

PLUi-H

PLAN LOCAL
D'URBANISME
INTERCOMMUNAL
TENANT LIEU DE PROGRAMME LOCAL
DE L'HABITAT 2019



Aigrefeuille
Aucamville
Aussonne
Balma
Beaupuy
Beauzelle
Blagnac
Brax
Bruguières
Castelginest
Colomiers
Cornebarrieu
Cugnaux
Drémil-Lafage
Fenouillet
Flourens
Fonbeauzard
Garonne
Gratentour
Launaguet
Lespinaisse
L'Union
Mondonville
Mondouzil
Mons
Montrabé
Pibrac
Pin-Balma
Saint-Fonsegives
Saint-Alban
Saint-Jean
Saint-Jory
Sainte-Gartheville
Seilh
Toulouse
Tournefeuille
Toulouse-Tolosane

PLUi-H approuvé par délibération du Conseil de la Métropole du 11/04/2019

5 - Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)

5B – OAP dans chaque commune

5B26 - OAP Montrabé

Sommaire

5 - Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)

5B – OAP dans chaque commune

5B26 - OAP Montrabé

- Borde-Haute
- Brunel



Situation

4 ha

Le territoire de l'OAP est situé :

- ▶ à l'est du centre-ville, en continuité de la zone urbanisée de la commune de Montrabé, entre la RD112 au nord, la RD70 à l'est et le Chemin de Borde Haute au sud.

Objectifs généraux

Article L151-7 du Code de l'Urbanisme

- mettre en valeur l'environnement
- **mettre en valeur les paysages**
- **mettre en valeur les entrées de villes**
- mettre en valeur le patrimoine
- lutter contre l'insalubrité
- permettre le renouvellement urbain
- **assurer le développement de la commune**



Photo aérienne 2015

Enjeux et objectifs du projet



ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

Après un développement urbain de la commune qui s'est réalisé vers l'ouest (Métropole, métro, emplois), Montrabé est aujourd'hui amenée à trouver son potentiel sur des réserves foncières au centre et à l'est de la commune.

Ces réserves recouvrent quatre secteurs, en compatibilité avec le SCoT, :

- ▶ Le secteur « LES VIGNES DU VILLAGE » - cette zone de 2 ha apparaît la plus propice à l'urbanisation (centre urbain et proximité immédiate du gare (logique urbanisme / transports). Cependant elle se heurte à des grandes difficultés d'ordre topographique (impact important des contraintes d'adaptation au sol d'un programme de collectifs), ce qui justifie un ajustement à la baisse de la densification préconisée par le SCoT (fort impact paysager à flanc de coteau). D'autre part, l'aménagement de cette zone nécessite une réflexion globale de son urbanisation et un aménagement commun d'accès sur la RD112.
- ▶ Le secteur « VILLAGE » - cette zone, plus éloignée, est située en continuité de l'urbanisation existante à l'intérieur du périmètre classé en « ville intense » du SCOT.

- ▶ Le secteur « MARQUETTE », situé en zone de développement mesuré, ne peut constituer une priorité d'aménagement.
- ▶ Le secteur « BORDE HAUTE » en continuité du secteur « VILLAGE ».

1/ DONNER A LA COMMUNE LES MOYENS DE REpondre A SON BESOIN DE DÉVELOPPEMENT ÉQUILIBRÉ

Le secteur « BORDE HAUTE », en continuité du secteur « VILLAGE », apparaît aujourd'hui comme le secteur prioritaire pour l'accueil d'habitat, situé en « ville intense » du SCoT. La proximité de la gare (600 m) permet de prétendre à une densité de logements supérieure permettant de compenser « LES VIGNES DU VILLAGE » dont la densité recommandée ne pourra pas être atteinte.

2/ METTRE EN PLACE UN SCHÉMA DE PROGRAMMATION VISANT A MIEUX SATISFAIRE LES EXIGENCES DE LA LOI S.R.U. SUR LE LOGEMENT SOCIAL

La commune présente un taux de logements sociaux de 7.7% au 1^{er} janvier 2016 et doit mettre en place les moyens permettant d'augmenter ce taux à l'échéance 2025.

