

**DOSSIER ARRÊTÉ**  
par délibération du 20/06/2024

**5 – Orientations d'Aménagement  
et de Programmation (OAP)**

**5D – OAP dans chaque commune**

**5D15 - Fenouillet**



# Sommaire

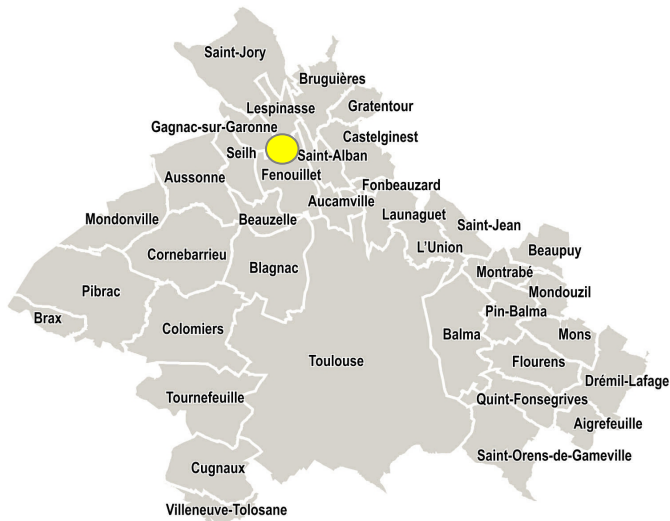
## 5 - Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)

### 5D - OAP par commune

#### **5D15 – Fenouillet**

- ZAC de Piquepeyre
- Soferti - Pôle gare





## Situation

30 ha

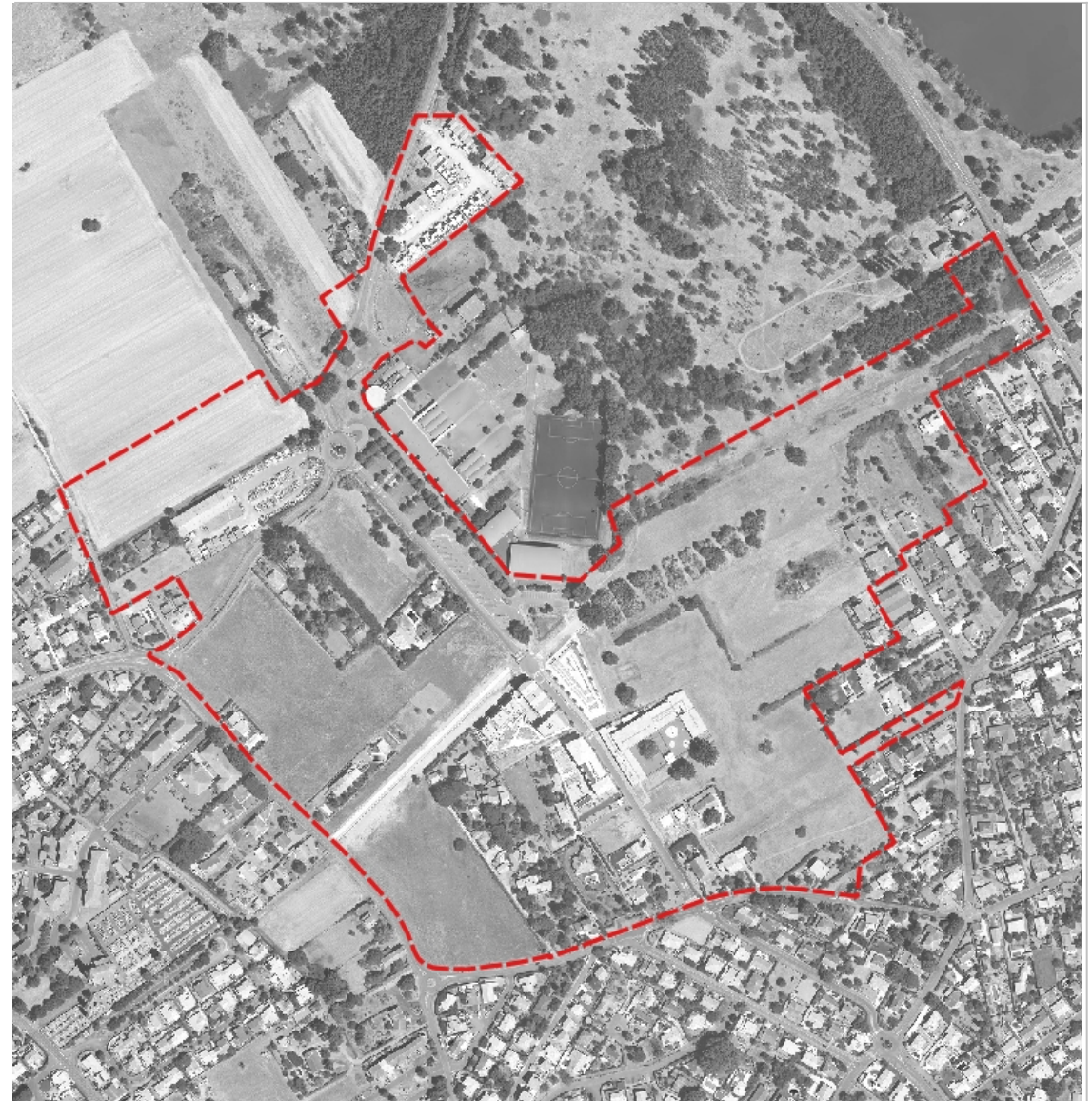
Le territoire de l'OAP est situé dans la commune de Fenouillet, au Nord de la Métropole Toulousaine.

La ZAC dite de Piquepeyre se situe entre le Canal et le centre-bourg de Fenouillet

## 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**



## Enjeux et objectifs du projet

Dans un contexte communal fortement contraint par la zone inondable de Garonne, ce projet destiné à l'accueil d'habitat, doit permettre à la commune de prolonger la diversification de son territoire à dominante d'habitat résidentiel.

Sur une superficie de l'ordre de 30 hectares le programme prévoit la construction d'environ 630 logements, dans une diversité de forme urbaines proposant habitat pavillonnaire, habitat intermédiaire et habitat collectif, l'ensemble dans une gradation des hauteurs de R+1 à R+3.

Ce programme de construction de logement permettra de répondre aux objectifs de mixité sociale.

Cette opération bénéficiera de la proximité du futur pôle gare de Fenouillet-Saint-Alban.

La présentation des principes d'aménagement et de développement urbain de la commune de Fenouillet, permettent de justifier et de décliner les choix retenus pour la ZAC de Piquepeyre. Ces principes tiennent compte des enjeux de Fenouillet identifiés sur les plans économiques, sociaux, démographiques et urbains, ils sont inscrits au Programme d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du PLU de la Ville afin de consacrer les objectifs à atteindre. Ce document précise qu'«*Afin de proposer un habitat plus diversifié et affirmer une mixité sociale, plusieurs programmes sont envisagés, sur différents secteurs de Fenouillet : [...] L'objectif principal pour la ZAC de Piquepeyre est qu'elle puisse disposer d'un habitat diversifié permettant de répondre aux besoins : logements adaptés aux populations vieillissantes, accession à la propriété pour les jeunes ménages à des coûts acceptables, logements locatifs sociaux. L'offre en logements sera accompagnée de services et équipements publics.*»

Les principaux enjeux de développement de la commune et leurs déclinaisons dans la ZAC sont présentés ci-dessous :

- La conservation et le renforcement du centre urbain afin de créer une certaine centralité urbaine et préserver la vitalité de la commune.
  - Le maintien d'une croissance régulière en privilégiant un développement maîtrisé et diversifié afin de favoriser l'accueil et l'intégration des nouvelles populations à la vie de la Commune tout en s'efforçant de répondre à la forte demande en matière de logements individuels, et d'adapter progressivement la capacité des équipements publics (infrastructures, superstructures, espaces publics...).
- Le développement urbain implique un phasage progressif et maîtrisé des opérations afin de favoriser l'adéquation entre le développement de la commune et ses capacités d'accueil de populations nouvelles.

- Le maintien des principes d'équilibre et de diversité du parc de logements, c'est-à-dire les programmes de logements groupés et de petits collectifs devront alterner avec la maison individuelle, afin de parvenir à une gestion économe du territoire communal et de garantir des logements adaptés aux besoins de la population.

La création de logement doit permettre une réponse à des besoins en logements variés et la création des équipements publics nécessaires à l'arrivée de nouveaux habitants.

A l'échelle de la commune, l'atteinte de cet objectif passe par l'aménagement du Nord de la Commune et précisément le secteur de la ZAC de PIQUEPEYRE.

- Le respect et à la protection des zones directement menacées par le risque d'inondation de la Garonne. La ZAC constitue une des dernières réserves foncières exploitable pour le développement de la commune

- Une réponse à l'importante demande en matière d'équipements publics tant d'infrastructures que de superstructures, provoquée par la forte croissance de la population. La ZAC de Piquepeyre offre la possibilité pour la Commune de réaliser un deuxième groupe scolaire permettant de désengorger le groupe scolaire existant mais également d'anticiper l'accueil des nouvelles populations accueillies dans le cadre de la ZAC. Elle prévoit également la construction d'une crèche et d'une salle polyvalente.

