

PLUi-H

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



Aigrefeuille
Aucamville
Aussonne
Balma
Beaupruy
Beauzelle
Blagnac
Brax
Bruguières
Castelginest
Colomiers
Cornebarrieu
Cugnaux
Drémil-Lafage
Fenouillet
Flourens
Fonbeauzard
Gac-sur-Garonne
Gratentour
Launaguet
Lespinasse
L'Union
Mondonville
Mondouzil
Mons
Montrabe
Pibrac
Pin-Balma
Saint-Fonsegives
Saint-Alban
Saint-Jean
Saint-Jory
Saints-de-Garpeville
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

5B32 - OAP Saint-Jory

Sommaire

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

5B - OAP dans chaque commune

5B32 - OAP Saint-Jory

- Entrée Nord
- Euronord Les Cabanes
- La Gare
- route de Grenade
- L'Hers
- La Labou

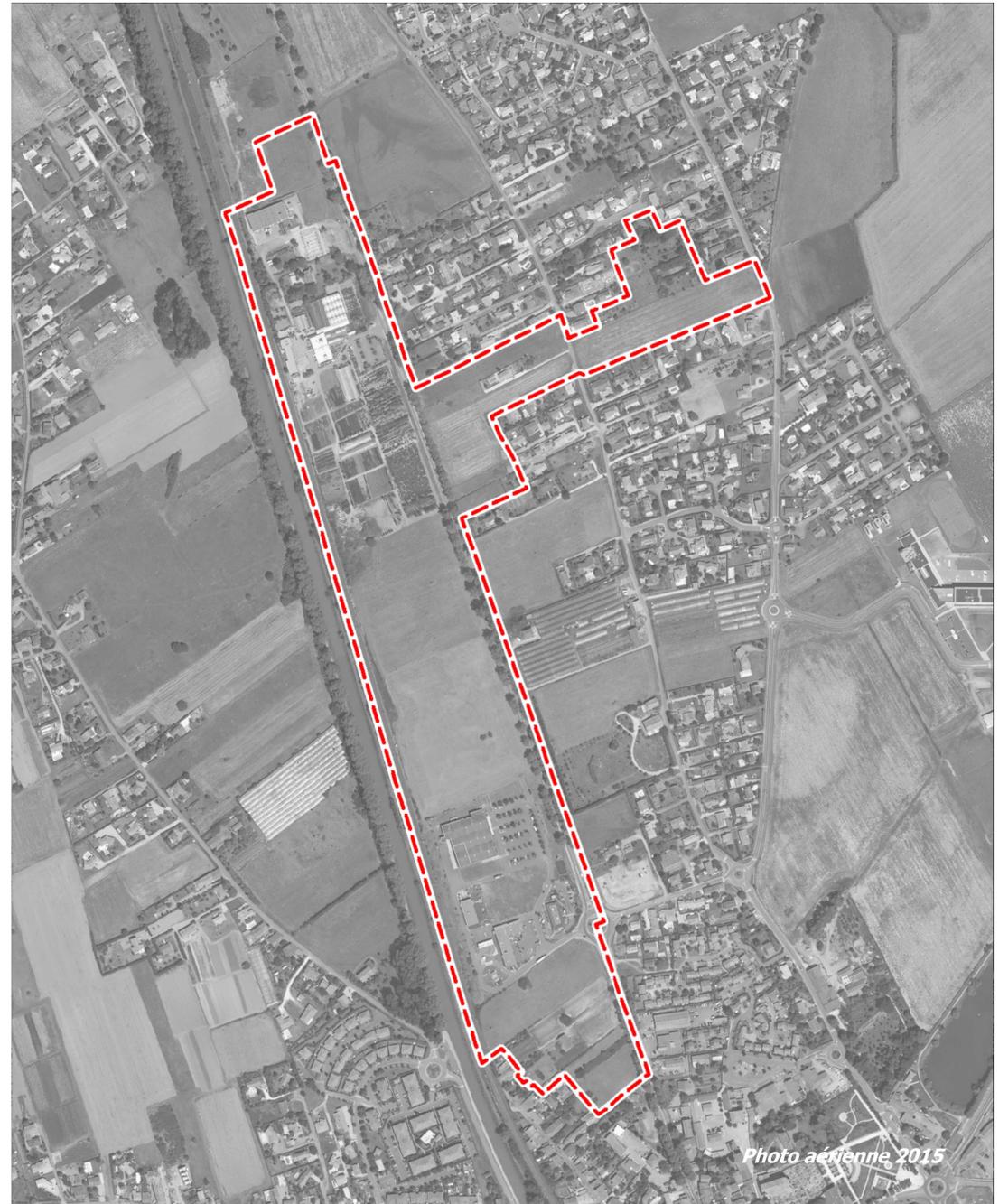
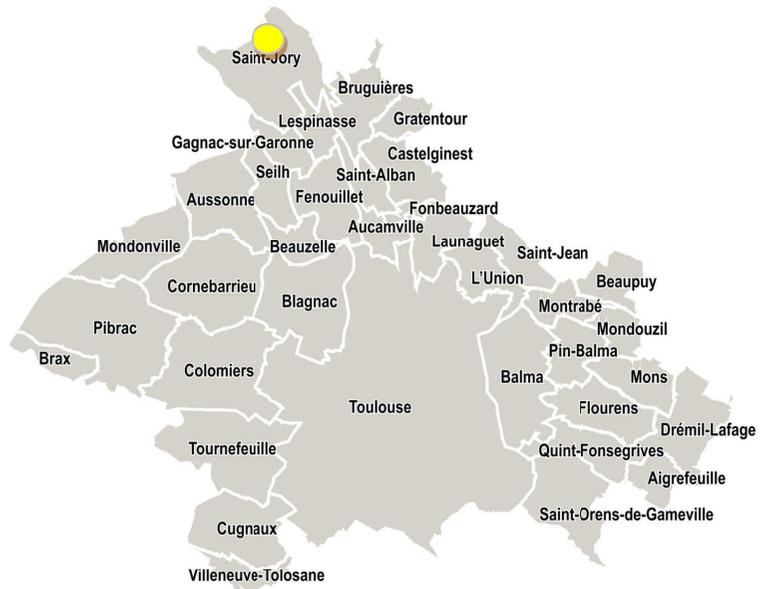


Photo aérienne 2015

Principes d'aménagement urbain pour le secteur « Entrée Nord » :

Le projet s'établit sur des zones commerciales et en continuité de zones d'habitat pavillonnaire, avec notamment des « coups partis » implantés sur des zones non-ouvertes à l'urbanisation, d'où la nécessité de mieux maîtriser l'urbanisation avec :

- pour la zone reliant la RD820 au chemin du Tucol via le chemin de la Plaine créée à dominante d'habitat, sur une surface d'environ 4,6 hectares, l'accueil d'une densité d'environ 25 logements à l'hectare mêlant notamment habitat collectif (R+1+c), maisons mitoyennes (R+1) et logements intermédiaires ;
- pour la zone existante à dominante d'activités commerciales, sur une superficie d'environ 21,5 hectares, l'accueil d'équipements publics et d'activités commerciales déjà pour partie existantes.
- Pour la zone village nord, coté McDonald, créer un secteur à dominante d'habitat mixte et groupé jusqu'à R+2.

Accessibilité :

Articulation autour de l'axe structurant formé par la RD820, avec la création d'un maillage est-ouest entre la RD820 au chemin du Tucol via le chemin de la Plaine :

- un accès sécurisé chemin de la Plaine (à créer avec emplacement réservé existant) et un accès sécurisé chemin du Tucol/chemin de la Plaine.
- deux accès sécurisés sur la RD820 avec rond-point pour la zone, dont un existant au sud et l'autre à créer plus au nord.

Principe de contre-allées le long de la RD820, aménagé pour de la desserte interne.

Système de liaisons douces maillant la zone et permettant notamment le lien avec le centre-ville et le collège.

Programmation :

Programme mixte d'habitat sur la zone reliant la RD820 au chemin du Tucol via le chemin de la Plaine, accueillant du logement individuel, groupé et collectif.

