à l'Ouest, afin d'élaborer un plan guide et des principes d'aménagement.**

> Cette étude s'est déroulée de septembre 2017 à mars 2018. Elle est composée de 3 étapes: diagnostic&hypothèses, scénarii et propositions d'aménagement.

> La mission a été conduite en étroite concertation avec les élus et les services techniques de la Ville ainsi qu'avec ses partenaires (Etat, Communauté d'Agglomération, Conseil Départemental, OGS).

> Les pages suivantes sont extraites des dossiers «diagnostic&hypothèses» et «propositions» et de «point sur les relations entre l'Entrée de Ville Est et le site de projet Moreau».

Rappels sur les objectifs de l'étude «Entrée de ville Est»

> Dans la continuité des réflexions amorcées avec le PLU récemment approuvé (mars 2017) et des projets en cours sur le secteur, quel que soit leur degré d'avancement (actions dans le cadre de l'Opération Grand Site - OGS et du Parc Naturel Urbain - PNU, site de projet Moreau, zone touristique de Sautès...), la Ville de Carcassonne souhaite requalifier, aménager et mettre en valeur l'entrée de ville Est, axe prochainement rétrocédé par l'État à la Ville.

> Sur ce linéaire de près de 5 km, trois grands enjeux ont été mis en avant par la Ville : un rôle fort d'entrée dans Carcassonne (avec 75% des 3 millions de visiteurs de la Cité et de la Bastide Saint-Louis), un **rééquilibrage sur l'Est de l'offre pour les activités, préconisé dans le PADD du SCOT**, une recherche approfondie d'offres alternatives aux déplacements en voiture dans cette partie de la ville.



Rôle majeur de l'Entrée Est

- > Une des 2 entrées majeures dans Carcassonne depuis l'A61
- > Un accès par la RD6113 jusqu'au pont de la rocade, avec une entrée via la RN113 qui mène directement au centre-ville
- > Un axe récemment délesté d'une partie de la circulation par la réalisation de la rocade Est
- > Un axe qui permet des vues très diverses sur les paysages alentours (vues lointaines sur la Montagne Noire, vues rapprochées sur le coteau Sud), différents linéaires urbains «typiques» des entrées de ville et quelques vues ponctuelles sur la Cité.

situation (source: geoportail)

contexte et éléments de diagnostic / enjeux de l'ensemble de l'Entrée de ville Est





milieu XIXème
carte d'état major (source géoportail)



1948
(source ign.fr)



1977 (source ign.fr)

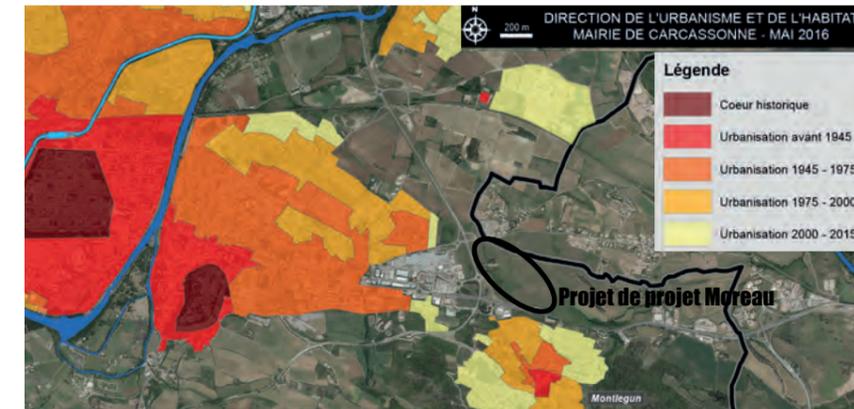


2016 (source SIG)

EVOLUTION URBAINE



fin XVIIIème
carte de Cassini (source géoportail)



évolution (source Mairie)

Prédominance de l'axe comme voie majeure depuis plusieurs siècles

- > Axe principal de desserte de Carcassonne, longeant la Cité et traversant la Bastide St Louis; grande direction principale Est/Ouest, déjà à l'époque romaine puis médiévale avec la voie romaine et le Pont-Vieux, puis au XVIIIème siècle («ancienne route»), et encore aujourd'hui (RD6113)
- > Tracé de la voie presque identique: très rectiligne, avec quelques courbes évitant les reliefs
- > Suppression systématique des arbres d'alignements pour travaux routiers au milieu du XXème siècle.

Evolution urbaine très récente le long de l'axe

- > Sur un siècle, entre le milieu du XIX et celui du XXème siècle, faubourg au nord de la Cité se développant progressivement et lentement le long de l'axe et en épaisseur
- > Jusqu'en 1980, trame encore restreinte de voies et quelques opérations d'ensemble de logements
- > Depuis moins de 40 ans, forte poussée avec arrivée de l'autoroute, de la rocade, de grosses opérations parfois «déconnectées» de l'existant (logements, activités).



Trame viaire très contrastée

- > 1. Force du linéaire RD6113 / RN113 comme axe primaire et évident d'entrée de ville et d'accès à la ville-centre: tracé rectiligne depuis l'échangeur autoroutier, largeur, présence du pont sur l'Aude
- > 1'. En réseau primaire toujours, voies rapides de la rocade Est (accès à l'hôpital, accès aux parkings à proximité de la Cité)
- > 2. Maillage secondaire restreint ou peu lisible: continuité peu évidente, coupures ou obstacles (relief au sud, rivière avec un seul franchissement de l'Aude au nord, voie ferrée au nord)
- > 3. Trame du réseau tertiaire très étendue et pouvant poser question: nombreuses impasses, voies peu larges et à double sens...

Évolution urbaine

- > 1. Tissu bâti ancien (de l'époque médiévale à la fin du XIXème) bien lisible: Cité, Bastide Saint-Louis et faubourgs se caractérisant par un bâti dense, compact et plutôt aligné sur l'espace public, ce qui «dessine» fortement le «vide» des espaces publics
- > 2. Tissu bâti plus récent constitué par des logements individuels ou groupés implantés en recul par rapport à l'espace public; densité faible et fort étalement spatial; espaces publics plutôt destinés à la voiture
- > 3. Tissu bâti récent (années 70) constitué de bâtiments d'activités d'échelle variable, présentant des caractéristiques semblables: en milieu de parcelle, forte prégnance des espaces pour la voiture...

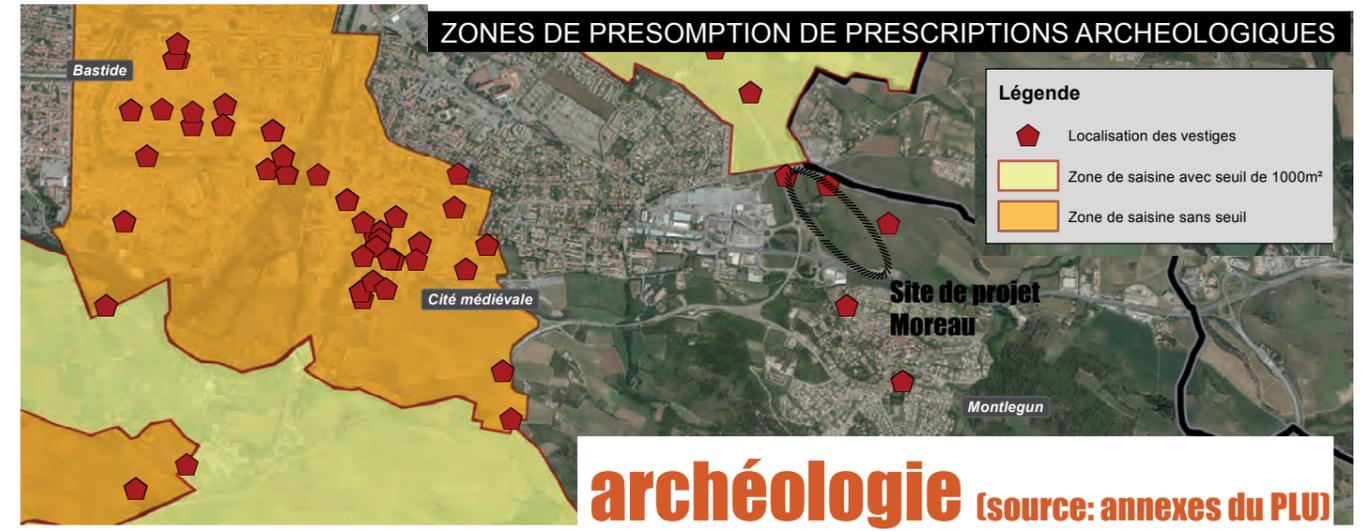
Une superposition qui met en lumière quelques difficultés

- > Forte poussée de la ville vers l'Est, le long d'axes au fonctionnement vraiment routier, destinés à la circulation des véhicules et très peu à celle des autres usagers de la ville (piétons, vélos)
- > Juxtaposition des quartiers
- > Pôle de Montlegun très à l'écart de la ville: distance géographique augmentée par le franchissement d'un «nœud» routier
- > Prégnance de l'axe RD6113 / RN113, en dépit de l'existence de la rocade et de l'avenue du Maréchal Juin qui ont pris le relais.

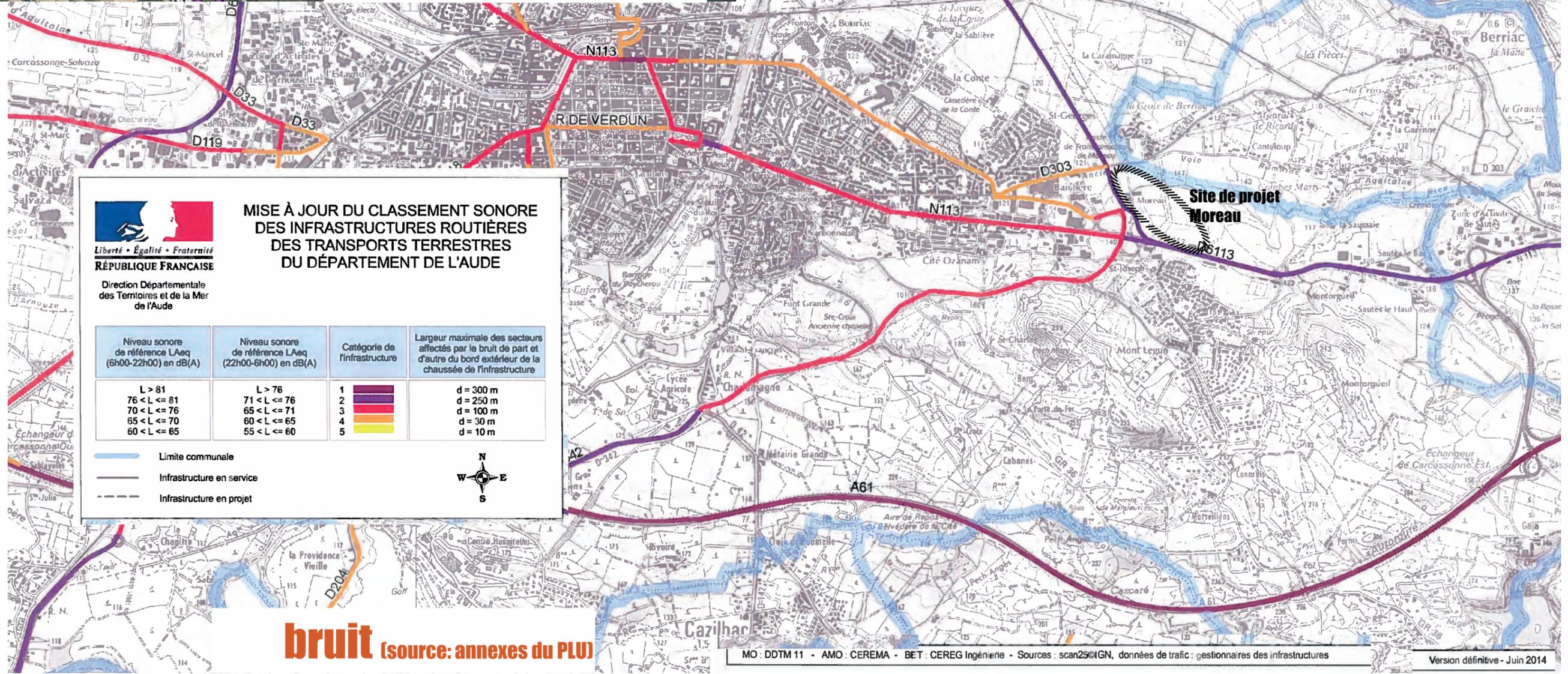
RISQUES & ENJEUX: bruit, lignes HT, archéologie



lignes électriques
(source: annexes du PLU)



archéologie (source: annexes du PLU)



MISE À JOUR DU CLASSEMENT SONORE DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES DES TRANSPORTS TERRESTRES DU DÉPARTEMENT DE L'AUDE

Direction Départementale des Territoires et de la Mer de l'Aude

Niveau sonore de référence LAeq (6h00-22h00) en dB(A)	Niveau sonore de référence LAeq (22h00-6h00) en dB(A)	Catégorie de l'infrastructure	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre du bord extérieur de la chaussée de l'infrastructure
L > 81	L > 76	1	d = 300 m
76 < L ≤ 81	71 < L ≤ 76	2	d = 250 m
70 < L ≤ 76	65 < L ≤ 71	3	d = 100 m
65 < L ≤ 70	60 < L ≤ 65	4	d = 30 m
60 < L ≤ 65	55 < L ≤ 60	5	d = 10 m

- Limite communale
- Infrastructure en service
- - - Infrastructure en projet



bruit (source: annexes du PLU)

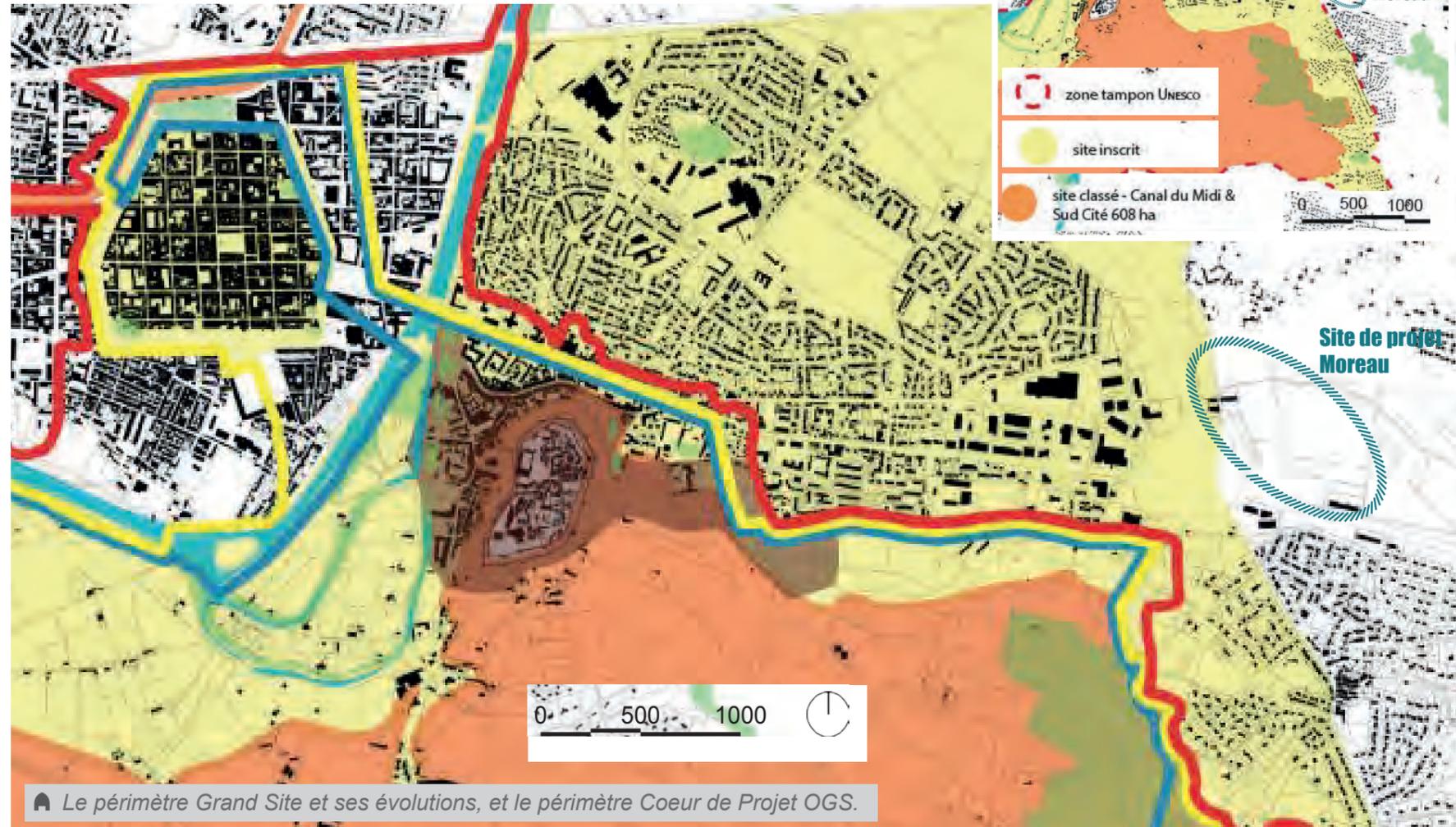


Rédaction : Evelyne Tricot Syndicat Mixte du Grand Site de la Cité de Carcassonne
 ETUDE SOURCE / ÉTUDE Folléa Gautier, Maîtres du Rêve, Giulio Balduini, InfraserVICES (2013-2015)
 Etude Arcadie
 Plans et Cartes : Syndicat Mixte du Grand Site de la Cité de Carcassonne
 Simulations et montages photographiques :
 Sources iconographiques : Agence Folléa Gautier - Anthony Chollet Syndicat Mixte
 du Grand Site de la Cité de Carcassonne
 Sources photographiques : A. Machelidon, E. Tricot, A. Chollet, Heli 11, Olivier Barthe,
 itinérance, Ville de Carcassonne.
 Conception graphique & Impression : Barthe Communication

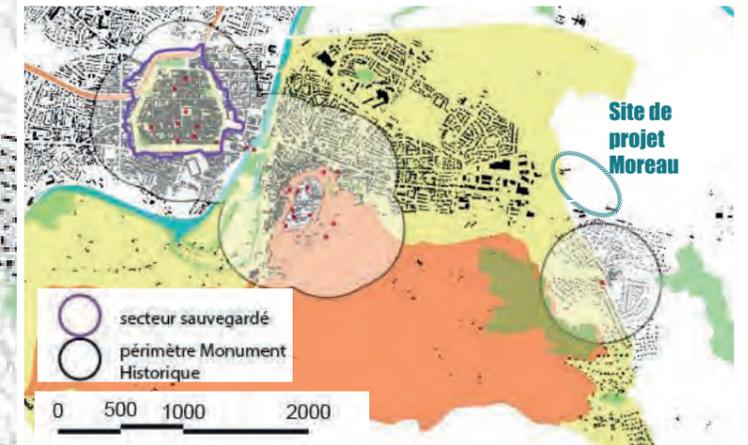
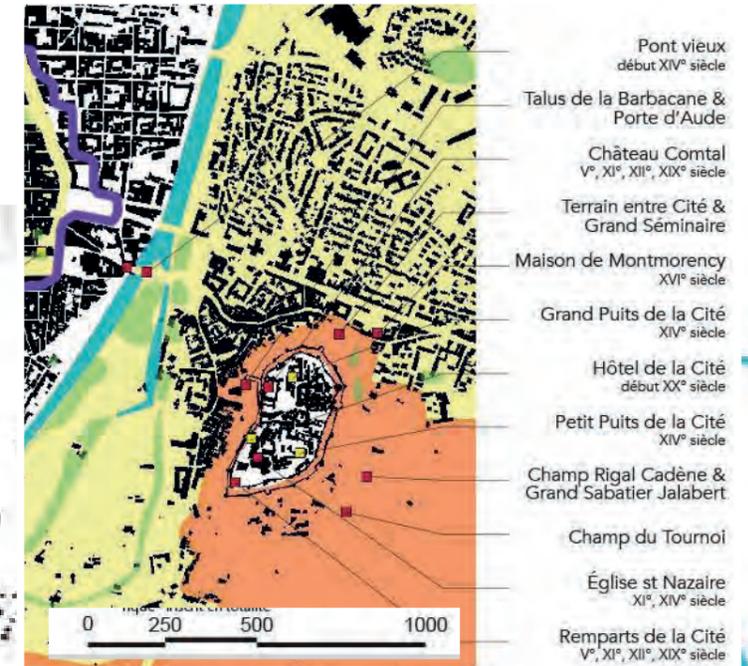
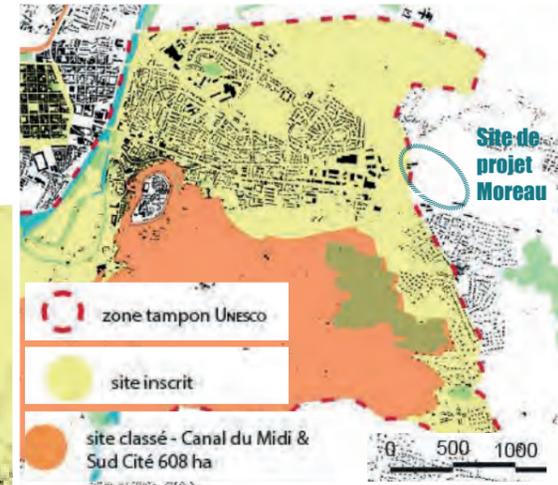
CONTRAINTES & ENJEUX PATRIMONIAUX

EXTRAITS de l'étude OGS Cité de Carcassonne/ 2013-2015

- espace boisé classé
- périmètre OGS étude INCA 2005
- périmètre Grand Site actuel
- périmètre OGS étude Folléa Gautier 2014
- périmètre coeur de projet Grand Site



Le périmètre Grand Site et ses évolutions, et le périmètre Coeur de Projet OGS.

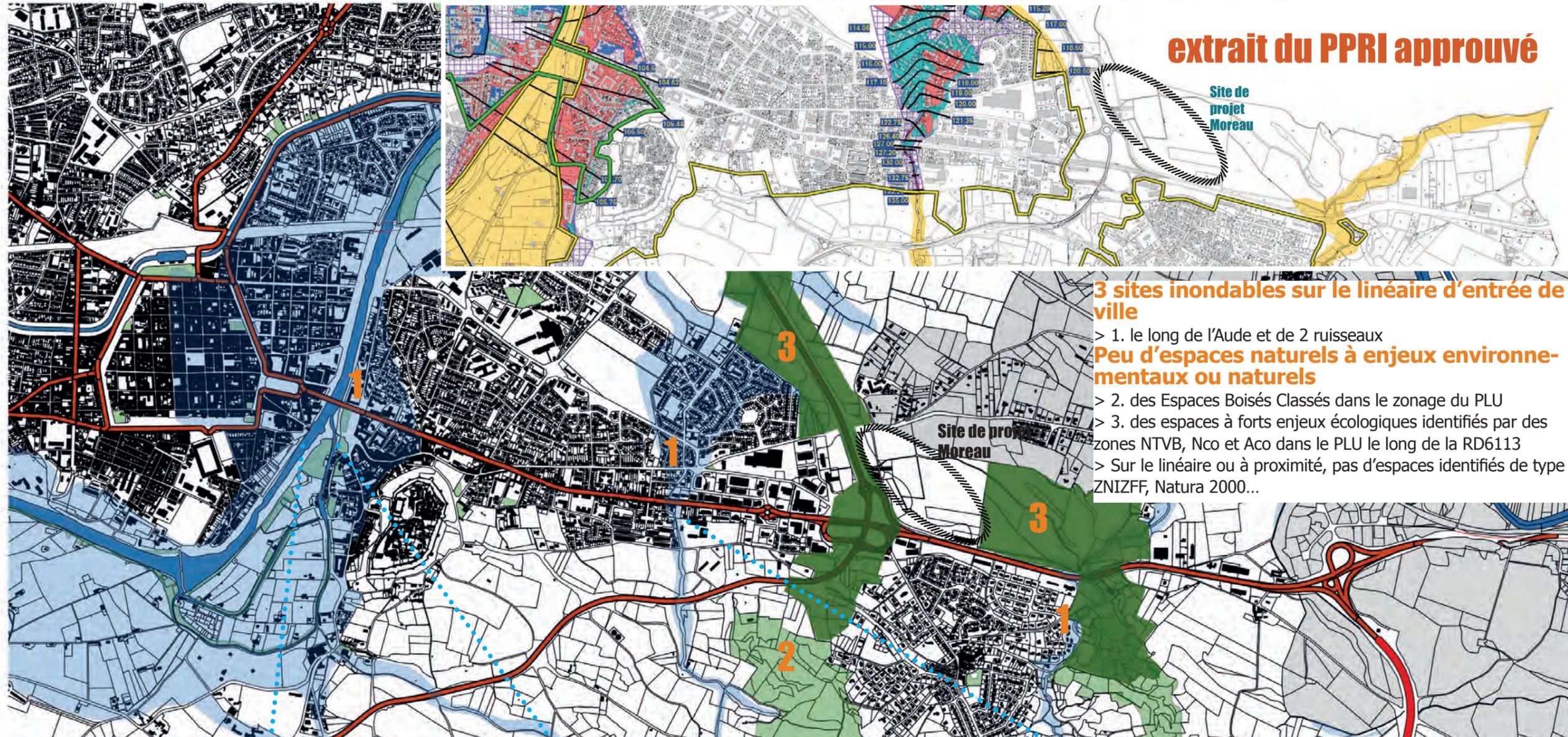


Victor Belloc
 Paysagiste
 D.P.L.G.

agence turbines*
 URBANISME & PAYSAGE

RISQUES, CONTRAINTES & ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

extrait du PPRI approuvé

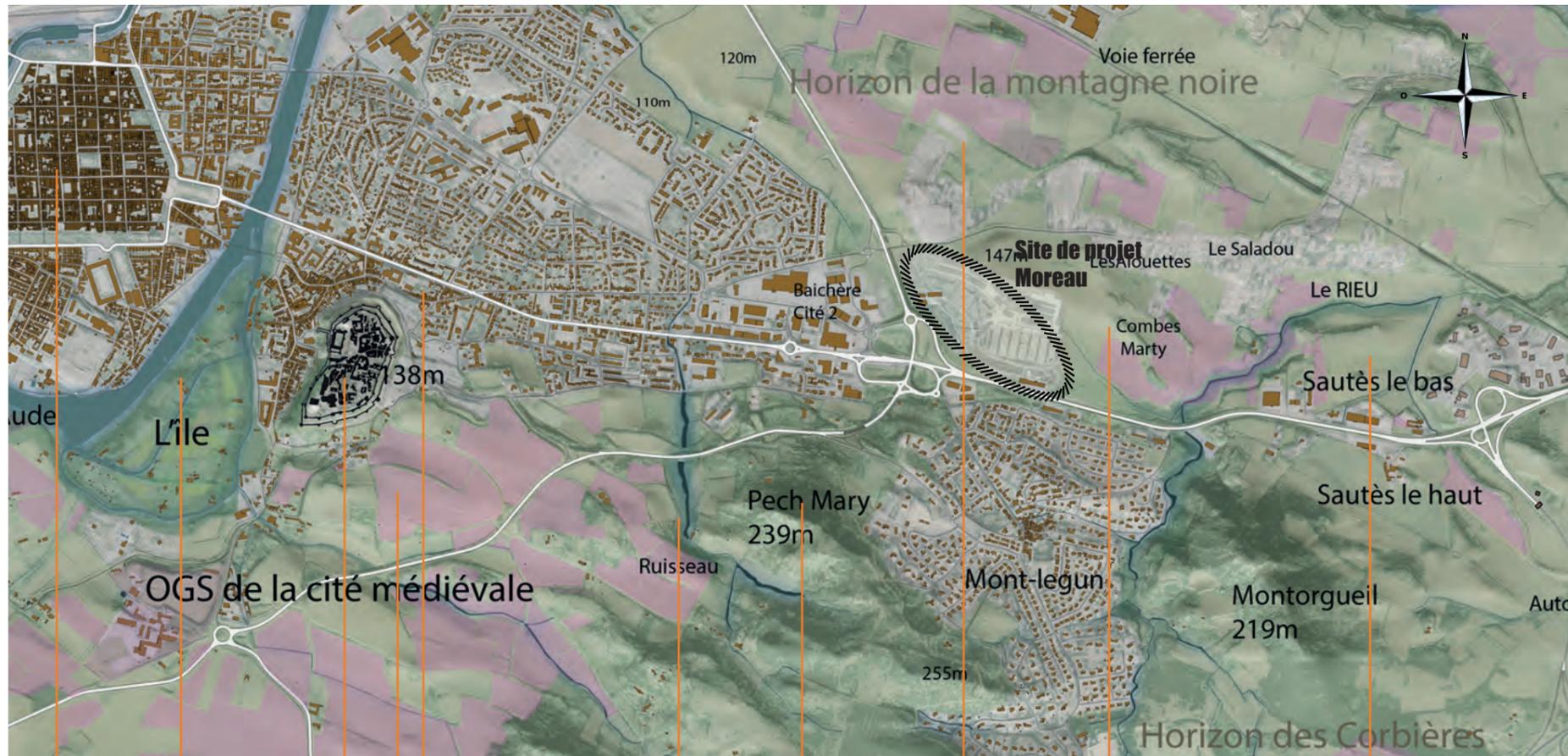


3 sites inondables sur le linéaire d'entrée de ville

- > 1. le long de l'Aude et de 2 ruisseaux
- Peu d'espaces naturels à enjeux environnementaux ou naturels**
- > 2. des Espaces Boisés Classés dans le zonage du PLU
 - > 3. des espaces à forts enjeux écologiques identifiés par des zones NTVB, Nco et Aco dans le PLU le long de la RD6113
 - > Sur le linéaire ou à proximité, pas d'espaces identifiés de type ZNIZFF, Natura 2000...



