



Modification n°4 du PLU de Castelnau-le-Lez |
Orientation d'aménagement et de programmation
Avenue de l'Europe
Avril 2023



sce
ateliersup+

Orientation d'Aménagement et de Programmation Avenue de l'Europe

1 | Caractérisation du site

L'Orientation d'Aménagement et de Programmation couvre une partie du territoire communal qui se développe de part et d'autre de l'Avenue de l'Europe de Castelnau-le-Lez, support de la ligne 2 du tramway sur une majeure partie de son linéaire.

Le périmètre de l'OAP s'étend de la place Charles-de-Gaulle à l'Ouest jusqu'à la limite communale au niveau du giratoire de la DEM et du Nord au Sud des chemins des Perrières et Galines à la voie ferrée. La zone d'activités économiques de l'Aube Rouge n'est pas incluse dans le périmètre de l'OAP.



Périmètre de l'OAP Avenue de l'Europe

2 | Rappel du contexte et des objectifs du schéma directeur de l'Avenue de l'Europe

A | Contexte et historique des mutations urbaines autour de l'avenue de l'Europe

L'arrivée de la 2ème ligne de tramway en décembre 2006 a permis d'aménager l'avenue de l'Europe, ex- RN 113, en voirie structurante supportant les objectifs d'un renouvellement urbain sur le tissu existant à cette époque. Cette avenue a concentré des enjeux importants présentant des opportunités de restructuration forte notamment en matière de densification de l'habitat, et en limitant fortement le modèle résidentiel, consommateur d'espace.

Dans ce corridor, les mutations se sont réalisées sur la base d'un gabarit moyen de R+2 + attique, et d'une affectation spécifique sur cet axe d'activités et services en rdc et de logements en étages.

Des pôles de centralité secondaires ont été créés en 4 points d'échanges privilégiés correspondants à des stations de tramway : Charles de Gaulle, Galine, Centurions et Aube Rouge, où des gabarits spécifiques immobiliers ont été autorisés par du R+3+attique et réglementés dans le cadre d'orientations d'aménagement et de programmation – OAP.

En 2022, 15 années ont passé, les modes de circulation ainsi que leurs usages ont largement évolué, et les attentes des riverains s'orientent aujourd'hui vers une recherche d'un cadre de vie verdoyant, où se mêlent de nouvelles fonctionnalités de voirie avec la vie d'un quartier plus apaisé.

Le caractère particulièrement tenu de l'Avenue et les alignements successifs des bâtiments observables aujourd'hui renforcent un effet « couloir » et limitent les perméabilités en directions de l'intérieur des quartiers jouxtant le secteur. Ce manque de perméabilité impacte tant les mobilités motorisées que les modes actifs, rendant la déambulation complexe le long de l'Avenue. Dans un contexte de voie urbaine, cette limitation des possibilités de déambulation limite les capacités d'appropriation par l'usager de ce secteur à enjeux pour le développement de la commune, y limitant, de fait, les possibilités d'émergences d'aménités urbaines fortes participant du cadre de vie.

C'est pourquoi, la présente OAP vise à requalifier cet axe structurant en intégrant une volonté affirmée de dé-densification des mutations foncières à venir, et de retrouver des espaces publics végétalisés de qualité, couplés à la création de trames viaires piétons et cycles.

B | Objectifs environnementaux, économiques, sociaux et urbains portés par le schéma directeur du renouvellement urbain de l'avenue de l'Europe

La définition d'un schéma directeur du renouvellement urbain de l'Avenue de l'Europe a permis d'apporter des réponses concrètes aux enjeux suivants, issus d'une analyse des problématiques à l'œuvre sur la commune et plus spécifiquement sur ce quartier de la commune :

- Finaliser le renouvellement urbain autour du Tramway en respectant les grands principes historiques du projet (**s'inscrire dans la continuité**) ;

- **Modérer la densité des futurs programmes et renforcer la place des espaces perméables** (pleine terre) et du végétal au sein de chacune des opérations ;
- Développer une **offre complémentaire d'espaces ouvert au public** et diversifier les usages pour répondre aux besoins des usagers et habitants et en particulier développer les espaces verts publics par la création et la requalification d'espaces publics et des règles d'implantation permettant une dilatation ;
- **Diversifier les formes urbaines et favoriser le développement de programmes innovants**, le renforcement de la mixité fonctionnelle au cœur des centralités qui passera par le développement de programmes de logements associés à des RDC commerçant en lien direct avec l'espace public ;
- **Développer les modes actifs**, compléter la trame de déplacements dédiée aux piétons, cycles et autres modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle en prévoyant dans ou aux abords des opérations des espaces libres permettant la création de porosités en direction des quartiers connexes. En outre, certaines sections de l'Avenue de l'Europe seront requalifiées pour permettre un cours facilité aux modes actifs ;

3 | ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

A | Principes programmatiques

La mobilisation des capacités de renouvellement sera mise en œuvre dans un temps long au gré de la mutation du foncier actuellement occupé.