Programme mixte mêlant activité commerciale et implantation d'équipements publics notamment un projet de salle des fêtes.

Cadre de vie et environnement :

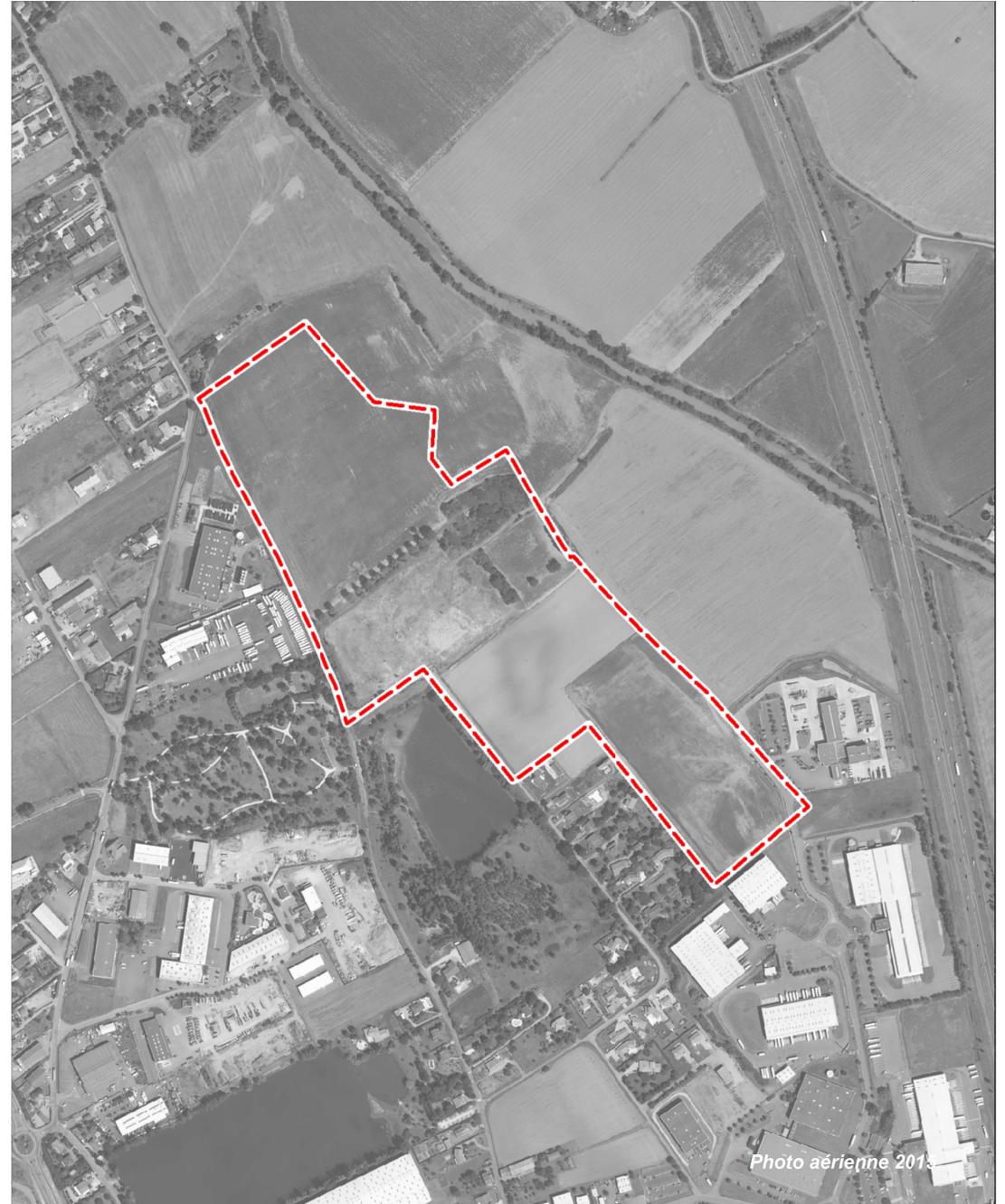
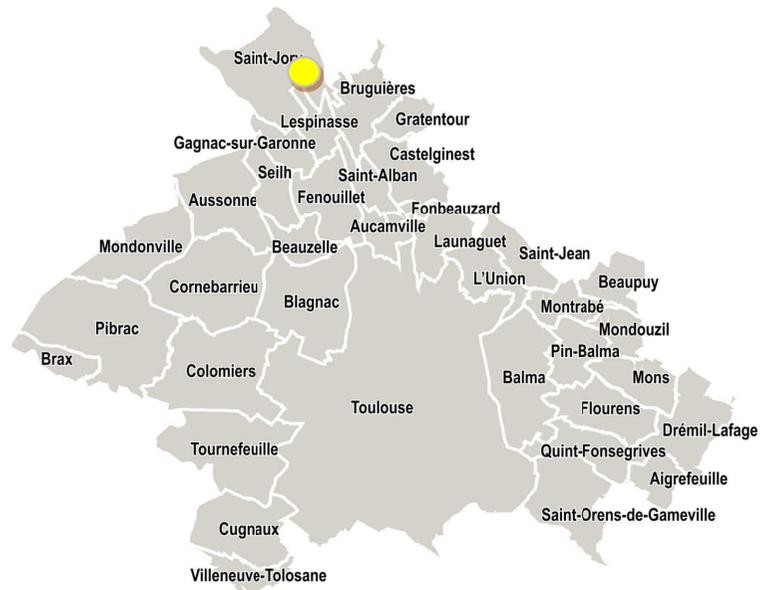
Aménagement d'espaces paysagers entre les contre-allées et l'espace à urbaniser, ménageant des espaces de transition à proximité des infrastructures sources de nuisances (RD820 et voie ferrée).

Préservation et valorisation des boisements existants sur le secteur, le long de la RD820 et de la voie ferrée.

Saint-Jory - Orientation d'Aménagement du secteur « Entrée Nord »



- | | | | | | |
|--|------------------------------------|--|------------------------------------------------------------------------|--|--------------------------------------------|
| | Périmètre de l'OA | | Secteur à dominante d'habitat mixte collectif et groupé (R+2 maximum) | | Espace vert ou aménagement paysager commun |
| | Accès principal | | Secteur à dominante d'habitat mixte groupé et individuel (R+1 maximum) | | Liaison douce |
| | Voirie à créer (tracé de principe) | | Secteur d'accueil d'équipement collectif / d'activité économique | | Emprise du projet GPSO/LN |
| | | | Bassin d'infiltration | | |



Principes d'aménagement urbain pour le secteur de « Euronord – Les Cabanes » :

Ce projet s'établit sur une surface d'environ 22,8 hectares, puisqu'il comprend à la fois environ 5 hectares ouverte lors de la précédente procédure de modification et environ 17 hectares ouverts dans le cadre de la présente procédure.

Il s'inscrit dans la perspective d'accueil d'activités économiques de type logistique, liées à la situation de la commune de Saint-Jory à l'entrée nord de l'agglomération toulousaine et d'une desserte autoroutière de premier ordre.

Il s'agit ainsi de structurer un pôle économique d'envergure proposant un environnement de qualité (transports, services aux entreprises, services aux salariés) et constituant une vitrine sur l'entrée du site d'Euronord depuis l'A62.

Par ailleurs, les spécificités du projet implique de relever la hauteur maximale des constructions admises dans la zone de 15 mètres à 30 mètres, ce qui implique la création de sous-secteurs.

Accessibilité :

- ▶ Sur l'entrée Euronord : pôle de service et d'animation en cœur de site, signalétique, aménagements paysagers le long de la RD63G, création d'une impasse.
- ▶ Sur secteur Parc de la Pointe/Chemin de Novital : pôle de services et pôle de vie en lien avec le parc à valoriser pour du multi-usage, requalification du chemin du Parc et du Chemin des Cabanes, avec possibilité de raccordement à l'avenue de l'Euro, déploiement économique avec desserte via le chemin de Capdejouan, et cheminements piétons avec bandes plantées.

Programmation :

- ▶ Programme d'activités économiques à dominante logistique non-exclusive.