Les grandes composantes naturelles et patrimoniales de l'entrée EST



Les faubourgs de Trivaille



La cité fortifiée sur son Pech



Vignobles du grands site

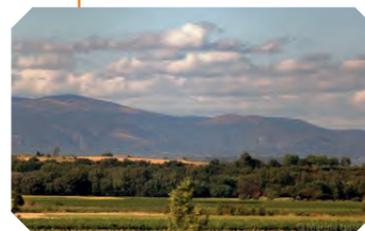
Le Pech Mary et ses versants boisés à Pins d'Alep et Chênes vêts



Les versant du Pech Mary et le ruisseau y prenant sa source



Pelouses et landes calcicoles remarquables à Moreau



Le sillon audois et la montagne noire en toile de fond



Paysages viticoles de Sautès ponctués d'affleurements calcaires

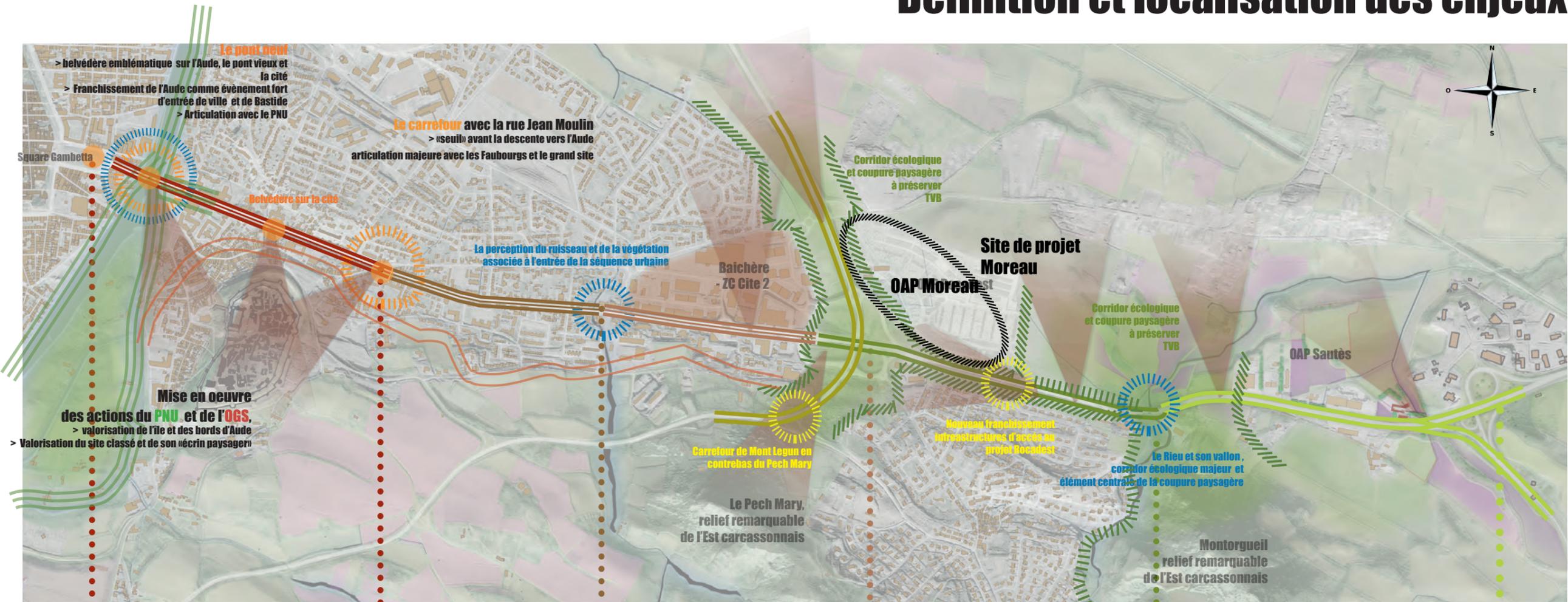
Beaucoup d'images viennent spontanément à l'évocation de Carcassonne, cité fortifiée de légende, d'affluence touristique, bastide traversée par le canal du Midi, cerclée de vignobles. Mais à ce tableau attractif s'ajoute également une perception parfois bien éloignée des grands monuments et constructions qui la caractérisent: celle qu'elle partage avec de nombreuses villes qui ont vu les paysages de leurs périphéries se recomposer autour des modes de déplacement automobiles et de l'installation d'activités économiques sur les terrains abandonnés par l'agriculture au abords des axes routiers. Les paysages de l'entrée Est de Carcassonne apparaissent ainsi aujourd'hui dévalorisés par un développement conjugué et relativement déstructuré d'infrastructures routières et de zones d'activités diffuses s'installant là où la déprise viticole laisse de vastes surfaces enfrichées.

L'opération grand site et l'élaboration du parc naturel urbain intégrant les bords d'Aude amorcent une dynamique à long terme pour la valorisation du patrimoine et des paysages qu'il s'agit d'encourager et de renforcer. Cette étude pour la requalification de l'entrée Est, qui constitue la «porte» principale sur le site de la cité médiévale (environ 95% du flux touristique) est ainsi l'occasion de se réapproprier un patrimoine territorial sur ce secteur trop longtemps négligé, de le «ménager» plus que de l'aménager et de faire reculer les usages autour de la voiture pour réinscrire la ville à une échelle humaine. Cet itinéraire depuis l'Est doit ainsi permettre, outre sa vocation d'accès touristique, de proposer une expérience qui révèle des qualités remarquables mais également plus ordinaires (végétation spontanée, micro-relief...) propres au patrimoine paysager, naturel et architectural. Les éléments de diagnostic paysager qui sont développés en suivant visent à identifier par séquence ces qualités, potentiels mais également les problématiques en terme de paysage.

Synthèse du diagnostic paysager

Définition et localisation des enjeux

p. 21



Avenue du Général Leclerc 2

- > Séquence à très fort potentiel pour l'entrée de ville en terme de patrimoine bâti remarquable ou plus ordinaire, de point de vue et de paysage
- > Descente jusqu'à l'Aude le long de Trivalle au Sud
- > Largeur importante des accotements et trottoirs permettant d'envisager une requalification adaptée
- > La mise en oeuvre du parc naturel urbain et des actions de l'OGS et l'articulation du projet d'entrée de ville avec la dynamique engagée

Problématiques:

- > L'encombrement de l'espace public par la voiture,
- > Traitement homogène et standard qui dévalorise cette séquence
- > Faible présence du végétal dans l'espace public largement imperméabilisé

Avenue du Général Leclerc 1

- > Séquence inscrite dans un tissu hétérogène d'habitations basses, à échelle humaine - Patrimoine bâti remarquable
- > Largeur importante des accotements et trottoirs permettant d'envisager une requalification intéressante

Problématiques:

- > L'encombrement de l'espace public par la voiture, le manque de hiérarchie dans les usages.
- > Un traitement homogène et standard
- > La faible présence du végétal dans l'espace public largement imperméabilisé

Baichère - Cité 2

- > La réhabilitation ou le changement de vocation de certaines parcelles
- > Les vues depuis l'avenue du 3ème RPIMA, Leclerc et la D6113
- > Patrimoine végétal planté
- > Talus routiers colonisés par la végétation méditerranéenne spontanée ou plantée
- > Perception du ruisseau descendant des versants du Pech Mary en transition avec les premiers quartiers

Problématiques:

- > L'aspect fortement dégradé et vieillissant de la zone commerciale
- > Traitement standard et largement dégradé des bords de route et terres pleins
- > Impact des aménagements successifs sur l'état sanitaire des arbres
- > Faible présence ou l'absence de végétation arbustive ou buissonnante

Moreau - Montlegun

- > recomposition du paysage d'entrée de ville avec le projet Rocardest sur la friche viticole de Moreau
- > Cônes de vues remarquables sur les coupures d'urbanisation
- > Espaces tampons végétalisés aux abords de la route
- > Diversité topographique et les jeux de micro-reliefs
- > les interstices, talus et délaissés routiers

Problématiques:

- > Intégration / impact écologique et paysager du projet sur le site de Moreau
- > Nouveau franchissement de la D6113
- > Accotements dévalorisés

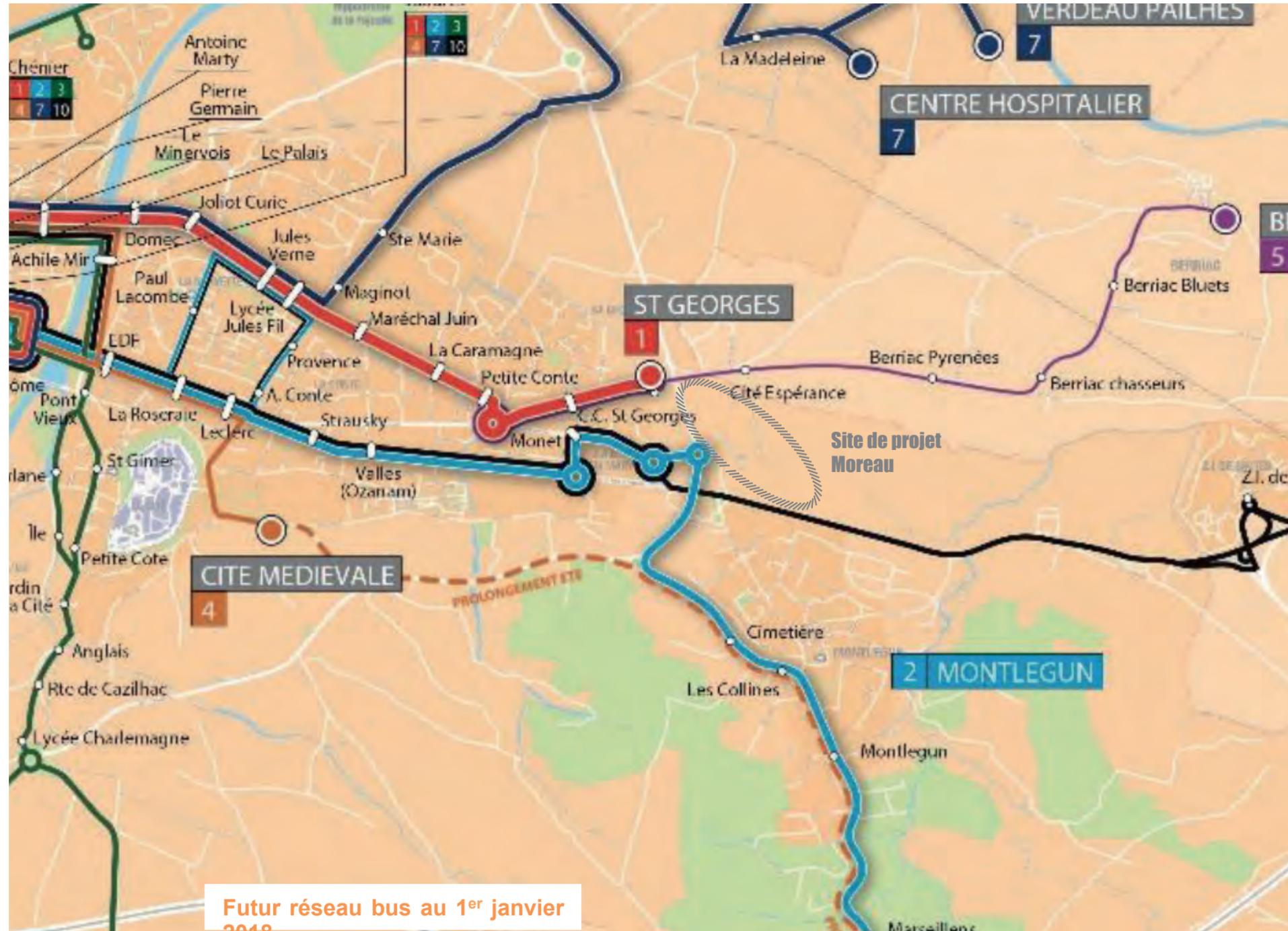
De Sautès au ruisseau du Rieu

- > Paysages caractéristiques du vignobles carcassonnais - Végétation indigène et associée au système agro-paysager - valorisation dans le projet d'OAP
- > Vues lointaines et/ou dégagées depuis la route et depuis Sautès
- > Evénements topographiques et micro-reliefs
- > La perception du Rieu

Problématiques:

- > Dynamiques de déprise agri/viticole
- > Séquence après et autour de Sautès fortement dévalorisée par une juxtaposition de constructions et d'aménagements hétéroclites
- > L'omniprésence des publicités, enseignes / pré-enseignes

Transports Collectifs



Futur réseau bus au 1^{er} janvier 2018

Sources : RTCA / Iter – 2017

L'offre de transport en commun

p. 22

Depuis Janvier 2018, l'axe est desservi par plusieurs lignes :

> La ligne 2, dite « Intermédiaire » : 1 bus toutes les ½ heures en hdp (1h en heure creuse), soit 2 véhicules/sens.

> Les lignes 3, 4 et 10, dites « Complémentaires » : 1 bus toutes les heures en hdp et en heure creuse, soit 1 véhicule/sens.

L'axe se compose ainsi de 4 tronçons de desserte :

> Tronçon 1 (Entre Trèbes et la rocade), desservi par la ligne 10 : 1 véhicules/sens/h.

> Tronçon 2 (Entre la rocade et la rue Auguste Comte), desservi par les lignes 2 et 10 : 3 véhicules/sens/h. A noter que la section Rocade-Rond point de l'Europe n'est pas desservie.

> Tronçon 3 (Entre la rue Auguste Comte et le Pont Neuf), desservi par les lignes 2, 4 et 10 : 4 véhicules/sens/h.

> Tronçon 4 (Pont Neuf-Gambetta), desservi par les 4 lignes : 5 véhicules/h en sens entrant et 2 véhicules/h en sens sortant (système de boucle n'empruntant pas le pont).

ETUDE POUR LA REQUALIFICATION, L'AMENAGEMENT ET LA MISE EN VALEUR DE L'ENTREE DE VILLE EST DE CARCASSONNE
Dossier d'étude Loi Barnier au droit du site de projet Moreau
26 juin 2018



Les flux journaliers

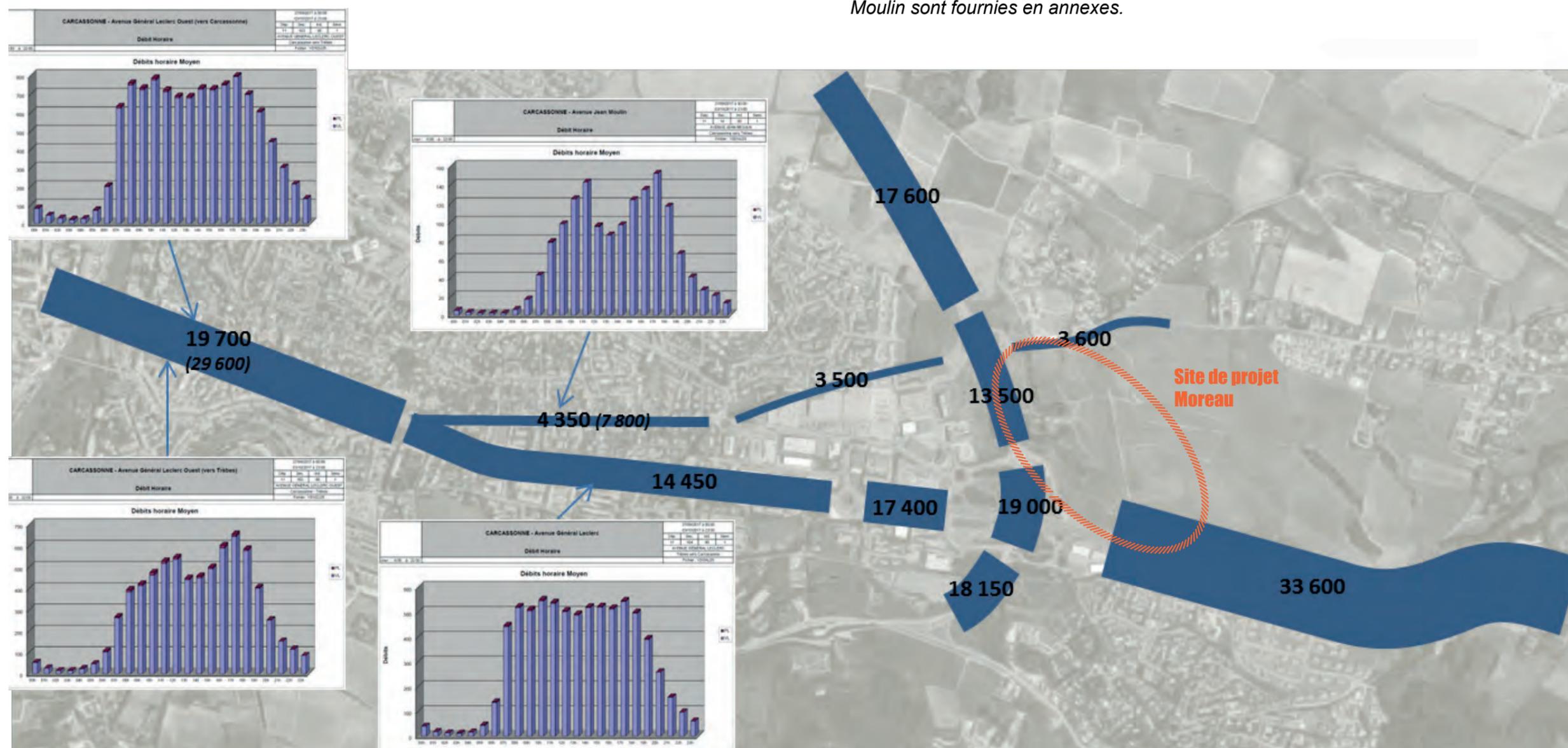
- > La configuration et le trafic sur la partie Est de la D6113 en font un axe structurant majeur de l'agglomération. Il supporte entre 30 et 35 000 véhicules/jour.
- > Au-delà, les trafics se ventilent entre la rocade et la pénétrante (avenue du Général Leclerc). Ces axes supportent entre 15 et 20 000 véhicules/jour.
- > La pénétrante historique (D303) est faiblement utilisée : entre 3 500 et 4 500 véhicules/jour.
- > Ces deux axes d'entrée dans Carcassonne se rejoignent sur un tronçon commun avant de franchir l'Aude. Ce dernier accueille environ 20 000 véhicules/jour sur 2x2 voies. **Cette configuration justifiée avant la mise en service de la rocade (30 000 véhicules/jour) ne l'est plus aujourd'hui.**

> Les variations sont faibles sur l'avenue Général Leclerc Est et dans le sens « vers Carcassonne » sur la partie Ouest. Les flux augmentent fortement à 7h, pour rester constants jusqu'à 18h, puis baisser progressivement jusqu'au soir.

> Dans le sens vers Trèbes sur la partie Ouest de l'avenue Général Leclerc, mais surtout sur l'avenue Jean Moulin, les heures de pointes sont plus marquées, avec un creux à la mi-journée.

> La part PL sur ces axes est faible. Elle oscille entre 0,25% sur l'avenue Jean Moulin et 1,6% sur la partie Ouest de l'avenue Général Leclerc. Cette part est d'autant plus faible qu'elle intègre les bus du réseau d'agglomération.

Les données détaillées des comptages sur les avenues du Général Leclerc et Jean Moulin sont fournies en annexes.



Sources : Comptages octobre 2017 (Iter), Etude trafic AscodE (2010), CETE Méditerranée/ALR (1995)

ACCIDENTOLOGIE

Bilan des 10 dernières années

> Trois secteurs clés rassemblent l'essentiel des accidents graves ou mortels (carte du haut):

> Autour du nœud routier Leclerc/Moulin, allant du carrefour avec la rue Auguste Comté et celui avec la rue Prosper Estieu.

> À l'Est de l'échangeur de la rocade (zone limitée à 70km/h).

> Dans la zone de connexion de la D613 avec la rue du Sabladou et avec le chemin Montlegun à Berriac. Cela correspond à une section de transition entre types de zones (agglomérée et non agglomérée) et de limitation de vitesse (70km/h et 90km/h)

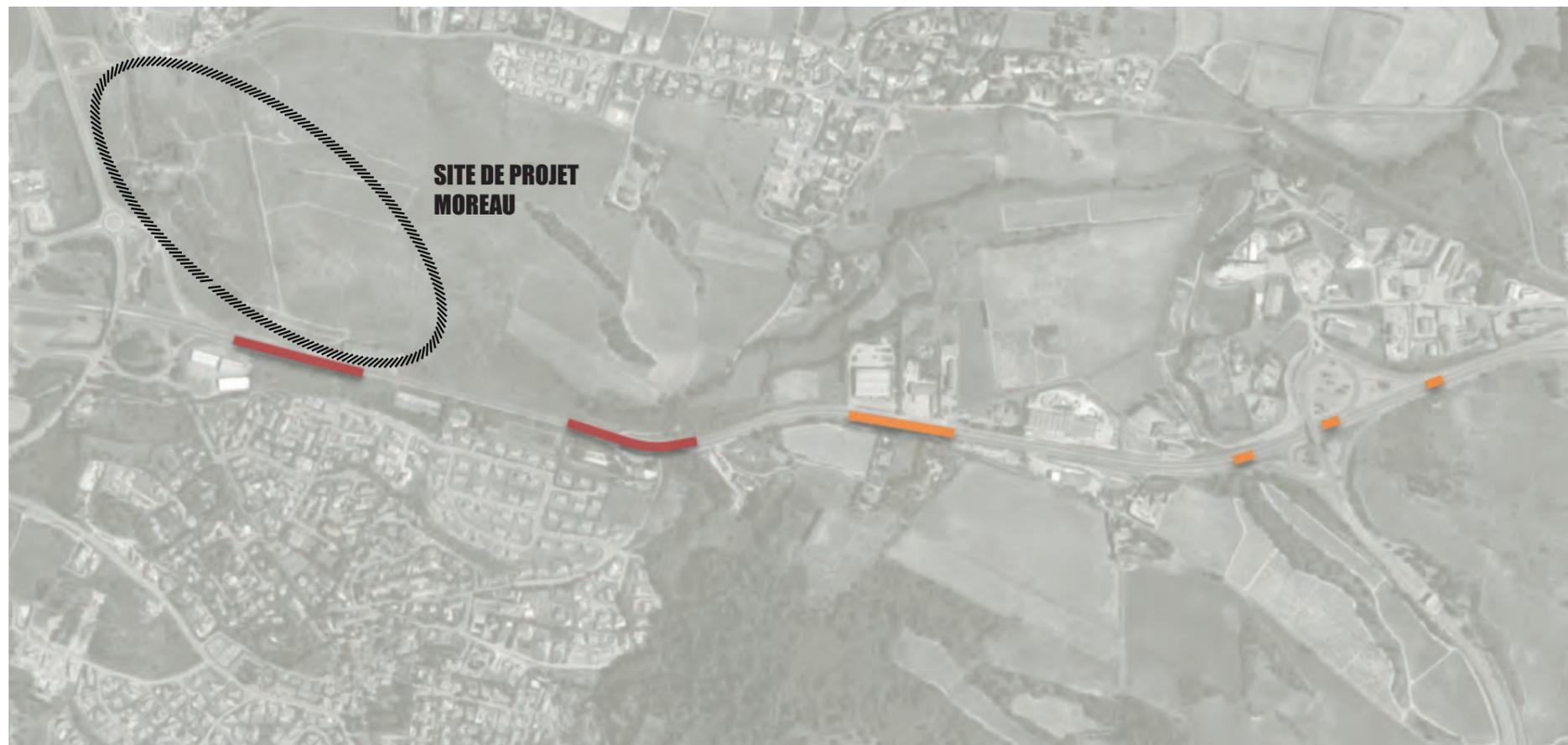
> Plusieurs secteurs ayant connus des accidents de manière plus ponctuelle, avec des degrés de gravité variés (carte du bas) :

> Au niveau des connexions de l'échangeur autoroutier.

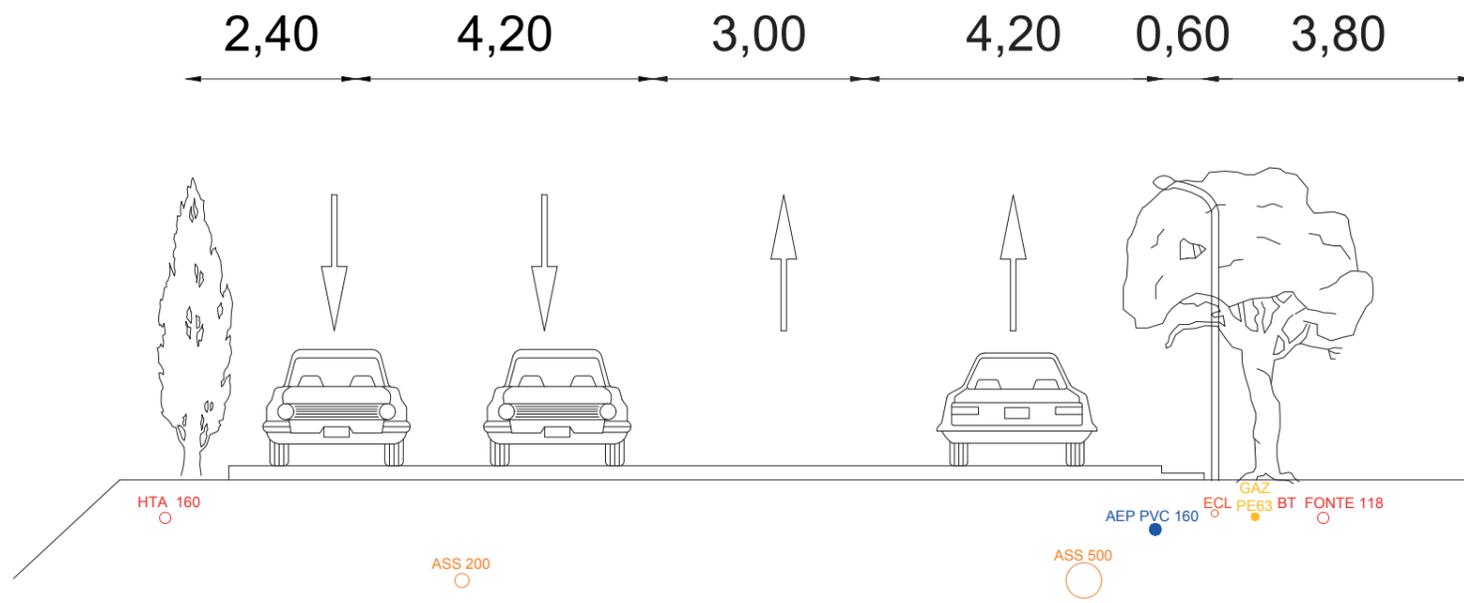
> Au carrefour de la D613 avec le chemin de Montorgueil, et au-delà sur la section où les accès aux entreprises sont font directement sur l'axe.

> Au carrefour à feux avec la rue Jules Vallès.

> À l'approche du Pont Neuf, au niveau des carrefours qui le précèdent.



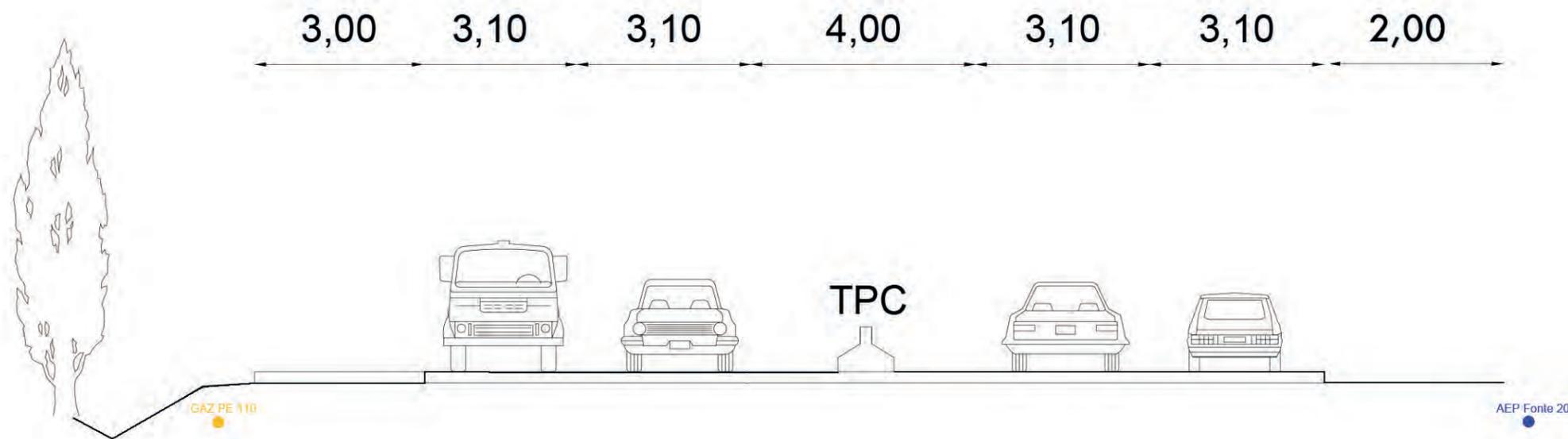
COUPE EE



La position des réseaux reprise sur cette coupe est issu des DT réalisées auprès des concessionnaires gestionnaires des réseaux et n'est donc qu'indicative. La profondeur des réseaux n'est pas précisée.



COUPE FF



COUPES DE VOIRIE A PROXIMITÉ DU SITE DE PROJET MOREAU



SYNTHÈSE DE L'ENTRÉE EST

> Aménagements récents autour du square Gambetta à valoriser en le reliant fortement aux 2 ponts (modes doux)

> Séquence de traversée d'Aude à revaloriser

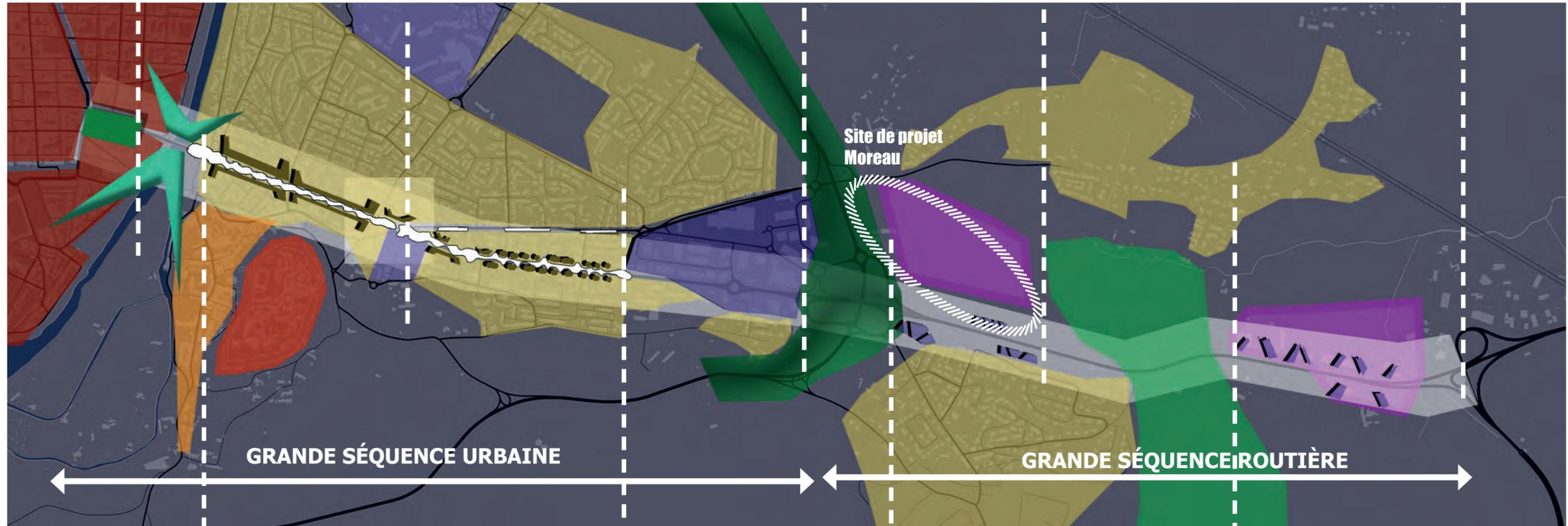
> Projet urbain sur Cité 2 à mener en liens avec les quartiers pour retrouver des équipements de proximité

Un linéaire très routier composé de multiples séquences

> Les ambiances et fonctions desservies sont très différentes et offrent une «coupe» sur les différentes strates de l'Est de la Ville; le traitement actuel des espaces n'est plus vraiment en adéquation avec les fonctions et les entités urbaines.
> L'évolution du tissu urbain concomitante à celle du schéma routier, permet aujourd'hui de redéfinir tous les espaces de cet ancien axe de traverse et de transit.

