



Plan Local d'Urbanisme
Infracommunautaire du Cotentin



Pièce 5.10

Etude « Entrée de ville » Secteur des Costils



Territoire
des Pieux



Sommaire

Introduction.....	3
Etat des lieux.....	5
Le contexte communal.....	8
Le cas particulier de la RD650.....	11
La zone de projet.....	12
Analyse paysagère.....	13
Enjeux identifiés.....	18
Coupe de principe : aménagement d’une entrée de ville.....	19
Prise en compte des nuisances.....	21
Tableau récapitulatif des mesures prises en compte face aux critères retenus par la loi.....	23

INTRODUCTION

Objet de l'étude

Les articles L 111-6 à 10 du Code de l'Urbanisme dispose que « en dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des voies expressives et des déviations au sens du Code de la voirie routière et de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des routes classées à grande circulation, au sens du code de la route. Cette interdiction ne s'applique pas :

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

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

Les dispositions des alinéas ne s'appliquent pas dès lors que les règles concernant ces zones, contenues dans le PLU ou dans un document d'urbanisme en tenant lieu, sont justifiées et motivées au regard notamment « des nuisances, de la sécurité, de la qualité de l'urbanisme et des paysages. »

Cette étude est réalisée pour permettre l'aménagement dans les meilleures conditions d'un secteur actuellement agricole en zone de développement (activités, industries, services) sur le territoire de la commune des Pieux.

Rappel des articles L 111-6 à L111-10 du code de l'urbanisme

- Modifié par LOI n° 2010-788 du 12 juillet 2010 - art. 47

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

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

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes. Un règlement local de publicité pris en application de l'article L. 581-14 du code de l'environnement est établi par l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de plan local d'urbanisme ou la commune.

L'élaboration et l'approbation des dispositions d'urbanisme et du règlement local de publicité font l'objet d'une procédure unique et d'une même enquête publique.

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

Dans les communes dotées d'une carte communale, le conseil municipal peut, avec l'accord du préfet et après avis de la commission départementale compétente en matière de nature, de paysages et de sites, fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article au vu d'une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

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

ETAT DES LIEUX

Le contexte régional

La Région Normandie entend renforcer l'ossature d'un réseau routier à vocation régionale, autant que nationale et européenne. Elle accompagne l'Etat dans le cadre du programme de modernisation des itinéraires routiers (PDMI), qui a pris le relais, sur le réseau routier national, des contrats de plan Etat-Région.

Une Normandie parfaitement reliée

Pour circuler à travers la Normandie, ses campagnes, longer son littoral et rejoindre ses villes, les routes et les trains offrent un maillage performant sur tout le territoire. Des autoroutes relient entre elles Caen, Rouen, Le Havre et plusieurs villes moyennes, ainsi que les grandes agglomérations de régions voisines (Amiens, Le Mans, Lille, Paris, Rennes). Des routes nationales et un réseau de départementales complètent la desserte des autres agglomérations et communes régionales.

Les grands axes autoroutiers

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Autoroute A13 ou « Autoroute de Normandie » de Caen à Douains • Autoroute A28 de Blangy-sur-Bresle à Alençon • Autoroute A29 de Beuzeville à Aumale • Autoroute A84 de Caen à Rennes • Autoroute A88 de Caen à Sées • Autoroute A131 de Bourneville à Harfleur | <ul style="list-style-type: none"> • Autoroute A132 de Pont-l'Évêque à Canapville • Autoroute A139 d'Oissel à Saint-Étienne-du-Rouvray • Autoroute A150 de Rouen à Barentin • Autoroute A151 de Saint-Jean-du-Cardonnay à Varneville-Bretteville • Autoroute A154 de Val-de-Reuil à Acquigny |
|---|---|

Le réseau complémentaire aux autoroutes

Il est constitué par :

- Les routes nationales RN (il en existe 21 en région Normandie)
- Les routes européennes (il en existe 4 en région Normandie)

Le contexte départemental

Avec 7 780 km de routes, la Manche possède le plus long réseau routier départemental de France.

Le réseau routier départemental est composé de 4 catégories :

- **Le réseau structurant** : il comprend les grands axes principaux à l'instar de la route touristique, la route Avranches-Granville, la route Saint-Lô-Coutances... Ce réseau est constitué de **570 km**.
- **Le réseau départemental** : il est constitué de **1 080 km** de routes reliant les secteurs d'activité aux grands axes routiers.
- **Le réseau cantonal** : il est constitué d'environ **1 990 km** de routes.
- **Le réseau local** : il est constitué de **4 140 km** de routes. La chaussée est plus petite que sur le reste du réseau et la circulation y est moindre.

L'entretien et la sécurité du réseau routier incombent au Département.

Pour intervenir rapidement sur les chaussées, le Département s'est organisé et dispose de services territorialisés.

Ainsi, 5 Agences Techniques Départementales (ATD) sont réparties sur l'ensemble du territoire.

Ces agences réalisent, au plus près du terrain, les études et travaux nécessaires à la bonne exploitation et à la sécurité du réseau routier départemental. Elles regroupent 370 agents au total.

Au sein de ces agences, nous trouvons 31 Centres d'Entretien Routiers (CER) qui sont répartis de façon homogène. Leur secteur d'intervention représente 250 km de routes départementales en moyenne et ils regroupent entre 8 et 12 agents chacun.



Les Agences Techniques Départementales disposent d'une soixantaine d'engins ou matériels chacune (camions, saleuses, tracteurs, matériel de déneigement ou de fauchage, engins de marquage, matériels de balayage), leur permettant d'accomplir les missions d'entretien et d'exploitation des routes départementales. Au total, ce sont environ 300 engins ou matériels qui sont mis à disposition des agences. En complément, une quarantaine d'engins ou matériels de curage des fossés, de pose de glissières, de réalisation de marquage et de pose de panneaux sont mutualisés et sont utilisés au besoin sur l'ensemble du territoire.