Cadre de vie et environnement :

- ▶ Cheminements piétons avec bandes plantées sur le chemin de Capdejouan, aménagements paysagers et modes doux sur le chemin de Novital,

aménagement paysagers au sud-ouest de la zone permettant l'intégration paysagère des constructions et la transition avec les zones d'habitations.

- ▶ Liaison douce depuis le secteur ouvert à l'urbanisation vers le lac et vers le projet de restaurant, avec valorisation du lac à destination des habitants et des personnes travaillant dans le secteur Euronord.

Les risques et nuisances

- ▶ Prise en compte spécifique de la proximité de la zone inondable et du PPRI.
- ▶ Risque inondation : Une partie de ce secteur se situe dans le bassin de Risque Garonne Nord, dans la zone jaune du PPRI. La zone jaune est une zone vouée à l'expansion des crues, correspondant à des zones non urbanisées, exposées à des aléas d'inondation moyens ou faibles et qu'il convient de préserver car leur suppression ou leur urbanisation reviendrait par effet cumulatif à aggraver les risques à l'amont ou à l'aval.
- ▶ Il est recommandé de réaliser une notice spécifique sur le volet inondation en accompagnement du permis de construire (par sous-ensemble) pour expliquer la gestion intégrée du risque inondation permettant le maintien de la fonction hydraulique du champs d'expansion de crue : définir le cheminement de l'eau, orienter les constructions pour éviter au maximum les ombres hydrauliques, assurer la transparence hydraulique...
- ▶ Respecter les mesures de prévention, de protection et de sauvegarde du PPRI notamment pour les réseaux publics.
- ▶ Limiter l'imperméabilisation des sols et privilégier les techniques alternatives de la gestion des eaux pluviales pour éviter d'aggraver le risque inondation.
- ▶ Favoriser le traitement qualitatif des eaux pluviales pour éviter d'aggraver la qualité de l'eau par les rejets.



 Périmètre de l'OAP

 Secteur à dominante d'activité économique

 Espace vert ou aménagement paysager commun

 Accès principal

 Respect des prescriptions du PPRi

 Liaison douce

 Voirie à créer (tracé de principe)

 Limite communale

 Intégration paysagère des constructions liées à la proximité de l'Hers et de l'autoroute

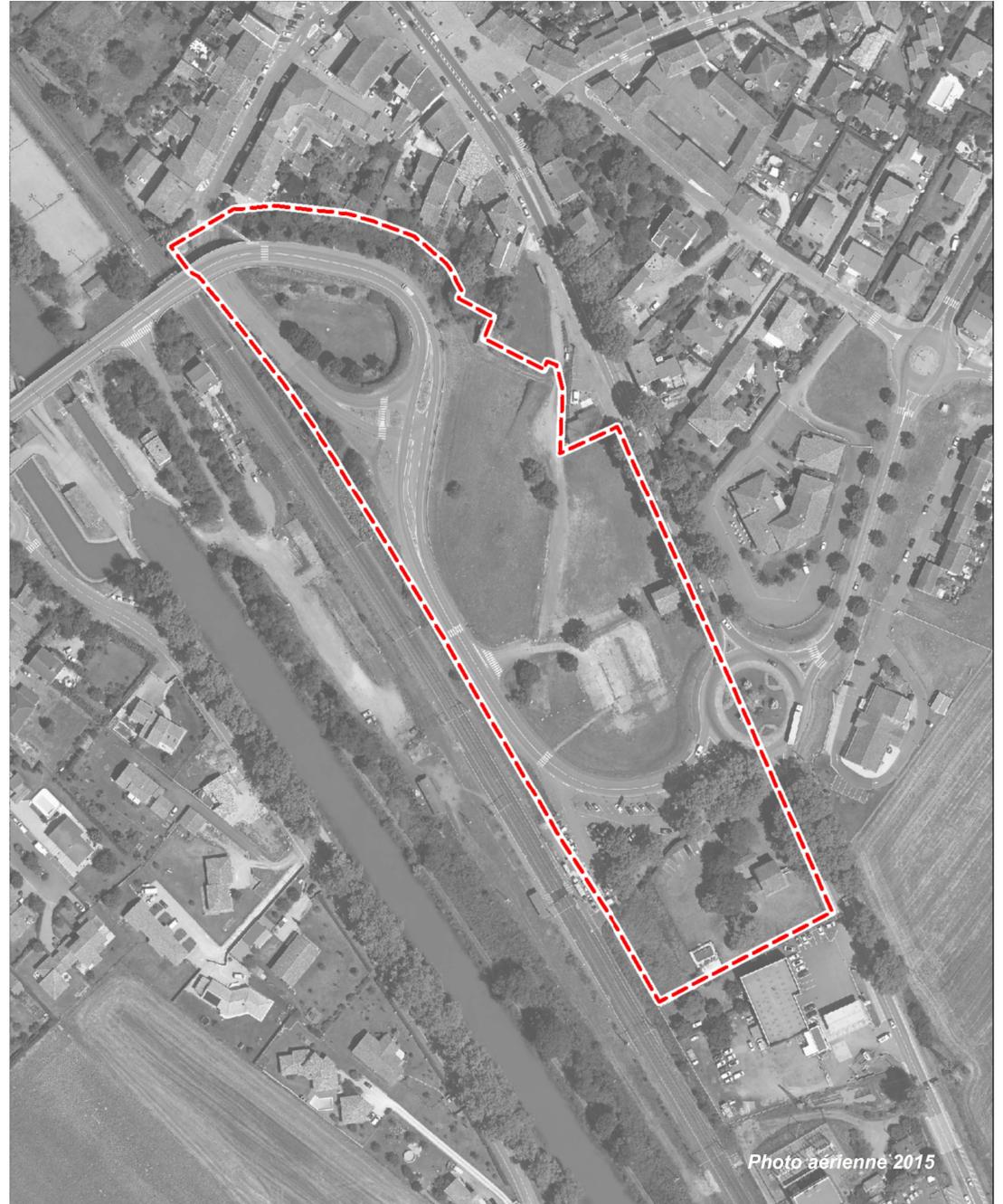


Photo aérienne 2015

Principes d'aménagement urbain pour le secteur de « La Gare » :

Ce projet s'établit sur une surface d'environ 3,6 hectares et doit permettre l'accueil d'une offre de logements collectifs ainsi qu'une offre de services et de commerces de proximité pour les futurs habitants et les usagers de la gare.

Accessibilité :

- ▶ Organisation des accès à la gare, aux programmes de logements depuis le parvis aménagé devant la gare de Saint-Jory.
- ▶ Accès direct à la RD820 depuis le rond-point existant.
- ▶ Création d'un parking au sud de la gare, avec un parking à niveau pouvant évoluer vers un ouvrage en structure en fonction des besoins de stationnement.

Programmation :

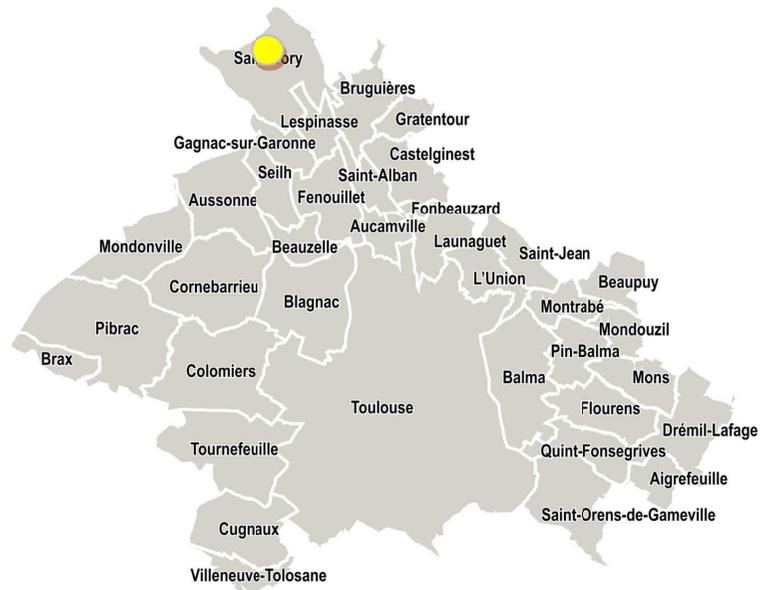
- ▶ Programme mixte d'habitat collectif avec l'implantation de commerces et de services en rez-de-chaussée des bâtiments implantés le long du parvis de la gare.
- ▶ Discontinuité dans l'implantation et la hauteur des bâtiments avec une attention particulière portée sur la gestion des transitions avec l'existant :
 - R+4 maximum (15 mètres) pour les bâtiments donnant sur le parvis de la gare ;
 - R+3 maximum (12 mètres) pour les bâtiments donnant sur la route de Paris (RD820) ;
 - R+3 maximum (12 mètres) pour les bâtiments donnant sur la RD20 (accès à la place de la Résistance).
- ▶ Aménagement d'un espace de stationnement évolutif pour les usagers du TER au sud du parvis.