Une mixité fonctionnelle des opérations sera également recherchée avec une animation des pieds d'immeuble sur l'avenue de l'Europe et en particulier au sein des émergences bâties au sein desquelles une véritable mixité de fonctions est attendue (commerces, bureaux, logements, équipements...).

Le renouvellement urbain des derniers fonciers de l'avenue de l'Europe devra assurer une mixité sociale, conformément aux objectifs du Programme Local de l'Habitat de la Métropole :

- Au moins 33% des logements en nombre et au moins 25% de la surface de plancher seront des logements locatifs sociaux ;
- Une part minimale de 20 % du nombre de logements en accession abordable sera réalisée dont au moins 50 % financé via des Prêts Sociaux Location-Accession (PSLA) ou faisant l'objet de Baux Réels Solidaires (BRS).

B | Principes d'aménagements environnementaux, urbains et architecturaux

L'OAP propose désormais des principes d'aménagement transversaux à chacune des futures opérations de renouvellement urbain ou de mutation urbaine. Ces principes répondent aux enjeux précédemment cités. Il s'agit de :

- **Tendre, à l'échelle de l'OAP et sur les îlots ayant une capacité de mutation urbaine, vers un taux d'espaces perméables d'environ 50%** et favoriser la création de cœurs d'îlots végétalisés pour le confort des habitants et visibles depuis l'espace public. Ces cœurs d'îlot végétalisés seront pour certains visibles depuis l'avenue via les percées visuelles à maintenir pour animer la déambulation, créer des espaces de respirations et générer des co-visibilités en direction des quartiers adjacents ;
- **Animer le front urbain de l'avenue en retravaillant les alignements** et en imposant, dès que possible, des reculs pour redonner des espaces de respiration le long du tramway (végétalisés ou non) permettant de limiter l'effet couloir d'une part et renforçant, par ailleurs, les espaces de déambulations notamment aux droits des RDC commerçants qui seront implantés au sein des opérations ;
- Permettre, par un recul imposé des constructions sur l'avenue de l'Europe, de résidentialiser certains RDC et ainsi **diversifier les occupations des pieds d'immeubles (RDC transparents, RDC habités, vitrines commerciales...)** ;
- **Identifier des espaces non construits** qui seront dédiés à la mise en œuvre d'espaces publics complémentaires (des parvis pouvant accueillir des terrasses, des élargissements de voirie, un parc urbain, des espaces verts, des venelles dédiées aux modes actifs...) et y développer les usages et aménités nouvelles ;
- **Recréer dès que possible des ouvertures visuelles vers les cœurs d'îlot et la plaine sportive** pour augmenter la place du végétal dans le parcours de l'avenue (percées visuelles entre les bâtiments, rez-de-chaussée transparent, venelles piétonnes). Ces percées visuelles publiques ou non auront pour objet de venir désenclaver visuellement les quartiers arrière, animer la déambulation, générer des co-visibilités ;
- **Imposer la création de perméabilités pour les modes actifs au cœur des îlots bâtis** pour compléter la trame des modes actifs nord-sud tant par la création de nouvelles voies que par la requalification de voies existantes permettant de servir de support à de nouvelles formes de mobilités douces par la reprise du profil des voies ;
- **Connecter les aménagements dédiés aux modes actifs de l'avenue de l'Europe aux axes de déplacements structurants métropolitains** (notamment au Réseau Express Vélo sur le chemin du clos de l'Armet) par des aménagements et ouvrages (passerelles) adaptés ;
- **Moduler les hauteurs des programmes bâtis** pour apaiser certains secteurs (notamment sur l'avenue de Galines et le chemin des Perrières) et créer une animation de l'avenue par l'émergence de 3 signaux architecturaux d'une hauteur maximale de R+9 ;
- **Désenclaver certains sites par des bouclages viaires complémentaires** et ainsi améliorer la circulation autour de l'avenue de l'Europe.

C | Schéma d'aménagement