Des opérations d'infrastructures d'envergure

La Manche est un territoire rural qu'il faut désenclaver. Ce désenclavement passe par une politique de grands travaux routiers. Ceux-ci sont destinés à améliorer les infrastructures existantes afin de rendre la circulation plus confortable sur le département.

Plusieurs projets sont programmés :

- Le contournement sud-est d'Avranches
- Le contournement sud-ouest de Cherbourg-en-Cotentin
- L'axe Saint-Lô/Coutances
- L'axe Granville/Avranches
- Le remplacement du pont de l'Olonde dans le havre de Port-Bail-sur-Mer

LE CONTEXTE COMMUNAL



La commune des Pieux est située à proximité d'un maillage fin de plusieurs voies importantes. Cette desserte permet aux habitants de la commune de se rendre dans les pôles d'attractivité les plus proches (Flamanville, Cherbourg-en-Cotentin, Valognes...) par le biais de voies rapides. Ainsi, la commune déléguée est en prise avec :

- Une autoroute :
 - A84 (80 min)
- Deux nationales :
 - RN13 (20 min)
 - RN174 (30 min)
- De nombreuses routes départementales :
 - RD23
 - RD37
 - RD650
 - RD900

La voirie départementale

La commune des Pieux est reliée à Cherbourg-en-Cotentin par la RD650.

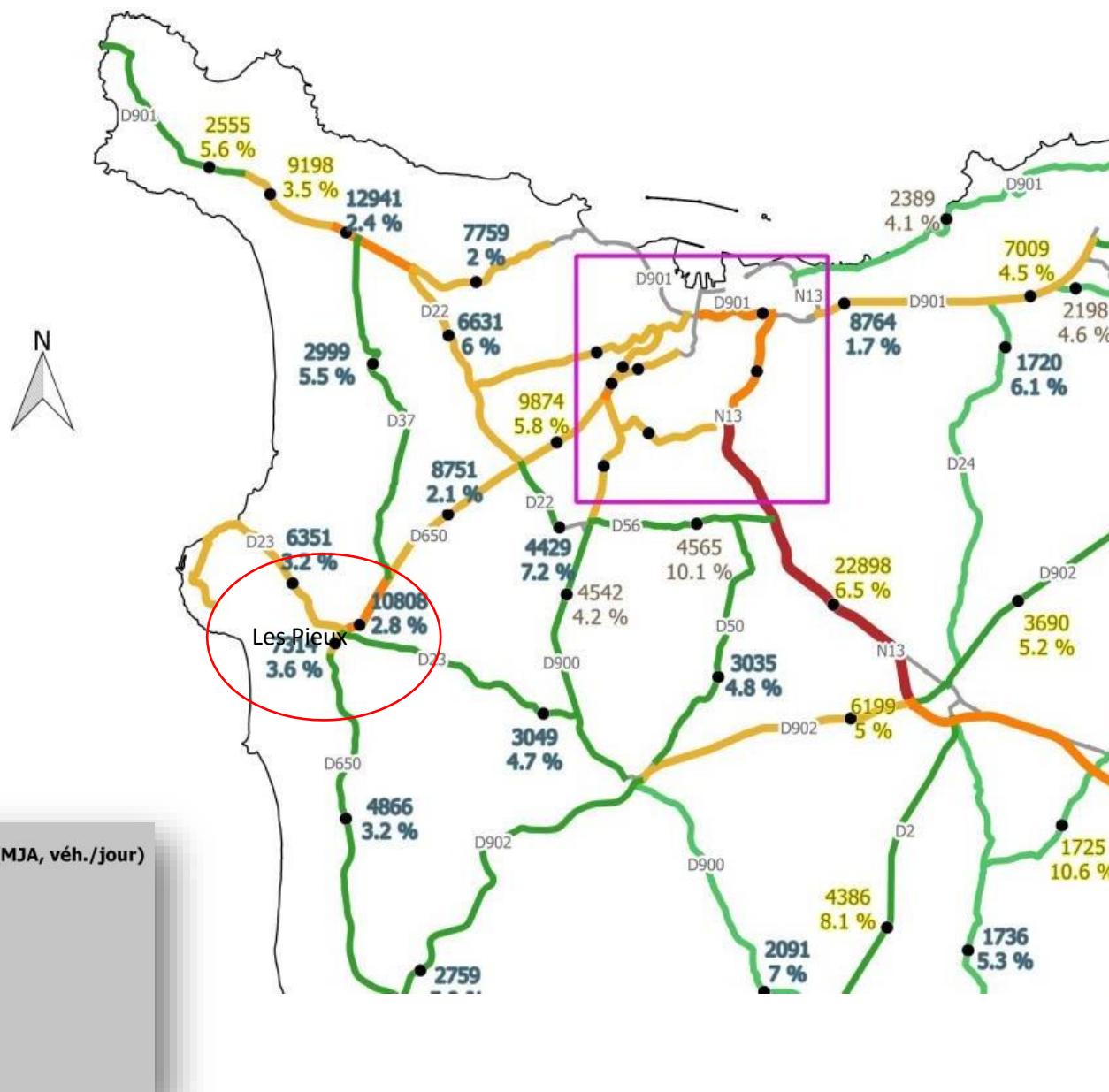
Elle est traversée plus au nord par la RD23 (voie à double sens).

Ces deux voies se rejoignent à l'est du bourg.

Fréquentation des routes départementales

La carte ci-contre (source : CD50) présente des comptages assurés sur les différentes routes départementales. Il existe un segment particulièrement encombré à proximité immédiate du projet de ZAC, le long de la RD650 reliant Les Pieux à Benoistville (route de Cherbourg).