Cadre de vie et environnement :

- ▶ Amélioration des accès à la gare pour les modes doux depuis la RD820.
- ▶ Amélioration des cheminements piétons depuis la place de la Résistance vers la gare.
- ▶ Continuité paysagère entre l'espace public et les espaces résidentiels.



- | | | | | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|
|  | Périmètre de l'OA |  | Secteur à dominante d'habitat collectif (R+4 maximum) |  | Espace vert ou aménagement paysager commun |
|  | Accès principal |  | Secteur à dominante d'habitat collectif (R+3 maximum) |  | Boisements à préserver et à valoriser |
|  | Liaison douce |  | Services et commerces (implantation préférentielle) |  | Parvis de la gare |
|  | TCSP et station |  | | | Parking |



Principes d'aménagement urbain pour le secteur de « Route de Grenade » :

Ce projet s'établit sur une surface d'environ 5,3 hectares avec l'accueil d'une densité d'environ 30 logements à l'hectare, mêlant habitat collectif (R+2+c), maisons individuelles mitoyennes ou non (R+1) et logements intermédiaires, avec l'accueil d'un équipement scolaire.

Accessibilité :

- ▶ Trois accès sécurisés sur la rue de Grenade, la rue du Canal des Deux Mers et la route de Saint-Caprais.

Programmation :

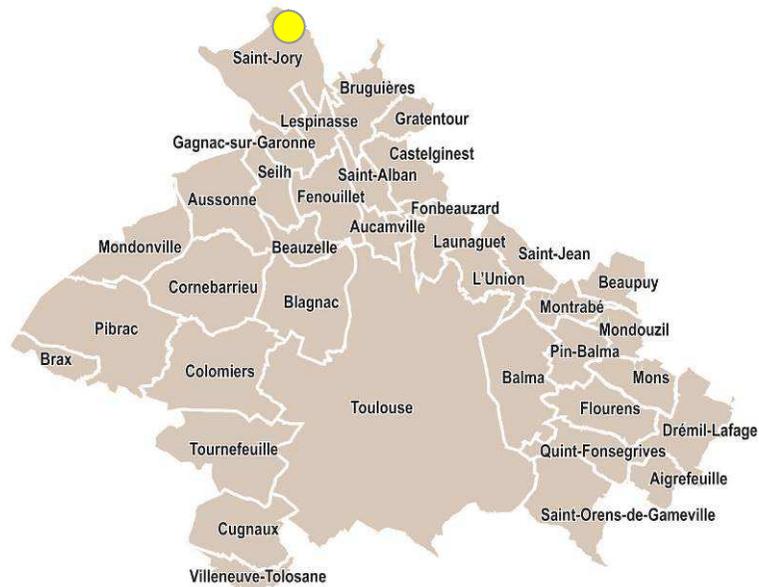
- ▶ Programme mixte d'habitat accueillant du logement collectif, individuel et intermédiaire.

Cadre de vie et environnement :

- ▶ Cheminements doux permettant une liaison vers le futur groupe scolaire depuis la rue du Canal des Deux Mers, ainsi que vers la route de Saint-Caprais.



- | | | | | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|
|  | Périmètre de l'OA |  | Secteur à dominante d'habitat mixte collectif et groupé (R+1+c ou R+2 maximum) |  | Espace vert ou aménagement paysager commun |
|  | Accès principal |  | Secteur à dominante d'habitat mixte groupé et individuel (R+1 maximum) |  | Liaison douce |
|  | Voirie à créer (tracé de principe) |  | Secteur d'accueil d'équipement collectif | | |



Situation 7,3 ha

Le territoire de l'OAP est situé :

- ▶ au nord de Toulouse Métropole et de la commune de Saint-Jory
- ▶ entre la RD820 (ancienne route de Paris) et le ruisseau de l'Hers Mort
- ▶ en « dent creuse » entre un quartier d'habitat, le projet de RD929 et une zone d'activités existante

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 ville**
- mettre en valeur le patrimoine
- lutter contre l'insalubrité
- permettre le renouvellement urbain
- **assurer le développement de la commune**