3/ ORGANISER UNE ENTRÉE DE VILLE

L'ouverture à l'urbanisation de la zone « As Communaux » a permis la réalisation d'un programme de collectifs (les « Portes du Levant ») au nord de la RD112 sur l'axe de l'entrée est de la commune.

L'urbanisation de la partie sud permettra de finaliser cette entrée de ville ainsi marquée par un supermarché et un bâti architecturalement cohérent des deux côtés de l'axe entrant de la RD112.

Mixité fonctionnelle et sociale

Éléments de programmation du projet

Surface (ha)	Densité (log./ha)	Nombre de logements	Observations
2	65	130	Topographie, réseaux et accès favorables

Évaluation du potentiel foncier de la commune

- ▶ 50 % des logements seront des logements locatifs sociaux.
- ▶ Le projet doit marquer et qualifier l'entrée de ville est en complément de l'aménagement urbain réalisé au nord de la RD112, et sera composé de collectifs en R+2.



Surface et capacité foncière par secteur

Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère

Principes patrimoniaux et paysagers à valoriser ou à créer

- ▶ Traiter la limite est de l'opération comme une frange paysagère. En effet, cette opération en limite communale constitue une façade et une image de Montrabé à soigner et à préserver dans le prolongement de l'existant,
- ▶ Aménager les abords des opérations sous forme de cheminements et d'espaces verts,
- ▶ L'insertion paysagère sera favorisée par l'aménagement d'espaces verts en bordure des voies (RD70 – Ch de Borde Haute),
- ▶ Un puits situé à l'angle sud-est du périmètre constitue un élément bâti d'intérêt patrimonial à valoriser dans l'aménagement de l'espace paysager le long de la RD 70.

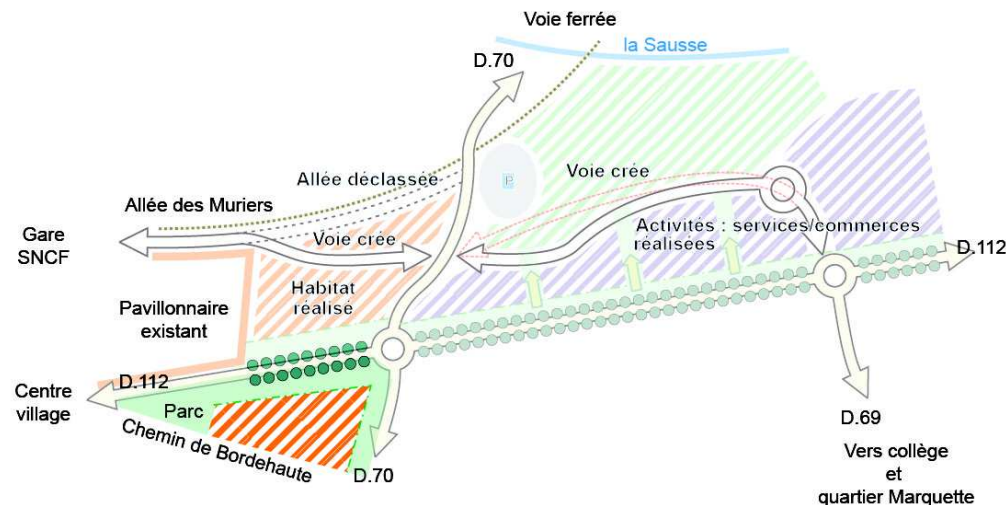
Qualité environnementale et prévention des risques et nuisances

La trame verte et bleue

- ▶ Prolonger l'alignement d'arbres remarquables sur la RD112 jusqu'au rond-point.
- ▶ Rechercher un aménagement compatible avec la préservation d'un maximum d'arbres sains.
- ▶ Réserver des zones pour la végétalisation de pleine terre.
- ▶ Pour la création de nouveaux espaces verts ou d'agrément, privilégier les essences végétales locales et diversifiées nécessitant un arrosage et un ensoleillement cohérent avec leur implantation.
- ▶ Se référer à la palette végétale (annexée au règlement du PLUi-H) pour le choix des essences à planter dans les espaces publics et collectifs.