La RD650 est globalement un axe très emprunté, jusqu'au croisement des RD23 et 650. C'est la RD23 en direction de Flamanville qui prend le relais de cette fréquentation.



LE CAS PARTICULIER DE LA RD650

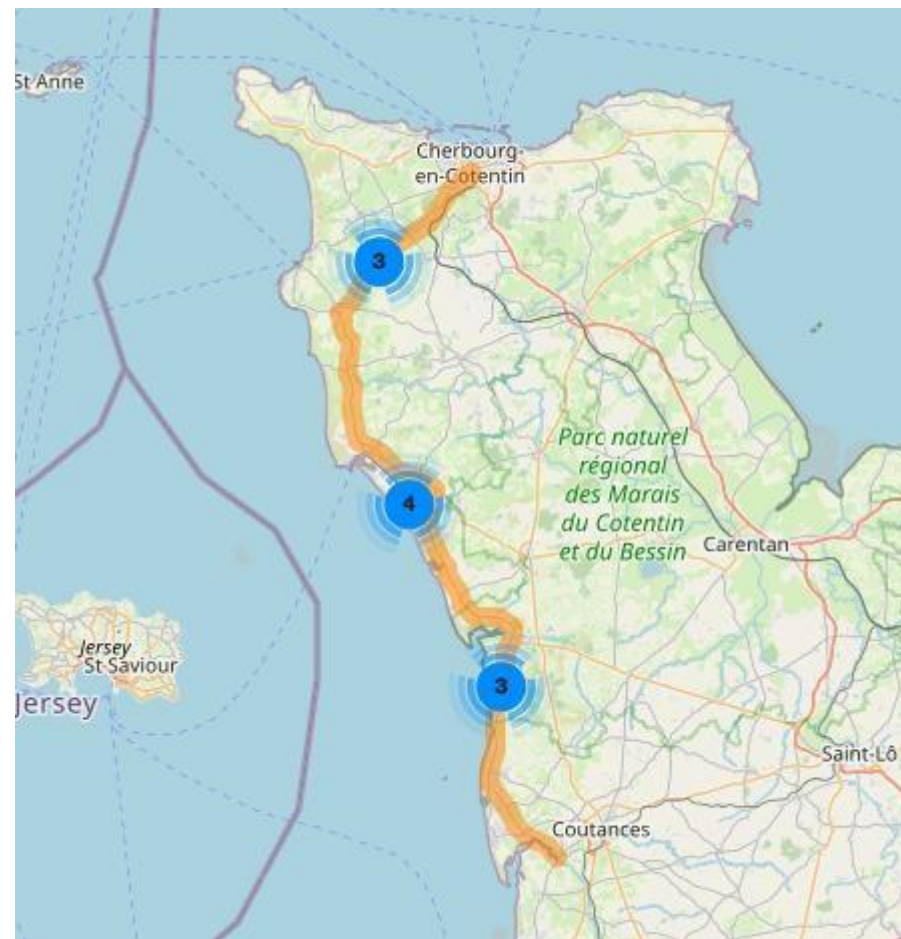
La RD 650 a été classée Route à Grande Circulation par un décret modificatif en date du 31 mai 2010. Un tel classement n'est pas sans

conséquence. En effet, différentes mesures doivent être mises en place et notamment la plus contraignante : la prise en compte d'espaces de retrait (rendant inconstructible certaines zones situées entre la nouvelle construction et la route à grande circulation). Concernant la commune des Pieux, cette bande de retrait est de 75m.

La RD650 est également concernée par un classement sonore au titre de la « directive bruit ». Ce classement est issu de l'arrêté préfectoral en date du 26/10/2012.

À partir de cartes de bruit, identifiant sur l'ensemble du territoire les zones de bruit excessifs (soumises au passage de plus de 3 millions de véhicules l'an), chaque gestionnaire de routes ou d'infrastructures (SNCF Réseau, métropoles, départements...) doit ainsi tenir compte de cet aspect et veiller à l'inscription d'une « zone de bruit » au sein des documents réglementaires.

A la date de la rédaction, la RD650 est répertoriée sur le site de la préfecture en tant que route départementale de catégorie 3 selon le classement sonore, avec la définition d'une bande affectée par le bruit de 100m comptée de part et d'autre de l'infrastructure à partir du bord extérieur de chaussée. Les constructions comprises dans cette bande devront bénéficier de **mesures de lutte contre le bruit**.