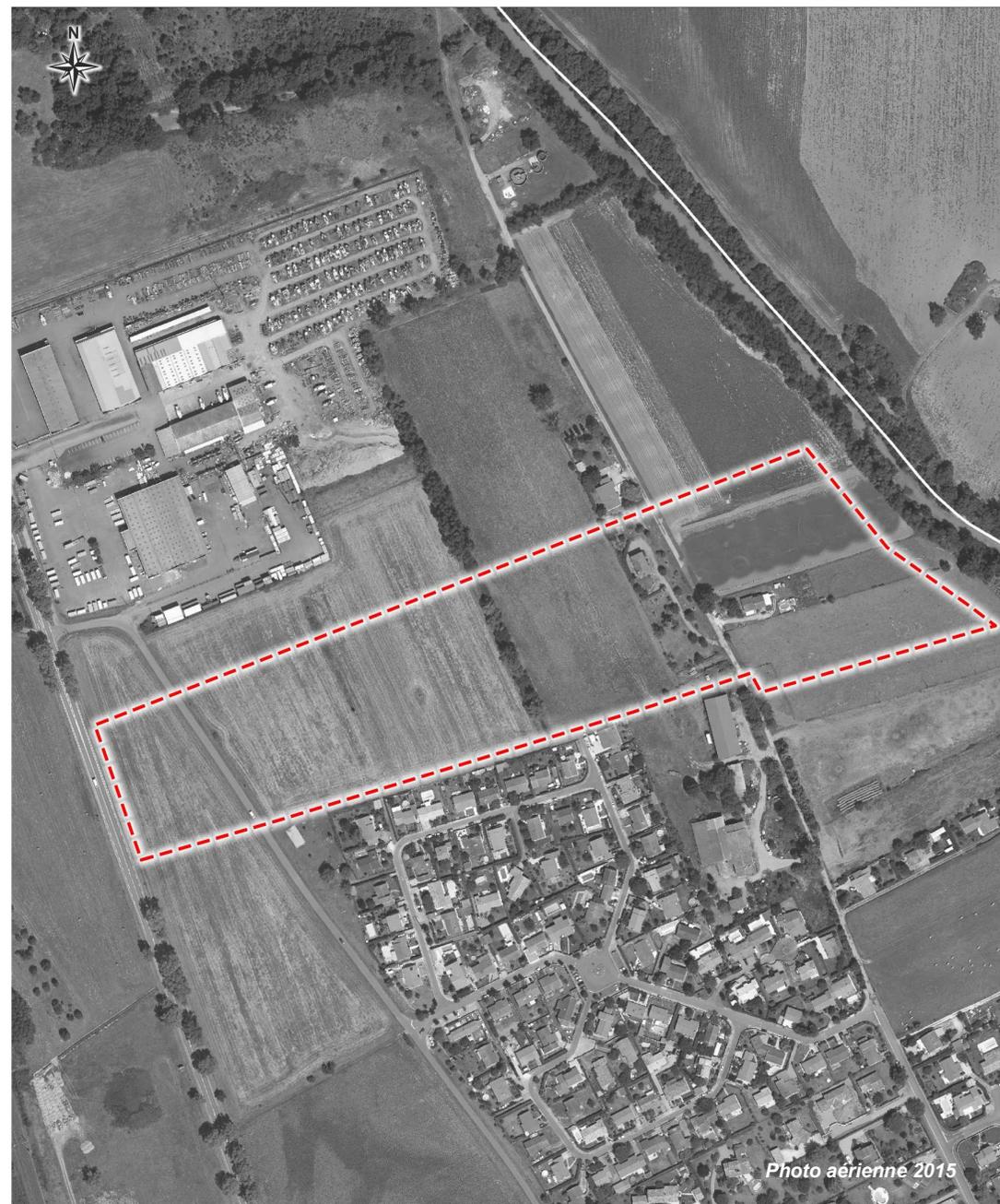


Photo aérienne 2015

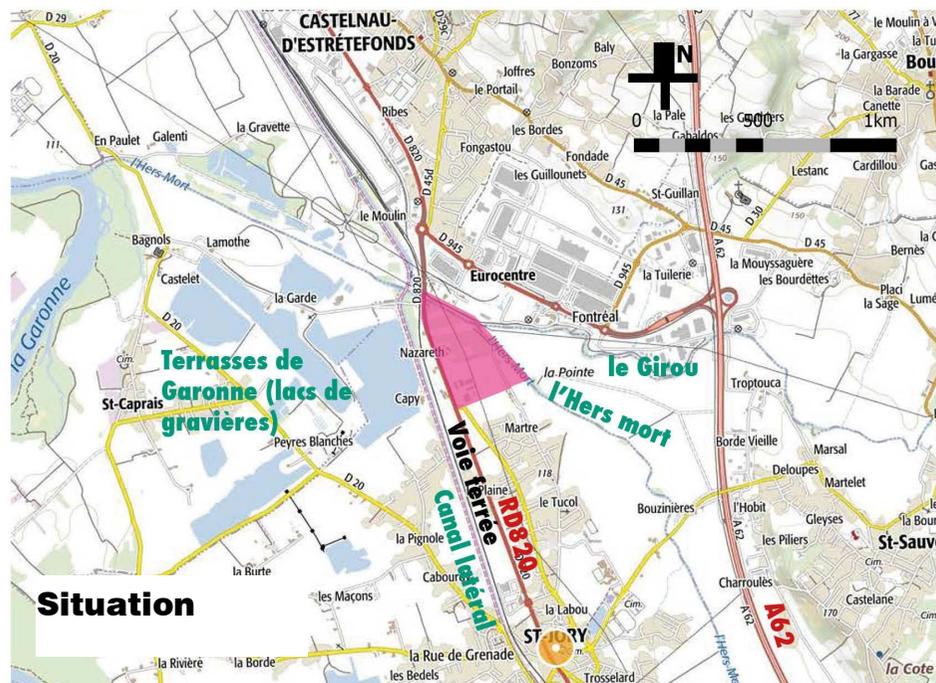
Enjeux et objectifs du projet

Etoffer le pôle d'activités de la Commune et plus largement du secteur nord de la Métropole Toulousaine

Le secteur de l'OAP de l'Hers est situé en limite métropolitaine, le long de la RD820, à proximité de l'échangeur sur l'A62. Il est occupé de façon partielle par des activités déjà en place, dont la Collectivité souhaite accompagner le maintien et le développement éventuel. Plus largement, le site est inscrit dans un secteur marqué par une forte présence des activités, notamment logistiques, avec le pôle d'Eurocentre situé sur la commune de Castelnau d'Estrétefonds, hors Métropole mais en contiguïté immédiate et directement connecté à l'autoroute.

Ce site participe de l'entité « Pôle d'activités Nord » qui s'étire de Toulouse à Castelnau d'Estrétefonds. Il est repéré par Toulouse Métropole pour développer une offre foncière permettant d'accueillir des activités productives (artisanat, industrie et logistique).

Le projet a donc pour objectif de compléter l'offre pour l'accueil d'activités d'une façon adaptée à la fois aux besoins, mais aussi au site.



Prendre en compte le site et son contexte

Le site de l'OAP de l'Hers et plus largement son contexte montrent un fort contraste entre, d'une part, leur artificialité (occupation des espaces par des activités et par des infrastructures existantes et en projet) et, d'autre part, leurs espaces naturels et agricoles qui recèlent de très forts enjeux.

Le projet doit donc prendre en compte cette double lecture pour valoriser ces deux composantes et ancrer le développement de façon maîtrisée et respectueuse de tous les enjeux.

Mettre en valeur les entrées de ville par la RD820

Aujourd'hui marqué par des implantations bâties au coup par coup le long de la RD820, par des « dents creuses » plus ou moins occupées, et par un fonctionnement très routier (vitesse, trafic, largeur des emprises, image...), Toulouse Métropole souhaite requalifier ce site.

En effet, le secteur de l'OAP de l'Hers est une des entrées de ville dans la Métropole par la RD820. A ce titre, le projet doit prévoir des aménagements de qualité et rendre possible son inscription dans un schéma plus large de traitement de l'entrée de ville par la RD820.



Maîtriser l'urbanisation du nord de la commune de Saint-Jory

Les occupations d'espaces le long de la RD820 et plus largement sur le territoire élargi n'ont pas toujours été réalisées de façon cohérente et maîtrisée : installations sporadiques des activités, problèmes d'accès et de liens, dents creuses, impasses, équipements insuffisants, logements soumis à de fortes nuisances (bruit), affaiblissement de l'activité agricole et consommation d'espaces, absence de transition entre les fonctions habitat / agriculture / activité...

L'objectif du projet est de bien mesurer les espaces consommés par les futures activités, de prendre en compte l'évolution du secteur à moyen et long terme (projet routier de la RD929), de permettre une occupation maîtrisée des nouveaux espaces ouverts à l'urbanisation pour les activités (densité, accès, desserte, vis-à-vis avec le contexte bâti et notamment avec les zones de logements) et de réaliser des aménagements adaptés à la vocation de la zone et de qualité (plantations, noues paysagères...), de façon à soigner les interfaces avec le bâti existant.



Prendre en compte les caractéristiques du site

Le site et son contexte proche sont marqués par la présence de nombreuses infrastructures, atouts mais aussi coupures dans le territoire : d'Est en Ouest, A62, RD820 (ancienne RN20), voie ferrée, canal latéral à la Garonne. Outre les activités déjà en place, le site présente aussi des zones d'habitat, regroupées ou diffuses. Les composantes agricoles et naturelles sont aussi prégnantes : ruisseaux du Girou et de l'Hers, ferme et terrains agricoles, boisements...

Les espaces étudiés sont donc très contraints dans leur développement, au regard des infrastructures et des projets qui les concernent (voir plus bas), des accès possibles, des occupations bâties existantes et des enjeux environnementaux et agricoles.



Vue sur la RD820 depuis le chemin de la Plaine



Accroche du chemin de la Plaine sur la RD820



Entreprise de machines agricoles et platanes à l'est de la RD820



Espace collectif de jeux et lotissement, à l'est du chemin de la Plaine

Photos du site

Illustrations des principes d'implantation des bâtiments sur le site

Prendre en compte les enjeux écologiques du site et plus largement du secteur nord de la Métropole

Le nord du secteur de l'OAP de l'Hers révèle un très fort intérêt environnemental, avec une grande diversité d'habitats rares (espaces de nature remaniée par exemple) ou d'intérêt communautaire (comme les prés maigres de fauche), engendrant une importante richesse en terme de faune et de flore (triton marbré, orchidée *Serapias cordigera* notamment). Les marges du site, avec les bords de l'Hers sont aussi riches et sensibles, et sont considérés comme corridors écologiques.