- La promotion des liaisons inter-quartiers pour une facilité d'accès aux équipements publics, au centre de la commune et à la future gare multimodale. La programmation de la ZAC contribue au développement de ces liaisons.

- La réduction de la part de la voiture pour des déplacements internes par le renforcement du réseau piétonnier et cyclable et par une organisation plus fonctionnelle de la voirie. Le projet de ZAC veille aux déplacements et à l'engagement de la multi modalité en proposant un schéma de desserte tout mode

- La création d'espaces publics de quartiers et valorisation des équipements de loisirs. Une place centrale et un espace de jeux, seront notamment créés dans la ZAC

## Mixité fonctionnelle et sociale

### Éléments de programmation du projet

Le projet prévoit une mixité programmatique, tout en gardant un dominant logement.

Le projet fait cohabiter différentes typologies : logement individuel, habitat intermédiaire et petits collectifs.

Équipement majeur du quartier, l'école est localisée sur l'axe principal Nord-Sud du projet.

Le programme intègre également une crèche et une salle polyvalente ainsi que quelques commerces de proximité autour de la placette.

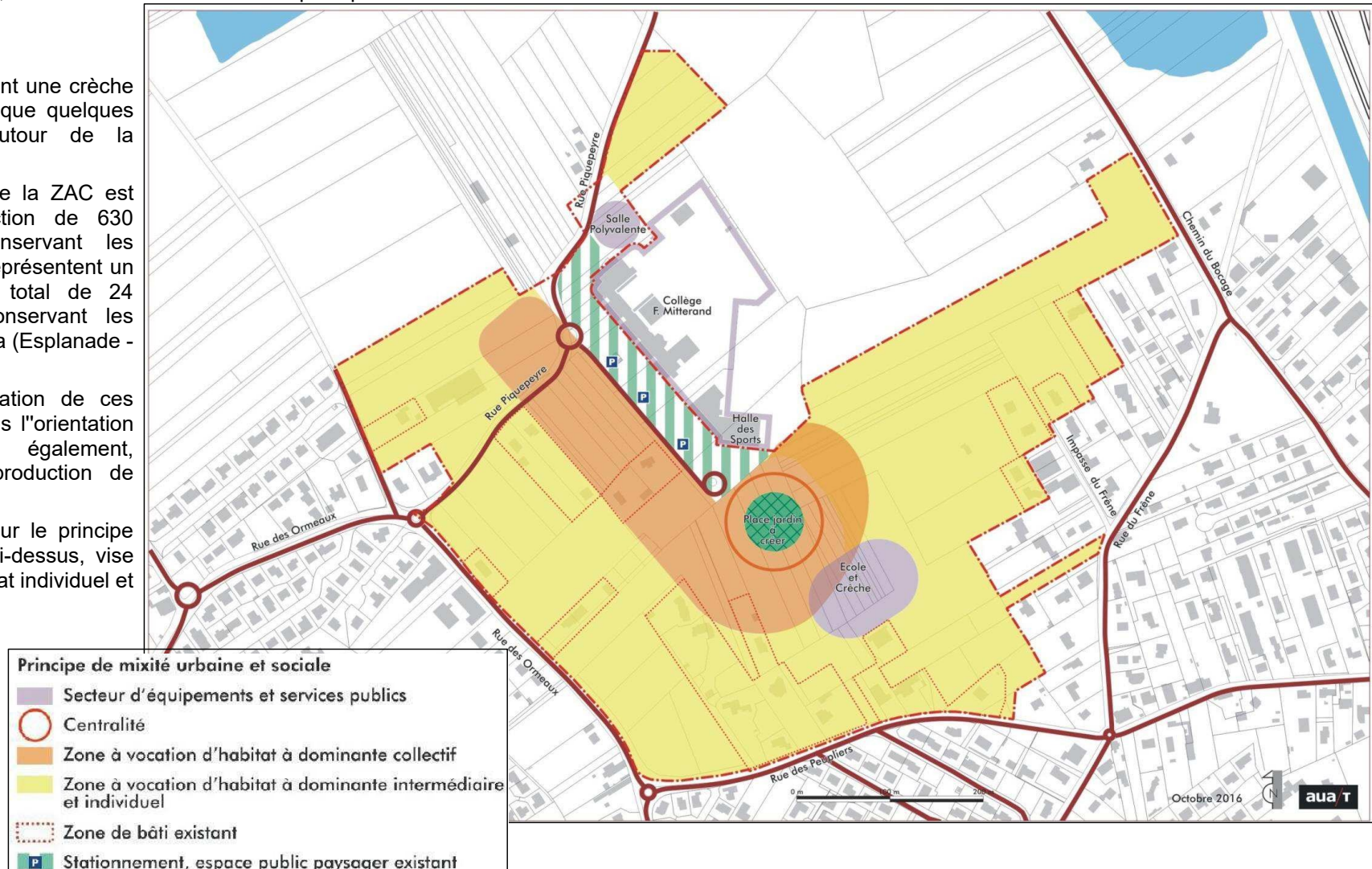
- La programmation globale de la ZAC est dans un objectif de production de 630 logements minimum en conservant les parcelles bâties existantes qui représentent un foncier de 5.2 ha pour un total de 24 logements environ et en conservant les espaces publics existant de 3 ha (Esplanade-collège).

A terme le potentiel de mutation de ces parcelles bâties, pour lesquelles l'orientation d'aménagement s'applique également, permettra de compléter la production de logements

La typologie des logements, sur le principe des formes urbaines décliné ci-dessus, vise 1/3 d'habitat groupé, 1/3 d'habitat individuel et 1/3 d'habitat collectif

- Mixité sociale

Le PLH 2010-2015 approuvé le 17 mars 2011 et prorogé jusqu'au 31 décembre 2018, identifie dans sa programmation la ZAC de Piquepeyre avec un objectif sur la période 2014-2019 de 100 logements dont 20 logements sociaux. A terme la programmation de la ZAC permettra de respecter les objectifs requis par la prescription 59 du SCOT indiquant que les ZAC doivent disposer de 30% de logements sociaux et la mutation future des zones bâties existantes répondra à cet objectif, à l'échelle de chaque unité foncière.



Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère

Principes de l'insertion

S'appuyer sur les qualités paysagères et le patrimoine arboré

Un inventaire des arbres remarquable, des haies et de boisements en régénération spontanée a permis d'inscrire le projet au plus proche de la trame paysagère en place et dans le respect de ce patrimoine.

Ainsi suit à cet inventaire des arbres 6 arbres seront protégés

Intégrer les contraintes techniques et réglementaires liées à la zone inondable

Des traverses paysagères pour le stationnement. La zone de projet située en zone inondable interdit la création de sous-sol et pose donc la question de la place de la voiture et du stationnement dans le paysage urbain. Afin d'éviter « un paysage tout voiture » dans les intérieurs d'îlots, une composition originale, s'appuyant sur la trame végétale, propose des mails arborés structurants à l'échelle du projet qui absorbent la plus grande partie du besoin en stationnement.

Un assainissement aérien par noues enherbées. Ce procédé écologique d'assainissement doit participer à donner une ambiance naturelle renforcée à l'ensemble du quartier.

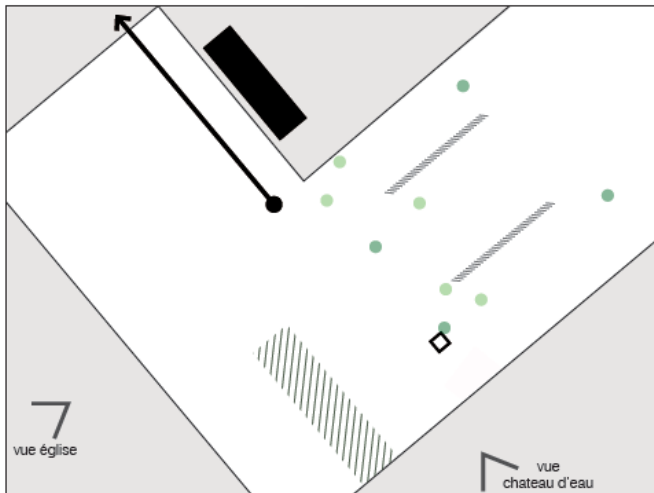
La création d'une centralité de quartier

Une placette urbaine moitié jardin, moitié minérale réunit autour d'elle des commerces, le nouveau groupe scolaire et crée un lien avec le collège. Elle est bien connectée à l'ensemble du quartier par un réseau de circulations douces, de traverses piétonnes publiques et par les voies structurantes. Cette placette, qui sera aussi au centre du zone 30, doit participer à créer un lieu de sociabilité, de rencontre et de réunion pour les habitants.