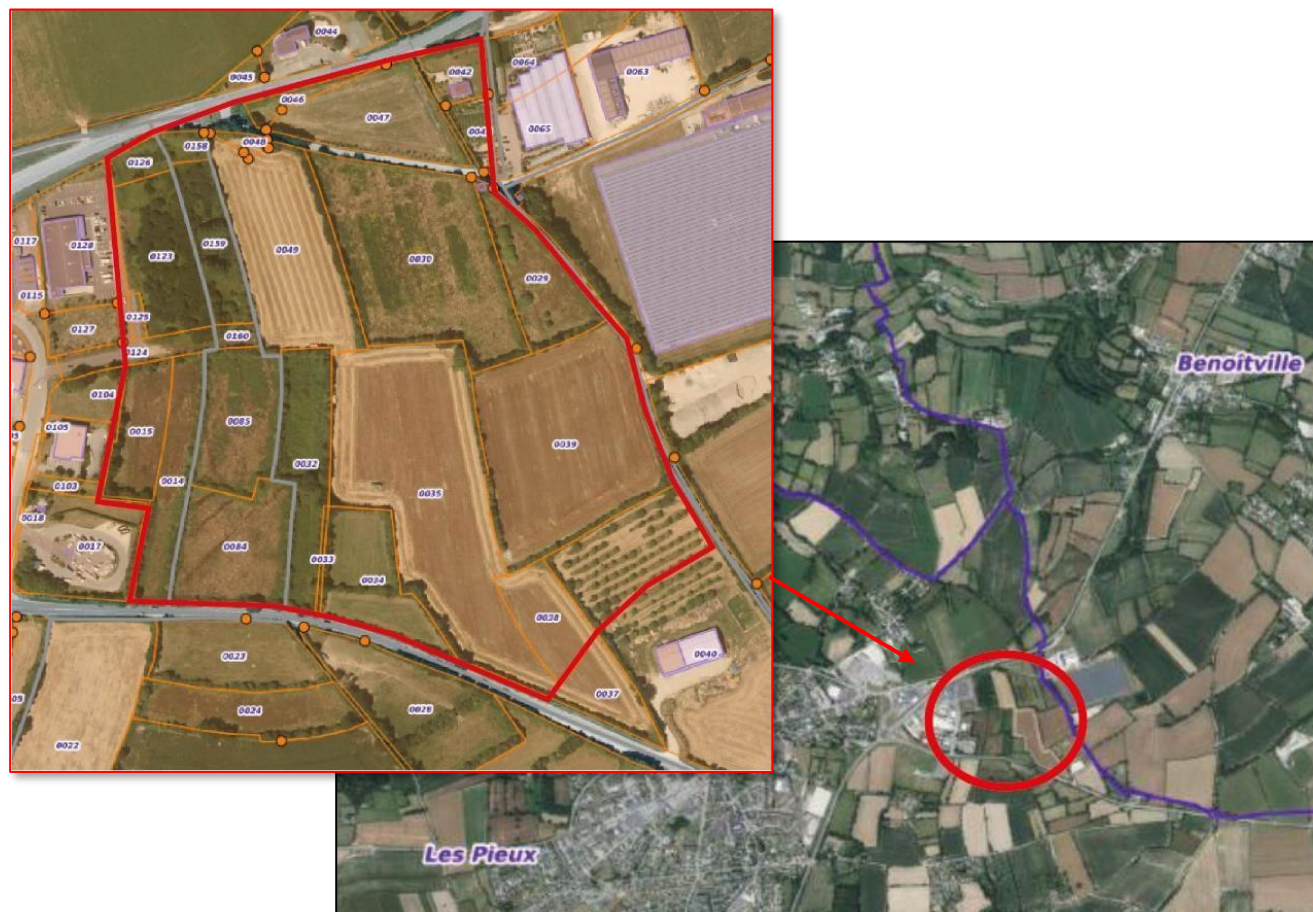


LA ZONE DE PROJET

La zone 1AUx située sur la commune des Pieux est dédiée à l'extension de la ZA des Costils, à l'ouest du centre-bourg de la commune et en limite avec la commune de Benoitville.

Le projet s'étend sur une superficie avoisinant les 15 hectares. Cette opération d'aménagement vise à renforcer le dynamisme économique du territoire en accueillant des activités diversifiées, notamment dans les secteurs des services, de l'artisanat et de l'industrie. Implantée en continuité immédiate de la zone d'activités des Costils à l'ouest.

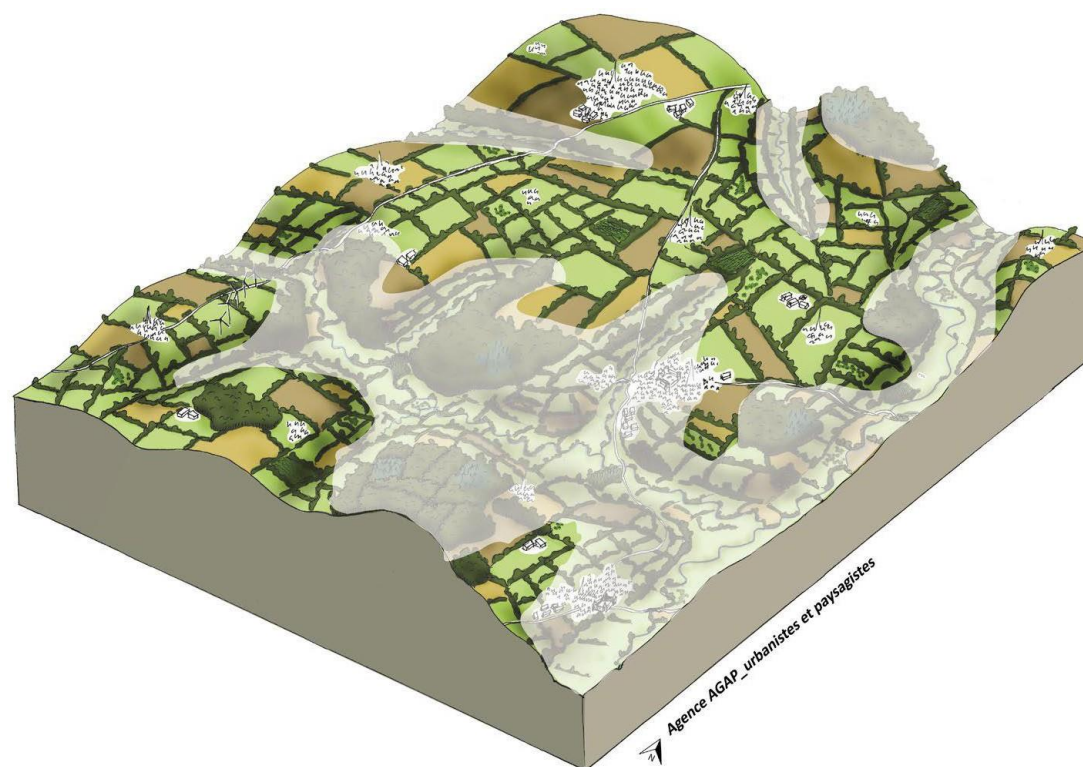
La zone 1AUx bénéficie d'une localisation stratégique à l'entrée est de la commune, à proximité immédiate de la limite communale avec Benoitville. Elle est bordée au sud par la RD 23 et au nord par la RD 650, deux axes routiers majeurs assurant une connexion optimale avec les communes avoisinantes. Située à l'entrée est de la commune des Pieux, cette zone est en continuité directe avec la zone Ux existante, déjà urbanisée.