Des espaces à réajuster avec le tissu urbain existant et futur

> La programmation à moyen et long terme de l'aménagement des espaces publics doit s'ancrer dans les projets et réciproquement.
> La réflexion doit porter autant sur le rôle et les fonctions des espaces publics que sur le fonctionnement et l'image des projets, sur les liens qu'ils doivent entretenir avec les quartiers d'habitat à proximité et non plus être simplement juxtaposés.



N
Echelle 1/15 000
0 100 500m

> Séquences urbaines où l'espace public doit être rendu aux riverains, aux piétons, aux vélos... et à tous les usagers du quartier (y compris les touristes)

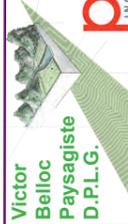
> Dispositif routier à «adoucir» et à réconcilier avec la Ville (quelle fonction autre que routière?)

> Projet d'aménagement à organiser avec un travail fin sur les limites et les circulations, et en soignant particulièrement la question des déplacements à proximité (modes doux) vers Montlegun, St Georges, la Cité Ozanam ou le quartier de la Conte

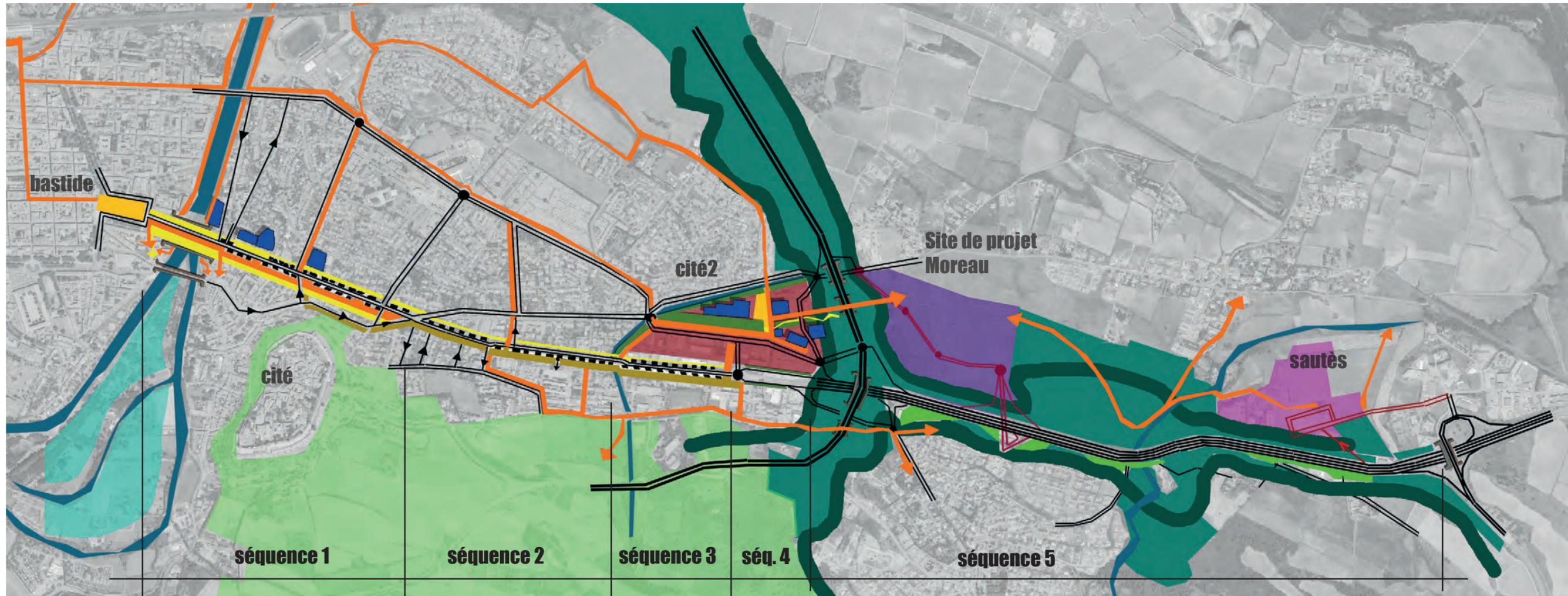
> Rare rupture de l'urbanisation sur le linéaire; protection du corridor écologique et de sa «continuité»; arrêt du mitage linéaire par des locaux d'activités sporadiques

> Projet qui doit requalifier l'existant en articulant le bâti sporadique à la zone d'activité de Trêbes et en valorisant le bâti du Domaine de Sautès et le site dans son ensemble

plan guide et principes d'aménagement pour l'ensemble de l'Entrée de ville Est



SCÉNARIO VALIDÉ - «UNE CONTINUITÉ PLANTÉE» - PRINCIPES GÉNÉRAUX



Légende	
	Trottoir mixte
	Trottoir piéton
	Piste cyclable (simple ou double sens)
	Stationnement
	Emprise routière
	Voies créées

Stationnement existant (relevé du BET ITER):
 > 130 places matérialisées (y compris les places réglementées ou réservées)
 > 200 places illicites (sur trottoir et accompagnement)
 > soit 330 places potentiellement utilisées (dont 2/3 sont illicites) sur un linéaire 2,2km

Stationnement proposé par le projet:
 > 285 places matérialisées sur un linéaire 2,2km (135: pour la séquence 1 au lieu de 114 aujourd'hui; 60 pour la séquence 2, au lieu de 7; 90 pour la séquence 3 au lieu de 0)

Parti d'aménagement

- > Le linéaire est traité pour que **la continuité des modes doux** soit assurée au sud de la voie (vélos), et pour que la lisibilité des aménagements soit la plus forte possible.
- > L'**épaisseur des espaces rendus aux piétons** est très marquée côté sud de l'axe (accès et vues sur la Cité notamment).
- > Le **linéaire routier** reste un espace majeur dans la hiérarchie du schéma routier, pour **tous les modes de déplacements**.
- > Le stationnement est installé chaque fois que cela est possible.

Image recherchée

- > L'**image verte avec une diversité des plantations adaptées** aux séquences est un point fort du scénario.
- > La lecture générale de l'ensemble du linéaire est facilitée par un fort contraste entre l'Est (routière et marquée par des opérations intégrées dans un site «revégétalisé») et l'Ouest (aménagée et très verte).

Phasage

- > Compte tenu des incertitudes pesant sur les projets (ex bâtiments EDF, gendarmerie et maison d'arrêt, Cité2), les aménagements peuvent être faits à court terme puisqu'ils prennent en compte les modifications qu'ils engendreront: pour les séquences 1, 2 & 3, c'est le côté sud qui est privilégié et qui porte un maximum de fonctions, le côté nord étant banalisé ce qui autorise des aménagements ultérieurs plus en lien avec les futurs programmes (encore aujourd'hui indéterminés).

Inconvénients / Difficultés

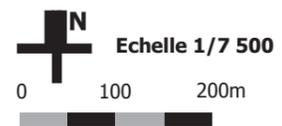
- > L'ambition du scénario demande une certaine fermeté vis-à-vis des pressions foncières sur la séquence 5 à l'Est, et une forte continuité dans le temps pour mener à bien le projet.

Atouts / Forces

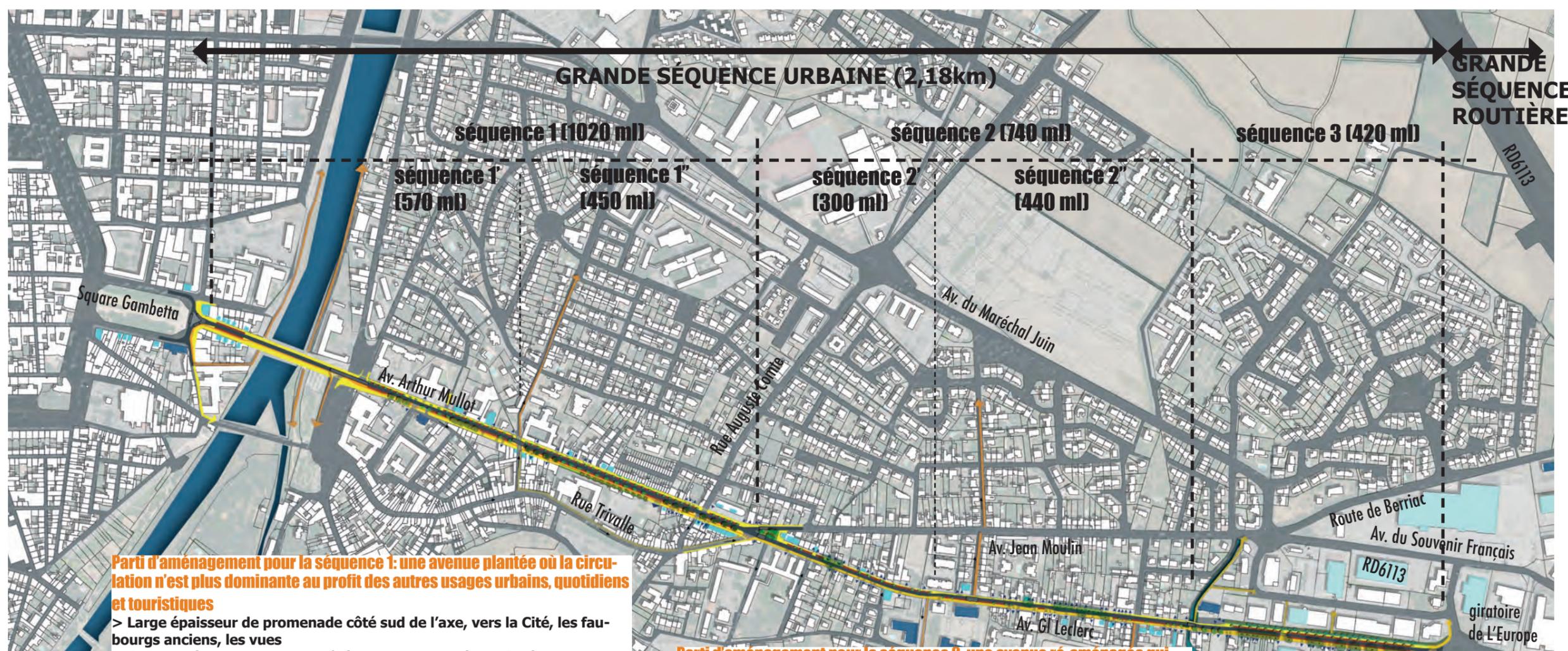
- > Côté Est, l'intérêt d'un tel scénario est de clarifier les fonctions des différents espaces, d'éviter l'étalement urbain et de revaloriser les quartiers déjà plus ou moins structurés (Montlegun, secteur de Sautès).
- > Côté Ouest et dans la partie urbaine, le linéaire très aménagé sert aussi les espaces environnants et redéfinit les liens avec la Cité et avec les espaces plus résidentiels des quartiers au nord et au sud de l'axe d'entrée.

Légende

	Bande de roulement		Accès garage
	Stationnement		Schéma cyclable (peinture sur voie)
	Trottoir piéton		Trottoir mixte à créer
	Piste cyclable (double sens)		Arbre existant à conserver
	Trottoir mixte (piétons / vélos)		Arbre à installer
	Plateau traversant		Jardinière (pour végétation basse, arbustive, petits arbres...)



PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT SÉQUENCES URBAINES



Parti d'aménagement pour la séquence 1: une avenue plantée où la circulation n'est plus dominante au profit des autres usages urbains, quotidiens et touristiques

- > Large épaisseur de promenade côté sud de l'axe, vers la Cité, les faubourgs anciens, les vues
- > Continuité des modes doux côté sud de l'axe (piétons & vélos avec piste bi-directionnelle)
- > Continuité du trottoir côté nord
- > Voie désaxée vers le nord et réduite à 2 x 1 voie, avec aménagements dissymétriques
- > Séquence largement plantée de façon asymétrique pour s'adapter au site (vues, réseaux, ombrage): alignements de petits arbres et de grands arbres côté sud; végétation arbustive côté nord; implantation à adapter en fonction des réseaux (qui ne seront pas déviés)
- > Stationnement latéral de part et d'autre de l'axe, installé chaque fois que cela est possible (hors plantations à installer et accès privés aux garages): 135 places environ au total (70 places côté nord, 65 places côté sud).

Parti d'aménagement pour la séquence 2: une avenue ré-aménagée qui laisse une vraie place à tous les usages urbains (modes doux, stationnement, accès)

- > Continuité des modes doux côté sud de l'axe (piétons & vélos sur un trottoir mixte)
- > Continuité du trottoir côté nord
- > Voie désaxée vers le sud ou le nord, pour tenir compte de l'existant (stationnement à installer devant les commerces, platanes à conserver et à protéger)
- > Séquence plantée le plus largement possible pour changer son image; végétation arbustive entre les places de stationnement; à caler aussi en fonction de la présence des réseaux (qui ne seront pas déviés)
- > Stationnement latéral de part et d'autre de l'axe, installé chaque fois que cela est possible tout en maintenant un trottoir minimal (hors plantations et accès privés aux garages): 60 places environ au total (25 places côté nord, 35 places côté sud).

Parti d'aménagement pour la séquence 3: une entrée dans la ville avec une nouvelle image, moins routière et plus plantée

- > Continuité des modes doux côté sud de l'axe (piétons & vélos sur un trottoir mixte)
- > Continuité du trottoir côté nord
- > Mise à 2 x 1 voie de l'axe, avec stationnement systématique de chaque côté de l'avenue pour accès aux commerces, stationnement riverains... (hors plantations et accès privés aux garages): 90 places environ au total (48 places côté nord, 42 places côté sud).
- > Séquence plantée très largement pour changer son image, rétrécir le champ de vision et «faire ralentir» les véhicules.

SÉQUENCE 1': LA PROMENADE VERTE (1/2)



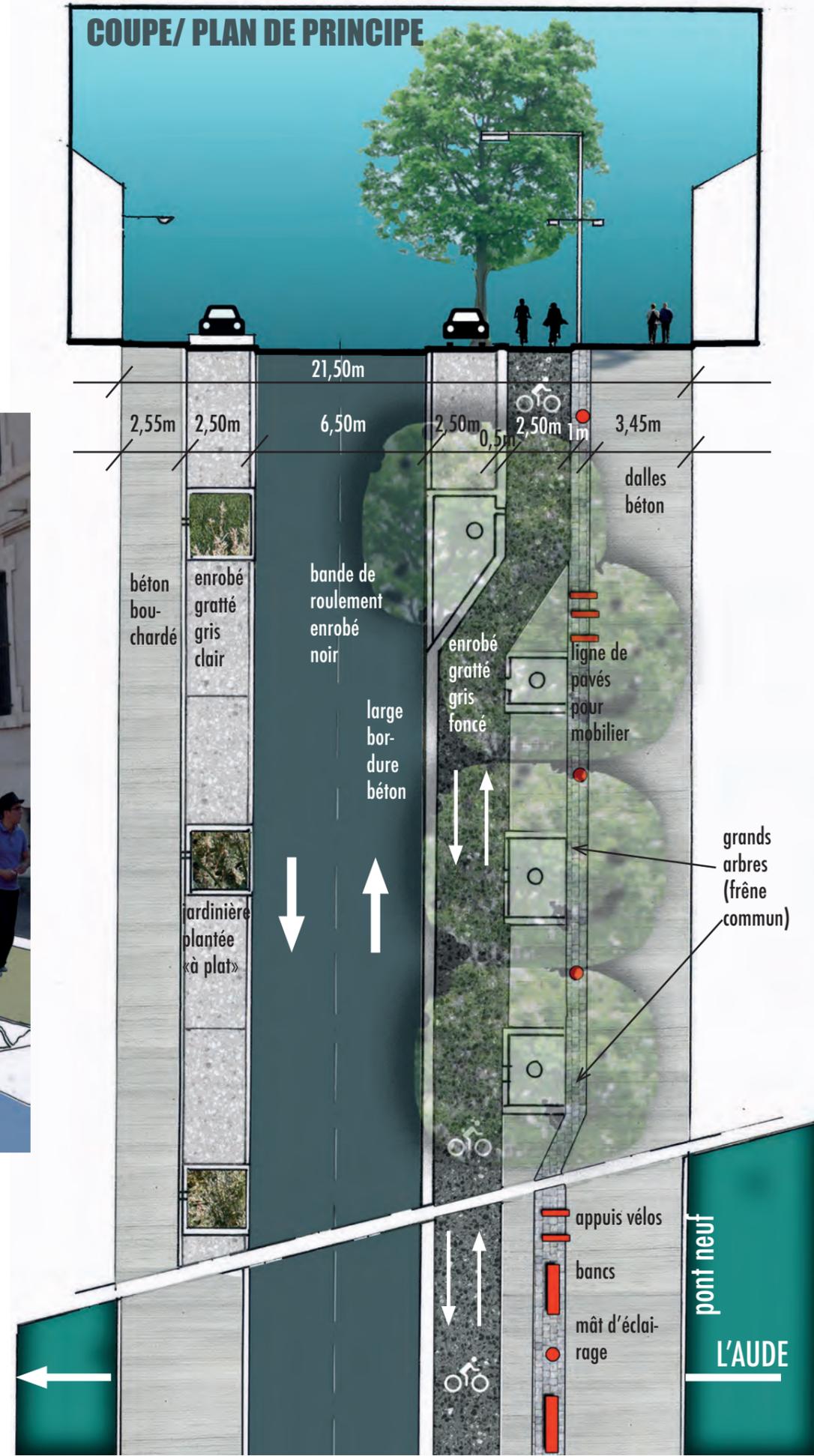
AVANT

CROQUIS D'AMBIANCE / VUE 3D



APRÈS

COUPE/ PLAN DE PRINCIPE



pont neuf
 L'AUDE

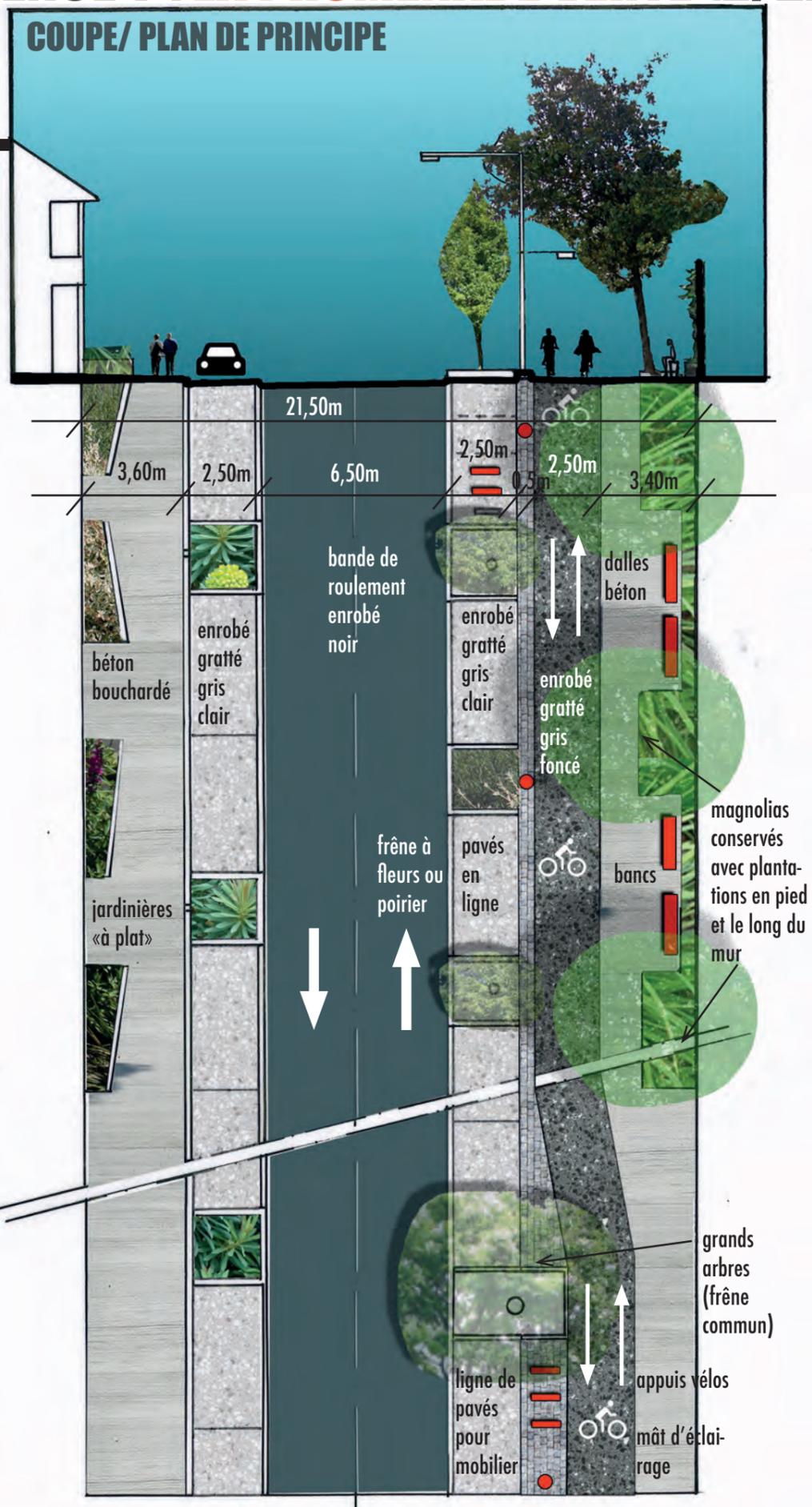
SÉQUENCE 1": LA PROMENADE VERTE (2/2)



Etat actuel - Une avenue dédiée à la voiture largement imperméabilisée et austère



Etat projeté - Une avenue requalifiée après le passage en 2x1 voie, redonnant de l'espace aux usages et au végétal



SÉQUENCE 2: L'ALLÉE MIXTE

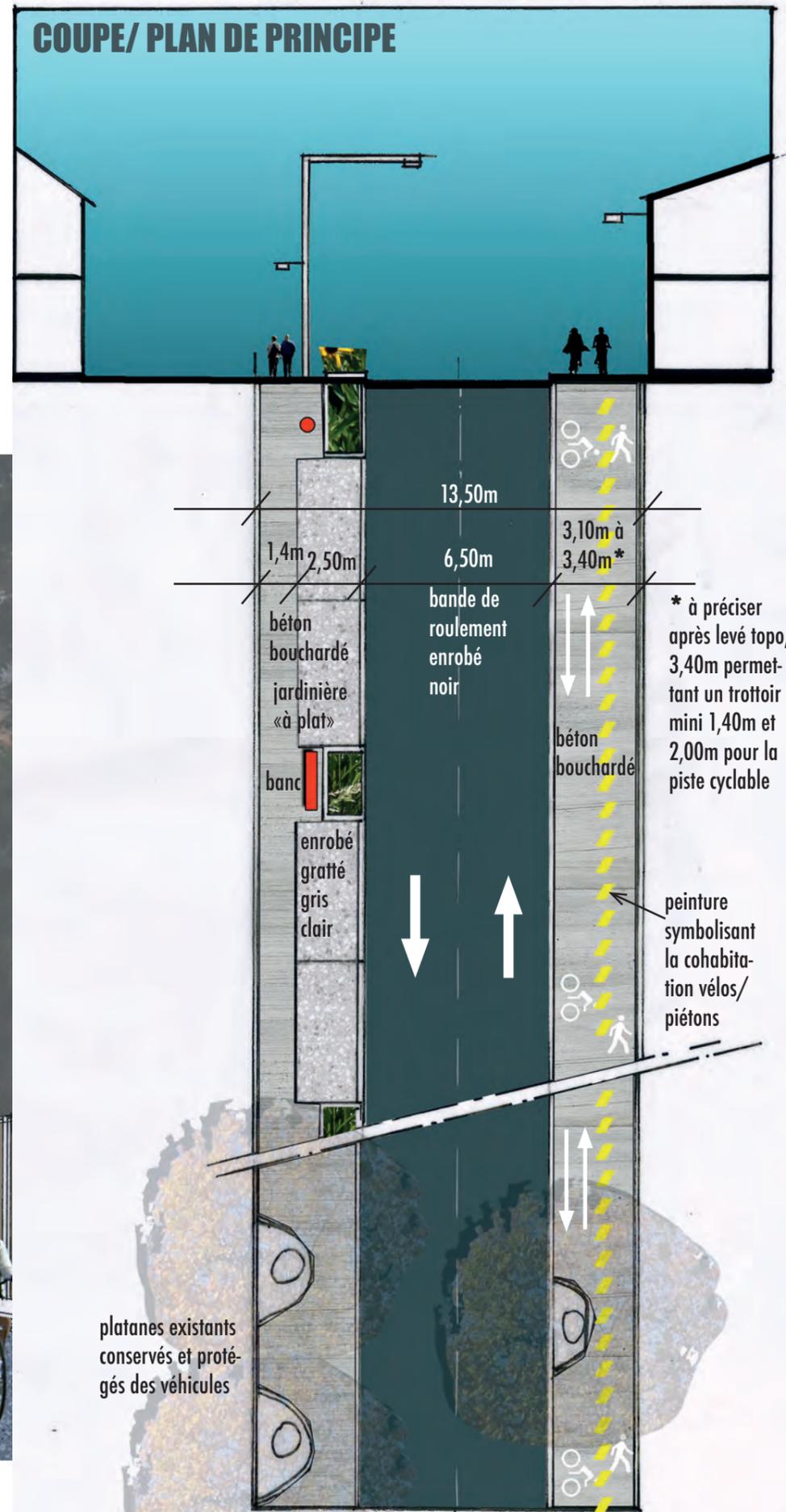


AVANT

CROQUIS D'AMBIANCE / VUE 3D



APRÈS



SÉQUENCE 3: L'ARRIVÉE PLANTÉE

COUPE/ PLAN DE PRINCIPE

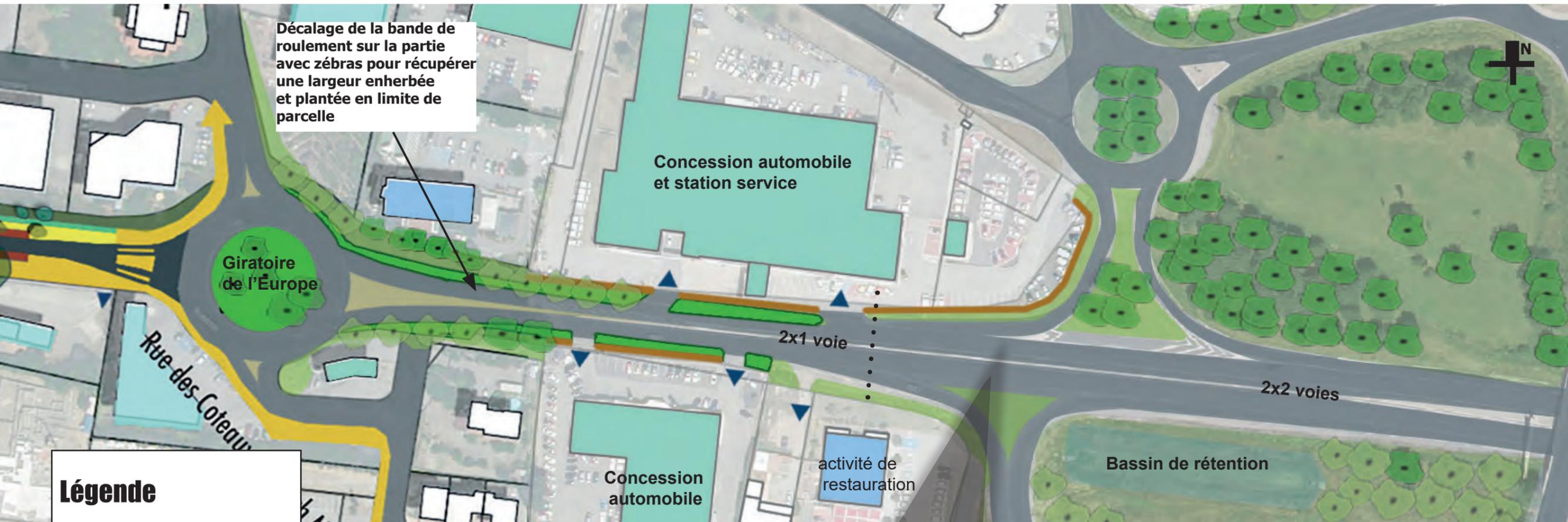


CROQUIS D'AMBIANCE / VUE 3D



Echelle 1/200

Séquence 4: l'avenue du 3ème RPIMA, un «seuil» végétal avant les paysages de plaine



Légende

-  Bande de roulement
-  Terre plein minéral avec incrustation de pierres calcaires / galets
-  Surface en terre/ végétalisées existante
-  Création de surfaces en terre végétalisée
-  Trottoir piéton
-  Arbres existants à conserver
-  Plantations d'arbres de moyen et grand développement
-  Limites de parcelle aménagée en gabions
-  Valorisation et maintien des vues lointaines sur le Pech Mary

Parti d'aménagement pour la séquence 4: marquer une transition végétale et apaiser le trafic avant les secteurs urbains

> **Accompagner la réduction à 2x1 voies** avant le giratoire de l'Europe **par des bandes en pelouses en gestion expansive, des plantations d'arbres et une requalification des limites privées**

> **Favoriser la décélération des véhicules** en réduisant les largeurs en bitumineux et en retrouvant des surfaces en terre - Limiter les stationnements sur les accotements

> **Densifier les plantations d'arbres méditerranéens et d'essences locales sur les délaissés routiers** des échangeurs de la rocade afin d'améliorer les continuités écologiques et inscrire les infrastructures dans des masses végétales caractéristiques des paysages carcassonnais



Séquence 5: site de projet Moreau, concilier développement commercial et intégration paysagère

Légende

-  Bande de roulement
-  Développement d'une végétation arbustive spontanée : Broyage tous les 5ans environ.
-  Bandeau arboré / «ensauvagé» en libre évolution vers des boisements méditerranéens
-  Tranchée drainante et surfaces en pelouse - entretien régulier et absence de plantation pour préserver l'ouvrage hydraulique
-  Entretien des espaces ouverts en pelouse ou garrigue (éco-pâturage, gestion agricole...)
-  Arbres existants à conserver
-  Plantations d'arbres de moyen et grand développement
-  Valorisation et maintien des vues lointaines sur les espaces naturels, le Pech Mary et la montagne noire
-  Soutènement en gabions de pierres calcaires
-  Liaisons douces piétonnes / cycle à projeter vers Montlegun et Sautès



Parti d'aménagement pour la séquence 5: Valoriser durablement les interfaces routières par le végétal

> Une extension commerciale qui s'inscrit dans **une trame végétale forte, un véritable carrefour écologique** (objectifs TVB) - Affirmer une «couronne verte» par un investissement important en plantations **et l'entretien d'une diversité naturellement présente le long de la D6113, de la rocade et aux pieds des coteaux du Pech Mary**. Densification et suivi des **plantations d'essences méditerranéennes et locales sur les délaissés routiers** (Pins - Pins d'Alep, Chênes verts, micocouliers, Chênes blancs).