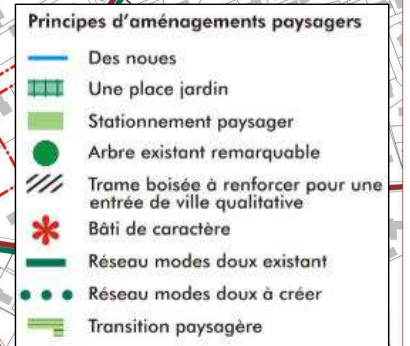
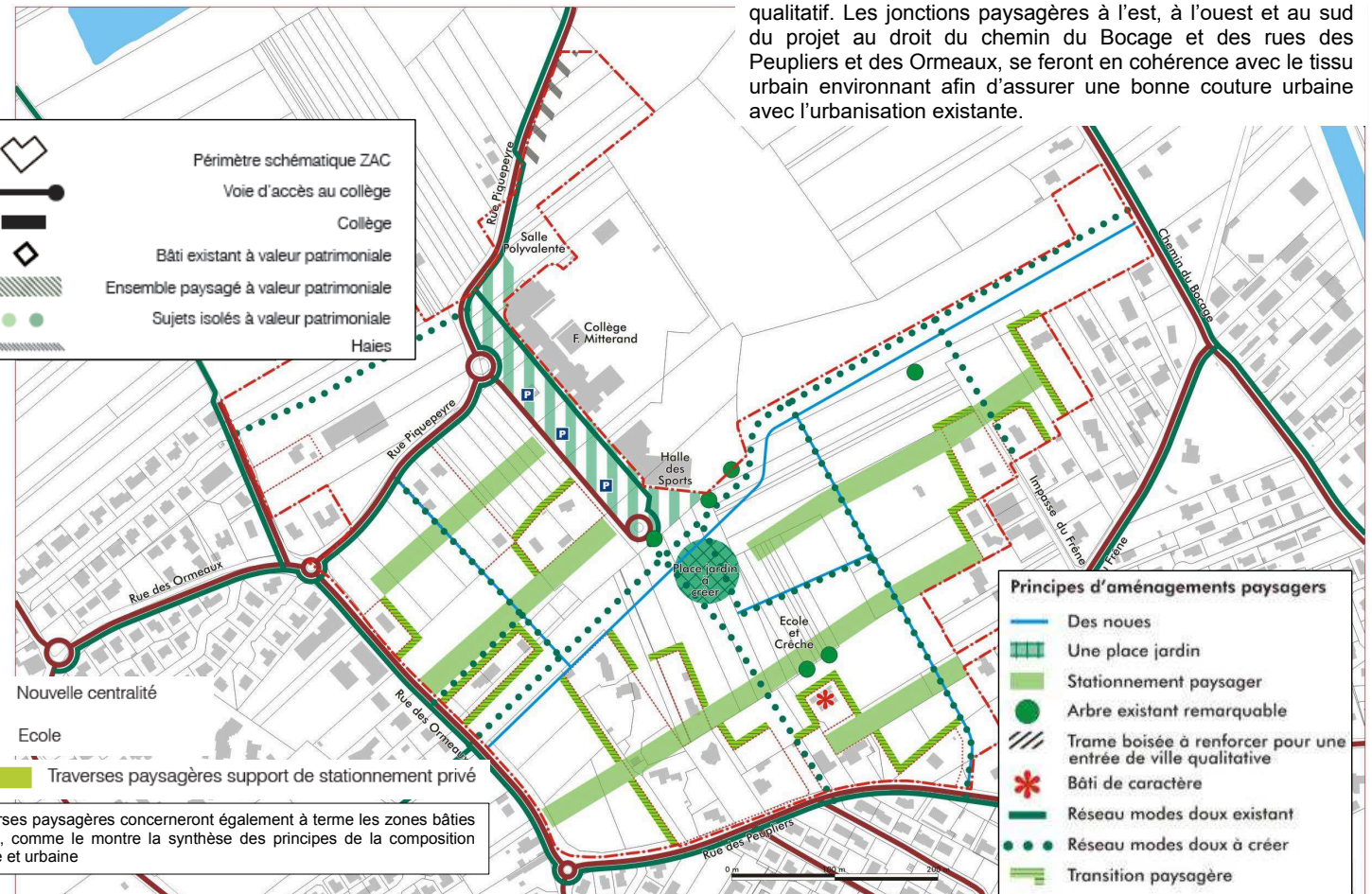
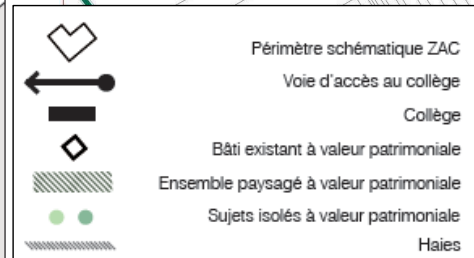
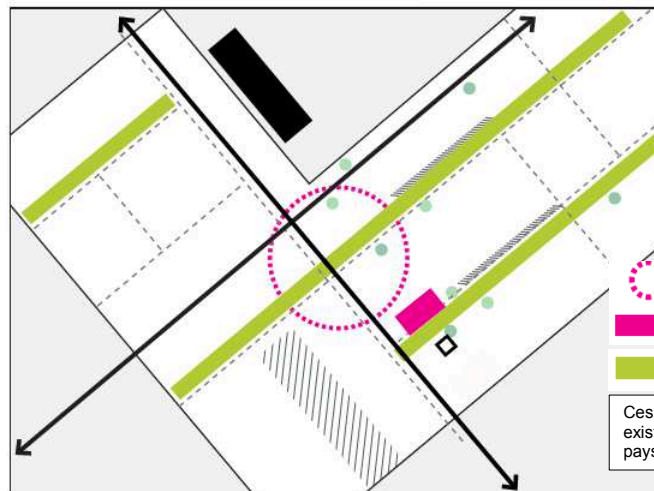
Traitement des entrées de ville

La partie Nord du projet correspond à une entrée de ville de Fenouillet et les constructions les plus au nord au droit de la rue de Piquepeyre devront donc marquer un front urbain qualitatif. Les jonctions paysagères à l'est, à l'ouest et au sud du projet au droit du chemin du Bocage et des rues des Peupliers et des Ormeaux, se feront en cohérence avec le tissu urbain environnant afin d'assurer une bonne couture urbaine avec l'urbanisation existante.

SCHÉMA DE LA STRUCTURE DU SITE EXISTANT



SYNTHÈSE DES PRINCIPES DE COMPOSITION PAYSAGÈRE ET URBAINE



Ces traverses paysagères concerneront également à terme les zones bâties existantes, comme le montre la synthèse des principes de la composition paysagère et urbaine



## Qualité environnementale

### La trame verte et bleue

La ZAC participe au lien entre la Garonne et le canal latéral à travers le secteur du Bocage.

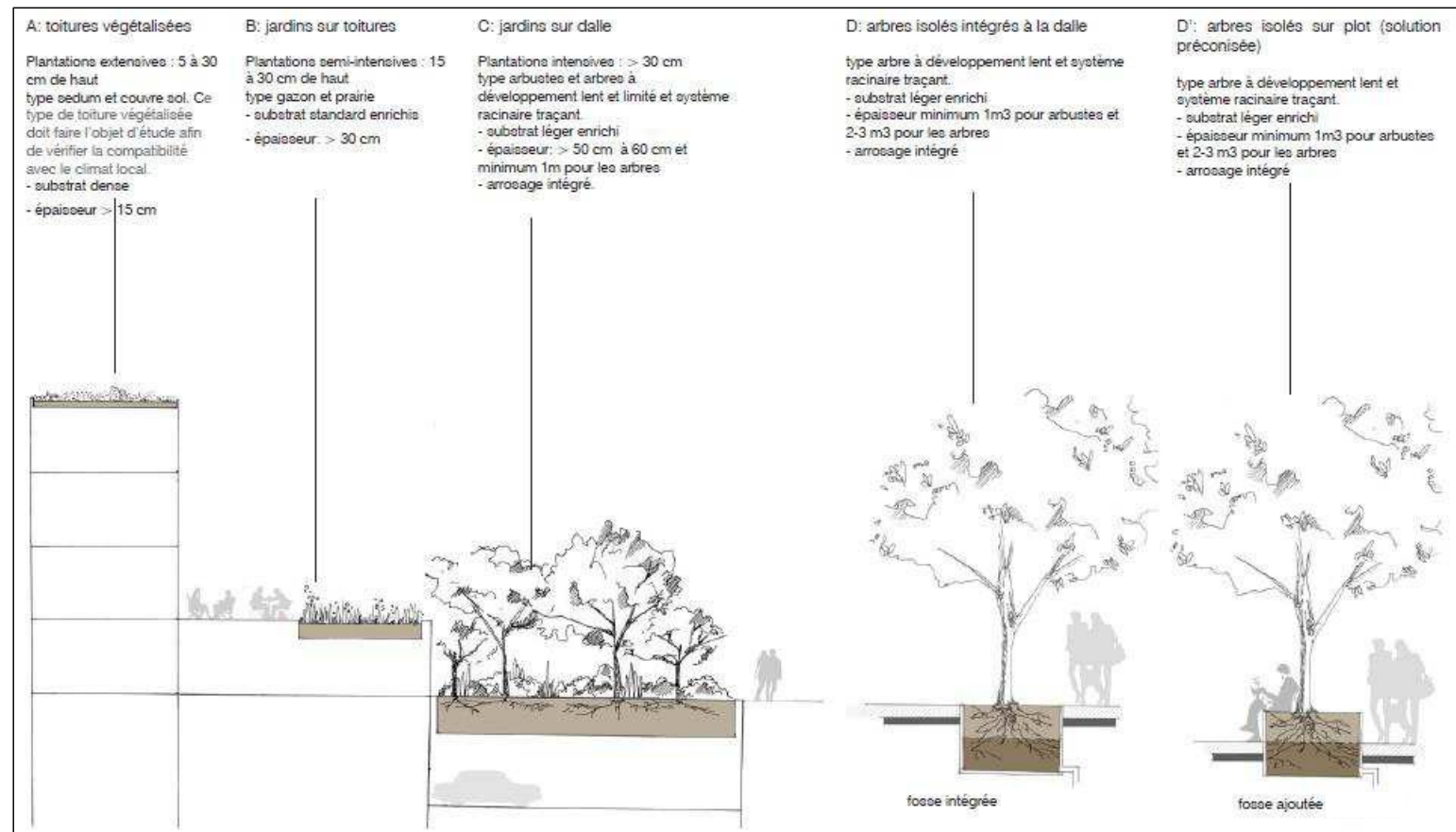
Les espaces verts devront représenter au minimum 20% de la surface de l'opération et les aménagements paysagers utiliseront et valoriseront les espaces végétalisés existants.