ANALYSE PAYSAGERE

La partie intérieure de la commune des Pieux est caractéristique des paysages de bocages du cotentin intérieur. Le site de la zone 1AUx est quant à lui caractéristique de la typologie « plateau ondulé et bocager ».

Le plateau ondulé est représentatif des paysages bocagers normands, « collinaires » et herbagers. La formation complexe des plis et des failles au sein des sous-sols de schiste et de grès, à l'ouest ou de calcaire à l'est, a permis l'apparition d'un enchainement de croupes, et ainsi, de plans paysagers successifs clairement lisibles. Ces reliefs, pouvant atteindre près de 175 mètres d'altitude, tel qu'à la Roque-Ès-Fays sur la commune de Sideville, façonnent des « paysages en tableau ». Les hauts talus et la densité des haies bocagères sur le plateau favorisent une fermeture des vues. Cela engendre également une impression de terres recouvertes de boisements depuis les quelques points de vue dégagés. Les prairies dominent le parcellaire agricole du plateau, complétées de cultures fourragères tel que le maïs. Traditionnellement, les parcelles étaient assez petites et cernées de hautes haies bocagères. Il existe différentes variantes bocagères au sein de ces paysages. Les trames qui quadrillent le site d'emprise de la zone 1AUx s'apparentent aux paysages agricoles que l'on trouve à l'approche du littoral Ouest. Les paysages bocagers de l'ouest du plateau du Cotentin intérieur sont soumis à l'influence maritime. A l'approche du littoral, le bocage est de plus en plus altéré par les vents marins. Constituées de prunelliers, d'aubépines, de noisetiers et de quelques chênes en strate haute, les haies sur talus s'abaissent et s'épaississent, encadrant de larges parcelles.



La commune des Pieux était autrefois très rurale. De nos jours, le bourg assez vivant est cerné de nombreux quartiers pavillonnaires datant des années 1970 à aujourd'hui, de zones d'activités et d'équipements sportifs (haras, piscine couverte, stades, gymnases, terrains de tennis).

La population a fortement augmenté ces trente dernières années compte tenu de la proximité de la centrale nucléaire de Flamanville.

Les nouveaux lotissements occupent progressivement les parcelles agricoles qui entourent la ville et ont tendance à banaliser les espaces, dessinant alors des paysages périurbains.

Il existe donc un enjeu fort d'intégration de ce maillage bocager au sein du travail de conception de la zone 1AUX.

Les espaces agricoles

L'agriculture contemporaine occupe certains secteurs du plateau. Les parcelles sont larges, adaptées aux engins d'exploitation. La maille des haies, moins dense, offre des vues élargies sur les vallons voisins. Les prairies autrefois dominantes, partagent les espaces avec des cultures fourragères comme le maïs. La plus faible densité du bocage distingue ces vastes parcelles de cultures des paysages bocagers traditionnels

précédemment décrits. De grosses exploitations laitières, dont les grandes stabulations sont plus ou moins bien intégrées aux lieux, apportent une note industrielle aux paysages locaux.





Les espaces routiers

A l'Ouest de la zone

Le reportage photo confirme la domination de haies bocagères, qui viennent « fermer » les vues et contenir le parcellaire agricole.

Cela a pour effet de masquer les alentours, à hauteur d'homme, et ainsi de préserver le site des vues qui pourraient être portées sur les bâtiments environnants, sans grande qualité architecturale.

En entrée de ville, au nord du site, le long de la RD650, on note qu'en l'absence de haie existante, l'ensemble des entreprises ont installé des enseignes afin de renforcer leur visibilité.

Cet aspect sera un enjeu fort pour l'entrée de ville qui sera logiquement avancée à l'Est, avec l'aménagement de la zone. Les haies existantes qui pourront être maintenues ne sauraient être dominées par des dispositifs publicitaires. Des aménagements mutualisés et mieux intégrés devront être réfléchis.



A l'Est de la zone

Le gabarit de la RD650 est celui d'une voie de la RD650, dans son tracé amont de l'entrée de ville, est celui d'une voie de desserte avec de bons arguments de sécurité routière. De faible largeur (bande roulante totale d'environ 5m), elle prévoit des accotements stabilisés de part et d'autre. Les haies existantes sont séparées de l'accotement par une bande enherbée d'environ 2m, ce qui permet de sécuriser les abords.

Les accès directs à la RD semblent avoir été contenus, et sont correctement identifiés. En entrée de commune, une large courbe permet de casser la linéarité du tronçon. Plus haut sur Benoistville, le segment qui suit est très rectiligne mais la géographie du plateau ondulé permet de briser les vues et de « casser » cet effet, favorable aux vitesses excessives.

