

## PLUi-H APPROUVÉ

par délibération du Conseil de Toulouse Métropole du 18/12/2025

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

**5D – OAP par commune**

**5D12 - Cornebarrieu**



## Sommaire

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

#### **5D – OAP par commune**

#### **5D12 - OAP Cornebarrieu**

- Barquill
- ZAC Monges







## Situation

65 ha

Le territoire de l'OAP est situé :  
 Au sein d'un secteur métropolitain Nord-Ouest qui polarise des activités économiques stratégiques et des projets d'échelle métropolitaine  
 Sur la commune de Cornebarrieu, à la limite de Colomiers  
 À proximité des pôles majeurs de la zone aéroportuaire de Toulouse Blagnac.

## 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

Conforter un pôle économique à vocation aéronautique proche des sites industriels d'Airbus et des chaînes d'assemblage.

Accompagner le développement de l'avion décarboné.

Préserver les capacités d'évolution et de restructuration de la RM 63e.

S'appuyer sur les dessertes existantes déjà réalisées pour assurer la fonctionnalité du site.

Assurer l'intégration urbaine et paysagère du projet.

Préserver la fonctionnalité de la trame verte et bleue.

Intégrer dans la conception d'ensemble du projet les contraintes, risques et nuisances impactant le site.

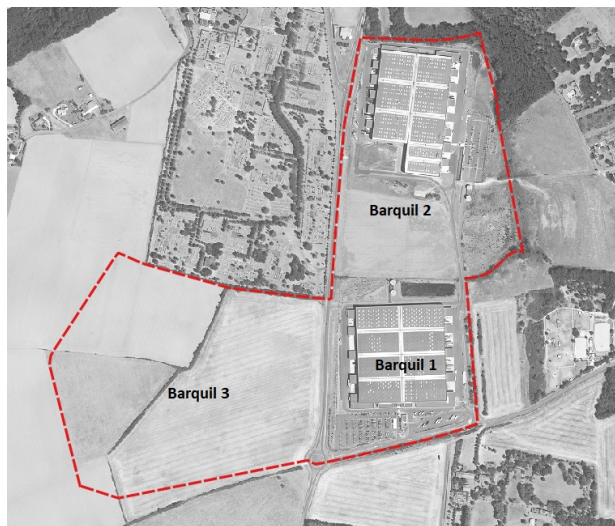
## Mixité fonctionnelle et sociale

### Éléments de programmation du projet

Le site est décomposé en plusieurs zones distinctes :

La zone Barquill 1 et 2 à dominante logistique.

La zone Barquill 3 à dominante industrielle et de production.



Les deux zones sont toutes deux dédiées à des fonctions aéronautiques.

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

### Principes de qualité architecturale

L'identité du pôle logistique doit s'affirmer notamment par l'architecture des constructions et leur implantation. Le site doit à la fois proposer un signal architectural fort tout en s'intégrant dans le paysage. Les constructions réparties en plusieurs bâtiments devront bénéficier de traitements architecturaux différenciés valorisant une diversité de matériaux.

Les façades sur la RM 63e feront l'objet d'un traitement qualitatif particulier afin de valoriser l'entrée de ville.

Les implantations des bâtiments seront variées et ne suivront pas un principe d'alignement systématique dans le prolongement des bâtiments existants, afin d'éviter la création d'un front bâti uniforme.

Les quais de déchargements seront valorisés.

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

Accompagner les constructions du pôle logistique et industriel existant et futur par des aménagements paysagers particuliers en frange de l'opération et autour des constructions existantes, mais aussi au sein de l'opération d'aménagement.

Gestion de la mitoyenneté : si des talus sont envisagés pour traiter l'intégration des constructions aux bâtiments environnants, ils seront de faible hauteur afin de permettre à une végétation de se développer.