> **Création de parcours piétons et cycles** vers Berriac, Sautès et Nord-est de cité 2

> **Accent mis sur les lisières, les interfaces routières** et les pourtours du projet notamment pour **le traitement des talus et pentes avec l'emploi de gabions** en pierres calcaires associés à la végétation et un traitement qualitatif des berges du bassin au Nord-ouest

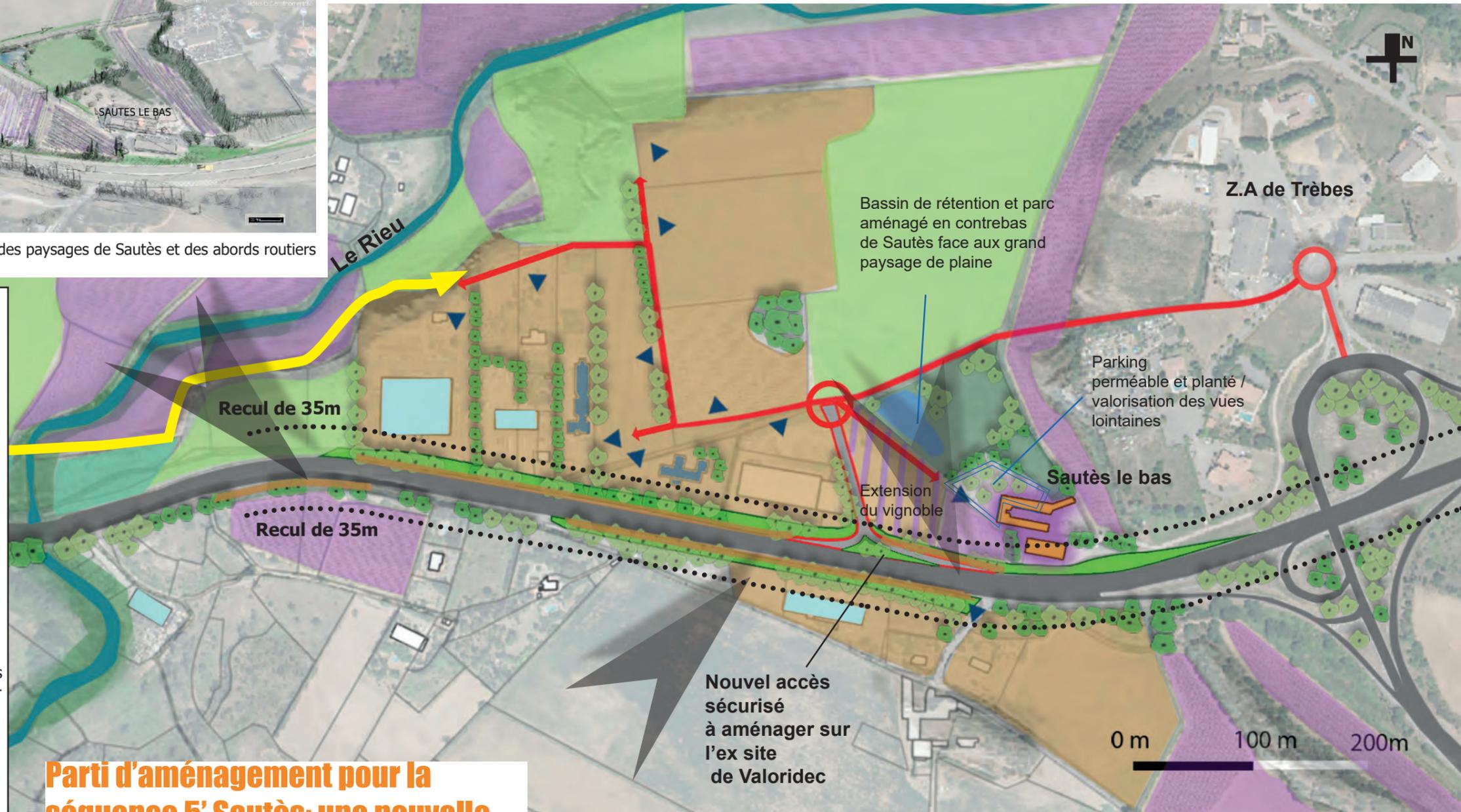
> **Travailler sur une gestion de la végétation spontanée** qui favorise la présence de plusieurs strates et **ménager des espaces de nature «sauvage», véritables corridors en libre évolution. Gestion souple des pelouses et talus:** 2 fauches annuelles et maintien des arbustes spontanés sur les talus rabattus tous les 5 ans environ. Envisager et encourager une valorisation agricole et/ou pastorale .

Réalisation d'une étude spécifique pour le carrefour de Montlegun en lien avec le Grand Site - Voirie / Paysage / Mobilité -

Séquence 5' : Sautès , le paysage viticole et naturel , cadre d'activités touristiques



Esquisse du principe de valorisation des paysages de Sautès et des abords routiers



Légende

-  Bande de roulement
-  OAP activités de tourisme et hostellerie
-  Bande végétalisée ou plantée
-  Préservation et valorisation des espaces viticoles
-  Entretien des espaces ouverts en pelouse ou garrigue
-  Éclaircissement des boisements et peupleraies pour dégager les vues sur le Rieu
-  Arbres existants à conserver
-  Plantations d'arbres de moyen et grand développement
-  Nouvel accès sur le site de Valoridec et desserte par l'arrière à créer
-  Valorisation et maintien des vues lointaines sur les espaces viticoles et naturels
-  Linéaire de gabions avec pierres calcaires appareillées en limite d'accotement
-  Liaisons douces piétonnes / cycle à projeter vers Montlegun et Sautès

Parti d'aménagement pour la séquence 5' Sautès: une nouvelle accessibilité qui valorise le domaine et le projet d'agro-tourisme

- > **Suppression des accès dangereux**
- > **Retrait de 35m** des bâtiments et maintien d'une bande «tampon» de 10m végétalisée et/ou plantée le long de la départementale, côté parcelles privative (cf hôtel F1)
- > **Création d'une nouvelle desserte par l'arrière au Nord** et d'un accès à terme sur le site de Valoridec (déménagement futur) pour **désenclaver et valoriser les espaces périphériques du domaine** de Sautès
- > **Préservation et soutien de la viticulture** aujourd'hui en régression en valorisant les paysages associés / entretien des espaces ouverts (prairies et garrigues) aujourd'hui en friche / création de parcours pédestre

- > Plantations linéaires d'arbres de moyen et grand développement et inscription des bâtiments d'activités dans une trame végétale orientée Nord -Sud (cf orientation des Cyprès en brise vent)
- > Requalifier et marquer les limites par des aménagement en gabions
- > Création d'une desserte par l'arrière pour les activités existantes et en projet
- > Valorisation des abords du domaine de Sautès: maintien voire extension du vignoble, murets en pierre sèche, terrasse avec alignements de cyprès, alignements de tilleul et de platanes > Installation de gabions avec pierres calcaire appareillées
- > Valorisation et maintien des vues dégagées sur les espaces en garrigue, pelouses et vignobles
- > Maintien de la vue dégagée avant le virage
- > Abattage/ éclaircissement des peupliers pour dégager les vues sur le Rieu au niveau du virage

- > Suppression de tous les panneaux publicitaires
- > Renforcement des masses végétales / plantations sur les délaissés routiers
- Alternance de séquence ouverte sur des vues remarquables et cadrées par des alignements de platanes ou de grands arbres (micocouliers, Frênes, Chênes Verts, Érables de Montpellier) au niveau des bâtiments d'activités

AU SUD

- > Maintien de la vue dégagée sur le pech de Montorgueil
- > Création d'un écran végétal planté devant les bâtiments existants (Squash, location de salle...)
- > Maintien de la vue après le Squash dégagée
- > Préservation de l'aspect «ensauvagé» en pied de côteau

CHAPITRE II

ZOOM SUR LE SITE DE PROJET MOREAU

EXTRAITS DE

L'ÉTUDE POUR LA REQUALIFICATION, L'AMÉNAGEMENT ET LA MISE EN VALEUR

SUR L'ENSEMBLE DE L'ENTRÉE DE VILLE EST DE

CARCASSONNE

MAÎTRE D'OUVRAGE: VILLE DE CARCASSONNE

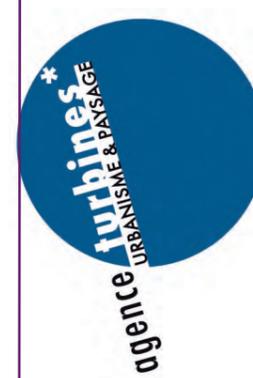
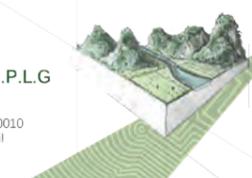
agence turbines* / V. Belloc , co-traitants

agence **turbines***
URBANISME & PAYSAGE

www.agence-turbines.fr
39 RUE CARAMAN
31000 TOULOUSE
TEL 05 62 73 00 09
agence.turbines
@wanadoo.fr

Victor Belloc
Paysagiste D.P.L.G

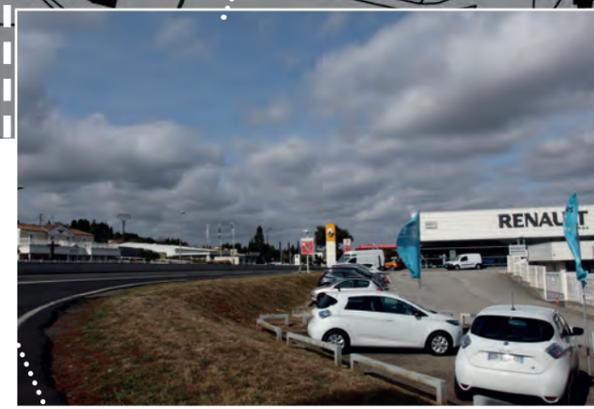
BELLOC EIRL
Siret : 813 330 818 00010
96 rue Alfred Duméril
31400 Toulouse
06 50 80 35 38





SÉQUENCE ROCADÉ
 - hôtellerie en lien visuel direct avec la Rocade
 - activités diverses en confrontation directe avec le tissu pavillonnaire
 - bâtiments ruraux à l'abandon (arrêté de péril sur un volume)

SITE de PROJET MOREAU



SEQUENCE «ACTIVITES»
 Autour du grand carrefour de Montlegun au fonctionnement très routier, prolifère un bâti lié:
 - essentiellement à la fonction de transit, regroupant surtout des activités autour de la voiture et de ses fonctions (ventes diverses, réparation, camping car, drive)
 - à diverses activités (menuiserie, stockage...), vers l'Est, le long de la voie de façon plus diffuse
 Des espaces bâtis sont en friche, les accès étant peu valorisés et peu sécurisés, en lisière d'un habitat plus ou moins groupé qui profite du relief pour se tenir à l'écart de la route (bruit, vues), avec une vue appréciable sur le nord et la Montagne Noire.
 Au sud et surplombant cette séquence de l'axe routier, le quartier de Montlegun se développe sous la forme d'un habitat pavillonnaire plus ou moins groupé, autour du noyau initial.

SEQUENCE DE FRICHES

Forte dissymétrie fonctionnelle et spatiale, avec
 - au sud, un tissu hétérogène en retrait (jardins privatifs des maisons ou stationnement) où se côtoient équipements, bâtis individuel et collectif, bâtiment d'activités liées au tourisme (hôtel, restaurants...) d'une part et d'autre part à la voiture (concessionnaires, garages, station de lavage...)
 - au nord, l'avenue du GI Leclerc surplombe nettement la zone d'activités, dominant les toitures des bâtiments; les vues vers la vallée et vers la Montagne Noire sont importantes. Une vacance certaine se développe dans la frange bâtie la plus proche de la voie. Les activités présentes sont liées à l'équipement de la personne et de la maison; le bâti y est banal, implanté en milieu de parcelle et entouré d'espaces globalement voués à la voiture.



LÉGENDE

- Tissu urbain dense, ancien R+4 (Bastide)
- Bâti aligné ancien (R+2 max)
- Bâti récent
- Bâti individuel groupé (en retrait)
- Logements collectifs
- Activités économiques
- Equipements scolaires et publics de proximité
- Equipements publics
- Grandes surfaces commerciales
- Friches
- Commerces de proximité
- Hôtels

DIAGNOSTIC (octobre 2017)

ETAT DES LIEUX DU SITE

p. 39



photos, septembre 2017 (agence turbines*)

côté sud, en face du projet Moreau et au droit du quartier de Montlegun, alignement de platanes discontinu le long de la RD6113:

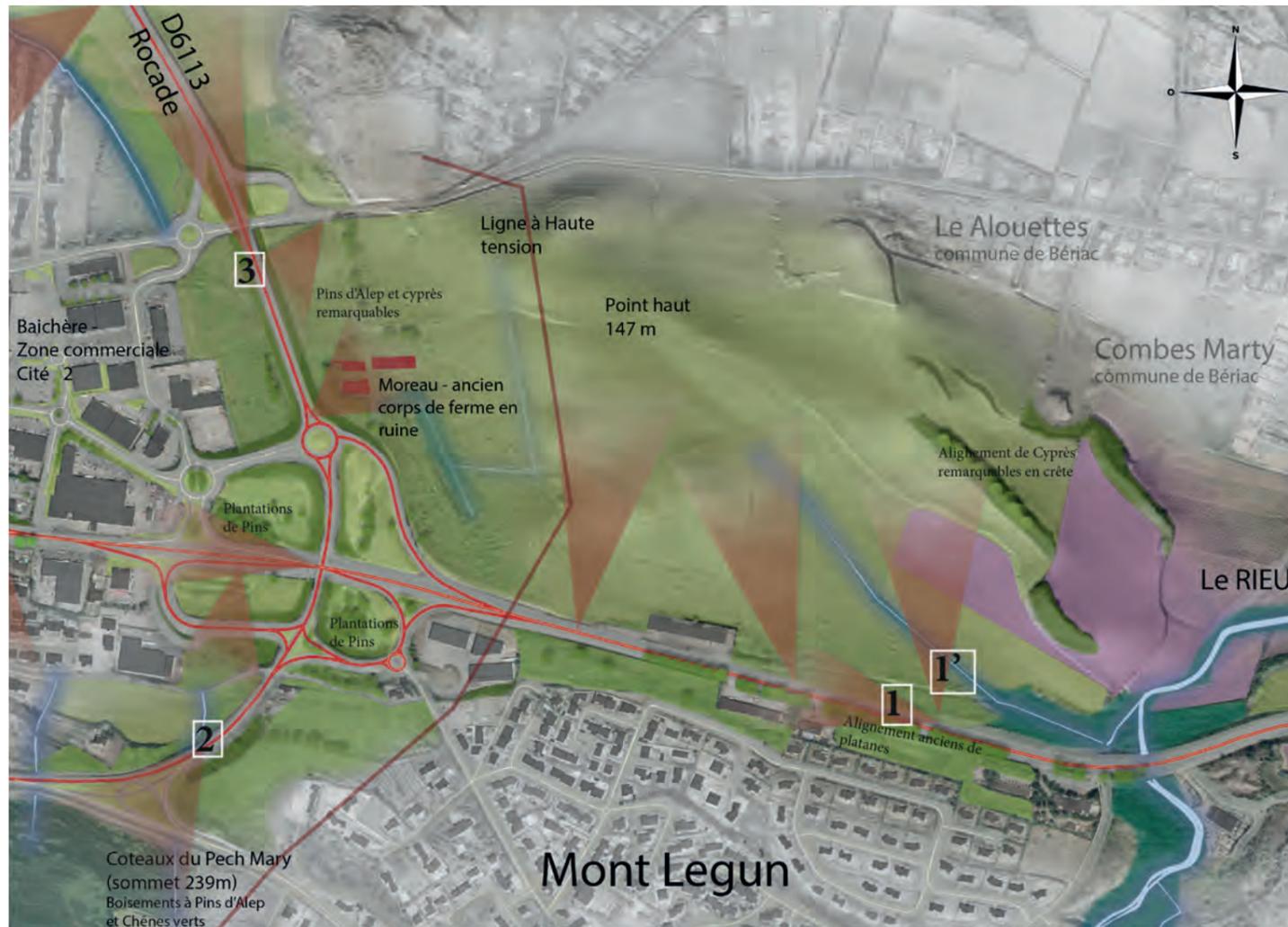
- inexistant à l'Ouest à proximité de l'échangeur,
- plus présent vers l'Est

autorisation par le Conseil Départemental de l'abattage de 35 platanes nécessaires à la construction de l'ouvrage franchissant la RD6113 pour l'accès au Projet Moreau, sous condition de mise en œuvre de mesures compensatoires:

- amélioration de l'attractivité des milieux arborés pour les rendre favorables à la création de zone de chasse et de transit pour les espaces protégés
- plantations de 40 arbres de hautes tiges à proximité de l'ouvrage et de ses accès.



DIAGNOSTIC (octobre 2017) Séquence paysagère de MontLegun - Moreau



-  Prairies et landes calcicoles / friches viticoles
-  Vignes
-  Reliefs et talus colonisés par une végétation méditerranéenne évoluant vers des boisements à Pins d'Alep et Chênes verts ou planté
-  Espaces fragmentés associés à l'infrastructure routière / plantations de pins
-  Réseau hydrographique et végétation rivulaire (hygro/hydrophile)
-  Arbres et alignements remarquables
-  Patrimoine bâti remarquable
-  Cônes de vue sur le paysage et ses composantes

Le franchissement du vallon du Rieu et de sa ripisylve marque une transition vers la séquence entre les coteaux urbanisés de MontLegun au Sud et de vastes espaces ouverts de friches viticoles au Nord sur de légers reliefs. Cette séquence paysagère est caractérisée par un grand linéaire sur la D6113 jusqu'à l'échangeur de la Rocade qui s'élève au Sud sur les versant du Pech Mary vers la cité et au Nord sur les terrasses et la plaine de l'Aude dans un large corridor «naturel» de pelouses, landes et friches méditerranéennes. Un alignement remarquable de platanes longe la D6113 au Sud sur une portion d'environ 450m, reliquat de l'ancien double alignement de la voie historique. C'est ici la dernière séquence à caractère rural et naturel avant l'entrée dans la zone densément urbanisée de Carcassonne, l'urbanisation des coteaux de MontLegun au Sud étant ici faiblement perceptible avec la présence d'un espace «tampon» végétalisé et l'alignement de platanes. L'échangeur de la rocade et les infrastructures associées (pont, bretelles, rond-points, carrefours) forment un nœud routier complexe dans le paysage et fragmente largement l'espace. La végétalisation progressive des talus et la présence de masse boisées de pins contribuent toutefois à adoucir son impact visuel. Les surfaces non-urbanisées bordant la rocade et la D6113, outre leur caractère naturel et leur rôle écologique permet une prise de recul offrant des respirations visuelles.

Ces paysages pour la partie OAP Moreau vont être recomposés par le projet validé en 2015. Cela devra contribuer à la qualité de l'entrée de ville en intégrant les caractères propres au territoire et en valorisant la transition depuis les paysages ruraux jusqu'à la ville, notamment à travers les structures végétales et le réseau hydrographique.

Elements de caractérisation des paysages

Perception et inscription géographique

- > Grand linéaire routier de la D6113 cadré par les coteaux de Mont Legun au Sud et les pelouses et landes calcicoles de Moreau au Sud sur de légers reliefs molassiques (friches viticoles)
- > les coteaux du Pech Mary au niveau de l'échangeur de la rocade
- > La montagne noire en toile de fond en remontant au Nord

Structures végétales et milieux naturels

- > Boisements à pins d'alep et chênes verts et jardins privés horticoles ou cadrés par des haies sur les coteaux de Mont Legun au Sud
- > Alignement de platanes le long de la D6113
- > Silhouettes d'alignements de cyprès remarquable en horizon au dessus de la « Combes Marty »
- > Pelouses et landes méditerranéennes au Nord sur molasse calcaire
- > Colonisation des talus routiers par une végétation spontanée: ner-prun, pins d'alep, genêt d'Espagne, ciste, coronille, pyracantha...
- > Vieux pins d'Alep et cyprès autour de Moreau

Elements d'architecture et patrimoine remarquables

- > Bâtiments du domaine Moreau: corps de ferme surplombé d'une tour et grange en ruine

Points de vue remarquables

- > Depuis la D6113 sur les pelouses et landes après le franchissement du Rieu - Vastes étendues et silhouettes de cyprès remarquables
- > Longue perspective cadrée par les coteaux de Mont Legun et l'alignement de platanes
- > Au Nord sur la plaine de l'Aude et la montagne noire
- > Sur le Pech Mary au niveau de l'échangeur de la rocade

Structures végétales des paysages de Moreau et Mont Legun



Plantations associées aux infrastructures routières, ici des pins d'alep



Colonisation des talus par une végétation méditerranéenne (genêt, coronille, ciste...)



Pelouses et landes méditerranéennes sur la friche de Moreau



L'alignement remarquable de cyprès en crête au dessus de Combes Marty



L'alignement de platanes et la bande «ensauvagée» entre la D6113 et Mont Legun

Points de vue intéressants



1 Alignement de platanes cadrant la vue au pied des coteaux de Mont Legun
Lignes à haute tension traversant le paysage
Les pelouses et landes méditerranéenne de Moreau
Perspective filante jusqu'à l'échangeur de la rocade



2 Le Pech Mary boisé et ponctué de cyprès d'Italie, relief majeur de l'Est Carcassonnais
Carrefour de Mont Legun «nœud» routier complexe
D6161 poursuivant au Sud-Ouest vers la cité dans le périmètre du grand site



3 La montagne noire en horizon
Le sillon audois et la plaine de l'Aude
Rocade D6113

séquence 5: Une nouvelle offre commerciale à composer avec une identité et une écologie du paysage d'entrée de ville

Situation:

Le projet de Rocadest se déploie sur d'anciennes friches viticoles autour du domaine de Moreau. Cette situation est majeure pour la perception de l'entrée de ville Est et des abords de la cité:

- > entre l'échangeur 24 de l'A61 et la Bastide St Louis > au **croisement avec l'axe de la N61113 / Rocade**
- > **à la transition entre les vignobles de Sautès et les séquences urbaines** > à **proximité du périmètre du Grand Site**
- > A l'interface entre le sillon Audois et les reliefs et coteaux du Pech Mary et de Montorgueil.

Un ensemble d'éléments qui, dans le cadre de l'étude d'entrée de ville, oblige à envisager ce projet, dont les usages seront destinés à la voiture, au regard de **ses lisières, de son impact sur les trames vertes et bleues, de son intégration et de sa perception** depuis des axes majeurs pour l'image de Carcassonne.

Enjeux et points d'attention saillants

> L' **IMPORTANCE DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES, DES PAYSAGES QU'ELLES GÈNERENT** et de la perception depuis celles-ci pour les carcassonnais, visiteurs et touristes (délaissés, accotements, perspectives et vues, structures végétales associées...)

> **LES CONTINUUMS ÉCOLOGIQUES ET LA PRÉSERVATION D'UNE «COURONNE VERTE»** le long de la **D6113 et de la rocade, connectée au Grand Site. Ménager les trames V et B** et les structures paysagères déjà largement fragmentées par les routes et les espaces imperméabilisés (cf schéma ci-dessus)

> **LA VALEUR CULTURELLE, TOURISTIQUE ET ENVIRONNEMENTALE** et les potentiels de l'Est Carcassonnais à concilier avec un **développement urbain et commercial** - LE RISQUE D'UNE STANDARDISATION DE VASTES ESPACES (exemple de la toponymie décontextualisée > «Rocadest» «à l'Est de la Rocade» supplantant toute l'histoire d'un site avec l'installation de grandes enseignes et de franchises qui banalisent une périphérie urbaine)

> **VALORISER en contrepoint aux projets commerciaux de grande ampleur UNE DÉMARCHE EXEMPLAIRE, UN PROJET QUI S'APPUIE SUR UNE HISTOIRE, UN TERROIR VITICOLE ET LES PAYSAGES RURAUX** autour du projet d'OAP DE SAUTÈS (Toponymie historique: Sautès, les vignobles, le petit patrimoine rural, les vastes pelouses et garrigues méditerranéennes, les affleurements calcaires...). Sautès doit devenir un marqueur fort depuis l'accès par l'A61

Objectifs et principes d'aménagement:

> **VALORISER LES INTERFACES ROUTIÈRES** en limitant l'impact visuel des **bâtiments commerciaux**, en valorisant des masses végétales diversifiées et en **développant une «signature paysagère»** avec les **soutènements en gabions**

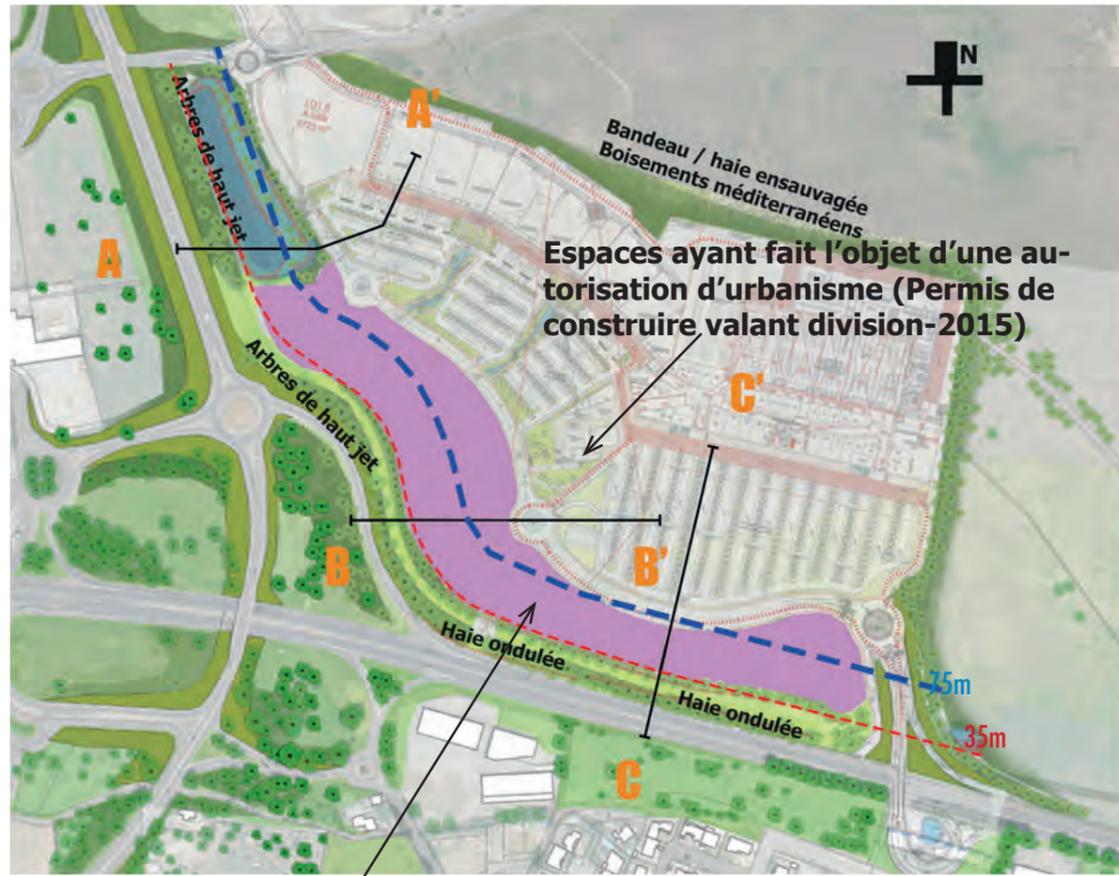
> **PRÉSERVER DES CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES** et des **structures végétales plantées ou spontanées** en accompagnement des **infrastructures routières**. Compenser la consommation et la fragmentation d'espaces naturels et agricoles par un travail de bandeau végétal sur plusieurs strates:

- **4 milieux naturels artificiellement recréés : Talus routier arbustif et buissonnant**
> **Pelouses** > **végétation de berges, roselières et arbustives** > **lisière et épaisseur arborée et «ensauvagée»**

> **AFFIRMER UNE VÉRITABLE COMPOSITION PAYSAGÈRE ET ÉCOLOGIQUE** du **bassins de rétention** (plantations / diversité végétale / gestion écologique et expansive / terrassement des berges) pour en faire un marqueur paysager au Nord-ouest

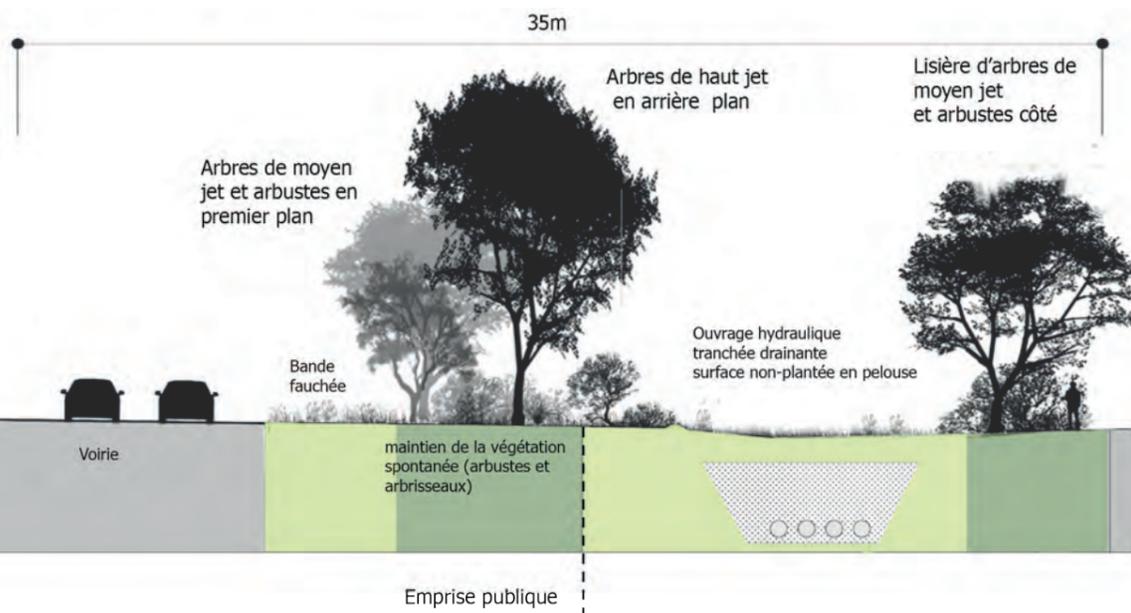
Séquence 5: composer une lisière arborée dense associée à une végétation spontanée