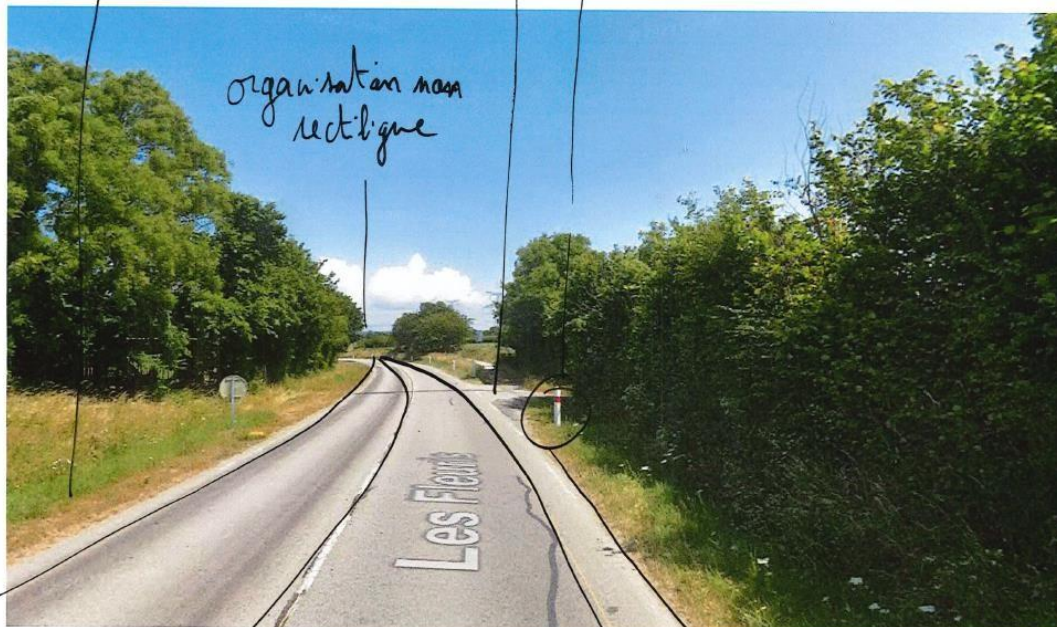
Point faible : aucune sécurisation n'est prévue pour les liaisons douces, qui se retrouvent mécaniquement cantonnées à l'accotement.

bandes enherbées de
séparation avec les haies

maintiense des accès directs

organisation non
rectiligne

Vue de la RD650 en direction de Benoistville



2 x 1 voie
environ 2,50 de large/voie

sur largeurs avant E.V.

ENJEUX IDENTIFIES

Les Enjeux lié au milieu agricole

La forte présence de haies bocagères de bonne qualité écologique constitue un enjeu paysager fort.

Les haies périphériques au projet, qui sont souvent les plus évidentes à conserver dans la programmation, ne doivent pas être parasitées par des dispositifs publicitaires.

Les Enjeux liés à la proximité immédiate du bourg

Développer un réseau de circulations douces en reliant les zones urbaines à la zone de projet. Ce réseau de circulations douces permettra d'apaiser les circulations purement routières sur ce secteur.

Se raccorder de manière cohérente aux trames bâties et viaires existantes.

Assurer une transition paysagère « douce » entre espaces naturels et espaces bâtis. Aujourd'hui en situation de « fracture ».

Les Enjeux de la zone de projet

Concilier allotissement de zone et trame bocagère existante.

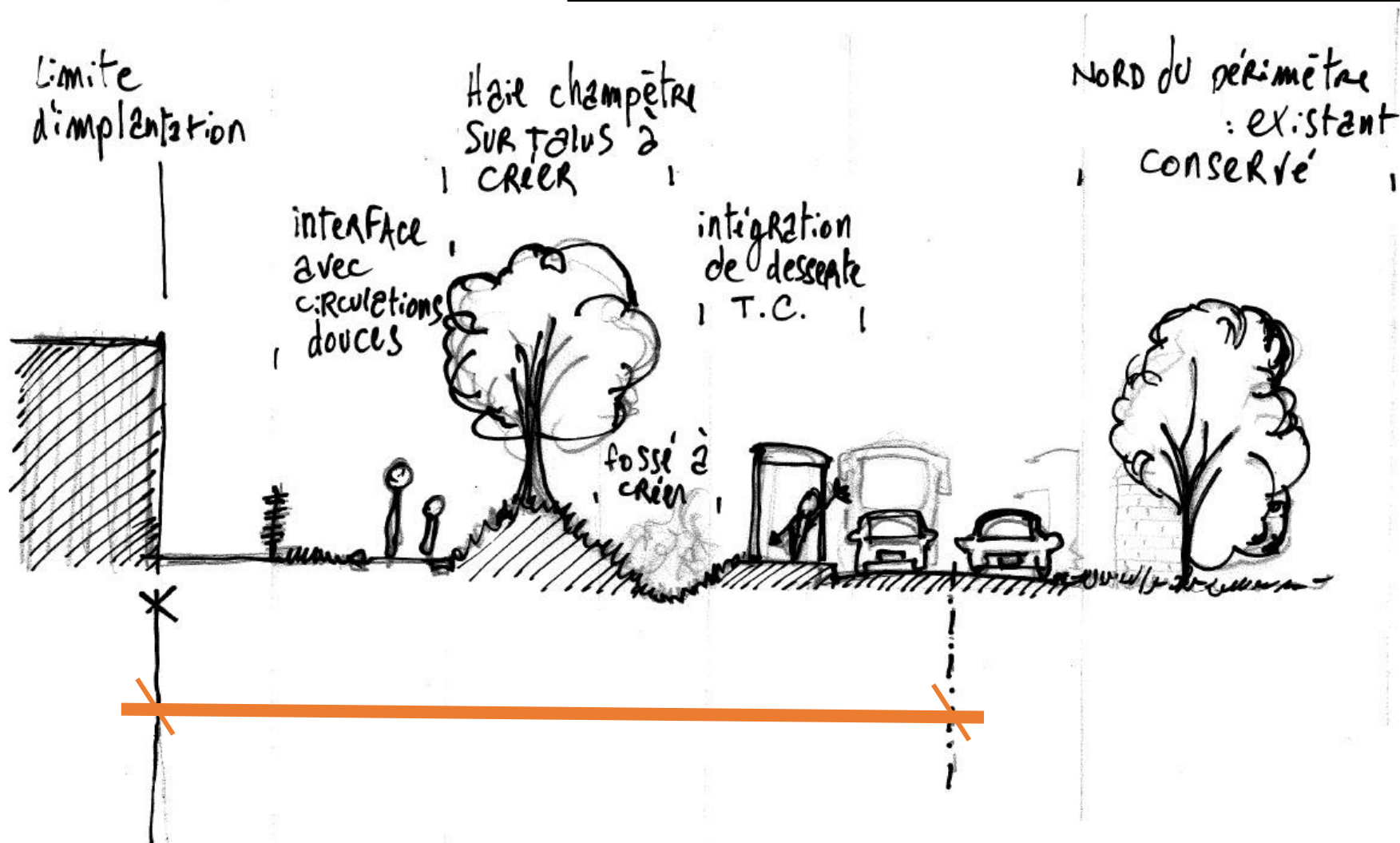
Développer un réseau de circulations douces sécurisées