Réservoir de biodiversité d'intérêt fort (PLUi-H)

Sensibilité écologique forte et très forte

Corridor écologique identifié (PLUi-H)

Haies et ripisylves repérées (PLUi-H)

Réservoir écologique d'intérêt local et majeur repéré (PLUi-H)

Périmètre de protection de 100m autour de la station d'épuration

Recul de 75m à l'axe de la RD820 (application de l'article L116-4)

Zone de bruit

Carrefour à aménager (accès chantier TGV)

Fossés à protéger

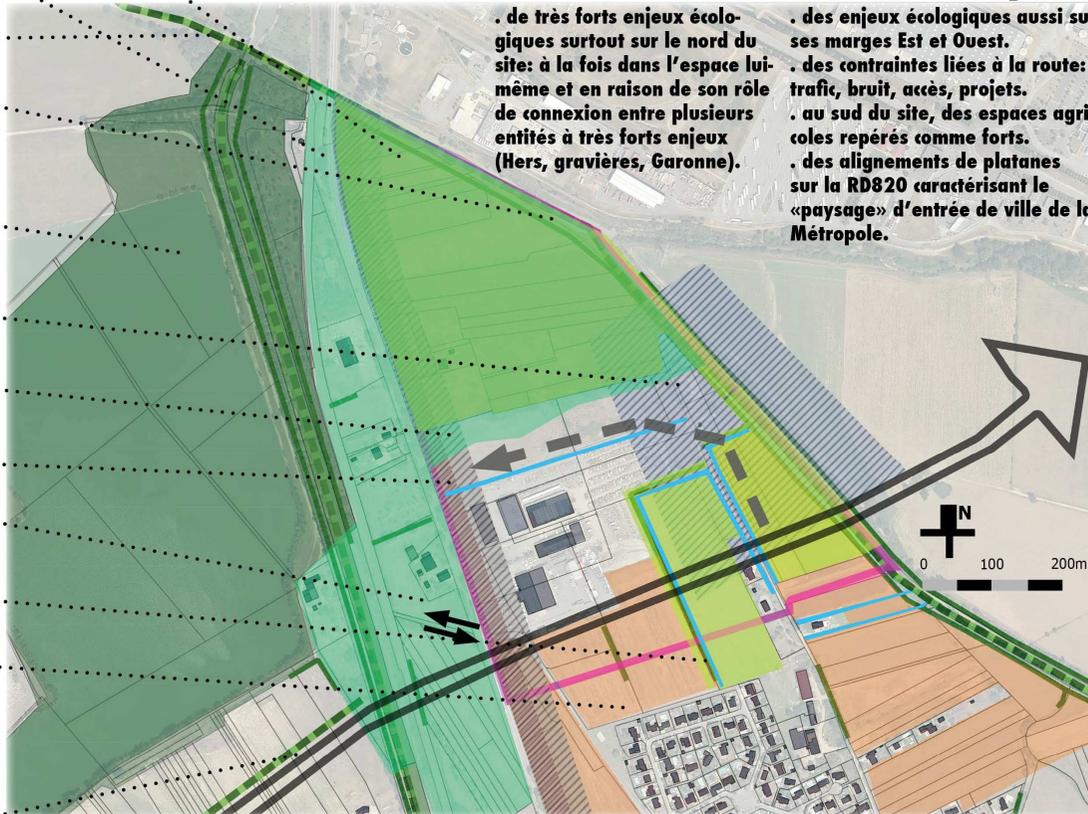
Enjeux agricoles forts (diagnostic PLUi-H)

Projet de liaison routière Est/Ouest, avec «branchement» sur la RD820

SYNTHÈSE: contraintes & enjeux

. de très forts enjeux écologiques surtout sur le nord du site: à la fois dans l'espace lui-même et en raison de son rôle de connexion entre plusieurs entités à très forts enjeux (Hers, gravières, Garonne).

. des enjeux écologiques aussi sur ses marges Est et Ouest.
 . des contraintes liées à la route: trafic, bruit, accès, projets.
 . au sud du site, des espaces agricoles repérés comme forts.
 . des alignements de platanes sur la RD820 caractérisant le «paysage» d'entrée de ville de la Métropole.



De plus, outre son rôle de réservoir de biodiversité, le site s'inscrit dans un fonctionnement écologique essentiel, espace de connexion et de continuité entre le corridor écologique de l'Hers, les plans d'eau et la Garonne (zone Natura 2000, ZNIEFF, ZICO...).

Enfin, le site présente aussi des espaces agricoles à enjeux moyens et forts.

Prendre en compte les projets supra-communaux dans leur état actuel d'avancement

Le site est aussi marqué par de grands projets liés aux infrastructures : projet LGV avec l'insertion d'une voie ferrée supplémentaire, création d'une nouvelle liaison routière avec la RD929. Cet axe, dont les caractéristiques techniques sont encore à l'étude est prévu pour le moyen terme. Franchissant la Garonne, il doit relier le nord du secteur de Blagnac vers l'échangeur de l'A62 à Castelnau d'Estrétefonds, en passant en remblai au-dessus du site de la Pointe du Girou, avec un barreau de raccordement vers la RD820. Il impacte donc fortement le secteur (emprise, accès, bruit...).

Insérer le projet dans le maillage de liaisons douces du secteur

La Commune souhaite réaliser une liaison douce le long de l'Hers, sur la marge Est du secteur étudié ; cette liaison devra relier le bourg au sud, et au nord, pourrait rejoindre la voie verte le long du canal latéral à la Garonne

Mixité fonctionnelle et sociale

Éléments de programmation du projet

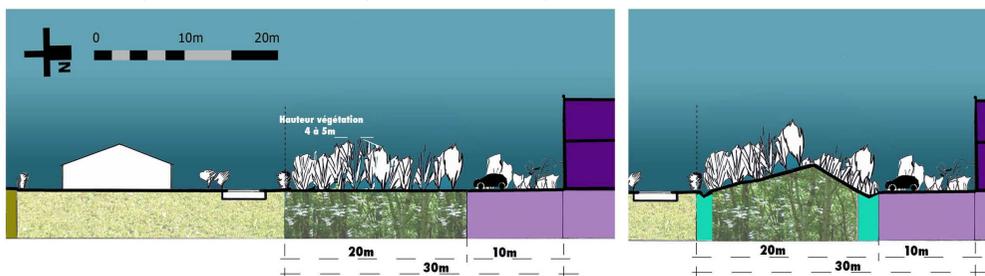
- ▶ Programmer l'installation d'activités, en laissant la possibilité d'accueillir la plus grande diversité possible d'entreprises pour répondre au mieux à la demande : grandes emprises de bâtiments, petits bâtiments artisanaux...
- ▶ Réaliser 30 000 m² d'emprise bâtie maximum.



Illustration d'implantation des bâtiments sur le site

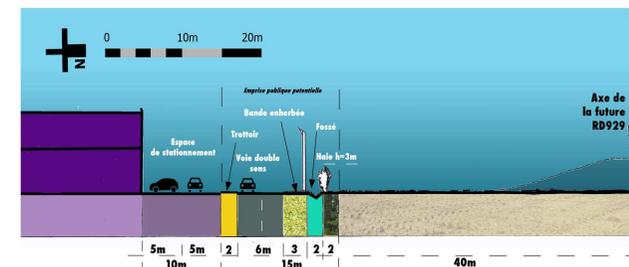
Traitement des espaces partagés

- ▶ Au sud, traiter la limite et les vis-à-vis entre zone d'activités et zone d'habitat par la création d'un espace paysager de transition, zone tampon de 20m de large aménagée avec plantations en masse (strate arbustive de petits arbres ou arbustes champêtres, hauteur 4 à 5m, densité des plants de 1 à 2 pieds/m²) faisant écran visuel. Si cela est possible, créer un merlon planté de la même façon pour accentuer l'effet d'écran visuel et acoustique. Sur la limite sud située à proximité de l'Hers, créer une zone tampon de 5m de large, plantée selon le même principe.
- ▶ Sur cette même limite sud entre activités et habitat, interdire la voie de desserte des activités ; autoriser seulement, et si nécessaire, le stationnement et son accès.



Coupes de principe côté sud

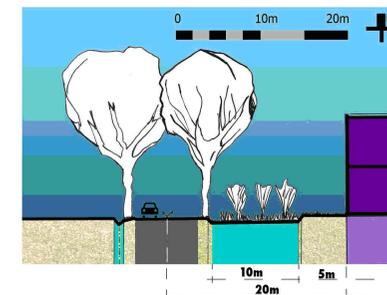
- ▶ Au nord, créer un espace de transition paysager qualitatif, avec haie arbustive (2m de large, 2 à 3m de hauteur), noue (2m) et bande enherbée (3m) pour traiter la limite entre zone d'activités et contexte actuel (terrain non bâti) et futur (remblais de la future RD929). La bande enherbée de 3m pourra, si nécessaire à moyen ou long terme, être aménagée en liaison piétons/vélos continue ou en bande de stationnement.