### Le confort climatique

- Dans le cadre d'une conception bioclimatique des constructions dans les opérations d'ensemble, les morphologies du bâtiment créant des espaces d'aération et de fraîcheur seront privilégiés et les cœurs d'îlots seront végétalisés pour limiter l'effet d'îlot de chaleur urbain. La végétalisation des pieds de façades et des matériaux de revêtement de couleur claire seront également recherchés pour éviter l'accumulation de chaleur.

- Pour assurer la protection des bâtiments contre les rayonnements solaires, il est également recommandé de prévoir des ombrières, soit naturelle avec arbres à feuilles caduques, soit avec des protections incluses sur la façade du bâtiment, verticales à l'est et à l'ouest et horizontales au sud.

- Enfin, le développement d'une conception bioclimatique des bâtiments nécessite de favoriser leur ventilation naturelle en privilégiant les logements traversants ainsi que l'orientation Nord/Sud.



## Déplacements

### Desserte des terrains par les voies

Redéfinir une trame viaire structurante qui s'appuie sur deux axes majeurs :

- La création d'un axe Nord-Sud, véritable colonne vertébrale du secteur et de maillage aux voies existantes et futures, centre de Fenouillet,
  - La création d'un axe Est - Ouest connecté à la rue du Bocage pour desservir la future halte de Fenouillet.
- Compléter la trame structurante par une trame de voirie de desserte interne, en évitant le système de voies en impasse de façon à limiter les enclavements.

### Transports en communs

Ils sont à prendre en compte de façon progressive en cohérence avec le phasage de la ZAC.

Dès 2019 les premiers habitants pourront se déplacer en utilisant :

- La ligne de bus 59 qui passe à proximité immédiate de la ZAC et dessert la ligne de métro B (station La Vache)
- La ligne de bus 113 qui emprunte le même itinéraire dans Fenouillet et qui permet d'accéder aux services situés sur les communes voisines (Saint-Alban, Castelginest).
- Une connexion sera également possible avec le LINEO 10 qui effectuera son terminus au centre commercial de Fenouillet.

A partir de 2024 la halte de Fenouillet bénéficiera d'une offre au ¼ d'heure qui la rendra très attractive pour les usagers. Ils auront ainsi la possibilité de rejoindre la gare de Toulouse Matabiau en 10 minutes.

A cet horizon, la gare de Fenouillet deviendra un point majeur du réseau de transports en commun. Les lignes du secteur seront organisées en rabattement ou en connexion avec la gare et le LINEO pour une meilleure complémentarité de l'offre en transports en commun.

### Déplacements modes doux

Créer une liaison douce structurante du quartier vers le futur pôle gare multimodal de Fenouillet.

Créer des liaisons douces de desserte interne du quartier et de liaison avec son environnement, notamment vers le centre-ville.



## Desserte des terrains par les réseaux

### Principe de collecte des eaux usées

Compte tenu de la topographie du site et de la faible profondeur des réseaux EU existants aux abords du projet, la solution gravitaire n'est pas envisageable pour l'ensemble du projet. Une station de refoulement est donc prévue dans le projet d'assainissement afin de recueillir les eaux de collecte gravitaire de la plus grande partie de la ZAC et les refouler jusqu'au réseau existant.

Ainsi, les différents exutoires de l'assainissement eaux usées de la ZAC sont les suivants :

- raccordements gravitaires sur le chemin du Bocage, la rue des Peupliers, la rue des Ormeaux, la rue de Piquepeyre et sur l'impasse Malet
- refoulement raccordé sur la rue des Ormeaux, collectant les points bas de la ZAC dont le raccordement gravitaire est impossible.

Par ailleurs, les parcelles en bordure immédiate des voies périphériques existantes seront directement branchées sur les réseaux existants.

### Principes d'alimentation en eau potable

Le réseau principal de distribution d'eau potable qui sera mis en œuvre au sein de la ZAC sera relié aux réseaux existants situés :

- Au Nord sur la rue Piquepeyre,
- A l'Ouest : sur l'impasse Malet et l'avenue des Ormeaux,
- Au Sud sur la rue des Frênes et la rue des Peupliers,
- A l'Est sur le chemin de Bocage.

### Principes de gestion des eaux pluviales

Les principales contraintes impactant le choix du mode de gestion des eaux pluviales du projet sont :

- La faible profondeur des réseaux pluviaux périphériques existants, généralement de l'ordre du mètre et dans le meilleur des cas de 2 m
- La topographie du site, extrêmement plane et même marquée par une dépression au cœur de la ZAC qui constitue des points bas à l'intérieur même du périmètre, compromettant toute évacuation gravitaire vers les réseaux existants périphériques d'une partie importante de la ZAC, sans modification significative du terrain naturel,
- Le PPR inondation qui proscrit toute possibilité de modification du terrain naturel par des remblais et déblais qui permettraient d'orienter les écoulements vers

l'extérieur de la ZAC Ces contraintes interdisent d'envisager pour toute la ZAC une collecte gravitaire enterrée « traditionnelle » des eaux pluviales raccordée aux réseaux pluviaux existants en périphérie. Le site présente toutefois un atout important constitué par une bonne prédisposition à l'infiltration.

Au vu de ces contraintes et de cet atout, la gestion des eaux pluviales de la ZAC s'appuiera sur les principes généraux suivants :

→ Mise en œuvre d'une collecte superficielle des eaux de ruissellement, par l'intermédiaire d'un système de noues végétalisées implantées dans les espaces publics et/ou dans les îlots.

Ce type d'ouvrage, utilisé à chaque fois que possible, préférentiellement à une collecte « traditionnelle » enterrée présente les avantages :

- d'une qualité paysagère et urbaine affirmée,
- d'une meilleure prise en compte des contraintes topographiques du site,
- d'une maîtrise et d'un ralentissement à la source des ruissellements, selon les principes des techniques dites « alternatives à l'assainissement pluvial ».

→ Recours à l'infiltration des eaux pluviales sur l'ensemble de l'opération, tant sur les espaces publics que sur les îlots afin de limiter les débits rejetés dans les réseaux existants et les milieux récepteurs tout en optimisant les volumes de rétention nécessaires.

La faisabilité ainsi que le dimensionnement des ouvrages d'infiltration seront précisés par des études géotechniques.

Mise en place de prescriptions de gestion des eaux pluviales à destination des futurs acquéreurs de lots imposant une maîtrise totale ou partielle des débits rejetés à l'extérieur de la parcelle selon les bassins versants et favorisant l'infiltration.

Mise en œuvre de volumes de rétention ayant pour fonction de gérer temporairement les excédents de ruissellement par rapport aux capacités d'infiltration des ouvrages et/ou au débit de fuite admissible dans les réseaux communaux (10 l/par hectare de bassin versant).

Ces volumes de rétention seront principalement constitués par :

- Le corps des noues et des tranchées d'infiltration associées (vides interstitiels),
- Des bassins de rétention à ciel ouvert aménagés autour de la place centrale,
- Des ouvrages de stockage enterrés lorsque les emprises disponibles ne permettent pas d'envisager des ouvrages superficiels et/ou une infiltration suffisante

## Réseaux secs

### Principe de desserte électrique

Le périmètre de la ZAC est bien desservi par les réseaux HTA existants, sur lesquels sera raccordé un réseau de desserte interne alimentant les futurs postes de transformation HTA /BT répartis sur l'emprise du projet.

Tous les réseaux électriques de la ZAC seront enterrés : en pleine fouille pour les réseaux HTA, sous fourreaux pour la BT. Les réseaux créés seront généralement implantés sous les accotements des voiries projetées et selon la place disponible.

### Principe de distribution gaz

Le projet prévoit la mise en œuvre d'un réseau gaz sur l'ensemble de la ZAC de Piquepeyre afin de pouvoir alimenter tous les lots. Ce réseau sera généralement implanté sous accotements des voiries projetées selon la place disponible et sera relié aux réseaux gaz existants sur les voiries situées aux alentours :

- Au Nord raccordement sur la rue Piquepeyre,
- A l'Ouest raccordement sur l'impasse Malet et l'avenue des Ormeaux,
- Au sud raccordement sur la rue des Peupliers,
- A l'Est raccordement au carrefour rue des Frênes / rue des Artisans.