Récréer une entrée de ville de qualité, en mêlant espaces naturels conservés et espaces bâtis bien intégrés.

La rédaction de ces premiers enjeux permet de mieux envisager les éléments à prendre en compte dans l'aménagement futur de la zone.

COUPE DE PRINCIPE : AMENAGEMENT D'UNE ENTREE DE VILLE

La présente étude (projet détaillé ci-après) propose de réduire le retrait obligatoire pour les constructions à 20 mètres comptés à partir de l'axe de la voie.



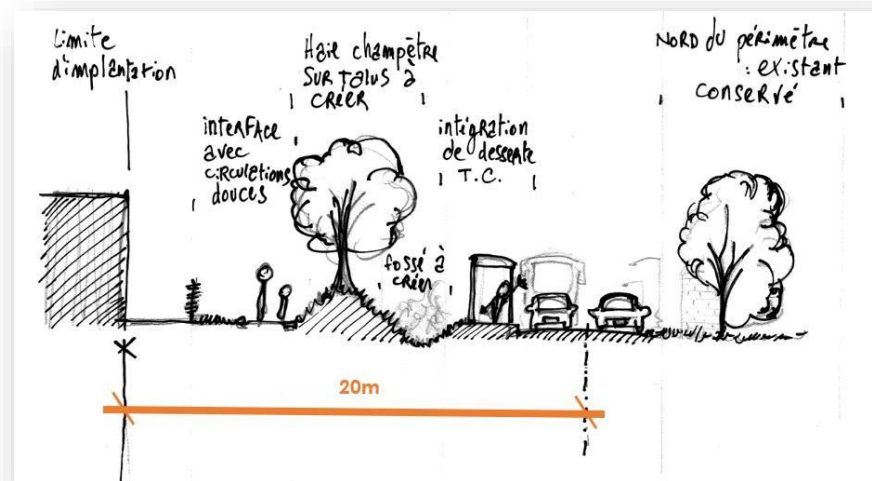
L'objectif paysager global est d'aménager une véritable entrée de ville, qualifiée et qualitative. Il convient de structurer les vues et renforcer les perspectives vers le bourg.

Valorisation paysagère et fonctionnelle :

- Au nord : l'alignement d'arbres de haut jet crée un cadre visuel et structure la perception de la route. Il guide naturellement le regard vers le bourg, renforçant son rôle de point focal.
- Côté projet : la plantation d'une haie champêtre sur talus jouera un rôle essentiel pour masquer les infrastructures (clôtures et constructions). En parallèle, il atténue les nuisances acoustiques.

Renforcement de l'identité d'entrée de ville :

- Le projet introduit une transition claire entre l'environnement bocager et urbain. L'écran végétal et le traitement du paysage accompagnent visuellement les usagers vers le bourg, tout en donnant une signature visuelle forte à cet axe. L'intégration d'équipements utiles à la desserte du site par les transports en commun renforce l'aspect résolument « urbain » du secteur.



Amélioration écologique :

- Les plantations, en particulier la création de la haie champêtre sur talus, participent à la création de corridors écologiques en complément de l'ensemble du maillage bocager existant sur site et à proximité.
- Le merlon, par sa modélisation et son couvert végétal, contribue à diversifier les habitats, favorisant biodiversité et infiltration des eaux de pluie.

Esthétique et pérennité :

- La réponse entre la haie à planter et celle existante au nord offrira un parti pris équilibré tout en répondant aux besoins fonctionnels.
- Le choix d'arbres de haut jet garantit une valorisation durable du paysage.
- La liste des essences conseillées à utiliser pour la composition des haies est disponible dans le lexique, il s'agit des essences dont le recépage est privilégié.

PRISE EN COMPTE DES NUISANCES

La prise en compte des nuisances dans la réalisation du projet se conçoit à deux niveaux : les nuisances pouvant être générées par le projet sur son environnement direct (obstruction visuelle, création d'accès nouveaux, etc.), ou bien à l'inverse, les nuisances générées par l'environnement sur le projet (bruit de la voie, fort trafic des véhicules, etc.). Il s'agit donc de prendre l'ensemble de ces nuisances en compte et de trouver une solution pour assurer une coexistence sereine entre le projet et son environnement proche.

Les nuisances visuelles

Les constructions seront intégrées à leur environnement grâce à la création de la haie champêtre sur talus, le long de la route départementale.

Toujours dans ce même objectif, une signalétique ou des enseignes discrètes adaptées et bien placées pourraient être prévue, pour que son impact soit le meilleur possible tout en minimisant le nombre de panneaux publicitaires et d'enseignes, afin de protéger le cadre de vie de la zone du projet.