PROPOSITIONS



Espaces encore à aménager

Profil de principe de la lisière arborée le long de la D6613 - traitement en HAIE ONDULÉE -



Principes d'aménagement avec un recul de constructibilité de 35 m

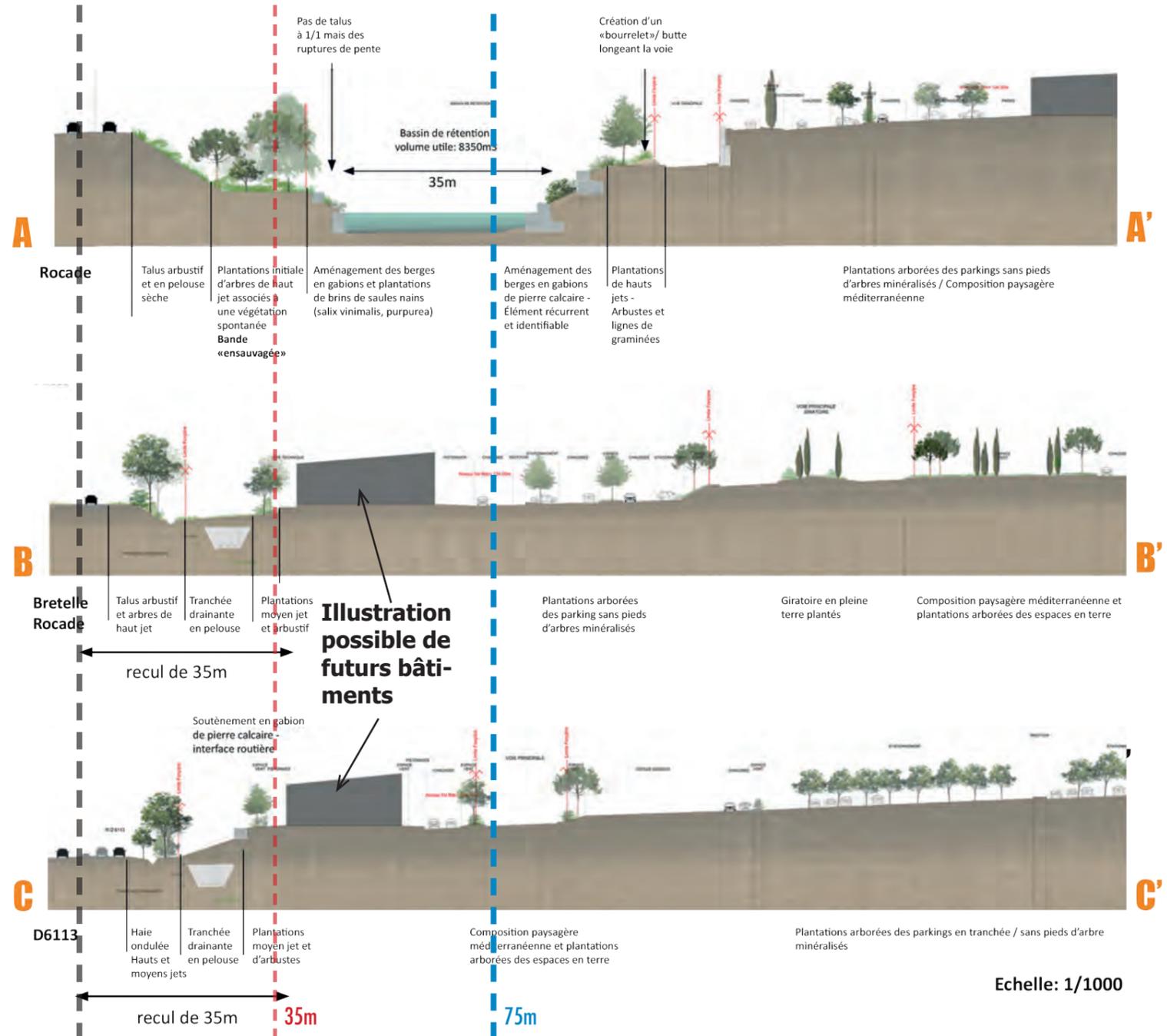


Illustration possible de futurs bâtiments

Palettes végétales favorisant la biodiversité des lisières et interfaces routières

Arbres de moyen jet:

- Erable champêtre - Acer campestre
- Frêne à fleur - Fraxinus ornus
- Arbre de judée - Cercis siliquastrum
- Charme en cépée - Carpinus betulus 'fastigiata'
- Alisier torminal - Sorbus torminalis
- Sorbier des oiseleurs - Sorbus aucuparia
- Prunier - Prunus domestica

Arbres de haut jet:

- Micocoulier - Celtis australis
- Pin d'Alep - Pinus halepensis
- Cyprès - Cupressus sempervirens fastigiata
- Chêne vert - Quercus ilex
- Frêne commun - Fraxinus excelsior
- Noyer royal - Juglans nigra
- Tilleul argenté - Tilia tomentosa

Arbustes:

- Laurier tin - Viburnum tinus
- Cornouiller sanguin - Cornus sanguinea
- Genêt d'Espagne - Spartium junceum
- Genêt à balais - Cytisus scoparius
- Cistes variés - Cistus sp. x
- Romarins variés - Rosmarinus officinalis x
- Laurier noble - Laurus nobilis
- Fusain d'Europe - Eonymus Europaeus
- Genévrier commun - Juniperus communis
- Laurier Rose - Nerium oleander

Echelle: 1/1000

PROPOSITIONS Séquence 5: gérer et valoriser les dynamiques et la diversité végétale locales

D6113
Rocade et échangeur

Pelouses sèches
Diversité herbacée
possibilité de semis de prairie

Milieus humides des bassins et fossés / dépression
Diversité spécifique
(roseaux, joncs, massettes, carex, iris...)

Arbres et arbustes de plaines / milieux frais
chênes, charmes, frênes, peupliers, saules, sorbiers, érables...

Bandes fauchées 2-3 fois par an

Aménagements en gabions pour casser les pentes et limiter l'érosion/ravinements
Entretien ponctuel pour maîtriser le développement des ligneux.

lisière arborée

D6113
Rocade et échangeur

Végétation arbustive de garrigue
Diversité arbustive à dominante méditerranéenne
(Genêt, nerprun, cistes, genévriers)

Boisements méditerranéens
Pins d'Alep, chênes verts et blancs...
dernier stade d'évolution végétale

Gestion expansive des talus routiers / Broyage de la végétation arbustive tous les 3-5 ans

Bande «ensauvagée» laissée à sa libre évolution vers un boisement méditerranéen

Proposer un urbanisme qui ménage des espaces naturels et s'appuie sur une armature végétale pour l'entrée de ville.

Valoriser une diversité de milieux et des dynamiques végétales spontanées aux abords des axes routiers en y associant des plantations d'arbres de haut et moyen jet. Il s'agit là de ne pas considérer les interfaces routières comme des espaces délaissés ou en friche mais comme une richesse biologique et paysagère participant à la qualité de l'Est Carcassonnais. La gestion raisonnée et extensive de ces espaces associés aux routes permet ainsi d'en magnifier les formes, les volumes, les dynamiques saisonnières ainsi qu'une meilleure intégration dans les paysages de plaines.



> Les talus et surfaces en pente avec le développement d'une flore arbustive spontanée de **garrigue / landes** à dominante méditerranéenne (espèces rudérales, genêt d'Espagne, Genévrier oxycèdre, Ajonc de Provence...)



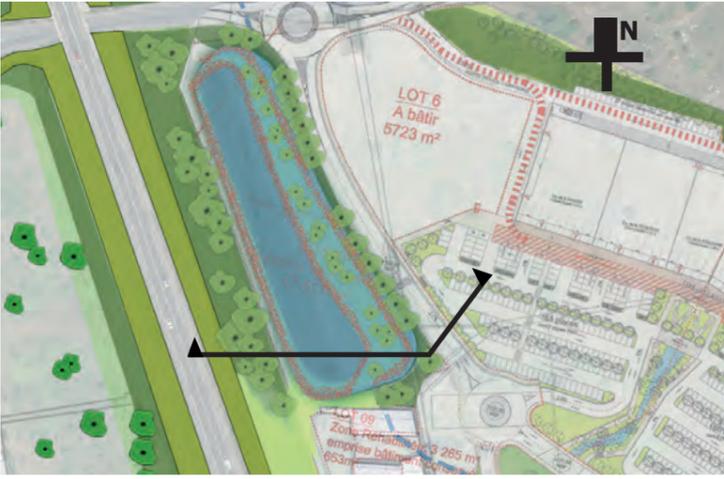
> Des **boisements méditerranéens** et caractéristiques des paysages de l'Est ou dominant le pin d'Alep, le chêne vert et le chêne blanc, les cyprès....



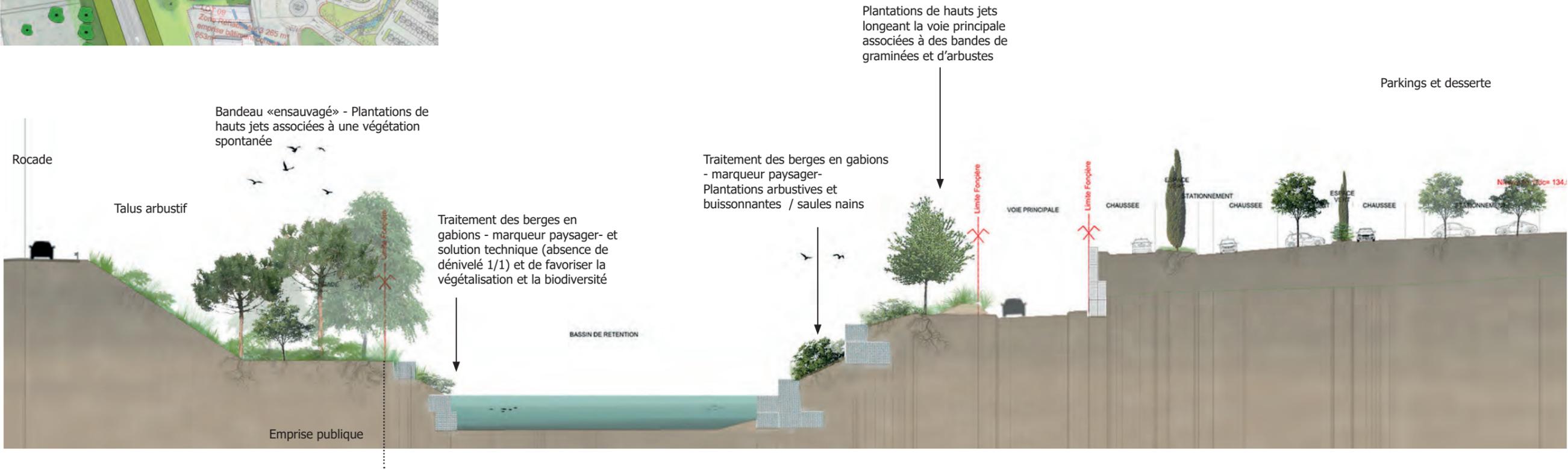
> Les **milieux humides ou frais de plaine** ou se développent roselières, peupliers, aulnes, frênes et tout un cortège végétal spécifique



> Les espaces ouverts de pleine lumière des **pelouses sèches** où se développe toute une biodiversité herbacée



PROPOSITIONS Séquence 5: valoriser le bassin de rétention comme marqueur paysager et ressource écologique au Nord-ouest



Profil
Echelle: 1/500

Associer valorisation écologique et exigence technique et réglementaire autour d'un paysage de l'eau

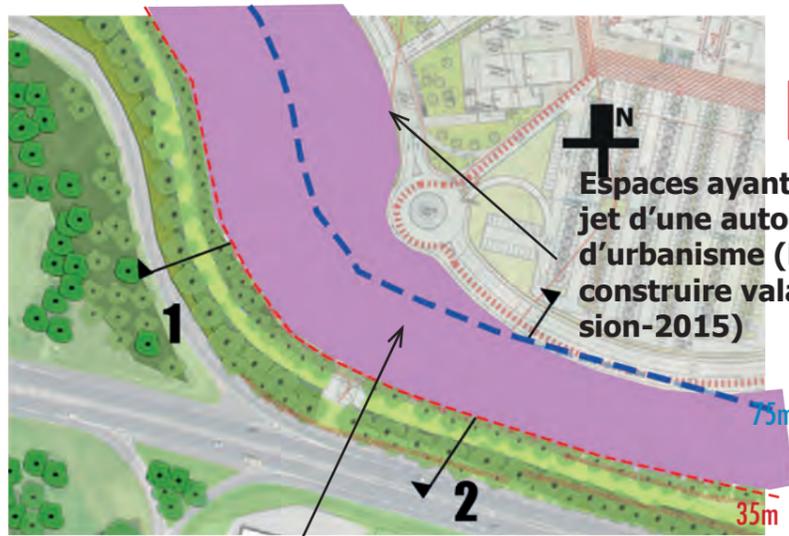
Cet ouvrage hydraulique d'ampleur qui caractérisera l'accès aux équipements commerciaux du nord et le paysage bordant la rocade, doit faire l'objet d'un **traitement qualitatif et d'une intégration écologique**. Cela passe par une présence forte du végétal et un **aménagement des berges favorisant une biodiversité spécifique ainsi que la présence d'un couvert végétal limitant l'érosion** (absence de pente 1/1). L'emploi de **gabions de pierre calcaire** en soutènement permet ici de diversifier davantage les milieux tout en valorisant une «signature» spatiale et un matériau **issu d'une exploitation locale** pour l'intégration paysagère du projet.



Références: aménagements de berge et de pente en gabions en région lyonnaise
Les lignes de gabions permettent ici de gérer la topographie, de diversifier les milieux et habitat tout en générant un motif paysager fort.

Séquence 5: traitement de la bretelle d'insertion de la rocade

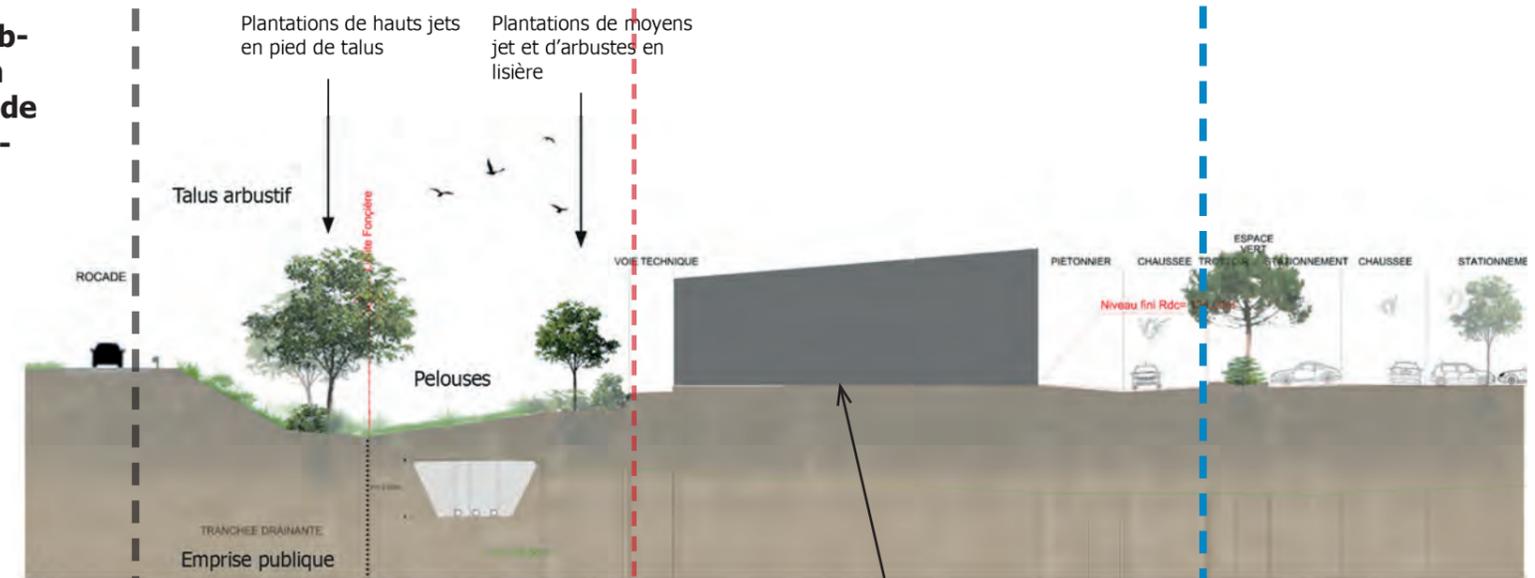
PROPOSITIONS



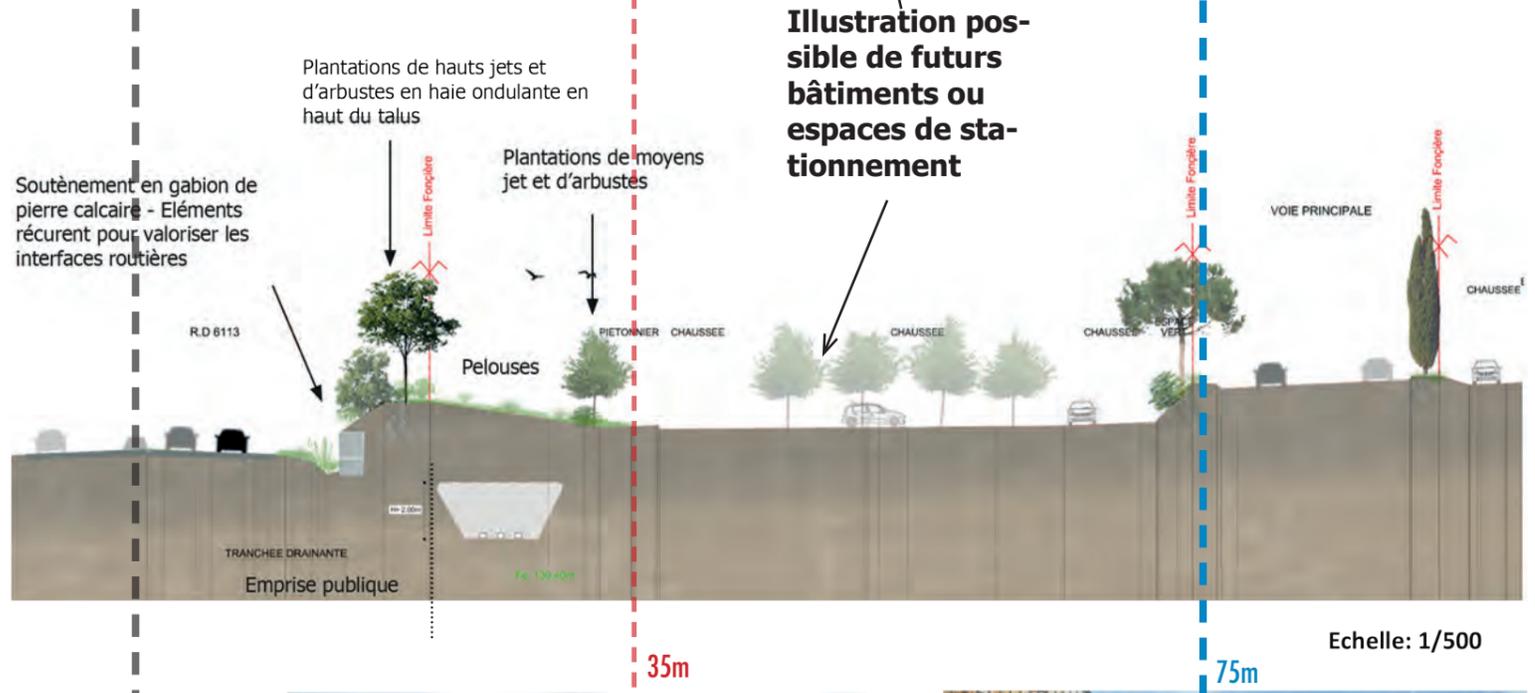
Espace restant à aménager

Un jeu de bandeaux de végétation plantée et spontanée en accompagnement de la voirie

Largement conditionnées par la présence des ouvrages hydrauliques enterrés et la topographie, les interfaces routières sont ici qualifiées par la présence d'un «ruban» de pelouses cadré côté route par des plantations de hauts jets ou en haie ondulée dense et une lisière du site Moreau plantée de moyens jets et d'arbustes. Favorisant une diversité de strates végétales et de milieux, ce large corridor fera l'objet d'une gestion raisonnée mais attentive, compensant artificialisation et réduction des espaces en terre par la valorisation de l'arbre (biodiversité et continuités écologiques verticales). L'emploi de gabions venant soutenir le talus de remblais existant au niveau de la bretelle viendra ici créer un linéaire caractéristique de l'entrée de ville, marquant les pieds de pente et talus par la pierre calcaire.



1



2

Illustration possible de futurs bâtiments ou espaces de stationnement

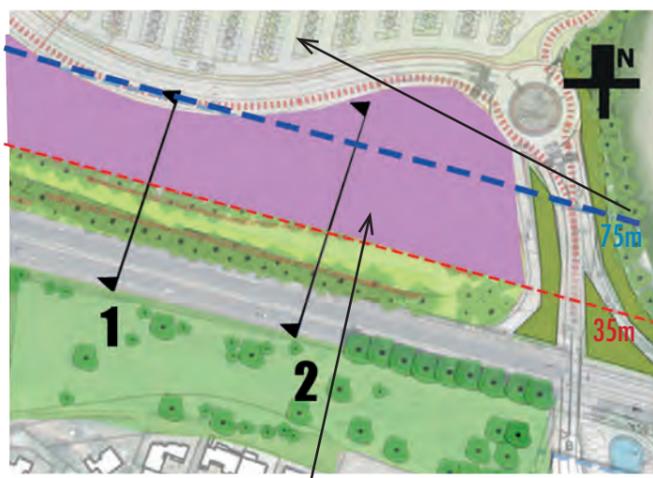
Echelle: 1/500



Références: exemple d'une diversité de milieux en pelouses sèches / haies et milieux boisés (11) talus en gabions pré-remplis à L'Estaque (13)

Séquence 5: traitement d'un grand linéaire arboré d'entrée de ville

PROPOSITIONS

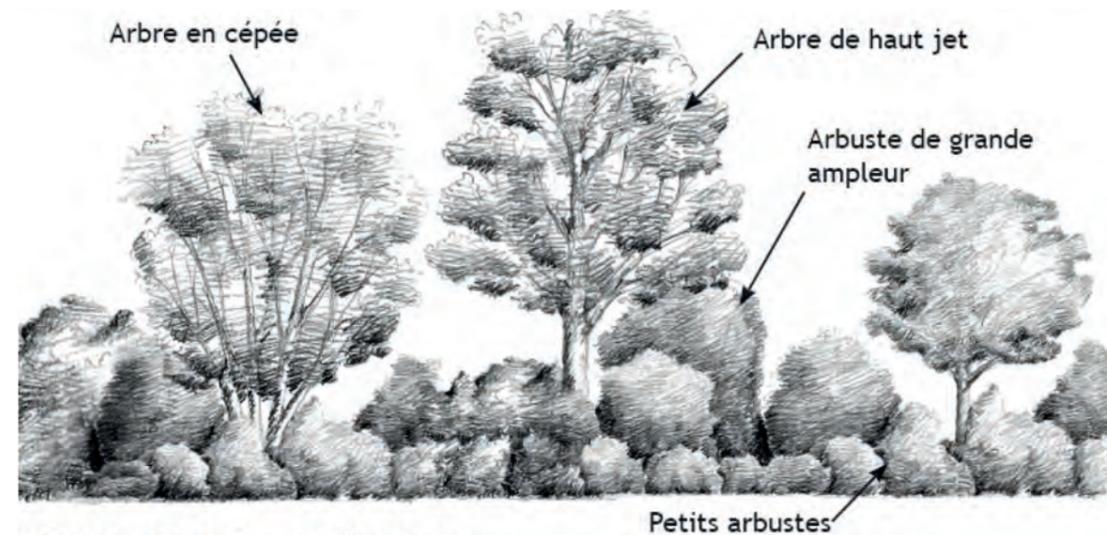


Espaces ayant fait l'objet d'une autorisation d'urbanisme (Permis de construire valant division-2015)

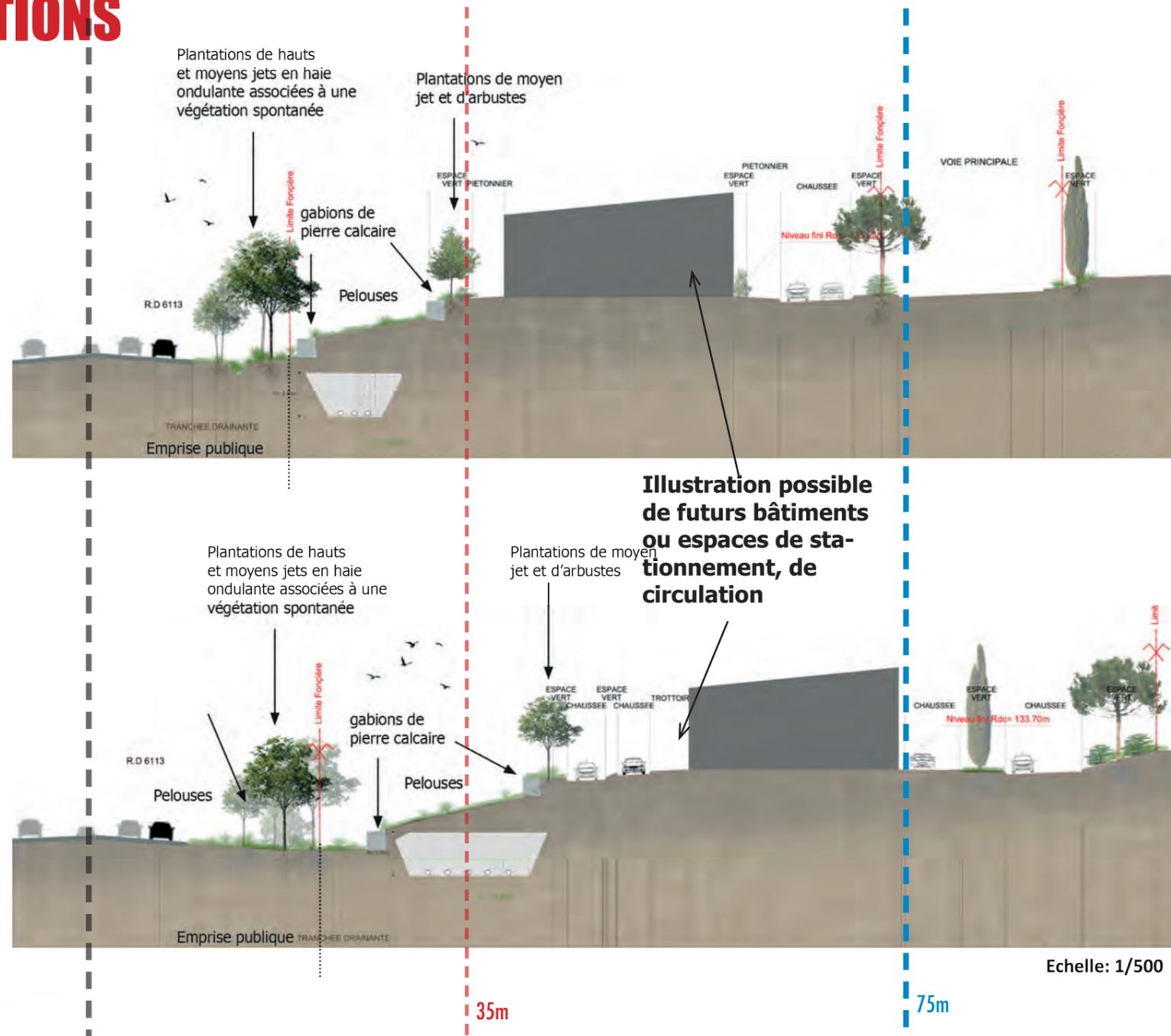
Espaces restant à aménager

Marquer un long linéaire arboré et minimiser l'impression de «front bâti» en surplomb de la D6113.

Une fois le nouvel ouvrage routier de franchissement passé, la topographie du site Moreau est telle que les bâtiments seront implantés en surplomb de la RD6113 sur une grande épaisseur de remblais. Cette sous séquence marquera le début du traitement en «bandeau» végétal et en gabions. La transition vers les secteurs urbanisés mettra ainsi en valeur un grand linéaire arboré, dense et champêtre avec d'importantes surfaces en pente côté site de Moreau traitées en niveaux de gabions, venant dynamiser et valoriser la perception depuis la route. Là encore, les continuités écologiques et végétales doivent être favorisées par une gestion attentive des différentes strates tout en ménageant la présence d'une végétation spontanée associée aux plantations d'arbres et arbustes.



Principes de la haie ondulées et de la diversité de strates



Références: soutènements en gabions à Toulouse (31) le long de l'A61 et le long de la route des Orres (05)

CHAPITRE III

CONCLUSION EN APPLICATION DES ARTICLES L.111-6 ET L.111-8 DU CODE DE L'URBANISME AU DROIT DU SITE DE PROJET **MOREAU**



> L'ambitieuse réflexion d'ensemble menée par la Ville sur son entrée Est s'est appuyée à la fois:

- sur les constats de disqualification des espaces, notamment ceux liés à la fonction routière dans un milieu urbain affirmé, au détriment des usagers qu'ils soient touristes, visiteurs ou habitants riverains,
- sur les projets autorisés et envisagés dans le cadre du PLU approuvé en 2017 et plus particulièrement dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation qui esquissent de façon plus imaginative que la simple application du règlement, des modifications sensibles des vocations des différents espaces (OAP Cité 2 Pech Mary, OAP Moreau, OAP Sautès).