### Principe de réseau de télécommunication

Une infrastructure télécom spécifique est prévue sur l'ensemble de la ZAC. Le raccordement au réseau existant sera réalisé sur les chambres télécom situées au niveau des rues avoisinantes:

- au Nord sur la rue Piquepeyre,
- à l'Ouest sur l'impasse Malet et l'avenue des Ormeaux,
- au sud sur la rue des Peupliers,
- à l'Est au carrefour rue des Frênes / rue des Artisans.

## Phasage du projet

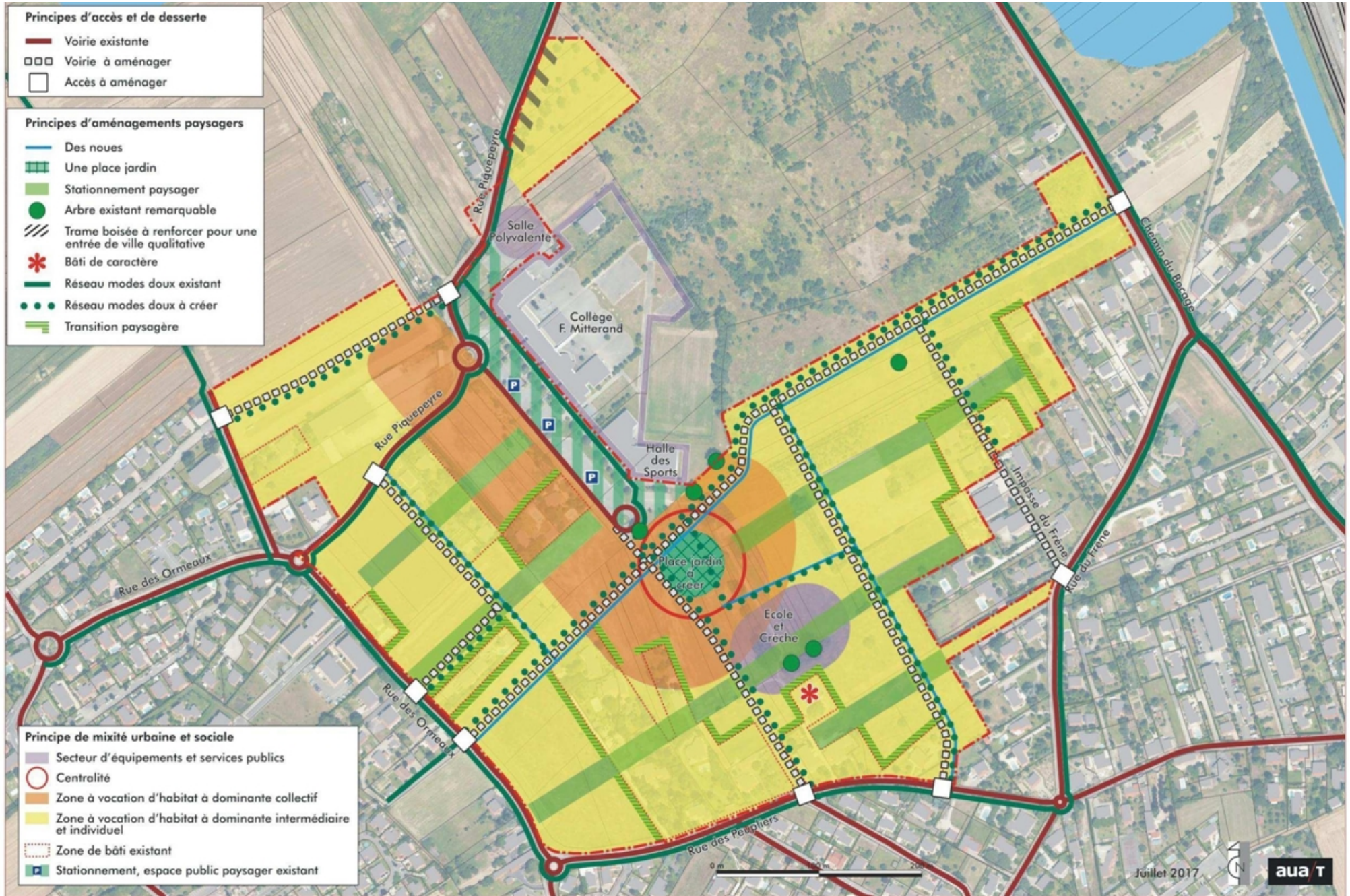
Le plan de phasage a été mis en place en fonction des critères suivants :

- Maîtrise foncière,
- Gestion des eaux pluviales et mise en place des réseaux,
- Rythme de commercialisation estimé,

Ont été réalisés en premier :

- Une partie de la voirie,
- La place centrale,
- Le groupe scolaire,
- La viabilisation des 1ers lots commercialisés,











## Situation

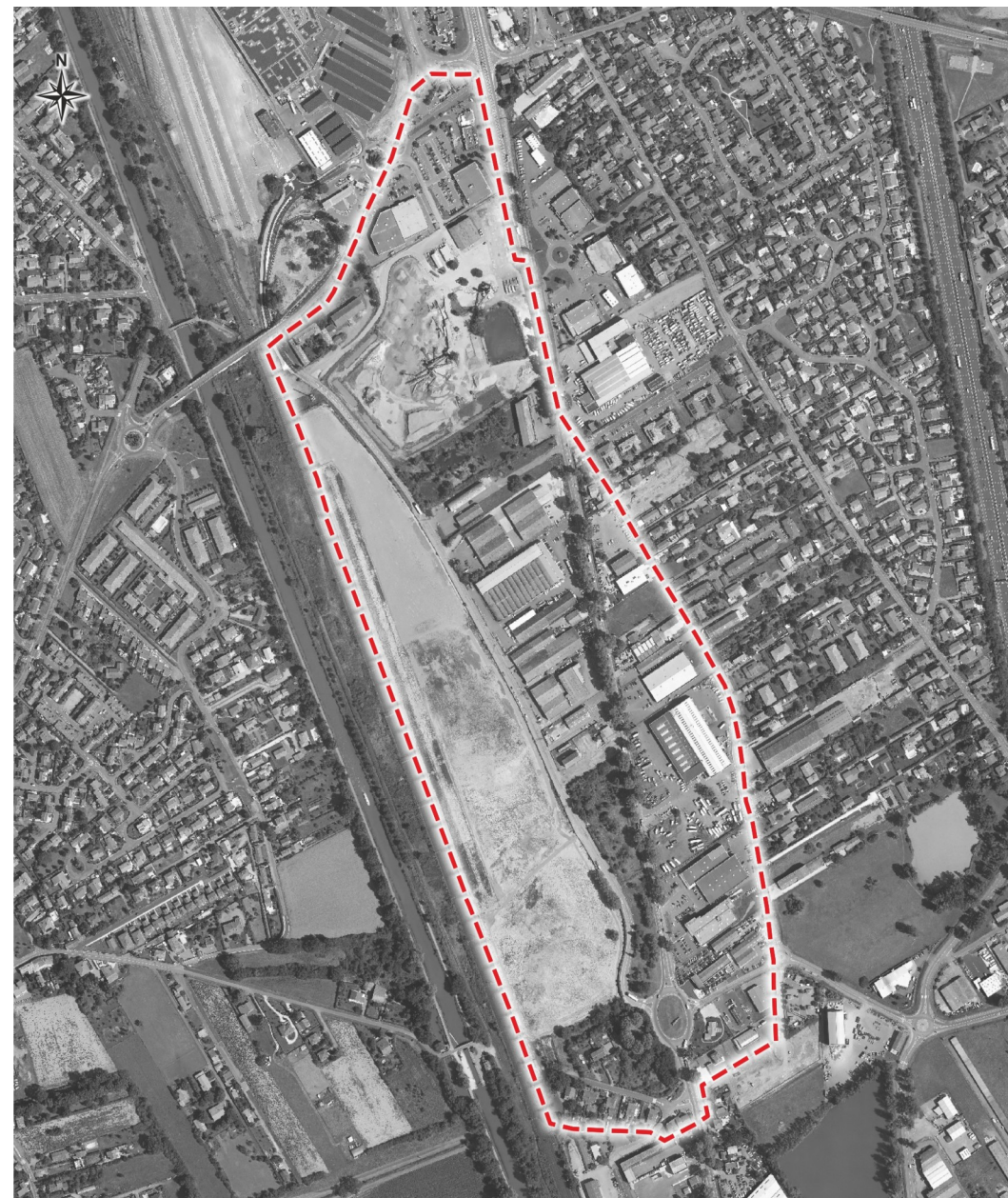
43 ha

Le territoire de l'OAP est situé dans la commune de Fenouillet, il intègre le secteur délimité par l'avenue des Sports au Nord, les voies ferrées à l'ouest et la cité Saint Gobain au sud. La RM820 est intégrée au périmètre de l'OAP. A l'est, le secteur intègre les parcelles d'activités situées entre le chemin de Mazurié et la RM820

## 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**



## Enjeux et objectifs du projet

Garantir un développement efficace du futur Pôle d'Echange Multimodal (PEM) de Fenouillet

Dans le cadre du projet AFNT, la halte ferroviaire de Fenouillet accueillera à terme un **Pôle d'Échange Multimodal (PEM)** qui assurera une fonction de rabattement automobile et bus vers le réseau TER. Inscrit au PDU de Toulouse Métropole, il jouera un rôle structurant dans la stratégie de mobilité métropolitaine du Nord toulousain. Il accueillera notamment **une fonction parking-relais** d'environ 300 places pour véhicules légers et un **terminal bus**.