Coupe de principe côté nord

- ▶ A l'ouest, créer une large bande plantée (10m) avec noue plantée d'une végétation arbustive entre zone d'activités et RD820, afin de commencer à travailler sur la requalification de l'entrée de ville. Les plantations en ligne perpendiculaires à l'axe de la RD820 (d'une hauteur variable de 0,5 à 2m) devront ménager des vues de la RD820 vers la zone d'activités.

Coupe de principe côté ouest



- ▶ Traiter les limites séparatives par des haies arbustives plantées d'essences champêtres.
- ▶ Rendre possible la densité tout en maintenant une certaine perméabilité des sols avec la mise en place de plantations sur les espaces de transition, les bandes plantées et les noues (autour de 20% d'espaces verts) et d'un coefficient d'espaces en pleine terre de 10% à l'intérieur des lots, pour un total de 30% de coefficient d'espaces verts ; les espaces de circulation et/ou de stationnement dans les espaces privés, les toitures peuvent aussi être traités en matériaux poreux ou perméables

Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère

Principes de qualité architecturale

- ▶ Travailler sur le principe d'une implantation structurée des bâtiments, pour permettre à la fois un certain ordonnancement visible depuis les grands axes (RD820, future RD929) et une bonne organisation dans le site. Les bâtiments doivent être implantés à 25m de la limite séparative nord, et à 20m de l'axe de la RD820. Ils doivent être implantés à au moins 30m de la limite sud (proximité des logements), et à au moins 25m du chemin de Tucol (afin de laisser l'espace suffisant pour les manœuvre de poids-lourds).
- ▶ L'architecture des bâtiments doit être soignée mais doit restée adaptée aux types d'activités à installer ; c'est l'implantation du bâti et le travail des limites par les plantations qui est garante de l'inscription du projet dans le site.

Principes d'insertion dans le tissu urbain environnant

- ▶ Permettre une intensification moyenne du secteur : 15 mètres de hauteur maximum pour les bâtiments (correspondant à un bâtiment en R+4). La transition avec le quartier de logements est assurée par la zone tampon de 20m de large et le recul des bâtiments de 10m minimum par rapport aux espaces plantés en limite sud (soit 30m minimum de la limite séparative).

Principes patrimoniaux et paysagers à valoriser ou à créer

- ▶ Inscrire le projet dans la trame végétale existante (haie et fossé à maintenir) en prolongeant ce système par de nouvelles plantations, de fossés et de noues (voir ci-dessus).



Illustration d'implantation des bâtiments sur le site

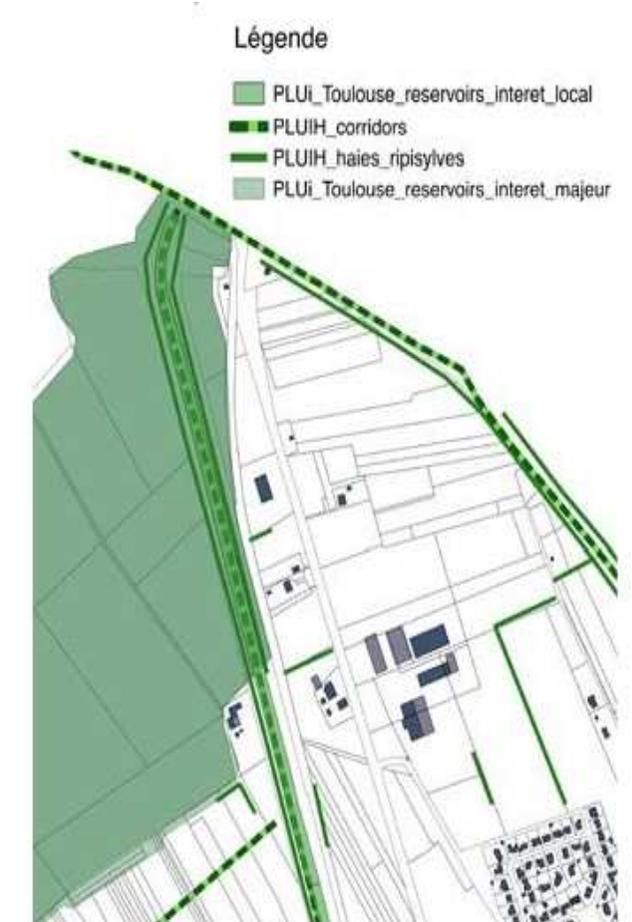
Qualité environnementale et prévention des risques et nuisances

La trame verte et bleue

- ▶ A part une haie à protéger bordée par un fossé mère, il n'y a pas de zones à enjeux écologiques repérées sur le site même. Mais à proximité du site, sont identifiés des corridors écologiques et des réservoirs de biodiversité, comme le corridor de l'Hers, au nord et à l'ouest.

Les risques et nuisances

- ▶ Le site n'est pas exposé aux risques d'inondation.
- ▶ Le secteur est situé en zone de bruit liée à la RD820 et à la future RD929, et soumise à une réglementation



Extrait des données environnementales du PLUiH

Déplacements

Déplacements modes actifs

- ▶ Un trottoir (2m) longe la zone d'activités côté nord de l'OAP. A moyen ou long terme, possibilité d'utiliser la bande enherbée installée près de la limite nord de la zone pour créer une liaison piétons/vélos (3m de large).

Desserte des terrains par les voies

A l'extérieur de la zone :

- ▶ Créer des points d'accès par les chemins de la Plaine et de Tucol au nord de la zone.
- ▶ Interdire la circulation par les poids-lourds des chemins de la Plaine et de Tucol depuis la zone d'activités vers la zone urbaine de Saint-Jory.
- ▶ Aménager l'accès sur la RD820 et la desserte sur la rue de la Plaine en fonction du trafic généré par les futures activités.
- ▶ Desservir la zone à court terme par l'accès existant RD820 / chemin de la Plaine ; à long terme, desservir la zone par la future RD929 via le giratoire.

A l'intérieur de la zone :

- ▶ Desservir les lots par une voie implantée au nord de la zone (6m de large). Le statut (public ou privé) de cette voie est à définir en fonction du nombre de propriétaires et d'entreprises présentes sur l'ensemble du site et sur leur interdépendance.
- ▶ Prévoir un recul suffisant des bâtiments de part et d'autre du chemin de Tucol (25m) afin de permettre des aires de retournement suffisantes et des accès à la zone d'activités, avant et après l'implantation de la future RD929.



Illustration du schéma de desserte et constructibilité de la future zone d'activités

Stationnement

- ▶ Créer des espaces de stationnement à l'intérieur de la zone d'activités; une bande côté nord de la zone est prévue à cet effet (5m de large pour un stationnement perpendiculaire et 5m pour les manœuvres et la circulation interne), entre la future voie de desserte et les bâtiments. Si nécessaire et s'il est insuffisant côté nord, le stationnement peut s'installer aussi près de la limite sud, mais cela reste à éviter pour empêcher au maximum les nuisances sonores à proximité de la zone tampon et des logements existants au sud.

Desserte des terrains par les réseaux

Eaux usées et eau potable

- ▶ L'agrandissement de la station d'épuration permet de reprendre les eaux usées de futurs projets. De nouveaux réseaux devront être réalisés pour diriger les flux vers la station d'épuration située chemin de Tucol.
- ▶ Les réseaux d'adduction d'eau potable présents sur la RD820 sont très limités pour supporter la demande d'alimentation du secteur. Un renforcement du maillage sera nécessaire en fonction de la demande d'alimentation.
- ▶ Un seul poteau incendie est présent sur la RD820. Les réseaux actuels ne pourront alimenter de nouveaux poteaux incendie. Les futurs projets devront prévoir la réalisation d'une défense incendie privée.