Ces espaces sont liés à l'accueil d'activités de natures et de stades de développement différents (restructuration à envisager pour Cité 2, projet de développement pour le site de Moreau et travail sur la programmation pour Sautès avec recherche d'un porteur de projet).

> La modification du recul de 75m par rapport à l'axe de la RD6113 (conformément à l'article L111.6 du code de l'urbanisme) sur le site de l'OAP Moreau (zone UEco du PLU en vigueur) est conditionnée, en application de l'article L.111.8 par **l'étude et la mise en œuvre d'un véritable projet urbain.**

A cet égard, **l'étude «Entrée de Ville Est»** menée entre l'échangeur de Trèbes et le square Gambetta, soit un linéaire de 5 km, englobe bien la section au droit de l'OAP Moreau **dans une logique générale et claire de requalification de l'ensemble des espaces. En effet, le parti général du projet affirme clairement le principe de bien faire coïncider le traitement des espaces avec leurs fonctions actuelles ou les usages programmés et déjà traduits de façon réglementaire dans le PLU en vigueur.**

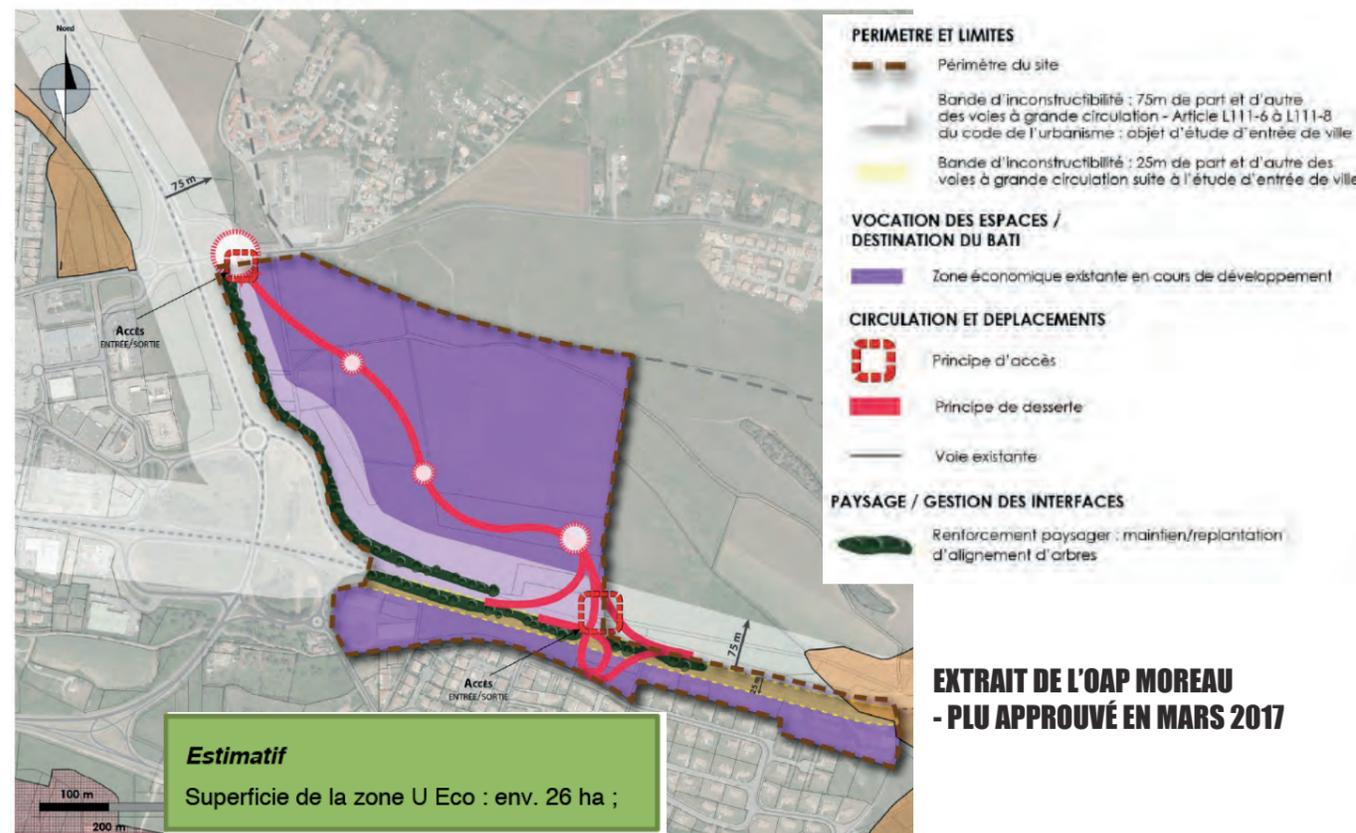
Qualités architecturale, de l'urbanisme et des paysages

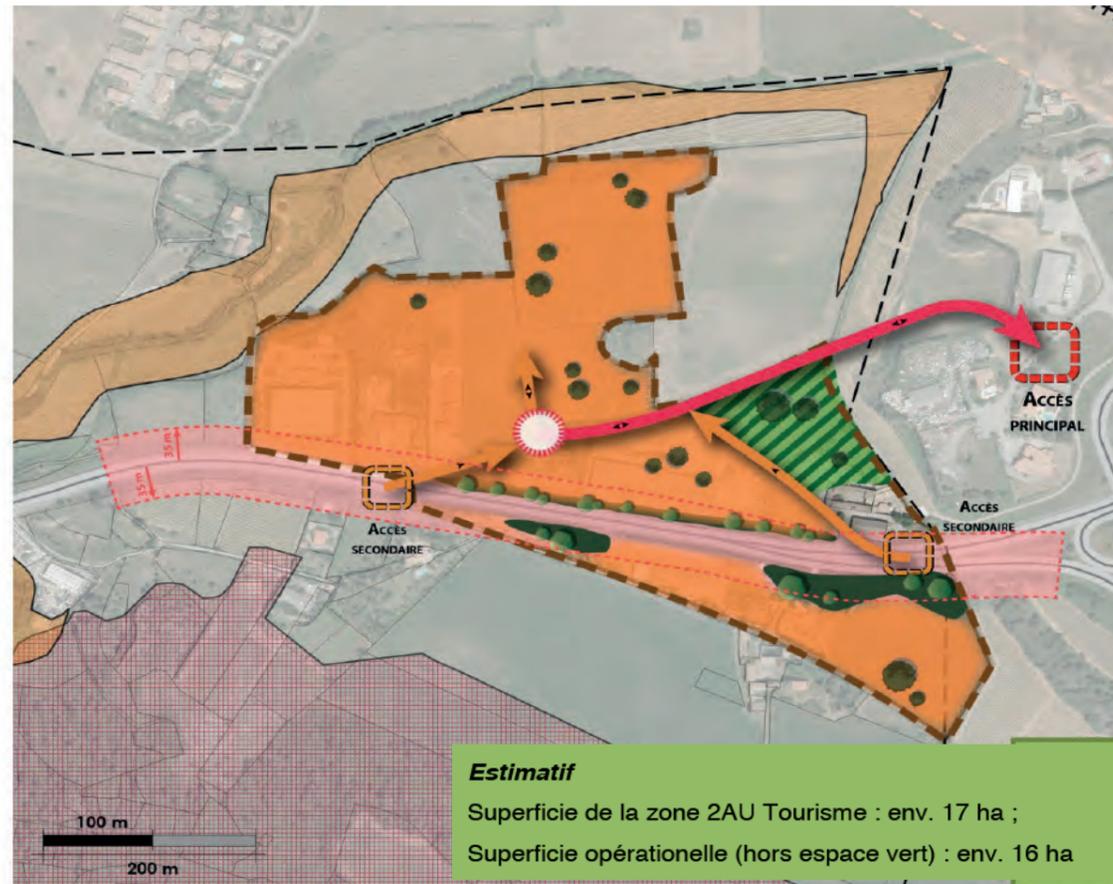
> Dans le cadre de l'étude «Entrée de Ville», il est apparu que le site de projet Moreau doit être utilisé et aménagé de façon optimale; les franges et espaces de lisières y sont sensibles dans leur traitement en raison de l'image et des perceptions qu'elles suscitent vis-à-vis des usagers de la route.

L'utilisation optimale des espaces (foncier réservée aux activités) constitue une priorité soulignée par le SCOT; elle se concrétise sur le secteur de Moreau par deux principes:

- d'une part, dans un souci de développement durable et d'utilisation économe des espaces, les dispositifs d'accès et de desserte prévus dans l'OAP (en rouge sur le schéma) doivent permettre une bonne irrigation du site et éviter au maximum les «espaces perdus»; le PADD du SCOT insiste à ce titre sur la **«gestion économe du foncier en proposant un quartier dense»**; la création d'une façade bâtie (continue ou non) au sud de la voie de desserte interne s'impose donc et ses caractéristiques seront primordiales dans cette question de l'usage optimale des espaces (localisation des façades et accès principaux aux différents bâtiments, organisation des espaces de stationnement propres ou communs à chaque bâtiment...). C'est donc autant le traitement et le fonctionnement des espaces bâtis et non bâtis, l'alternance des pleins et des vides qui vont qualifier le projet dans son ensemble que la réalisation d'une architecture soignée.

- d'autre part, l'implantation des bâtiments commerciaux en recul maximal par rapport à l'axe routier va de fait imposer (pour rentabiliser l'utilisation des espaces) le développement des espaces de stationnement en «façade urbaine» devant les bâtiments commerciaux en recul de la RD6113; cela ne constitue pas non plus une alternative favorable





Ville de Carcassonne - Plan Local d'Urbanisme – Orientations d'Aménagement et de Programmation

- PERIMETRE ET LIMITES**
- Périmètre du site
 - Limite communale
 - Bande de recul 35m
- VOCATION DES ESPACES / DESTINATION DU BATI**
- Zone d'activités liée au tourisme
- Les activités existantes ne doivent pas nuire à l'activité touristique du secteur
- CIRCULATION ET DEPLACEMENTS**
- Principe d'accès (principal/secondaire)
 - Principe de desserte principale / secondaire
 - Carrefour à créer
 - Voie existante
- PAYSAGE / GESTION DES INTERFACES**
- Espace vert / bassin de rétention / parking perméable végétalisé
 - Frange tampon paysagère
 - Espace vert/naturel
- RISQUES**
- Zone inondable
 - Zone d'alerte fort feu de forêt

à un aménagement rationnel et structuré des espaces de franges et de lisières ni à un aménagement paysager satisfaisant pour une entrée de ville.

> C'est pourquoi **la distance de 35m a été retenue et travaillée dans le projet d'entrée de ville** comme un juste compromis pour permettre une alternance de volumes bâtis et d'espaces vides, plantés et travaillés dans leur relation avec la RD6113 qui longe ces espaces, et dans un rôle de **continuité écologique** entretenue à la fois par la puissance publique et par le maître d'ouvrage du futur projet. De plus, l'analyse de la frange non bâtie au sud de la voie d'une largeur de 25m (comme indiquée dans l'OAP Moreau) montre clairement que ces espaces ne sont pas ou peu structurés notamment en raison du flou de leur vocation (accès, quelques emprises commerciales en déprise), plutôt qu'en raison de leurs dimensions. **La distance de 35m imposée** comme recul de l'implantation des bâtiments au nord va également permettre un rééquilibrage de la répartition des espaces non bâtis de part et d'autre de la voie classée à grande circulation. Enfin, cette distance de 35m appliquée de part et d'autre de la RD6113 au droit du site de projet Moreau est cohérente par rapport au recul indiqué dans l'OAP de Sautès qui est également de 35m.

> **Cette distance de 35m** permettra de répondre aux contraintes techniques (circulation et stationnement des véhicules, relief, gestion du pluvial par tranchées drainantes) liées à un projet de développement commercial sur le secteur. En effet, sur ce site de Moreau, elle permettra de respecter la **nécessité d'utiliser l'espace de façon rationnelle** tout en organisation au mieux l'implantation des surfaces commerciales, les zones de stationnement et voirie de desserte, les espaces paysagers et de gestion des eaux, compte tenu des caractéristiques physiques du site et notamment du relief.

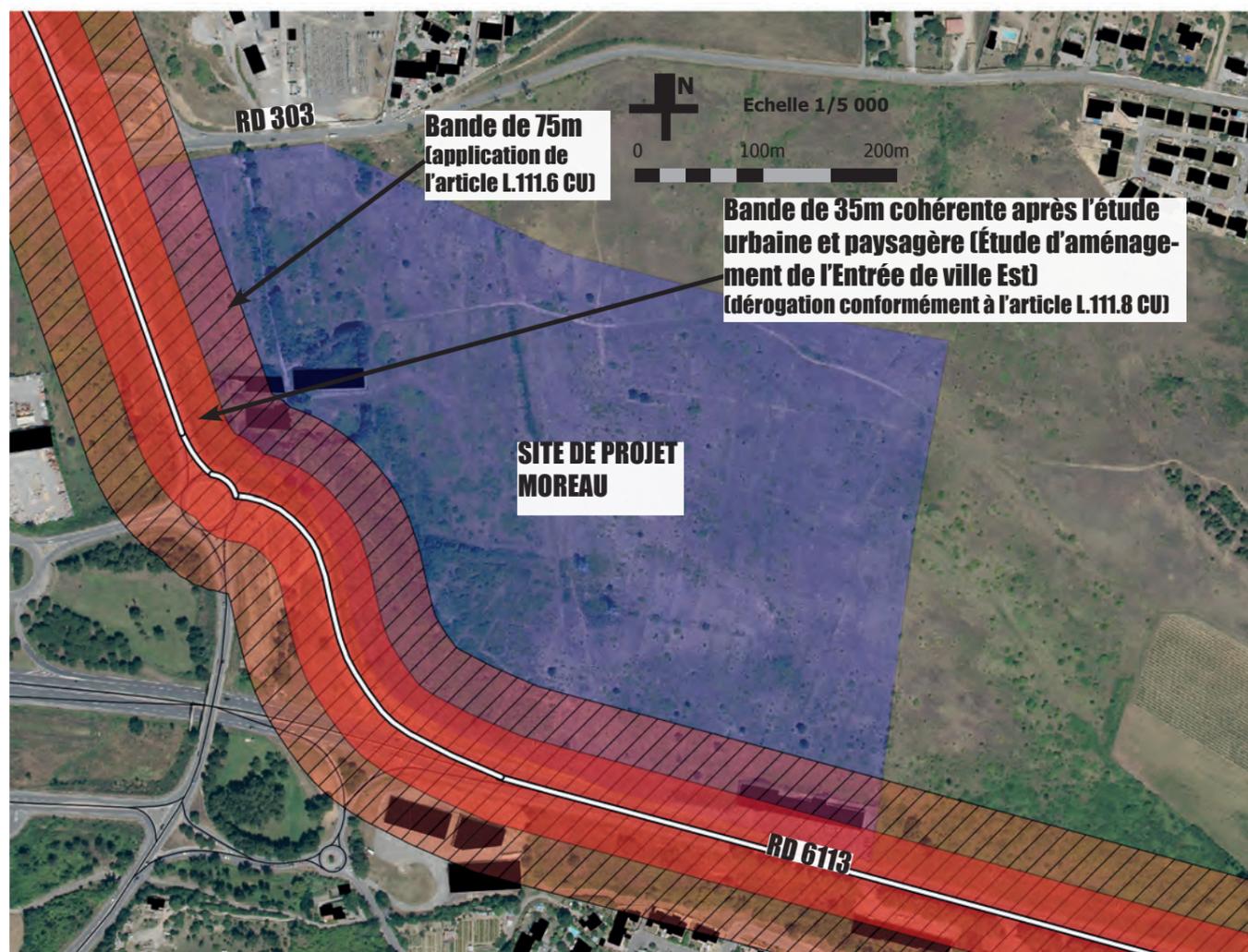
> Les propositions d'aménagement paysager sur les espaces publics faites dans ce dossier produiront des aménagements conciliant le développement commercial, l'intégration paysagère et la continuité écologique. La mise en place d'une continuité de la trame verte et bleue a été étudiée de façon à articuler au mieux ce projet avec le reste du tissu urbain d'entrée de ville et les espaces réservés pour la continuité écologique (Nco) dans le PLU approuvé en 2017.

> Les préconisations de principe issues de l'étude sur l'ensemble de l'Entrée de ville Est faites sur l'espace privé du projet seront à adapter à la réalité du terrain à travers un projet détaillé prenant en compte, notamment, des relevés topographiques précis.

La qualité de l'architecture, de l'urbanisme et des paysages passe par une bonne utilisation des espaces, par une gestion organisée des différentes fonctions, par une prise en compte raisonnée des questions du relief et par un projet paysager qui dessine finement les espaces avec des plantations, avec la topographie et un dispositif de gestion du pluvial adapté.

Le projet «Entrée de Ville Est» s'est attaché à traiter de façon adaptée et donc pérenne les lisières et franges de l'OAP Moreau en prenant en compte le fonctionnement et les nécessités du projet en cours afin d'assurer à la fois:

- une continuité écologique affirmée dans le PLU en vigueur sur la base d'une gestion raisonnée, réaliste et économe de l'espace public en interface des futurs projets, avec des plantations adaptées au site, aux conditions climatiques et à ce type de projet.
- un bon fonctionnement et un usage économe du foncier dévolu à l'activité commerciale en application des orientations stratégiques des documents d'urbanisme communal et supra-communal. Le traitement des espaces privés a naturellement fait l'objet de réflexions; des exigences en matière de plantations, d'organisation des espaces bâtis et non bâtis sont envisagées sous la forme de traduction réglementaire.



Sécurité

> Concernant la sécurité routière, les propositions d'aménagement ne prévoient aucun nouvel accès routier pour desservir le périmètre du projet depuis la RD6113, hormis l'accès sud prévu pour le site de projet Moreau à travers la création d'un ouvrage de franchissement et ses bretelles d'accès depuis la RD6113. Ce dispositif a été réfléchi et dimensionné par le porteur de projet en partenariat avec le Conseil Départemental de l'Aude. Il permettra en outre un accès piétons/vélos depuis le secteur d'habitat de Montlegun, accès par ailleurs facilement connectable au chemin de la Cité (ainsi que vers le giratoire de l'Europe).

Au nord du site de Moreau, un giratoire permettra la sortie sur la route de Berriac (vers le centre ville de Carcassonne ou celui de Berriac) et vers la bretelle d'accès à la Rocade vers le nord de l'agglomération.

> En aucun cas, la réduction du retrait de la limite d'implantation des bâtiments de 75m à 35m ne remettra en cause la sécurité sur l'axe de circulation RD6113 compte tenu de l'aménagement prévu pour l'accès au site de projet Moreau décrit précédemment. A ce jour, ce sont plutôt les nombreux accès privatifs non sécurisés existants à Sautès (sud et nord de la RD6113) comme sur le côté sud de la RD6113 au droit de Montlegun, qui posent des problèmes comme l'a souligné l'étude d'accidentologie (p.15).

> Compte tenu des aménagements envisagés sur le linéaire routier longeant le site de projet Moreau, les conditions de sécurité seront donc inchangées par rapport au trafic routier. La proximité relative des bâtiments donneront même sans doute **une image plus urbaine** au secteur, favorisant ainsi **une modération de la vitesse** sur ces espaces qui restent encore considérés comme très routiers, quoique la limitation de vitesse soit de 70km/h en entrée depuis Trèbes sur la section courante ainsi que sur la bretelle d'accès. Il est important de noter que le linéaire de voirie est considéré «en agglomération», au regard de la position des panneaux de limites d'agglomération.

Nuisances

> Concernant les différentes nuisances, l'aménagement du secteur prévoit l'implantation d'activités commerciales et d'espaces de stationnement et de circulation. Les constructions qui seront réalisées dans la bande située entre 35m et 75m par rapport à l'axe routier n'auront pas vocation à accueillir de logements permanents et devront respecter la réglementation en vigueur en terme d'isolation acoustique en fonction de leur programme.

> La diminution du recul de l'implantation des constructions et des aménagements n'aura pas d'impact sur le niveau sonore perçu par les habitations existantes au sud de la RD6113 à Montlegun.

> La réduction du recul par rapport à l'axe routier n'empêchera pas la réalisation du dispositif de gestion du pluvial décrit précédemment (par le biais de tranchées drainantes), comme indiqué dans les préconisations formulées dans ce dossier.

En conclusion

> Le recul pour les bâtiments autorisés sur le linéaire identifié ci-contre, destinés essentiellement à des activités commerciales, sera réduit à 35m minimum au lieu des 75m minimum imposés par l'article L.111-6 du code de l'Urbanisme.

Les aménagements préconisés dans le cadre du projet «Entrée de ville Est» dont la ville a assuré la maîtrise d'ouvrage, et proposant une réduction du recul de 75m à 35m ont démontré sur la base **«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»** conformément à l'article L.111-8 du code de l'urbanisme.

En effet, le travail réalisé pour concevoir un aménagement cohérent au regard du contexte élargi, a intégré très en amont la prise en compte de toutes les composantes essentielles à l'insertion du projet dans son contexte urbain et paysager.

3.

LE RÈGLEMENT ÉCRIT

avant et après la révision allégée

3.1.a. le règlement écrit à l'article 6 avant révision allégée

Extrait du Titre 2: Dispositions communes à toutes les zones

Article 6 : Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

En règle générale, l'implantation des constructions nouvelles devra se faire en libérant le plus d'espaces possible sur la parcelle dans un souci d'économie d'espace et afin de préserver d'éventuelles évolutions des constructions.

Les constructions doivent être implantées en recul de l'alignement existant ou futur des voies à une distance au moins égale à :

- 100m par rapport à l'axe de l'Autoroute A 61 hors exceptions visées à l'article L111-7 du code de l'urbanisme;
- Pour les routes départementales classées à grande circulation :
 - en dehors des espaces urbanisés : 75m par rapport à l'axe de la chaussée et en l'absence d'étude spécifique validée par la Département hors exceptions visées à l'article L111-7 du code de l'urbanisme,
 - dans les espaces urbanisés :
 - 35m par rapport à l'axe de la chaussée pour les constructions à destination d'habitation,
 - 25m par rapport à l'axe de la chaussée pour les autres constructions ;

Extrait du Titre 2: Dispositions applicables aux zones urbaines - Zone U Eco

Article UEco/6 : Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

S'appliquent les dispositions prévues à l'article 6 des dispositions communes à toutes les zones auxquelles s'ajoutent les dispositions suivantes :

1-Les constructions doivent être implantées à une distance minimale de 5m des voies et emprises publiques.

2- En secteur UEco 6, les constructions nouvelles à usage d'habitation seront implantées :

- soit à l'alignement des voies ou à toute limite qui s'y substitue pour tous ses niveaux excepté le dernier ;

Le reculement du dernier étage de toute construction ne pourra en aucun cas excéder le tiers de la profondeur de la construction.

- soit en respectant un retrait de 5 mètres des voies ou à toute limite qui s'y substitue.

3- Des implantations autres que celles prévues au paragraphe 1 ci-dessus sont autorisées pour les constructions et installations nécessaires au fonctionnement des services publics, et pour les ouvrages techniques répondant à un intérêt collectif.

> L'implantation des constructions par rapport aux emprises publiques est réglée :

- par l'article 6 des dispositions générales
- par l'article U Eco/6 du règlement de la zone U Eco

Dans les dispositions communes, l'implantation par rapport à l'axe des voies départementales est fixée en dehors des espaces urbanisés à 75m minimum, en l'absence d'étude spécifique validée par le Conseil Départemental gestionnaire de la voie. Le règlement doit être modifié (cf page suivante) relativement à une erreur matérielle en ce qui concerne la rédaction de cette phrase, et cette référence à la validation par le Conseil Départemental. C'est bien la Ville de Carcassonne qui est le maître d'ouvrage de cette étude spécifique, et non le CD.

Dans les espaces urbanisés, le retrait qui s'applique est de 35m minimum pour les constructions à usage d'habitation et de 25m minimum pour les autres constructions.

Dans l'article U Eco/6 du règlement de la zone U Eco, le rappel est fait sur l'article des dispositions générales et n'ajoute que la distance minimale de 5m par rapport à l'emprise des autres voies.

Le règlement n'a pas à être modifié sur ce point car c'est l'Orientation d'Aménagement et de Programmation du Site de projet Moreau qui sera modifiée (OAP N°10 Moreau).

3.1.a. le règlement écrit à l'article 6 après révision allégée

Extrait du Titre 2: Dispositions communes à toutes les zones

Article 6 : Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

En règle générale, l'implantation des constructions nouvelles devra se faire en libérant le plus d'espaces possible sur la parcelle dans un souci d'économie d'espace et afin de préserver d'éventuelles évolutions des constructions.

Les constructions doivent être implantées en recul de l'alignement existant ou futur des voies à une distance au moins égale à :

100m par rapport à l'axe de l'Autoroute A 61 hors exceptions visées à l'article L111-7 du code de l'urbanisme;

Pour les routes départementales classées à grande circulation :

en dehors des espaces urbanisés : 75m par rapport à l'axe de la chaussée et en l'absence d'étude spécifique hors exceptions visées à l'article L111-7 du code de l'urbanisme,

dans les espaces urbanisés :

35m par rapport à l'axe de la chaussée pour les constructions à destination d'habitation,

25m par rapport à l'axe de la chaussée pour les autres constructions ;

15m par rapport à l'axe de la chaussée pour les autres routes départementales ;

10m par rapport à l'emprise d'une voie ferrée ;

(...)

3.1.b. le règlement écrit avant révision allégée: caractère de la zone, art. U Eco/10,11

Extrait du Titre 2: Dispositions applicables aux zones urbaines - Zone U Eco

ZONE U ECO

Caractère de la zone :

La zone U Eco englobe des terrains équipés à caractère dominant d'activités (industries, artisanats, commerces, services, ...). Il s'agit d'une zone dédiée à l'accueil des activités de la commune à caractère économique et artisanal, avec les services et équipements nécessaires au fonctionnement des entreprises installées sur la zone.

Division de la zone en secteurs :

Zone U Eco : Zone économique à vocation d'activités plurielles.

(...)

Article UEco/10 : Hauteur maximale des constructions

En zone U Eco : La hauteur absolue des constructions ne devra pas dépasser 14 mètres.

(...)

Article UEco/11 : Aspect extérieur des constructions et aménagement de leurs abords

Cf. Titre II : Dispositions communes à toutes les zones.

Aspect et volumétrie des constructions :

Par leur aspect extérieur, les constructions et autres modes d'occupation du sol ne doivent pas porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites et paysages urbains. Dans le cadre d'opérations d'ensemble, les tonalités et matériaux devront être précisés et harmonisés à l'échelle de l'opération.

Aspect des matériaux et couleurs

Les matériaux apparents utilisés sont soit des matériaux que l'on retrouve dans l'architecture traditionnelle locale, soit des matériaux modernes et de qualité respectant les couleurs et tonalités des matériaux locaux.

Les teintes devront s'intégrer au site : les couleurs vives et le blanc ne sont autorisés que sur de très petites surfaces et interdites en corniche. Une plus grande liberté est laissée aux tonalités foncées.

L'emploi à nu des matériaux destinés à être enduits est interdit.

Traitement des façades

L'ensemble des façades (y compris la façade dite « arrière » offrant des vues depuis la rue) fait l'objet d'un traitement architectural soigné. Un traitement spécifique doit être prévu pour l'intégration architecturale des éléments techniques (groupes de climatisation, panneaux photovoltaïque...), quelle que soit leur positionnement dans l'architecture du bâtiment.

Toitures :

Les toitures doivent être composées comme une façade à part entière, et présenter un projet architectural approprié.

Caractère de la zone / article U Eco10

Comme vu pour l'article 6 concernant l'implantation des constructions, c'est surtout dans l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP n°10 Moreau) que l'essentiel des modifications engendrées par la réflexion sur l'Entrée de Ville va trouver une traduction réglementaire, même si sur certains points, il est proposé de modifier le règlement de façon générale, ce qui profitera ainsi à toutes les zones U Eco.

Dans le caractère de la zone, il n'est fait aucune référence à l'OAP n°10 Moreau, ni dans l'article U Eco/10 concernant la hauteur maximale des constructions.

Article U Eco11 et U Eco13

> En ce qui concerne la qualité des aménagements extérieurs, le travail sur le projet d'Entrée de Ville a mis en évidence plusieurs points sensibles que la Ville souhaite traduire de façon réglementaire.

L'importante réflexion sur les aménagements paysagers a pris en compte notamment la question cruciale du pluvial, mais également le rôle majeur de la végétation en ville et les a intégrés très en amont. Il est proposé de modifier plusieurs points du règlement afin d'éviter des erreurs ou des traitements inappropriés. Les points suivants appellent ainsi à la vigilance:

- pour le **traitement des abords ou des clôtures des bassins de rétention**, le règlement actuel est muet qu'il s'agisse des dispositions générales comme l'article U Eco/11. Les principes d'aménagement développés dans l'étude Entrée de Ville recherchent une utilisation optimale des espaces et visent à éviter des dispositifs de type «bassin de rétention fermé» sans autre usage paysager ou fonctionnel. Cependant, en cas de réalisation de ce type d'ouvrage, la qualité du traitement de la clôture et des parois est essentielle. C'est pourquoi il est proposé de modifier le règlement à l'article U Eco/11 et d'introduire une disposition insistant sur le traitement de ce type d'ouvrage et de ses limites (clôture, parois...).

3.1.b. le règlement écrit avant révision allégée: art. U Eco/13

Article UEco/13 : Obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'espaces libres, d'aires de jeux et de loisirs, et de plantations

Cf. Titre II : Dispositions communes à toutes les zones.

Les espaces de pleine terre doivent représenter au minimum 10% de la surface de l'unité foncière.

En secteur UEco 6, et s'agissant des constructions nouvelles à usage d'habitation, les espaces de pleine terre doivent représenter au minimum 30% de la surface de l'unité foncière.

Les parties non construites, non utiles, ainsi que les aires de stationnement doivent être plantées à raison d'un arbre de haute tige pour 100m² de terrain libre non utile ou de surface de stationnement.

Dans tous les cas, les terrains, même s'ils sont utilisés pour des dépôts, doivent être aménagés et entretenus de telle manière que la propreté et l'aspect de la zone ne s'en trouvent pas altérés.

Les plantations seront constituées d'espèces locales variées permettant de maintenir la diversité des écosystèmes.

Lorsque l'établissement réalisé nécessite la création de surface de stockage extérieure de matériaux, de produits finis, ou de matières premières, toute précaution doit être prise pour que ces surfaces ne soient pas visibles depuis les voies publiques (positionnement à l'arrière du bâti, réalisation de murets ou de haies végétales composées d'arbre de haute tige et doublées par une strate arbustive basse).

Aménagement des abords :

Les aires d'exposition et de dépôt devront être soigneusement traitées. Dans tous les cas les espaces de dépôt seront proscrits le long des voies de desserte publique.