Le projet vise à garantir les objectifs suivants :

- **La disponibilité du foncier** pour mettre en œuvre la programmation du PEM au niveau de la Halte ferroviaire de Fenouillet dans le secteur Nord de la friche Soferti
- **Une accessibilité efficace au PEM** pour tous les modes de déplacements, en particulier aux heures de pointe depuis la RM 820
- **Une lisibilité du PEM** dans la trame urbaine du secteur, en particulier depuis la RM 820

Améliorer le paysage et la sécurité de l'entrée de Ville de part et d'autre de la RD 820

La RM 820 est une entrée de Ville majeure du Nord de la métropole toulousaine qui accueille aujourd'hui de 25 000 à 30 000 véhicules / jour. Compte-tenu du gabarit de l'axe, **il s'agit d'un trafic soutenu qui génère des nuisances** sonores et des pollutions atmosphériques. Aucune baisse de charge n'est à envisager à court, moyen ou long-terme.

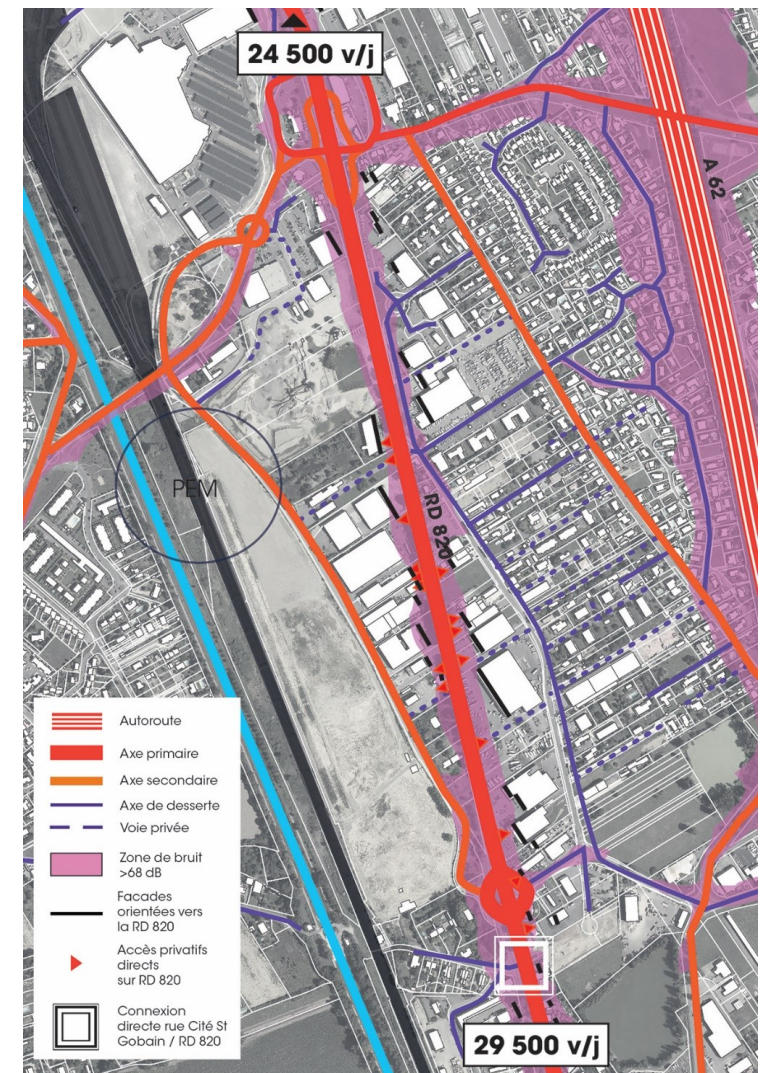
L'analyse urbaine a fait ressortir les dysfonctionnements suivants :

- **Des difficultés d'insertion et des risques d'accidents** lors de l'accès des véhicules aux parcelles directement adressées par la RM 820
- Un traitement architectural et paysager peu qualitatif des parcelles visibles depuis la RM 820
- **Des traversées rares et dangereuses pour les modes doux**

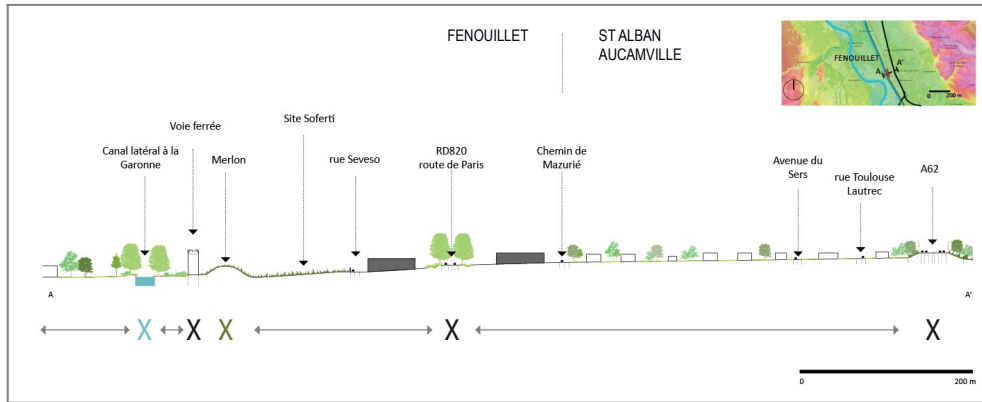
Compte-tenu de cette analyse, le projet a pour objectif :

- **De faciliter les traversées de la RM 820** pour les circulations douces en impactant un minimum la capacité de l'axe à assurer la fluidité du trafic routier
- De réduire l'exposition aux risques des usagers des parcelles mitoyennes de la RM 820 liés à l'insertion directe dans cet axe à fort trafic

- **D'améliorer le paysage d'entrée de Ville du secteur** à travers des prescriptions urbaines, paysagères et architecturales sur les espaces publics et privés mitoyens de la RM 820



Le fonctionnement viaire du secteur aujourd'hui Source : comptages octobre 2008



Coupe des alentours élargis du périmètre (du canal du Midi à l'A62)

**SÉQUENCE 01**

**LA VOIE RAPIDE**

Un caractère routier, renforcé par le mobilier urbain: les glissières et les mats d'éclairage.



**SÉQUENCE 02**

**UN MAIL PLANTÉ**

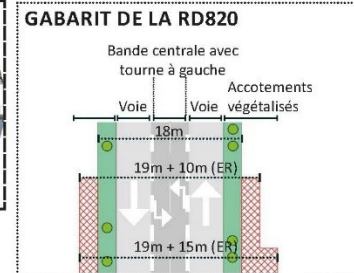
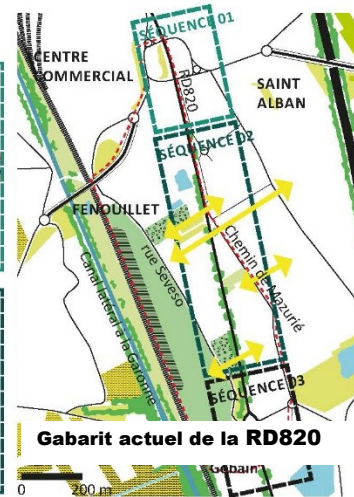
Soulignée par un alignement de platanes remarquable et des accotements avec des noues végétalisées



**SÉQUENCE 03**

**LE BOULEVARD URBAIN**

Requalification de la RD820 au niveau de la cité ST Gobain, lui donnant un caractère de boulevard urbain