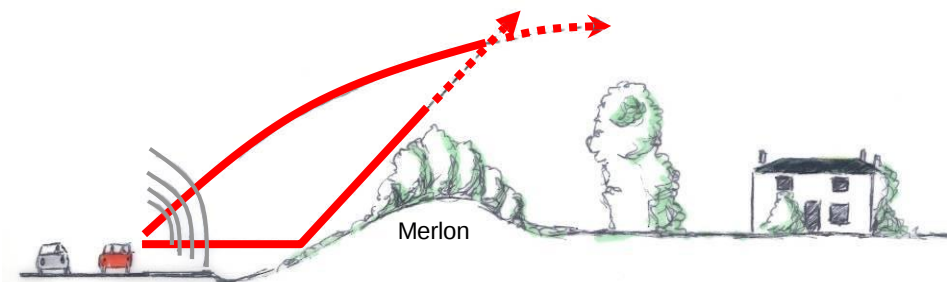
Les nuisances sonores

Nous avons pu voir, dans la première partie de ce dossier que la RD650, du fait d'un important trafic, pouvait être source de nuisances sonores. Il est de ce fait indispensable de prendre en compte cette problématique dans la réalisation du projet.

A savoir : un talus de terre planté d'une haie permet d'amenuiser de près de 20% les décibels provenant de l'extérieur.

Cette solution pourra donc être envisagée le long de la RD650.

Schéma de principe du fonctionnement d'un merlon anti-bruit



Retour sur la proposition d'une réduction du retrait à 20 m par rapport à l'axe de la voie

La distance de 20 m a été retenue pour plusieurs raisons :

- Cette « épaisseur » est conséquente : c'est une distance qui permet concrètement d'estomper les perceptions visuelles sources de nuisances (vues portées sur la route) et d'organiser « l'oubli » de cet axe.
- C'est également une épaisseur qui permet véritablement de travailler les transitions paysagères arborées, en organisant différentes « trames vertes ». Cette épaisseur permettant par ailleurs d'envisager, à l'avenir, l'installation de liaisons douces en site propre le long de la RD650 (cette proposition aurait eu peu de sens dans le cadre de ce projet, puisqu'il porte sur un tronçon mineur de l'axe).
- Enfin, cette épaisseur permet de créer un effet de porte important et marquant, notamment en entrée de ville. En effet, le rapport de proportions entre la distance de 20 m et les gabarits urbains projetés pour les zones ouvertes à l'urbanisation permettra de ménager un effet de porte visible sans être trop imposant (ce qui peut conduire à un effet de couloir).

La qualité architecturale : un outil d'intégration

Le développement urbain de cette zone doit se faire avec le souci de promouvoir la qualité architecturale à l'échelle du projet. Comme cela est rappelé dans le règlement, les nouvelles constructions devront suivre des prescriptions spéciales, par exemple :

- Une simplicité de volume
- Une unité de structure et de matériaux allant dans le sens d'une bonne économie générale
- Des aires de stockage dissimulées par un dispositif végétal adapté

La recherche d'une qualité urbaine et paysagère du site

Le projet privilégie la mise en place des haies et d'alignements d'arbres à proximité immédiate des zones construites du bourg. En effet, l'objectif est de mettre en valeur la transition entre l'urbanité et la ruralité et d'assurer une transition douce entre espaces cultivés ouverts et espaces bâtis relativement denses.

Actuellement, cet espace « tampon », de transition, n'existe pas, et le visiteur enchaîne deux séquences paysagères radicalement différentes pour ne pas dire opposées. La zone du projet, bien qu'elle soit vouée à l'aménagement et à la construction, formera une transition entre l'urbanité et la ruralité. Les constructions nouvelles devront composer avec la trame paysagère actuelle.

TABLEAU RECAPITULATIF DES MESURES PRISES EN COMPTE FACE AUX CRITERES RETENUS PAR LA LOI

Critères retenus par la loi	Les solutions envisagées
Les nuisances sonores	• Un recul d'au moins 20,00 m est exigé par rapport à l'axe de la RD650 pour toutes les constructions nouvelles, quel que soit leur emprise bâtie. • Le classement sonore des infrastructures s'applique et contraindra à des mesures acoustiques spécifiques pour les nouvelles constructions dans une bande de 100m de part et d'autre de la RD650. • Le projet prévoit des haies bocagères ou arbres d'alignement implantés de part et d'autre d'un merlon paysagé.
Les nuisances visuelles	• Intégration du projet par la création d'une trame de haies et d'alignement d'arbres • Le merlon (talus) prévu permet d'optimiser les hauteurs des végétaux à planter.
La sécurité	• Un seul accès direct à la RD650 autorisé depuis le site du projet (voir pièce 5.9 : OAP sectorielle « Les Costils »). • Une invitation, au sein de l'OAP, à définir les caractéristiques de voiries en fonction de leur destination et de l'importance du trafic. • Des voies qui seront nécessairement adaptées à la circulation des engins de lutte contre l'incendie. • Une obligation de concertation entre le gestionnaire de voirie (Département) et le porteur de projet pour la création de l'accès unique. • Recommandation pour la mise en place d'une signalisation adaptée.
La qualité architecturale	• La combinaison du règlement et de l'OAP permettent de garantir la bonne intégration des futures constructions sur le site du projet.

La qualité paysagère	• Intégration du bâti par la plantation de haies et d'alignement d'arbres de haut jet. • Utilisation d'essences endémiques pour l'ensemble des plantations, qui permet l'intégration dans l'environnement paysager existant. • Une réflexion conduite sur le « scénario paysager » et la découverte du territoire le long de la RD650. • Réflexion conduite sur les éléments horizontaux et verticaux qui caractérisent les paysages
L'urbanisme	• Création d'une véritable entrée de ville qui fera de ce tronçon de la RD650 un boulevard urbain plutôt qu'une voie de transit. • Raccordement des voies nouvelles au réseau viaire existant. • Réalisation de coupures vertes entre le secteur de projet et les espaces urbanisés du bourg.