Eaux pluviales

- ▶ Les futurs projets devront prévoir le tamponnement des eaux pluviales en respectant les préconisations de Toulouse Métropole : rejet à débit limité 10l/s/ha pour une pluie de retour 20 ans et vérification des incidences pour une pluie de retour 100 ans.

Réseaux secs

- ▶ Le secteur est traversé par une ligne RTE dont la tension est supérieure à 50 000 volts. Les projets devront prévoir la prise en compte des contraintes RTE lors de la réalisation des différents aménagements :
 - les ouvriers, engins ou objets manipulés ne doivent pas s'approcher à moins de 5 mètres des conducteurs maintenus sous tension.
 - aucune canalisation (électrique, eau, réseau téléphonique, hydrocarbures,..) ne doit se situer à moins de 5 m des pieds de support de lignes.

Phasage du projet

- ▶ Projet conçu pour pouvoir être ouvert à l'urbanisation en totalité, avant la réalisation de la RD929 et avec utilisation de l'accès existant chemin de la Plaine / RD820.
- ▶ Projet raccordable au giratoire de la future RD929 à moyen ou long terme, avec fermeture de l'accès actuel par la RD929.

----- Périimètre de l'OAP

MIXITÉ FONCTIONNELLE ET INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGÈRE

PRINCIPES DES VOCATIONS ET DE GRADATION DES HAUTEURS
 Degré d'intensification du bâti : faible / moyen / fort

-  Secteur à dominante d'habitat
-  Secteur à dominante économique
-  Secteur de mixité fonctionnelle
-  Secteur à dominante agricole ou naturelle
-  Secteur à dominante d'équipements d'intérêt collectif et de services publics

PRINCIPES DE TRAITEMENT DES ESPACES PARTAGÉS

-  Espace paysager à dominante piétonne
-  Espace à dominante de loisirs, sports et/ou détente
-  Espace végétal paysager à créer
-  Ouvrage hydraulique à créer (noues, bassins d'orage)
-  Composition de façades urbaines

PRINCIPES PATRIMONIAUX ET PAYSAGERS A VALORISER OU A CREER

-  Élément (ou ensemble) bâti d'intérêt patrimonial
-  Arbre remarquable ou alignement arboré remarquable
-  Perspective visuelle et paysagère

QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET PRÉVENTION DES RISQUES ET NUISANCES

TRAME VERTE ET BLEUE

-  Réservoir de biodiversité
-  Corridor écologique majeur à protéger ou à restaurer
-  Espace de nature de proximité à protéger ou à restaurer

DÉPLACEMENTS

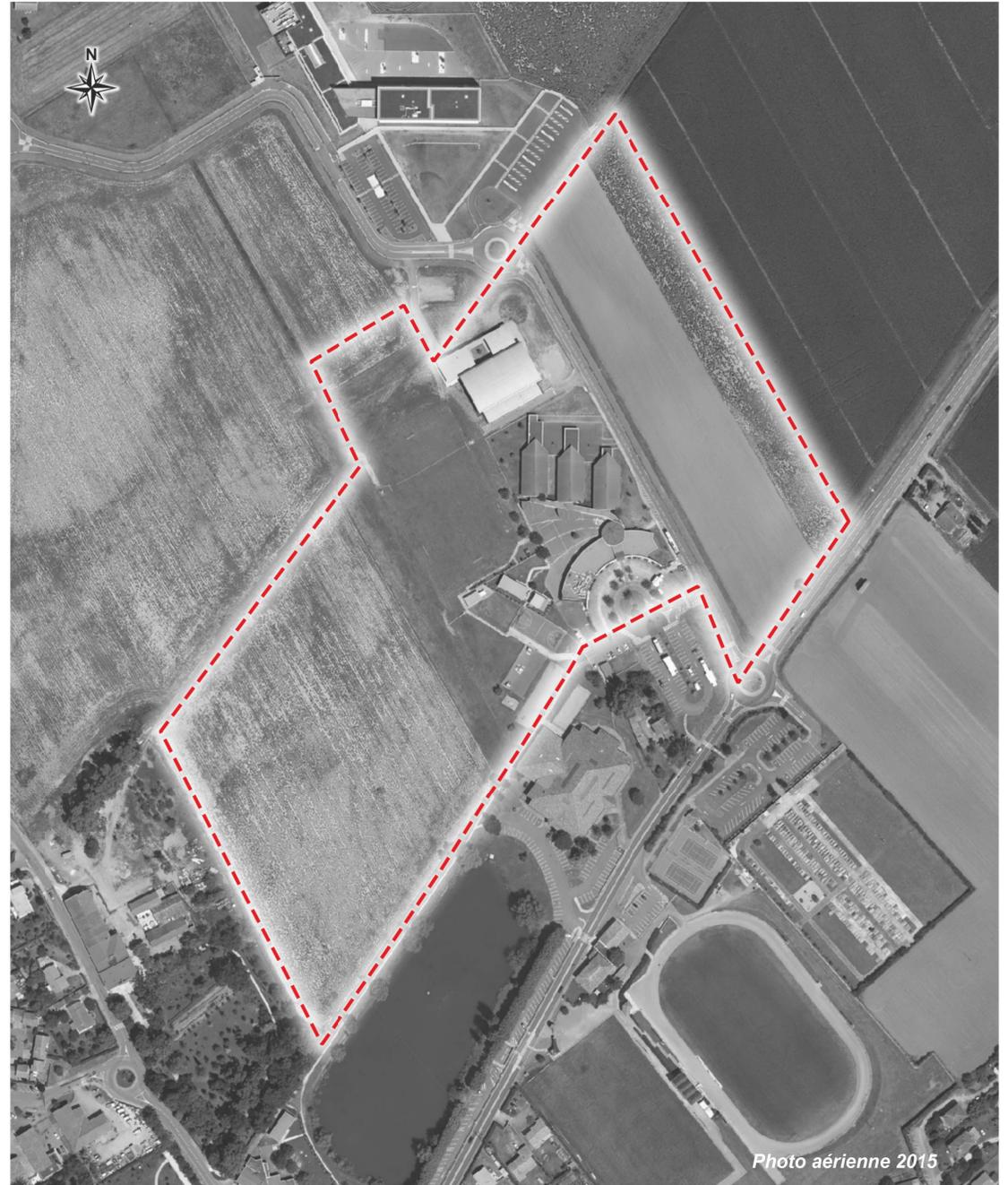
DESSERTE EN TRANSPORTS EN COMMUN

-  Ligne et station de transports en commun

PRINCIPES DE DESSERTE ET STATIONNEMENT

-  Liaison et/ou desserte viaire
-  Liaison mode doux
-  Parking
-  Accès
-  Carrefour





Principes d'aménagement urbain pour le secteur de « La Labou » :

Ce projet s'établit sur une surface d'environ 10 hectares avec l'accueil d'une densité d'environ 30 logements à l'hectare, mêlant notamment habitat collectif (R+2), maisons individuelles mitoyennes ou non (R+1) et logements intermédiaires.

Accessibilité :

- ▶ Deux accès sécurisés sur l'avenue Segusino et sur le chemin de la Plaine, avec rond-point existant au nord-est et un croisement à créer au sud-ouest.
- ▶ Un système de liaisons douces est-ouest et nord-sud desservant notamment le collège.

Programmation :

- ▶ Programme mixte d'habitat accueillant du logement individuel, groupé et collectif.

Cadre de vie et environnement :

- ▶ Aménagement paysager au sud-est de la zone à proximité du lac, avec création d'un parcours santé, et continuité verte doublée d'un cheminement doux traversant la zone d'est en ouest.

Saint-Jory - Orientation d'Aménagement du secteur de « La Labou »



- | | | | | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|
|  | Périmètre de l'OA |  | Secteur d'habitat mixte individuel, collectif et groupé (R+1+c ou R+2 maximum) |  | Espace vert ou aménagement paysager commun |
|  | Accès principal |  | Secteur à dominante d'habitat mixte collectif et groupé (R+1+c ou R+2 maximum) |  | Liaison douce |
|  | Voirie à créer (tracé de principe) |  | Secteur à dominante d'habitat mixte groupé et individuel (R+1 maximum) |  | Secteur d'accueil d'équipement collectif |