**Favoriser un renouvellement urbain qualitatif des activités du secteur**

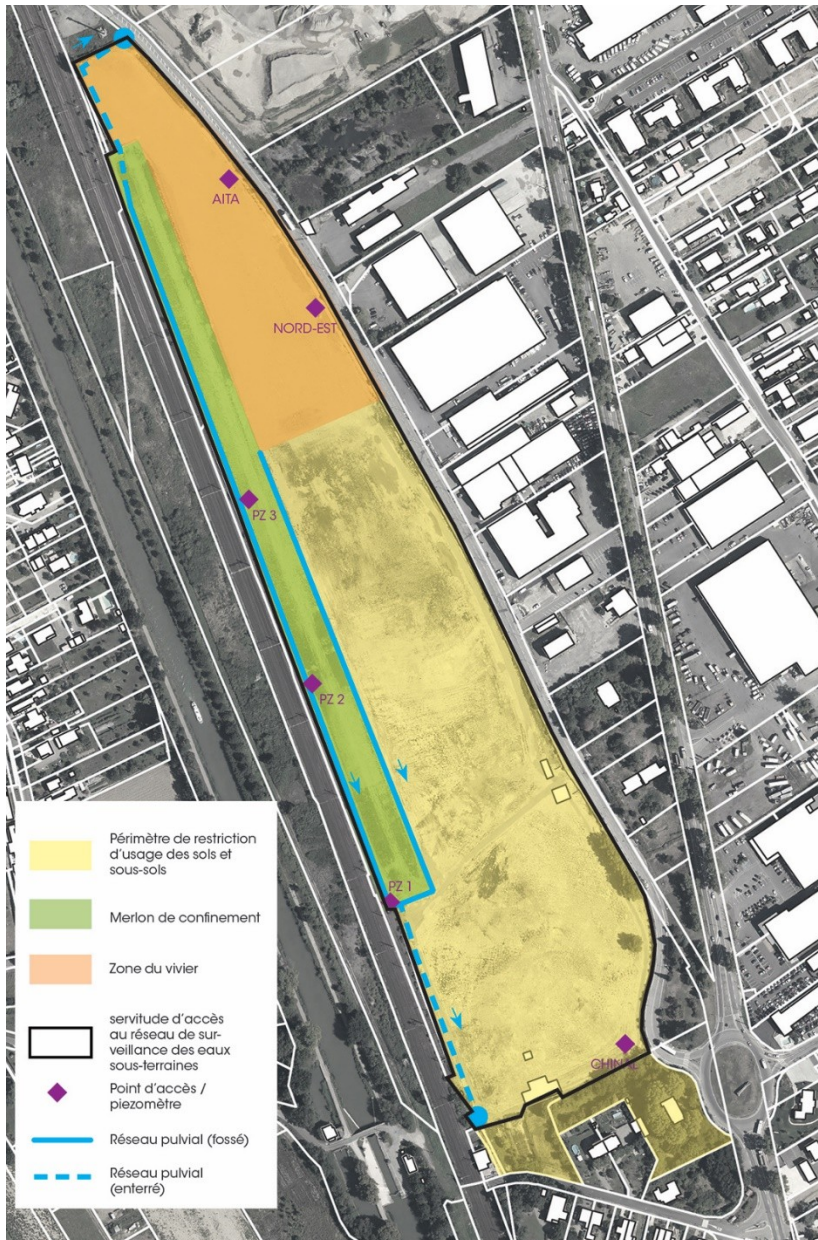
Le secteur de projet est aujourd'hui majoritairement occupé par des activités productives et artisanales, et dans une moindre mesure par des activités commerciales liées aux flux de la RM 820. Il abrite de nombreux bâtiments déqualifiés et est caractérisé par un traitement peu qualitatif des fronts de rue.

Le secteur est également marqué par la présence de nombreux locaux vacants et obsolètes.

**La friche de l'ancienne usine Soferti** représente une surface d'environ 11,4 ha. Ce site a fait l'objet de travaux de dépollution induisant des servitudes particulières : le secteur nord (dit du « Vivier ») est très contraint ; le secteur sud classé en ENAF sera conservé comme un espace non bâti. A l'ouest de la friche, le merlon est une butte constituée des terres polluées excavées et recouvertes par un géotextile ; aucune construction ni accès public ne peut y être envisagé.



Exemple de bâtiments déqualifiés le long de la RD 820



Les contraintes actuelles de la friche Soferti



La friche Soferti aujourd'hui

(Source : Projet d'arrêté préfectoral pour l'institution servitudes utilités publiques site Soferti – 05/04/2016)

Les objectifs du projet sont les suivants :

- **Profiter des disponibilités foncières de la zone pour implanter une nouvelle offre économique destinée à l'accueil d'activités majoritairement productives**, profitant de l'accessibilité du PEM et de la RM 820.
- **Développer une structure urbaine et paysagère qualitative**, susceptible d'accompagner le renouvellement urbain de la zone et le développement du PEM
- **S'appuyer sur le PEM situé sur la friche Soferti pour impulser une dynamique de renouvellement dans l'ensemble de la zone.**
- **Valoriser la Maison de la Tournelle**, bâtiment d'intérêt situé au sud du Pont de la Tournelle et visible depuis la rue Seveso.



*La Maison de la Tournelle*

Située en frange sud de l'ancien site Soferti, la cité Saint-Gobain est un **petit lotissement d'habitat individuel ouvrier abritant une dizaine de logements** adressés à la rue de la Cité Saint-Gobain. Cet ensemble est relativement éloigné des autres zones habitées et des aménités destinées aux résidents de la commune. La rue Saint Gobain reprend un tracé viaire séculaire ayant été coupé par l'aménagement du canal du Midi au XVIIème siècle et des Voies Ferrées au XIXème siècle.

Par son aspect urbain, paysager et architectural, la Cité Saint-Gobain appartient au « petit patrimoine » de la commune qui témoigne de l'Histoire ouvrière.

L'accès à la cité se fait aujourd'hui par une interconnexion directe rue de la cité Saint-Gobain / RM 820, au Sud du rond-point Saint-Gobain. Pour les véhicules provenant de la cité Saint-Gobain, cette configuration rend l'insertion sur la RM 820 difficile et dangereuse, en particulier en « tourne à gauche » en direction du nord.

- Les objectifs du projet pour la Cité Saint-Gobain sont les suivants :
- **Maintenir la vocation résidentielle actuelle de la Cité Saint-Gobain**, sans pour autant envisager sa densification
  - **Améliorer la qualité résidentielle de cet ensemble**
  - **Valoriser la cité** comme un élément de « petit patrimoine » de la commune
  - **Garantir des conditions d'accessibilité sécurisées** pour les véhicules entrant et sortant de la cité



*Maison remarquable de la cité Saint-Gobain*

## Mixité fonctionnelle et sociale

### Éléments de programmation du projet

**Développer, dans le secteur, un pôle d'Échange Multimodal**, qui accueillera environ 300 places de stationnement Véhicules légers et un terminal bus à proximité immédiate de la gare.

Favoriser le renouvellement urbain des parcelles d'activités existantes.

Préserver la vocation résidentielle actuelle de la cité Saint-Gobain.

Préserver la vocation industrielle et commerciale des parcelles du nord du secteur.

## Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère

### Principes de qualité architecturale

**Adresser les façades actives des nouveaux bâtiments d'activité au boulevard Seveso** pour le doter d'un profil urbain. Le boulevard doit devenir l'accès principal aux nouveaux bâtiments. Une homogénéité de traitement des façades devra être trouvée sur le boulevard Seveso (ce principe pourra être encadré par une charte spécifique). Les principes de retrait par rapport aux limites actuelles du domaine public les suivants :

- Alignement à l'ouest de la rue Seveso (côté Soferti) : 13 m
- Alignement à l'Est de la rue Seveso : 0m

**Requalifier les façades** des bâtiments d'activités visibles depuis la RM 820 rive est. Les retraits prescrits sont les suivants :

- Au nord correspondant à la séquence 1 de la RM 820 : retrait de 10m par rapport à l'emprise de la voirie
- Sur le reste de la RM 820 correspondant aux séquences 2 et 3 : retrait de 30m par rapport à l'axe de la voirie

### Principes d'insertion dans le tissu urbain environnant

**Permettre une intensification des secteurs à vocation économique** avec une hauteur maximum de 14m pour les bâtiments.

Préciser les fonctions des secteurs à dominante de services publics :

- Maintenir les ateliers municipaux au sud du Pont de la Tournelle
- Garantir la disponibilité du secteur du Vivier pour le développement futur du parc de stationnement véhicules légers du PEM de Fenouillet, du terminal bus et assurer l'accès aux quais pour les voyageurs

**Maintenir la vocation du secteur à dominante résidentielle de la Cité Saint-Gobain**, à travers un degré d'intensification faible permettant l'entretien et l'amélioration du tissu résidentiel existant sans pour autant permettre sa densification : hauteur maximum de 7m

**Assurer la transition entre le sud de la friche SOFERTI et la Cité Saint-Gobain** par le maintien du cordon paysager non bâti existant au nord de la cité Saint-Gobain, sur une épaisseur minimale de 25m.

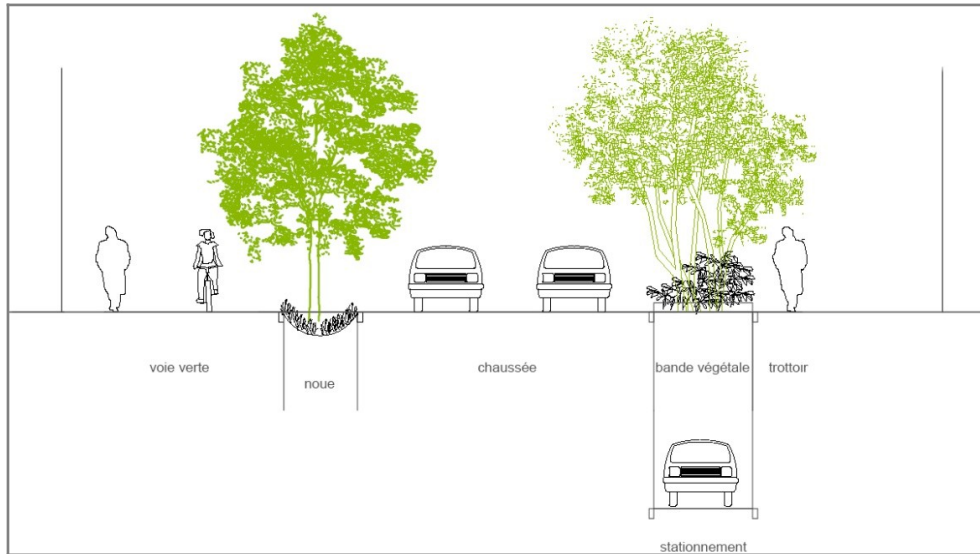
**Requalifier la rue Seveso en un boulevard urbain**, à travers un traitement urbain et paysager qualitatif permettant une efficacité et un confort de circulation pour les différents modes de déplacements (véhicules légers, poids lourds, piétons et cycles), une végétalisation de l'espace public, une offre de stationnement sur voirie et la gestion des eaux pluviales en surface.