Les espaces de stationnement perméables devront être favorisés.

Les ombrières supports de panneaux photovoltaïques sont autorisés en couverture de ces espaces de stationnement.

Les franges bâties en bordure du Canal du Midi feront l'objet d'une insertion paysagère en fonction des situations de covisibilité.

- pour **les espaces de stationnement**, le règlement actuel impose la plantation d'un arbre de haute tige pour 4 places de stationnement. Pour assurer l'ombrage des véhicules, pour favoriser l'infiltration des eaux pluviales et pour garantir la pérennité des sujets choisis (éviter les chocs sur les troncs par exemple), le bon dimensionnement des fosses de plantation et la protection des pieds d'arbres sont essentiels; c'est pourquoi il est proposé d'ajouter une mention supplémentaire à l'article U Eco/13 concernant les pieds d'arbres.

- **de plus, l'usage de matériaux poreux pour le stationnement** est capital, tout comme la recherche de moindre imperméabilisation des surfaces par l'installation de toitures végétalisées. Cette incitation est rajoutée dans la rédaction du règlement.

3.1.b. le règlement écrit après révision allégée: caractère de la zone, art. U Eco/10,11

Extrait du Titre 2: Dispositions applicables aux zones urbaines - Zone U Eco

ZONE U ECO

Caractère de la zone :

La zone U Eco englobe des terrains équipés à caractère dominant d'activités (industries, artisanats, commerces, services, ...). Il s'agit d'une zone dédiée à l'accueil des activités de la commune à caractère économique et artisanal, avec les services et équipements nécessaires au fonctionnement des entreprises installées sur la zone.

La zone U Eco à l'entrée Est de la Ville fait également l'objet d'une OAP (OAP n°10 Moreau) afin de prendre en compte les objectifs d'aménagement du projet d'Entrée de Ville Est.

Division de la zone en secteurs :

(...)

Article UEco/10 : Hauteur maximale des constructions

En zone U Eco : La hauteur absolue des constructions ne devra pas dépasser 14 mètres.

Dans le secteur couvert par l'OAP n°10 Moreau, la hauteur absolue des constructions sera limitée à 10m sur la partie du secteur sud de l'OAP n°10 Moreau. Cette hauteur absolue doit être calculée à partir du Terrain Naturel (TN) remodelé après terrassements.

(...)

Article UEco/11 : Aspect extérieur des constructions et aménagement de leurs abords

Cf. Titre II : Dispositions communes à toutes les zones.

Aspect et volumétrie des constructions :

Par leur aspect extérieur, les constructions et autres modes d'occupation du sol ne doivent pas porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites et paysages urbains. Dans le cadre d'opérations d'ensemble, les tonalités et matériaux devront être précisés et harmonisés à l'échelle de l'opération.

(...)

Clôtures / bassins de rétention / talus:

Lorsqu'elles sont prévues et obligatoires de par la configuration des dispositifs de rétention des eaux pluviales, les clôtures des bassins devront être végétalisées et faire partie intégrante de l'aménagement paysager auquel elles appartiennent. De même, les parois des bassins devront faire l'objet d'un traitement spécifique (plantations, gabions, enrochements, murs matricés...) qui permette de lire et de comprendre les bassins comme des éléments techniques intégrés et articulés à un aménagement paysager global.

Caractère de la zone / article U Eco10

La référence à l'OAP n°10 Moreau est clairement indiquée dans le paragraphe «Caractère de la zone» de façon à souligner sa présence et la prise en compte du projet «Entrée de Ville Est». La modification de la hauteur maximale des bâtiments autorisés dans la bande comprise entre la limite de 35m de l'axe de la RD6113 et la voie de desserte est signalée dans le règlement à l'article U Eco/10 et précisée spatialement dans l'OAP n°10 Moreau.

Article U Eco11 et U Eco13

> pour le **traitement des abords ou des clôtures des bassins de rétention**, un paragraphe est ajouté pour insister sur la nécessité de réfléchir et de prévoir des ouvrages de rétention complètement intégrés aux aménagements paysagers, comme décrits dans le dossier «Loi Barnier», à la page 55 ou sur l'exemple ci-dessous.



Grand bassin pour récupération du pluvial très dessiné et aménagé de façon soignée: soutènement par gradins en gabions, fil d'eau, clôture/garde-corps métal galva... (ZAC de Tucard, Saint-Orens 31, travaux en cours d'achèvement)

images de références illustrant les dispositifs décrits dans le règlement modifié

3.1.b. le règlement écrit après révision allégée: caractère de la zone, art. U Eco/13

Article UEco/13 : Obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'espaces libres, d'aires de jeux et de loisirs, et de plantations

Cf. Titre II : Dispositions communes à toutes les zones.

Les espaces de pleine terre doivent représenter au minimum 10% de la surface de l'unité foncière.

En secteur UEco 6, et s'agissant des constructions nouvelles à usage d'habitation, les espaces de pleine terre doivent représenter au minimum 30% de la surface de l'unité foncière.

Les parties non construites, non utiles, ainsi que les aires de stationnement doivent être plantées à raison d'un arbre de haute tige pour 100m² de terrain libre non utile ou de surface de stationnement. **Les pieds d'arbres seront de dimensions suffisantes (2mx2m minimum en surface) pour permettre le développement à terme des essences choisies au regard des qualités du sol et des conditions d'exposition (la palette végétale réalisée par le CAUE LR pourra servir de référence, d'autres choix pouvant être argumentés s'ils assurent l'adaptation au site et la viabilité des plantations dans le temps).**

Des dispositifs spécifiques protégeront les troncs des blessures provoquées par les véhicules (bordures hautes permettant néanmoins l'écoulement du pluvial vers les pieds d'arbres, arceaux, bornes, tuteurs...). La présence des arbres et de la végétation en général sera intégrée au dispositif de traitement des eaux de ruissellement.

Dans tous les cas, les terrains, même s'ils sont utilisés pour des dépôts, doivent être aménagés et entretenus de telle manière que la propreté et l'aspect de la zone ne s'en trouvent pas altérés.

Les plantations seront constituées d'espèces locales variées permettant de maintenir la diversité des écosystèmes.

Lorsque l'établissement réalisé nécessite la création de surface de stockage extérieure de matériaux, de produits finis, ou de matières premières, toute précaution doit être prise pour que ces surfaces ne soient pas visibles depuis les voies publiques (positionnement à l'arrière du bâti, réalisation de murets ou de haies végétales composées d'arbre de haute tige et doublées par une strate arbustive basse).

Aménagement des abords :

Les aires d'exposition et de dépôt devront être soigneusement traitées. Dans tous les cas les espaces de dépôt seront proscrits le long des voies de desserte publique.

Les espaces de stationnement perméables devront être favorisés. **De même, afin de réduire l'imperméabilisation des surfaces, les toitures végétalisées seront privilégiées.**

Les ombrières supports de panneaux photovoltaïques sont autorisés en couverture de ces espaces de stationnement.

Les franges bâties en bordure du Canal du Midi feront l'objet d'une insertion paysagère en fonction des situations de covisibilité.

- pour **les espaces de stationnement et la végétation qui y est associée**, la question de leur traitement est primordiale compte tenu de leur importance en surface, de leur situation le plus souvent en façade (puisque le stationnement et sa facilité d'accès sont généralement les arguments principaux des entreprises commerciales) et donc de leur prégnance dans le paysage en général. La place du végétal en ville est de plus en plus cruciale compte tenu de son rôle dans la lutte contre les îlots de chaleur face au réchauffement climatique, dans la production d'ombre pour les usagers de ces espaces, dans l'infiltration des eaux de ruissellement et dans la réduction des polluants. Il importe donc de s'assurer de la pérennité des plantations dans ces espaces. Cette modification s'applique dans toutes les zones U Eco de la ville.

- pour **l'aménagement des abords**, le traitement des surfaces imperméabilisées par l'installation de matériaux poreux pour le stationnement et par toitures végétalisées permet de réduire fortement les eaux de ruissellement; ces points sont indiqués à titre incitatif dans le règlement écrit et précisé dans l'OAP n°10 Moreau, pour le secteur sud.



**Pieds d'arbres dégagés -
allées Jules Guesde
à Toulouse**



**Béton végétalisé pour stationnement, centre aquatique, Bourg
de Péage (doc. Sols Béton)**

images de références illustrant les dispositifs décrits dans le règlement modifié



Références: aménagements de berge et de pente en gabions en région lyonnaise
 Les lignes de gabions permettent ici de gérer la topographie, de diversifier les milieux et habitat tout en générant un motif paysager fort.

images de références

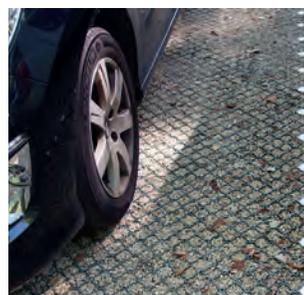
Les éléments suivants illustrent les dispositifs décrits par le règlement modifié.



Dalles béton et empiissage sable pour stationnement



Stationnement rythmé par une haie implantée toutes les 5 ou 6 places - Amsterdam



Stationnement aménagé de façon qualitative et ombragée: bande de roulement en enrobé, places de parking en matériau poreux (dalles alvéolées en matériau recyclé remplies de sable/gravier), pieds d'arbres engazonnés (Toulouse, près du Canal du Midi)

4.

LE ZONAGE

(RÈGLEMENT GRAPHIQUE)

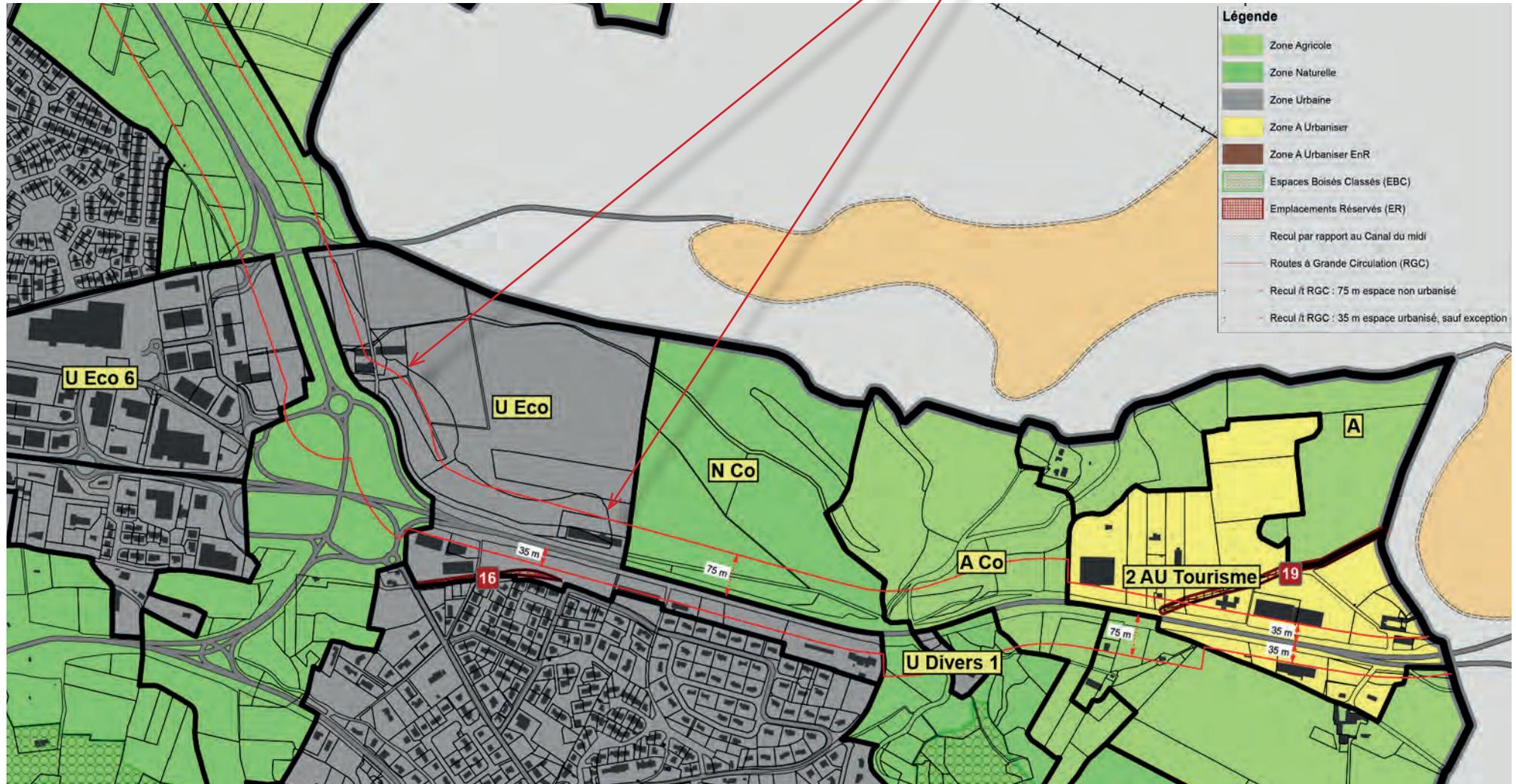
avant et après la révision allégée

4.1. le règlement graphique avant révision allégée



Conformément aux dispositions générales, le recul minimum imposé par rapport à l'axe de la RD6113, est de 75m au droit du site de projet Moreau (zone U Eco) comme le long des zones NCo et de 35m pour les sections partiellement urbanisées (sud de la RD6113, 2AU Tourisme à Sautès).

Extrait de la pièce graphique du règlement du PLU avant révision allégée



4.2. le règlement graphique après révision allégée

En application de l'article L.111-8 du code de l'urbanisme et au regard du Dossier «Loi Barnier» présenté précédemment, le recul minimum imposé par rapport à l'axe de la RD6113 est porté à 35m au droit du site de projet Moreau (zone U Eco), recul minimum similaire aux sections partiellement urbanisées (sud de la RD6113, 2AU Tourisme à Sautès).

Extrait de la pièce graphique du règlement du PLU après révision allégée



5.

L'ORIENTATION D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP)

n°10 MOREAU

avant et après la révision allégée

5.1. l'Orientation d'Aménagement et de Programmation n°10

OAP n°10 Moreau avant révision allégée

En application de l'article L.111-6 du code de l'urbanisme, le recul minimal imposé est de 75m de l'axe de la voie au nord de la RD6113 et de 25m au sud de la voie (ce qui représente une incohérence par rapport à la pièce graphique du règlement qui indique 35m).

10. Site de projet : Moreau

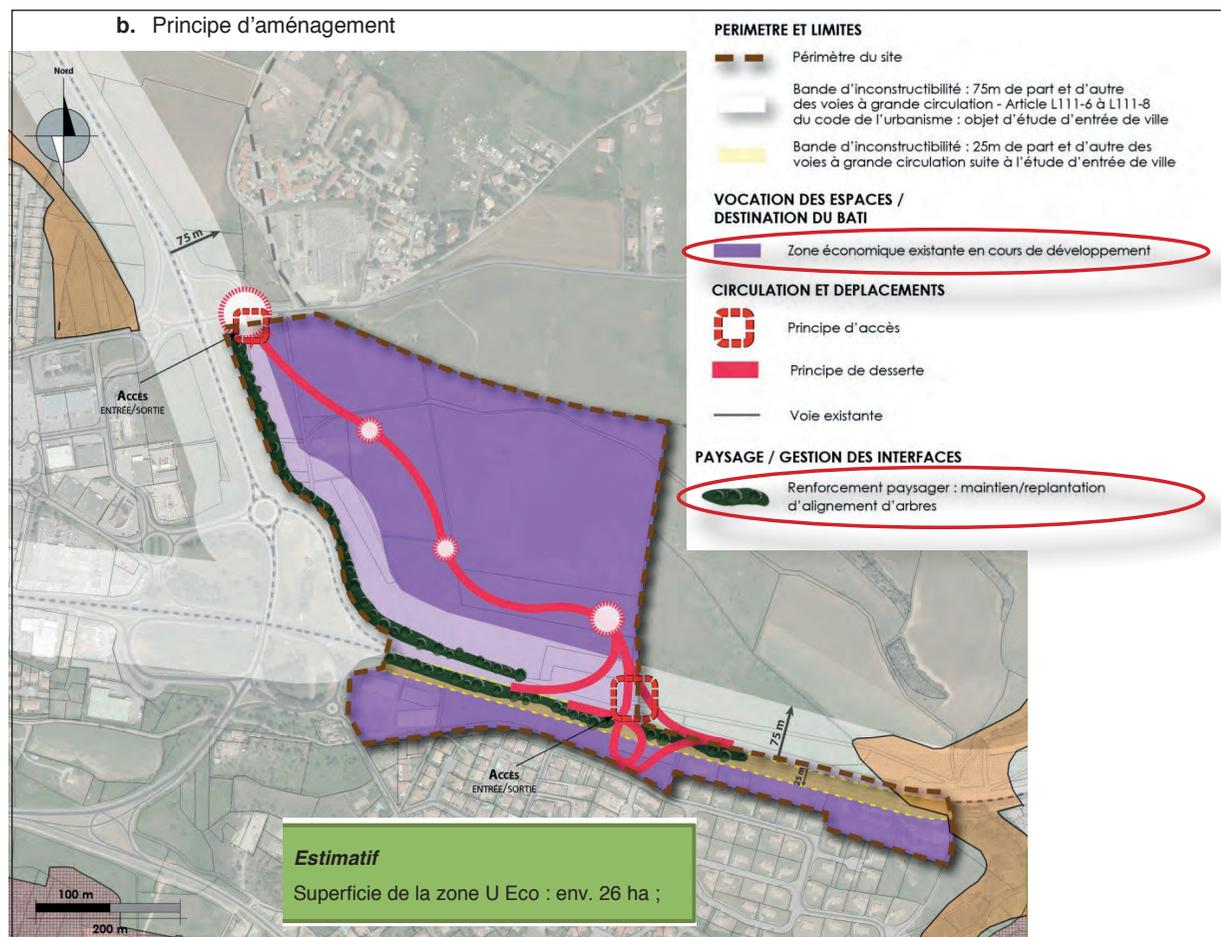
a. Localisation et caractéristiques

Située en entrée de ville est, l'OAP Moreau est identifiée en zone UEco au PLU.

Profitant de la proximité avec de grands axes de circulation, ce site a pour objectif de développer une zone d'activités économique en entrée de ville est.



b. Principe d'aménagement



5.2. l'Orientation d'Aménagement et de Programmation n°10

OAP n°10 Moreau après révision allégée

1. En application de l'article L.111-8 du code de l'urbanisme et au regard du Dossier «Loi Barnier» intégré au présent dossier, le recul minimal imposé par rapport à la RD6113 est porté à 35m au droit du site de projet Moreau (zone U Eco), recul minimal similaire aux sections partiellement urbanisées indiqué dans la pièce graphique du règlement (sud de la RD6113, 2AU Tourisme à Sautès).

2. De plus, pour rectifier une erreur matérielle sur le recul indiqué au sud de la RD6113 dans l'OAP (25m au lieu des 35m indiqués sur le règlement graphique), le recul est porté à 35m minimum de part et d'autre de la RD6113 sur toute la zone U Eco concernée par l'OAP n°10 Moreau.

3. Dans le secteur sud, la hauteur absolue des constructions est limitée à 10m de façon à limiter les perceptions depuis la voie sur les bâtiments compte tenu de la hauteur attendue des plantations prévues. Les espaces de stationnement doivent être traités de façon à limiter l'imperméabilisation des sols, avec 1 place sur 4 aménagée en matériau perméable.

4. La légende «Paysage / Gestion des interfaces» est modifiée pour faire référence au travail réalisé dans l'étude «Entrée de Ville»; pour mémoire, sont extraites les pages 41 à 45 du dossier Loi Barnier, afin que les aménagements sur les espaces privés soient compatibles avec ceux envisagés sur l'emprise publique.

10. Site de projet : Moreau

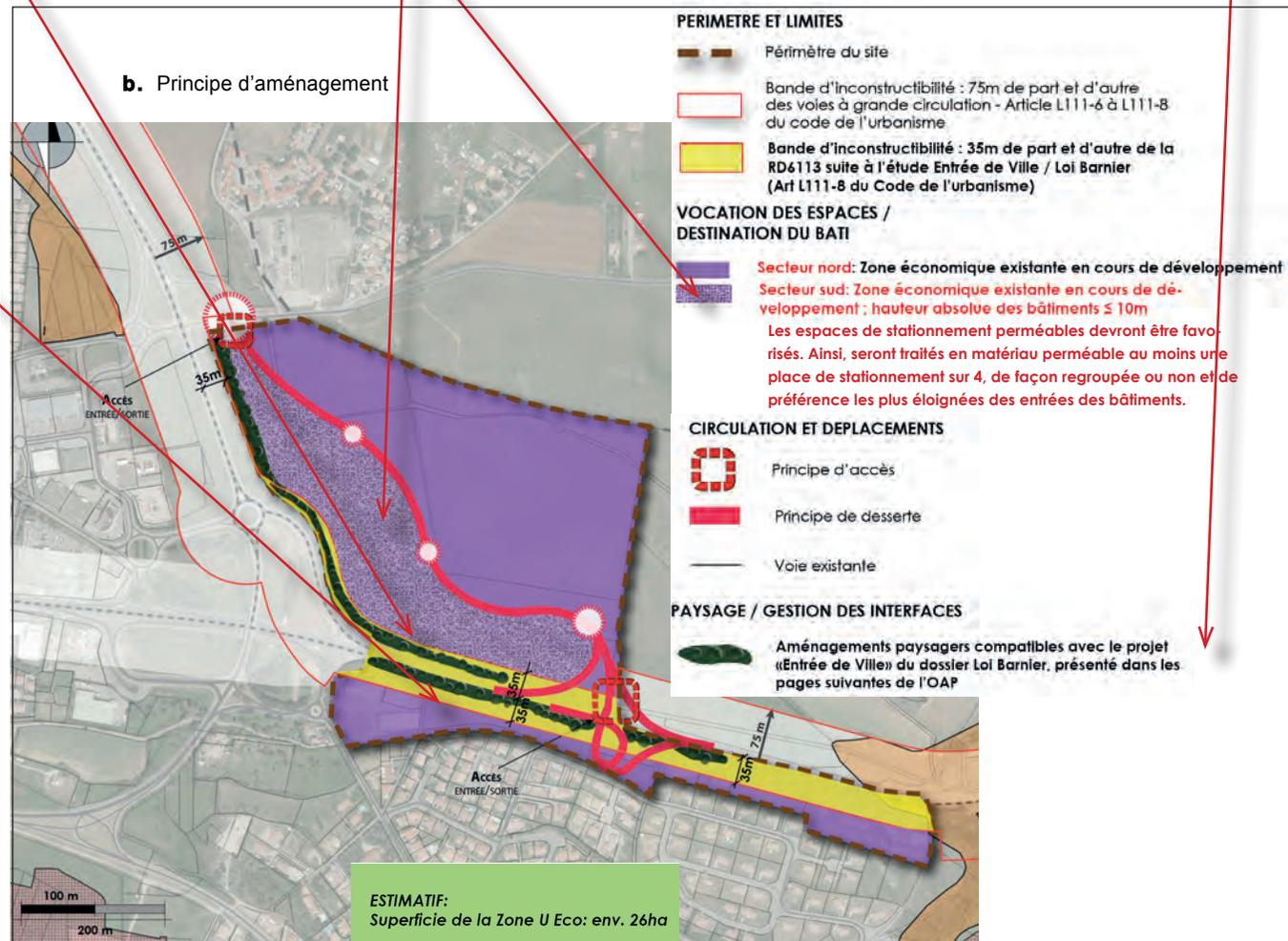
a. Localisation et caractéristiques

Située en entrée de ville est, l'OAP Moreau est identifiée en zone UEco au PLU.

Profitant de la proximité avec de grands axes de circulation, ce site a pour objectif de développer une zone d'activités économique en entrée de ville est.

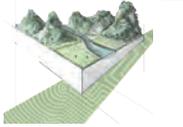


b. Principe d'aménagement

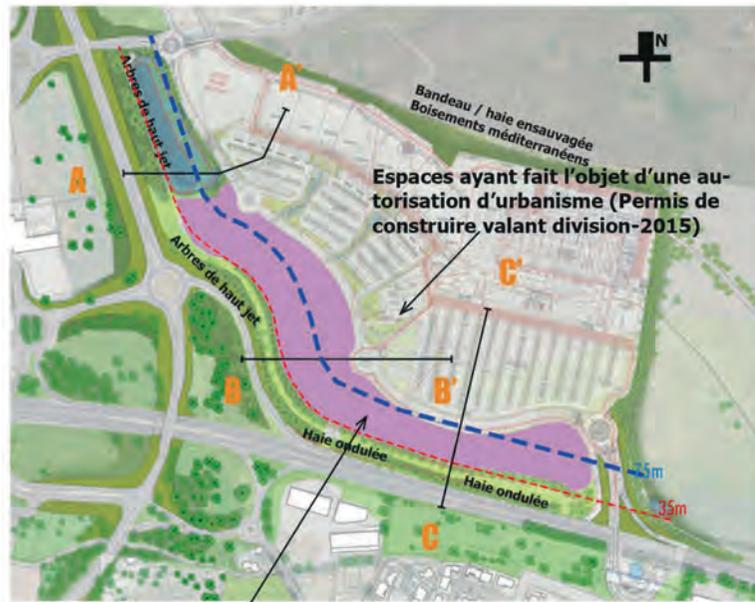


Victor Belloc
Paysagiste D.P.L.G

BELLOC EURL
Siret : 813 330 818 00010
96 rue Alfred Duménil
31400 Toulouse
06 50 80 35 38

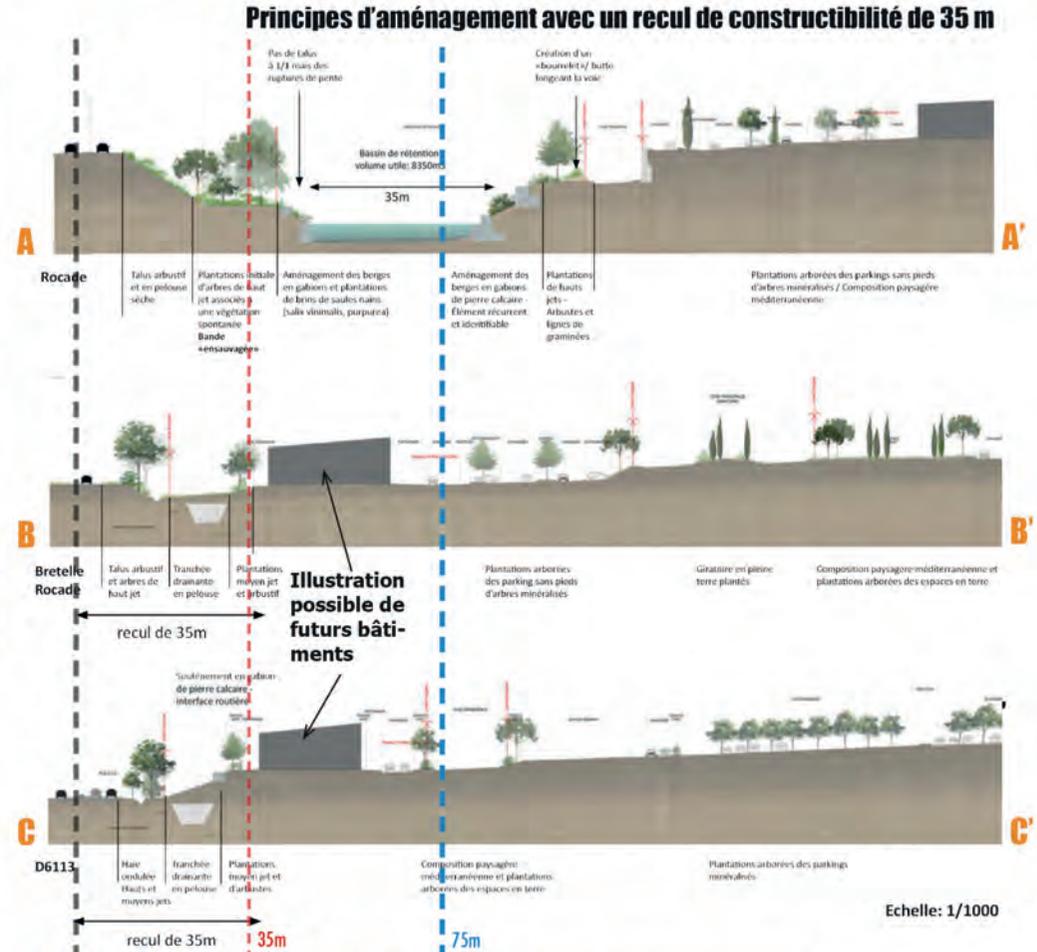
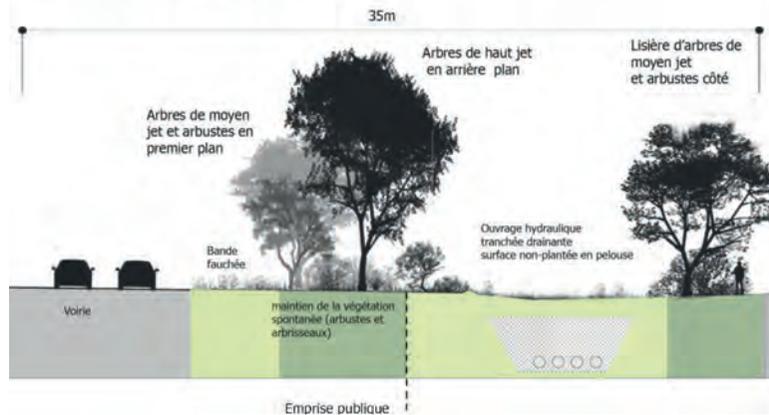


Séquence 5: composer une lisière arborée dense associée à une végétation spontanée PROPOSITIONS



Espaces encore à aménager

Profil de principe de la lisière arborée le long de la D6613 - traitement en HAIE ONDULÉE -



Palettes végétales favorisant la biodiversité des lisières et interfaces routières

Arbres de moyen jet:

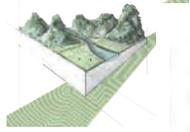
- Erable champêtre - Acer campestre
- Frêne à fleur - Fraxinus ornus
- Arbre de judée - Cercis siliquastrum
- Charme en cépée - Carpinus betulus 'fastigiata'
- Alisier torminal - Sorbus torminalis
- Sorbier des oiseleurs - Sorbus aucuparia
- Prunier - Prunus domestica

Arbres de haut jet:

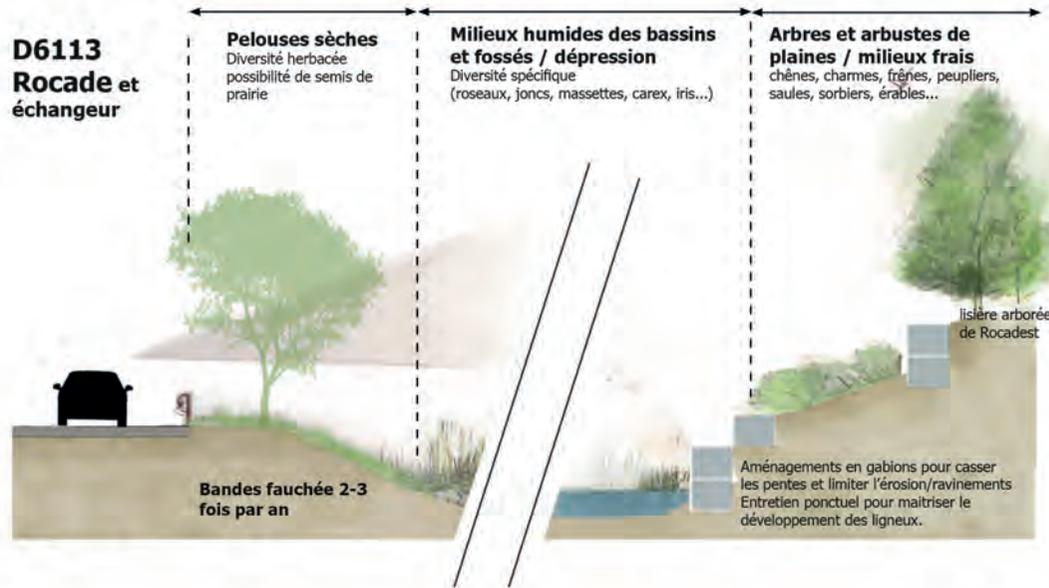
- Micocoulier - Celtis australis
- Pin d'Alep - Pinus halepensis
- Cyprès - Cupressus sempervirens fastigiata
- Chêne vert - Quercus ilex
- Frêne commun - Fraxinus excelsior
- Noyer royal - Juglans nigra
- Tilleul argenté - Tilia tomentosa

Arbustes:

- Laurier tin - Viburnum tinus
- Cornouiller sanguin - Cornus sanguinea
- Genêt d'Espagne - Spartium junceum
- Genêt à balais - Cistus scoparius
- Cistes variés - Cistus sp. x
- Romarin variés - Rosmarinus officinalis x
- Laurier noble - Laurus nobilis
- Fusain d'Europe - Eonymus Europaeus
- Genévrier commun - Juniperus communis
- Laurier Rose - Nerium oleander

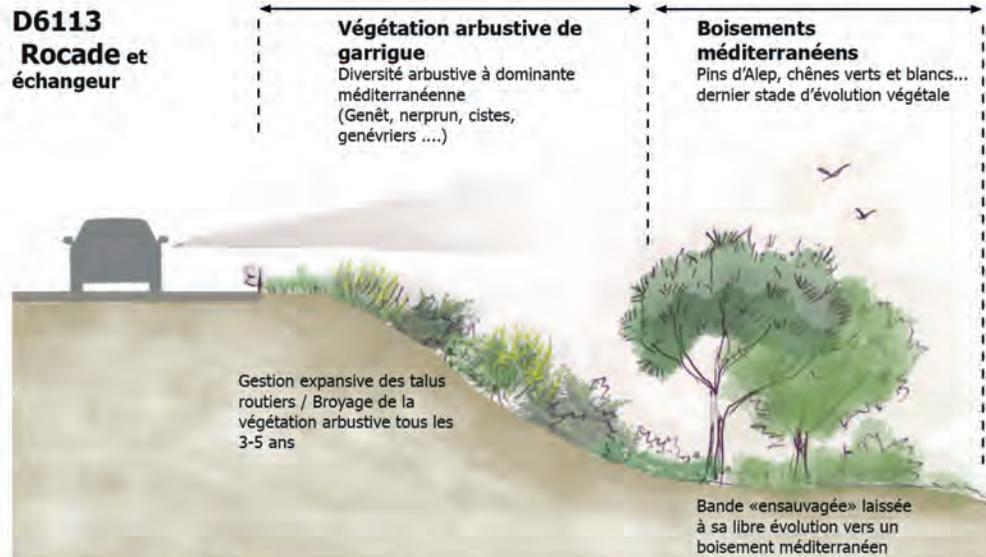


PROPOSITIONS Séquence 5: gérer et valoriser les dynamiques et la diversité végétale locales



Proposer un urbanisme qui ménage des espaces naturels et s'appuie sur une armature végétale pour l'entrée de ville.