Les risques et nuisances

Le secteur est touché par la servitude relative aux courbes de bruit de la RD112. Afin de qualifier l'entrée de ville et d'atténuer les nuisances, l'aménagement d'espaces verts paysagers et de liaisons douces le long des RD12 et 70 induit un recul important pour l'implantation des nouvelles habitations. Des traversées piétonnes sécurisées de la RD112 seront réalisées en continuité avec les cheminements doux au sein de l'opération pour rejoindre les arrêts de transport en commun, notamment la gare.



Le confort climatique – espaces collectifs

- ▶ Rechercher l'équilibre minéral/végétal des espaces collectifs, (voiries, places, placettes, bouledromes... / squares, jardins, parcs...) notamment en végétalisant et en réduisant les espaces minéralisés existants.
- ▶ Préférer des matériaux de revêtement urbain de couleur claire (albédo élevé), à forte émissivité, ou dits « cool materials » (attention au côté éblouissant).
- ▶ Favoriser l'ombrage des espaces collectifs par la végétalisation et le choix du mobilier urbain (ex : kiosques, halles, abribus...).
- ▶ Favoriser la création de fontaines, jeux d'eau, plan d'eau, en privilégiant les milieux naturels et en préservant la ressource en eau.

Le confort climatiques – bâti

- ▶ Justifier de choix climatiques - voire bioclimatiques - pour l'orientation (traversant, Nord-Sud...), la forme urbaine (patios, cours intérieures végétalisées, espaces d'aération naturelle, pieds de façades plantés...) la forme architecturale (casquettes, débords de toiture, brise-soleil, pergolas, etc.) et les matériaux des bâtiments (pierre ponce, isolants naturels...) pour limiter l'usage de chauffage, de climatisation mécanique qui mènent à la création d'îlots de chaleurs et nuisent à la santé et à l'environnement
- ▶ Favoriser l'emploi des énergies renouvelables (solaire notamment), la mise en œuvre d'un habitat passif ainsi qu'un éclairage naturel optimal
- ▶ La consommation des bâtiments sera équivalente ou inférieure à la réglementation thermique en vigueur
- ▶ Encourager et valoriser les démarches innovantes sur le plan environnemental

Déplacements



Lignes et stations de transport en commun

Le secteur sur lequel porte l'O.A.P. se trouve en totalité inclus dans le périmètre des 500 mètres de la Gare de Montrabé.

La desserte par Tisseo (ligne de bus n°20) s'effectue sur la RD112 à proximité immédiate du secteur.

En outre, des lignes de transports départementaux et régionaux desservent ce secteur à 200 mètres (arrêt « Mairie »).

Les cheminements actifs et traversées piétonnes sécurisées vers l'arrêt de bus seront aménagés.

Déplacements modes actifs

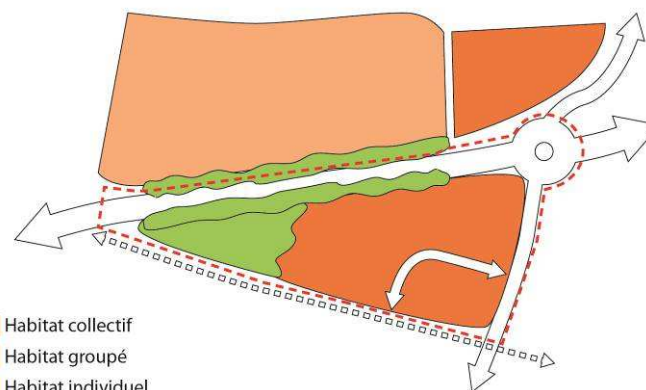
- ▶ Des trottoirs devront être aménagés autour de l'opération sur la RD112, sur la RD70, et sur le chemin de Borde Haute.
- ▶ Prévoir des transparences piétonnes entre l'est et l'ouest au sein de l'opération.
- ▶ La voie de desserte interne à l'opération devra comporter deux trottoirs de 2 mètres. Desserte des terrains par les voies

Les accès directs étant interdits sur la RD112, un accès principal sera aménagé sur la RD70 avec tourne à gauche et un accès secondaire sur le Chemin de Borde Haute.

La réalisation de cet accès principal permettra la création d'une zone à vitesse limitée depuis la zone 30 existante (carrefour de Borde Haute) et le giratoire sur la RD112.