Le « boulevard Seveso » adressera l'ensemble des nouvelles opérations du secteur, y compris celles développées sur la friche Soferti,

**Supprimer les accès aux nouvelles opérations par la RM 820,**

**N'adresser à la rive Est de la RM 820 que des façades communicantes,**

**Assurer la transition entre les activités et la zone pavillonnaire de Saint-Alban** située à l'Est à travers un traitement paysager des avants de parcelle d'activités adressés au chemin de Mazurié,



Coupe de principe de la rue Seveso requalifiée

### Principes patrimoniaux et paysagers à valoriser ou à créer

**Préserver la cité Saint-Gobain**, en particulier les maisons et les éléments végétaux remarquables.

Conforter et valoriser le paysage boisé de la cité Saint-Gobain,

Préserver la maison de la Tournelle en valorisant sa visibilité depuis la rue Seveso et en y développant un programme public ou privé développant des interactions positives avec le développement du secteur.

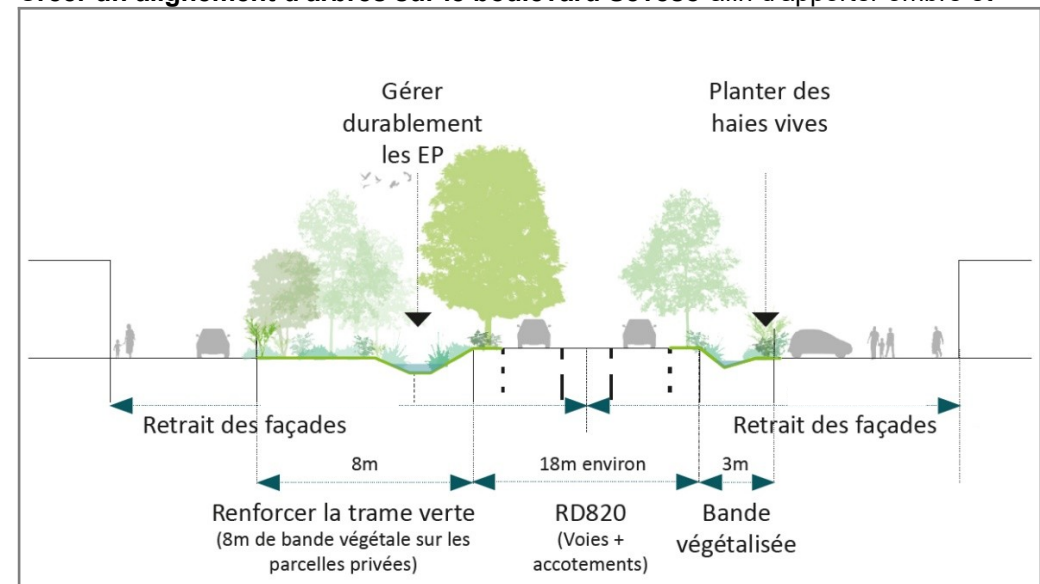
## Qualité environnementale et prévention des risques et nuisances

### La trame verte et bleue

**Requalifier la RM 820, à travers l'aménagement d'une limite végétale généreuse** permettant de renforcer la trame verte des accotements et plantations de la RM820 et d'offrir une transition douce entre la RM et les zones urbanisées (instaurer une bande végétale sur les parcelles privées de 8m rive Ouest de la RM, planter des haies vives rives Est de la RM, élargir la noue rive Ouest de la RM afin de gérer les eaux pluviales durablement et de renforcer la biodiversité du site). Les aménagements devront être cohérents avec le projet d'aménagement de la RM 820 de Toulouse Métropole.

**La valorisation paysagère du Merlon du site Soferti** : non accessible au public, le merlon pourrait accueillir un traitement paysager valorisant la biodiversité, dans la limite de ce que permettent les servitudes liées à la présence de terres polluées sous le géotextile

**Créer un alignement d'arbres sur le boulevard Seveso** afin d'apporter ombre et



Coupe de principe de la RD 820 requalifiée

## Les risques et nuisances

**Supprimer les accès directs à la RM 820 pour les parcelles privées.** Afin de réduire les risques d'accidents, supprimer les accès à la RM pour les nouvelles opérations, et gérer les accès aux parcelles privées par le réseau secondaire (rue Seveso et Chemin de Mazurié).

**Prendre en compte les prescriptions d'aménagement spécifiques au site Soferti.** Le site Soferti est un ancien site industriel pollué ayant fait l'objet de travaux de remise en état. Afin de réduire l'exposition aux risques des futurs usagers, son aménagement reste soumis à des restrictions relatives aux usages, aux constructions, à la gestion et à la surveillance des eaux de surface et souterraines, et aux précautions à prendre pour y réaliser des travaux. Ces restrictions sont cadrées par les Servitudes d'Utilité Publique instituées sur le terrain.



*Boulevard F. Mitterrand à Mérignac : référence de traitement végétalisé des accotements*

## Confort climatique

**Développer des espaces de fraîcheur** à travers la gestion des eaux pluviales en aérien, en particulier le long de la rue de Seveso

**Améliorer l'ombrage de l'espace public** à travers le développement d'un couvert végétal le long de la rue de Seveso :

- au-dessus de la voie verte dédiée aux circulations douces
- au-dessus des places de stationnement à l'Est de la rue.

## Déplacements

### Lignes et stations de transport en commun

**Le déploiement du PEM de Fenouillet,**

**La restructuration des lignes de transport en commun existantes** pour desservir directement et efficacement le PEM,

**La création d'un maillage piétons et cycles** vers tous les arrêts de transports en commun en lien avec les itinéraires existants dans et autour du périmètre de l'OAP.

### Desserte des terrains par les voies

**La création d'une nouvelle voie d'accès direct au PEM depuis la RM 820.** La voie devra être en mesure d'accueillir les voitures, les transports en commun et les circulations douces.

**La création d'un giratoire à l'interconnexion entre cette nouvelle voie et la RM 820.** Ce giratoire visera à optimiser l'écoulement des flux de la RD820 ainsi que l'accessibilité au PEM, tout en permettant aux piétons et aux cycles de traverser la RM de façon sécurisée et confortable (amélioration des traversées Est / Ouest du territoire). Son branchement avec le chemin de Mazurié devra être étudié.

### Déplacements modes actifs

**Création d'une voie verte partagée piétons / cycles** sur la rue Seveso et sur la nouvelle voie reliant la rue Seveso à la RM 820.





*West Capital Boulevard à Sacramento (USA) : référence de traversée piétonne sécurisée et qualitative sur un axe structurant*

## Desserte des terrains par les réseaux

### Eaux usées, eau potable et réseaux secs

**L'ensemble des parcelles adressées au boulevard Seveso se raccorderont aux réseaux existants**, situés sous le boulevard.

**Eaux usées** : le secteur de l'OAP est desservi par des réseaux (diamètre 200 mm) rue Seveso, chemin de Mazurié, rue de la cité St Gobain ainsi qu'une très petite portion de la RM 820

**Eau potable** : le secteur est raccordable sur les canalisations rue Seveso (diamètre 200 mm) et rue de Mazurié (diamètre 300 mm). La suffisance de ces réseaux devra être étudiée plus précisément en phase opérationnelle.

### Eaux pluviales

**Il devra être mis en place une gestion pluviale adaptée à l'échelle de l'OAP (noues, bassins...) permettant de respecter une limitation de rejet vers le domaine public** a maxima de 10 l/s/ha pour une pluie de période de retour de 20 ans et de vérifier qu'il n'y a pas d'augmentation des débits rejetés dans l'exécutoire final pour une pluie exceptionnelle de 100 ans.

**Les nouvelles opérations devront favoriser l'infiltration** (en dehors des zones polluées)

**Les eaux pluviales de l'espace public seront gérées en surface** grâce à une noue sur le boulevard Seveso et grâce à un fossé le long de de la RM 820, afin d'apporter une qualité supplémentaire à la trame verte.

**Les eaux de pluie des espaces privés devront être gérées à la parcelle** avant d'être rejetées dans le réseau collectif conformément au débit de fuite déterminé par Toulouse métropole. La gestion pluviale devra être dimensionnée plus avant en phase opérationnel

### Stationnement

**La mutualisation du stationnement du PEM** avec d'autres usages pourra éventuellement être envisagée s'il est démontré qu'elle n'a pas d'impact sur l'efficacité du fonctionnement du PEM

--- 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