Valoriser **une diversité de milieux et des dynamiques végétales spontanées aux abords des axes routiers en y associant des plantations d'arbres de haut et moyen jet.** Il s'agit là de ne pas considérer les interfaces routières comme des espaces délaissés ou en friche mais comme **une richesse biologique et paysagère participant à la qualité de l'Est Carcassonnais.** La gestion raisonnée et extensive de ces espaces associés aux routes permet ainsi d'en magnifier les formes, les volumes, les dynamiques saisonnières ainsi qu'une meilleure intégration dans les paysages de plaines.



> **Les talus et surfaces en pente avec le développement d'une flore arbustive spontanée de garrigue / landes** à dominante méditerranéenne (espèces rudérales, genêt d'Espagne, Genévrier oxycèdre, Ajonc de Provence...)



> **Des boisements méditerranéens et caractéristiques** des paysages de l'Est ou dominant le pin d'Alep, le chêne vert et le chêne blanc, les cyprès....



> **Les milieux humides ou frais de plaine** ou se développent roselières, peupliers, aulnes, frênes et tout un cortège végétal spécifique



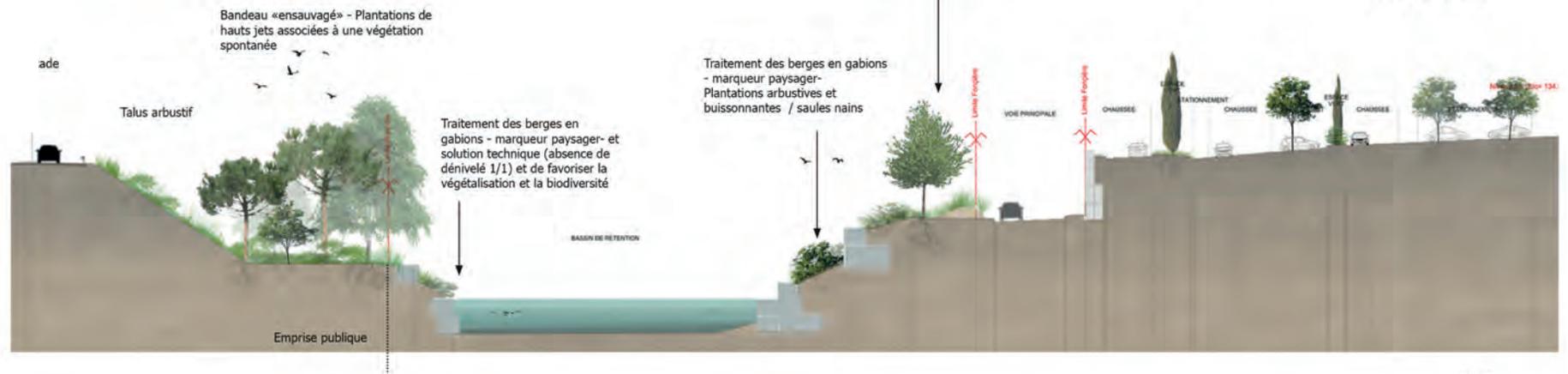
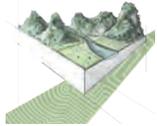
> **Les espaces ouverts de pleine lumière des pelouses sèches** où se développe toute une biodiversité herbacée

OAP n°10 Moreau après révision allégée

PROPOSITIONS Séquence 5: valoriser le bassin de rétention comme marqueur paysager et ressource écologique au Nord-ouest

Victor Belloc
Paysagiste D.P.L.G

BELLOC EIRL
Siret : 813 330 818 00010
96 rue Alfred Duméril
31400 Toulouse
06 50 80 35 38



Profil
Echelle: 1/500

Associer valorisation écologique et exigence technique et réglementaire autour d'un paysage de l'eau

Cet ouvrage hydraulique d'ampleur qui caractérisera l'accès aux équipements commerciaux du nord et le paysage bordant la rocade, doit faire l'objet d'un **traitement qualitatif et d'une intégration écologique**. Cela passe par une présence forte du végétal et un **aménagement des berges favorisant une biodiversité spécifique ainsi que la présence d'un couvert végétal limitant l'érosion** (absence de pente 1/1). L'emploi de **gabions de pierre calcaire** en soutènement permet ici de diversifier davantage les milieux tout en valorisant une «signature» spatiale et un matériau **issu d'une exploitation locale** pour l'intégration paysagère du projet.



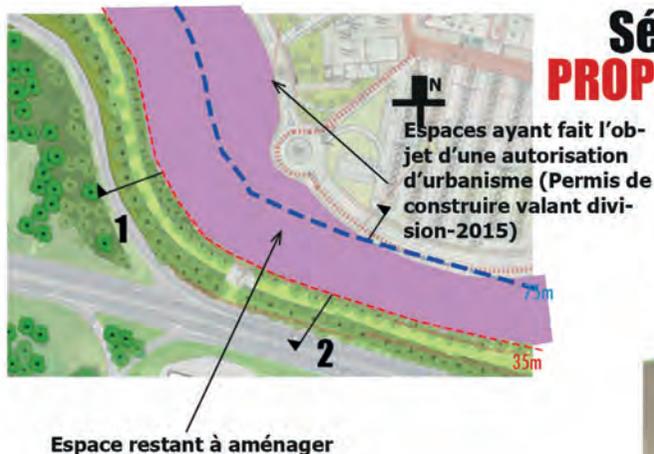
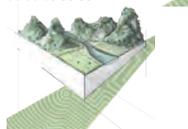
Références: aménagements de berge et de pente en gabions en région lyonnaise
Les lignes de gabions permettent ici de gérer la topographie, de diversifier les milieux et habitat tout en générant un motif paysager fort.

OAP n°10 Moreau après révision allégée

Séquence 5: traitement de la bretelle d'insertion de la rocade PROPOSITIONS

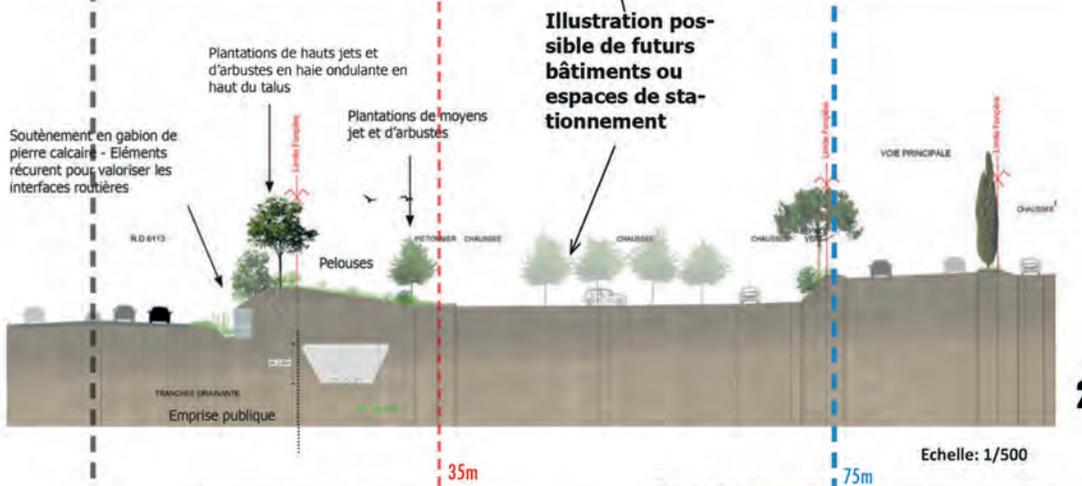
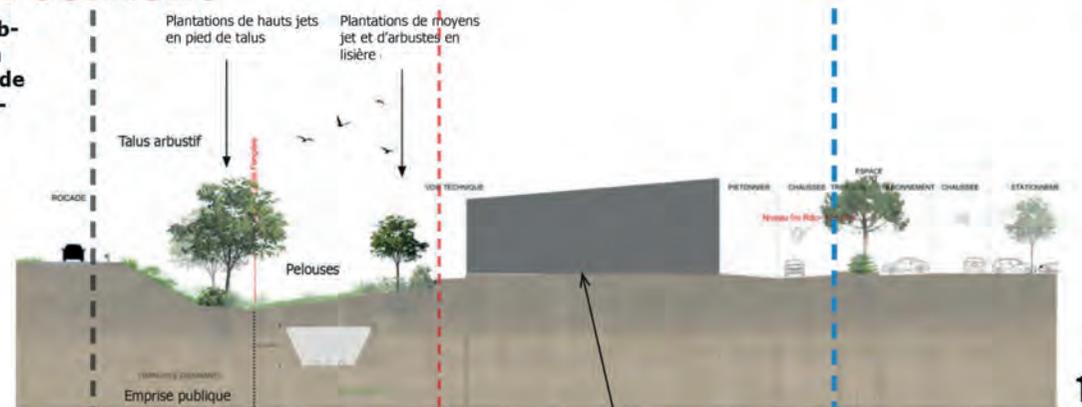
Victor Belloc
Paysagiste D.P.L.G

BELLOC EURL
Siret : 813 330 818 00010
96 rue Alfred Duméril
31400 Toulouse
06 50 80 35 38



Un jeu de bandeaux de végétation plantée et spontanée en accompagnement de la voirie

Largement conditionnées par la présence des ouvrages hydrauliques enterrés et la topographie, les interfaces routières sont ici qualifiées par la présence d'un «ruban» de pelouses cadré côté route par des plantations de hauts jets ou en haie ondulée dense et une lisière du site Moreau plantée de moyens jets et d'arbustes. Favorisant une diversité de strates végétales et de milieux, ce large corridor fera l'objet d'une gestion raisonnée mais attentive, compensant artificialisation et réduction des espaces en terre par la valorisation de l'arbre (biodiversité et continuités écologiques verticales). L'emploi de gabions venant soutenir le talus de remblais existant au niveau de la bretelle viendra ici créer un linéaire caractéristique de l'entrée de ville, marquant les pieds de pente et talus par la pierre calcaire.



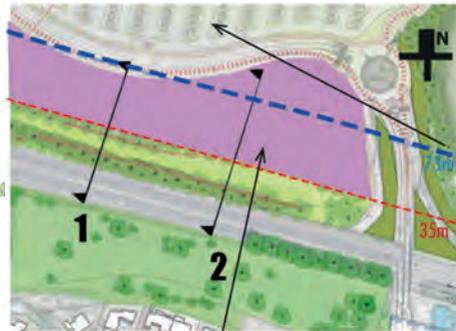
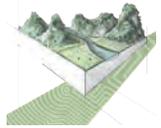
Références: exemple d'une diversité de milieux en pelouses sèches / haies et milieux boisés (11) talus en gabions pré-remplis à L'Estaque (13)

Séquence 5: traitement d'un grand linéaire arboré d'entrée de ville

PROPOSITIONS

Victor Belloc
Paysagiste D.P.L.G.

BELLOC EURL
Siret : 813 330 818 00010
96 rue Alfred Duméril
31400 Toulouse
06 50 80 35 38

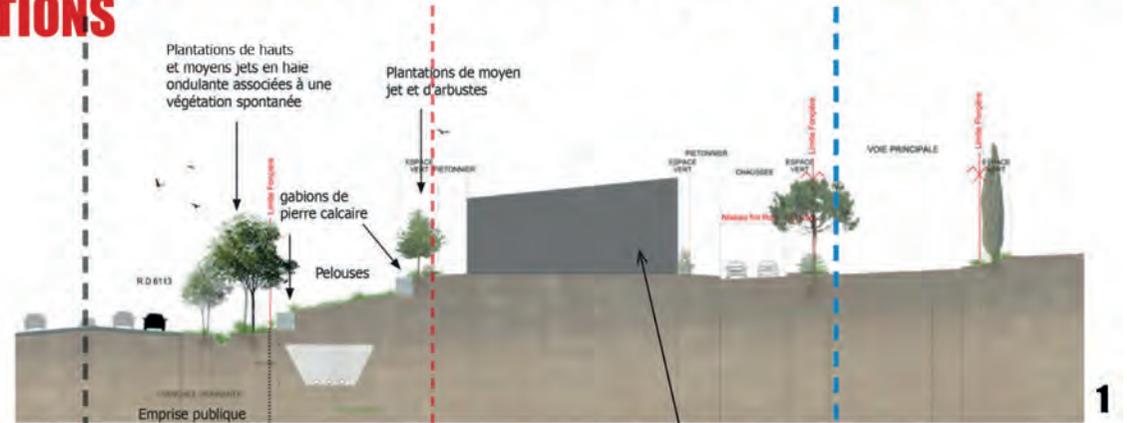


Espaces ayant fait l'objet d'une autorisation d'urbanisme (Permis de construire valant division-2015)

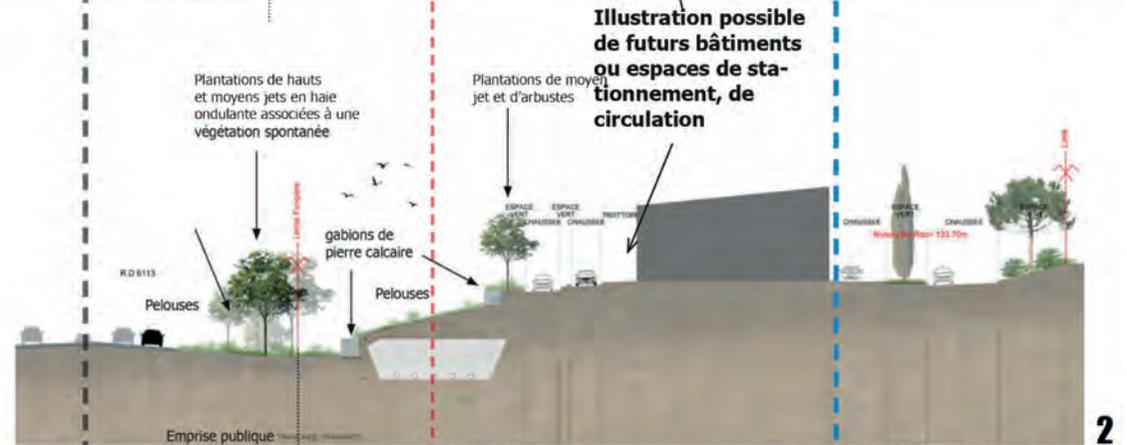
Espaces restant à aménager

Marquer un long linéaire arboré et minimiser l'impression de «front bâti» en surplomb de la D6113.

Une fois le nouvel ouvrage routier de franchissement passé, la topographie du site Moreau est telle que les bâtiments seront implantés en surplomb de la RD6113 sur une grande épaisseur de remblais. Cette sous séquence marquera le début du traitement en «bandeau» végétal et en gabions. La transition vers les secteurs urbanisés mettra ainsi en valeur un grand linéaire arboré, dense et champêtre avec d'importantes surfaces en pente côté site de Moreau traitées en niveaux de gabions, venant dynamiser et valoriser la perception depuis la route. Là encore, les continuités écologiques et végétales doivent être favorisées par une gestion attentive des différentes strates tout en ménageant la présence d'une végétation spontanée associée aux plantations d'arbres et arbustes.



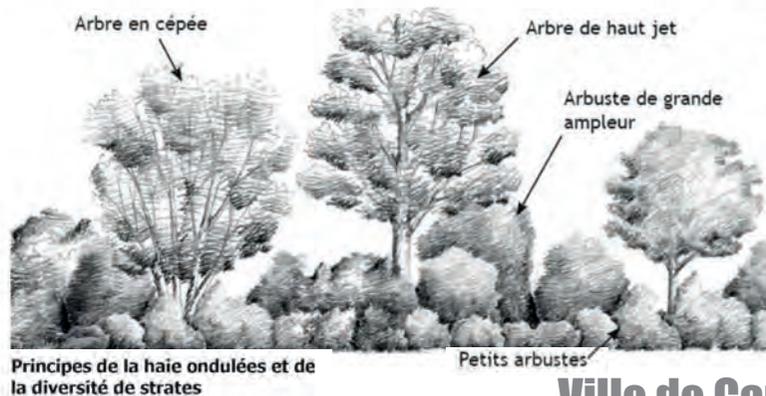
1



2

Illustration possible de futurs bâtiments ou espaces de stationnement, de circulation

Echelle: 1/500



Principes de la haie ondulée et de la diversité de strates

Petits arbustes



Exemples de traitement des terrassements et talus par mur béton matricé, membrane en alvéole ou plantations

6.
**TABLEAU SYNTHÉTIQUE
ET RÉCAPITULATIF
DES MODIFICATIONS INDUITES
PAR LA RÉVISION ALLÉGÉE DU PLU**

Tableau synthétique et récapitulatif des modifications induites par la révision allégée

N°	Descriptif de l'élément modifié	Synthèse de l'argumentaire justifiant la ou les modification(s)	Pièces du PLU à modifier
1	. correction d'une erreur dans la rédaction du règlement	> erreur matérielle dans la rédaction de l'article 6 du règlement dans les dispositions communes: étude «loi Barnier» validée par la Ville et non le Département	> Règlement (article 6 - titre 2: dispositions communes à toutes les zones)
2	. recul de 75m minimum porté à 35m minimum de l'axe de la RD6113 sur toute la zone U Eco concernée par l'OAP N°10 Moreau	. en application de l'article L.111-8 du code de l'urbanisme, le dossier «Loi Barnier» présenté au chapitre 3 du présent rapport explicite le projet d'Entrée de Ville Est mis au point par la Ville sur l'ensemble du linéaire, ainsi que les dispositions spécifiques applicables au site de projet Moreau: > utilisation économe des espaces réservés aux activités économiques (conformément au SCOT et au PLU en vigueur) > développement d'un projet paysager sur l'espace ainsi préservé > rééquilibrage par rapport au sud de la RD6113 et au secteur de Sautès.	> Pièce graphique du règlement (recul porté en rouge le long de la RD6113 sur le plan de zonage) > Orientation d'Aménagement et de Programmation n°10 Moreau > Intégration au dossier de PLU modifié du dossier «Loi Barnier» réalisée à l'issue de l'Étude Entrée de Ville Est de Carcassonne.
3	. rectification du recul de 25m minimum de l'axe de la RD6113 au sud figurant dans l'OAP n°10 Moreau	> erreur matérielle avec incohérence entre pièce graphique du règlement et OAP n°10 Moreau	> Orientation d'Aménagement et de Programmation n°10 Moreau
4	. modification de la hauteur maximale absolue ($H \leq 10m$) des constructions autorisées entre la limite des 35m par rapport à l'axe de la RD6113 et la voie de desserte interne à la zone U Eco de Moreau	> minimiser l'impact visuel des bâtiments autorisés le long de la RD6113 s'implantant à une distance de 35m de l'axe de cette même voie.	> Règlement (Caractère de la zone et article U Eco/10) > Orientation d'Aménagement et de Programmation n°10 Moreau
5	. précisions qualitatives sur les aménagements des espaces de stationnement, la végétation et le traitement du pluvial dans les zones U Eco et sur le site de projet Moreau en particulier	> améliorer qualitativement le traitement des espaces de stationnement et des abords pour une meilleure prise en compte du développement durable et des enjeux liés au réchauffement climatique, sur le site de projet Moreau ainsi que dans les autres zones U Eco.	> Règlement (Caractère de la zone et articles U Eco/11, 13) > Orientation d'Aménagement et de Programmation n°10 Moreau (légende «Paysage/Gestion des interfaces).

7.

LE BILAN DE LA CONCERTATION

BILAN DE LA CONCERTATION

La délibération du 15 novembre 2018 ayant prescrit la révision allégée du PLU a fixé les modalités de la concertation.

1) Procédure approuvée par le conseil Municipal du 15 novembre 2018

Objectifs poursuivis :

- Informer le public sur le projet de requalification d'ensemble de l'entrée de ville Est
- Présenter l'étude spécifique d'entrée de ville, loi Barnier, au droit du secteur de Moreau
- Présenter l'évolution règlementaire et graphique du PLU à travers le projet de révision allégée n°1 du PLU approuvé en mars 2017.
- Favoriser l'appropriation de la démarche, la participation du public et permettre la prise en compte des attentes identifiées par le public, dans la limite des lois et règlements en vigueur

Modalités de concertation :

- une exposition permanente à l'accueil de la mairie, qui perdurera jusqu'à l'approbation finale de la procédure de révision allégée ;
- un registre, destiné aux observations de toute personne intéressée, disponible tout au long de la procédure à l'accueil de la mairie aux heures et jours habituels d'ouverture de la mairie ;
- une mise à disposition des panneaux d'exposition et d'un registre électronique sur le site internet de la ville ;
- une présentation du déroulé de la procédure sur le site internet de la ville ;
- une réunion publique avec la population.

2) Déroulé de la concertation

Moyens d'information utilisés :

- affichage de la délibération prescrivant la révision allégée n°1 en mairie pendant toute la durée de l'élaboration de la révision
- publication de la délibération prescrivant la révision allégée n°1 dans trois journaux d'annonce légale diffusés dans le département le 16 Dec. dans L'indépendant et le Midi Libre, et le 18 Dec. dans la Dépêche du Midi.
- 1 article paru sur site internet le 17 novembre 2018
- 1 article paru dans le magazine municipal trimestriel (Dec. 2018 à Fev. 2019)
- 2 articles dans la presse (journal L'indépendant), le premier le 18 nov. 2018 concernant la prescription de la révision en conseil municipal du 15 nov. 2018, et le second le 17 janv. 2019, relatif à la réunion publique du 15 janv. 2019.
- exposition permanente à l'accueil de la mairie et sur le site internet de la ville
- page dédiée sur le site internet de la ville, présentant le projet et mettant à la disposition de la population l'ensemble des documents au fur et à mesure de l'avancement de la procédure (présentation du CM du 15 nov. 2018 pour la prescription de la révision allégée n°1 ainsi que celui présenté lors de la réunion publique du 15 janv. 2019)
- Réunion publique avec la population tenue le mardi 15 janvier 2019 à la salle Jean Cau au sein de l'hôtel de Ville.

BILAN DE LA CONCERTATION

Moyens offerts au public pour s'exprimer et engager le débat :

- un registre papier dans le hall de l'hôtel de ville destiné aux observations de toute personne intéressée par l'exposition permanente à la disposition du public, en mairie aux heures et jours habituels d'ouverture. Aucun commentaire n'a été écrit.
- un registre numérique sur le site internet de la ville destiné aux observations de toute personne intéressée mis tout au long de la procédure à la disposition du public. 2 commentaires ont été enregistrés.

Le premier exprime la satisfaction de constater ce projet ambitieux pour la ville et demande l'échéancier de réalisation. Le second exprime le regret de ne pas avoir été invité à la réunion publique.

Les réponses de la Ville ont été de préciser que concernant la phase travaux, il n'était pas encore question de définir un calendrier. Il s'agit pour l'instant de valider un projet d'ensemble et d'apporter quelques évolutions au PLU. Ceci afin de retranscrire réglementairement les aménagements paysagers de qualité envisagés pour le secteur de Moreau dans cette étude générale, et de matérialiser la modification de la servitude de recul de non aedificandi inhérente à la proximité d'une route départementale classée en Route à Grande Circulation.

Concernant l'invitation à la réunion, la Ville ne peut pas envoyer un courrier d'invitation à l'ensemble des 22000 loyers présents sur son territoire. Les moyens à sa disposition ont été utilisés (site internet, panneaux lumineux, réseaux sociaux), des communiqués de presse ont été envoyés aux directions des journaux locaux, etc.

- possibilité d'adresser un courrier à Monsieur le Maire, ou à son Adjointe à l'urbanisme
- Réunion publique avec la population tenue le mardi 15 janvier 2019 à la salle Jean Cau au sein de l'hôtel de Ville (Les remarques émises lors de la réunion publique sont consignées dans un compte rendu diffusable à toute personne en faisant la demande).

Réunion publique :

Cette réunion publique a été annoncée sur le site internet de la ville et sur les panneaux lumineux. Elle a permis de porter à la connaissance du public le projet de requalification de l'entrée de ville Est dans son ensemble et l'évolution détaillée du PLU, tant sur les aspects règlementaires que sur les orientations et les aménagements paysagers. Cette réunion a été présidée par la Première Adjointe au maire, assistée des agents de la Direction de l'Urbanisme, du Foncier et du Patrimoine et du Bureau d'Etudes Turbines*. Un compte rendu de la réunion a été réalisé, détaille son déroulé ainsi que les interventions du public.

A l'issue de la présentation, des échanges avec la population ont permis de constater que les 4 personnes présentes ont accueilli favorablement le projet de requalification de l'entrée de ville Est ainsi que les modifications apportées au PLU, permettant ainsi l'évolution de la dernière partie du secteur de Moreau.

Leurs questions ont porté sur le devenir du stationnement, le passage à 2*1 voie de l'avenue du Général Leclerc ainsi que sur la sécurisation des futurs carrefours pour les piétons et les cyclos. Il a été également question de la publicité en entrée de ville, du programme sur le site de Moreau (présence d'habitat ?), la prise en compte du risque inondation sur les projets des sites de Moreau et de Sautès, et enfin, le calendrier et le phasage des travaux.

3) **Bilan de la concertation**

La conclusion de la concertation souligne l'accueil favorable de la population pour projet de requalification de l'entrée de ville Est et de l'évolution réglementaire apportée au droit du site de Moreau.

Aucun commentaire négatif sur le projet d'ensemble ou sur l'objet unique de la révision allégée n°1 n'a été formulé de quelque manière que ce soit.

Le fait de concilier la prise en compte du renouvellement économique et commercial de la ville, et de ce secteur en particulier, avec la nécessité de concevoir, de façonner et de retranscrire réglementairement les aménagements paysagers de qualité envisagés dans cette étude générale est sans doute la raison de l'acceptation de ce projet. Il s'inscrit dans une vision d'ensemble, dans une vision à long terme et bouleverse et modernise cette entrée de ville Est jusqu'aux portes de la Bastide.

Enfin, comme il en a été question, les riverains directement concernés par ce projet de requalification souhaitent pouvoir s'impliquer davantage dans la concrétisation des principes d'aménagements. Ainsi, d'autres réunions publiques, davantage ciblées et sectorisées, se tiendront plus tard, quand débutera la finalisation des différentes séquences d'entrée de ville.

La population sera conviée à exprimer ses avis sur les propositions formulées, qu'il s'agisse, comme évoqué lors de la réunion publique, de la sécurisation de carrefour piéton / cycle, des accès aux quartiers limitrophes, du stationnement ou à la préparation de la programmation des travaux.