Stationnement

- ▶ Privilégier les traitements perméables pour les stationnements et/ou des aménagements leur permettant un usage alternatif en cas de faible utilisation (repas de quartier, brocante, jeux...)
- ▶ Limiter le report du stationnement sur l'espace public en assurant 2 places de stationnements par logements en cœur d'opération sur la parcelle.
- ▶ Prévoir du stationnement longitudinal le long de la nouvelle voie de desserte ou une poche de stationnement pour accueillir les visiteurs, car il n'y a aucune offre sur la RD112 ou sur la RD70 ni sur le chemin de Borde Haute.



Typologies et déplacements

Desserte des terrains par les réseaux

Eaux pluviales

- ▶ Un bassin paysagé sur l'espace vert à l'ouest de l'OAP sera aménagé par Toulouse Métropole : il est nécessaire pour améliorer la situation du secteur. Ce bassin ne répond pas aux besoins de l'opération qui devra également prévoir une gestion pluviale pour limiter le ruissellement pluvial.

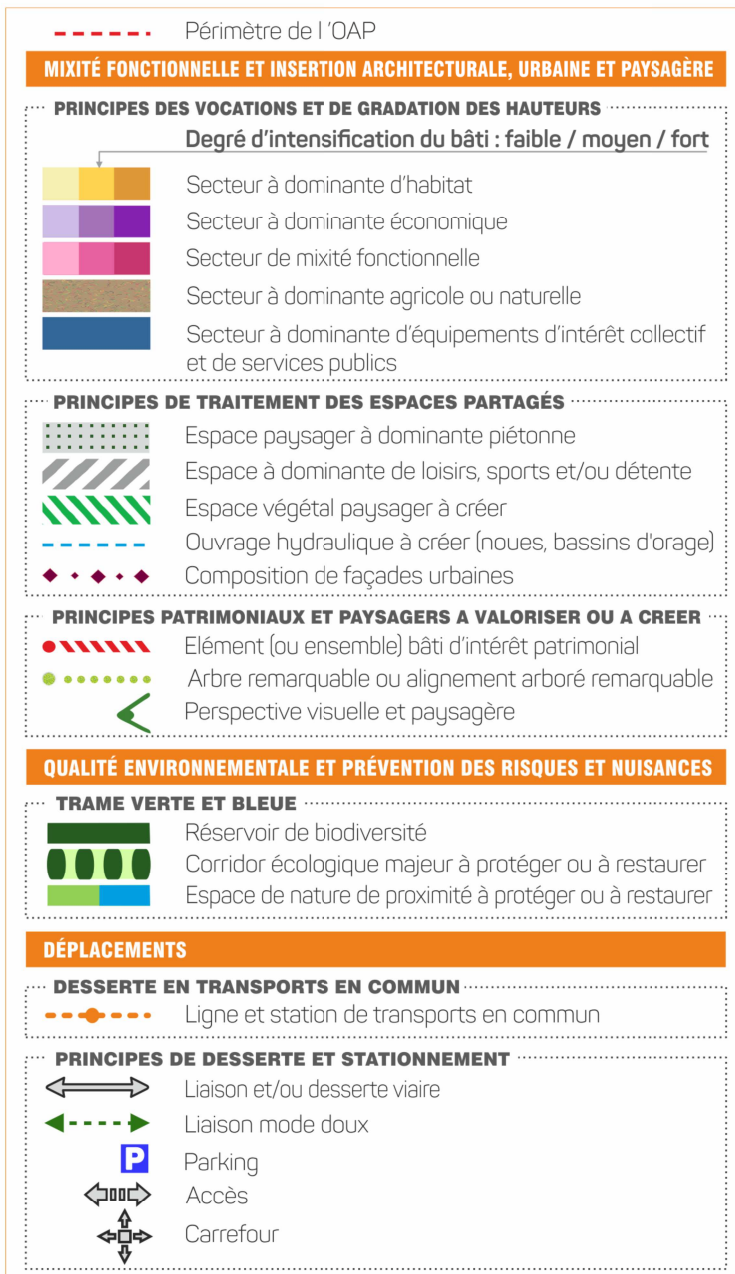




Photo aérienne 2015