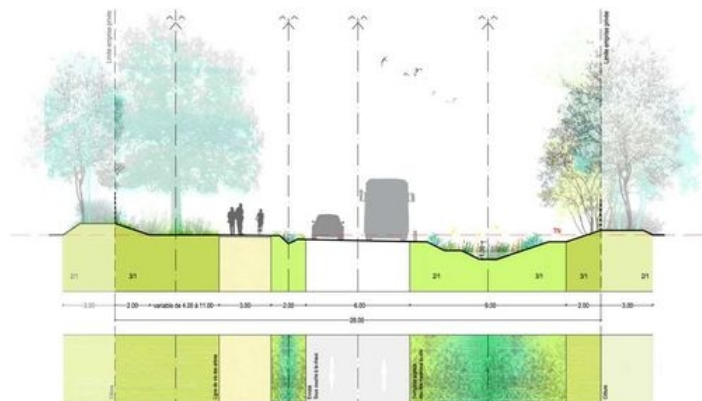
Les talus sont proscrits en alignement le long de la RM 63e.

Le projet de part son traitement paysager devra aussi intégrer et prendre en considération la proximité du cimetière intercommunal dans ses rapports de visibilité et covisibilité.

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

La construction des halls logistiques et industriels impliquant la construction de bâtiments ayant une forte empreinte au sol, l'intégration paysagère des bâtiments sera assurée par un renforcement significatif des arbres et la reconstitution d'un maillage de haies tel que présenté dans l'OAP graphique.

Les plantations seront réalisées à partir d'essences locales en cohérence avec la palette végétale de Toulouse Métropole. Les haies structurantes seront composées de différentes strates et plantées de sujets de hautes tiges afin de recréer des alignements et un paysage dans la continuité des grandes haies présentes sur le secteur. La conception paysagère s'inspirera de la coupe présentée ci-après afin de garantir le traitement paysager atténuant les co-visibilités associé à la recherche d'une qualité environnementale.



*Coupe insertion voirie Barquill 3 sur Colomiers et Cornebarrieu. Insertion et traitement*

Les voiries de desserte des sites, liées à des fonctions industrielles ou logistiques nécessitant des circulations poids lourds, avec des contraintes techniques spécifiques fortes (dimensionnement, girations) peuvent générer un fort impact paysager. Aussi, ces voies ne seront pas démultipliées et seront circonscrites conformément à l'OAP graphique. Là où ces voies sont indispensables, elles seront traitées dans le volet paysager du plan d'aménagement. Elles seront le support de plantations d'arbres d'alignement et de haies.

La voirie de desserte de Barquill 3 devra intégrer deux enjeux particuliers dans sa conception et sa réalisation : la limite et la proximité avec Colomiers d'une part, la préservation des interfaces avec le corridor écologique d'autre part.

## Qualité environnementale et prévention des risques et nuisances

### La trame verte et bleue

La trame verte et bleue sur le secteur se caractérise par la présence des corridors écologiques de milieux ouverts à restaurer situés en frange Sud et Ouest de l'OAP, ainsi que la présence d'un corridor bleu constitué d'un cours d'eau associé à des prairies et fourrés humides situés en limite Est de l'OAP. Ces espaces présentant un enjeu localement fort de biodiversité, ils sont protégés de façon à éviter leur fragmentation. Le projet doit garantir des reculs et traiter de façon qualitative les interfaces avec ces espaces à enjeux environnementaux afin de maintenir et restaurer leur fonctionnalité écologique, tout en facilitant l'insertion paysagère des constructions et des franges de l'opération.

La voirie de desserte de Barquill 3 s'intégrera dans une trame paysagée à préserver et renforcer dans le cadre du projet. Cette trame pourra intégrer des noues paysagées permettant de développer les fonctions hydrauliques. Les aménagements paysagers et plantations seront renforcés de part et d'autre de la voirie.

Le projet intégrera des espaces libres et plantés, perpendiculaires à la voirie principale, afin de maintenir des perspectives paysagères et d'éviter un front bâti continu tout en assurant des connexions naturelles vers les espaces à enjeux environnementaux situés aux abords de l'OAP.

### Les risques et nuisances

Le secteur est localement concerné par un risque de ruissellement des eaux pluviales. Ce risque sera pris en compte et limité par le biais de la protection des éléments de la trame verte et bleue, notamment le corridor bleu situé sur la frange Est du site, et par le renforcement de la végétalisation des aménagements et de leur fonctionnalité hydraulique.

### Le confort climatique

La conception des bâtiments permettra de garantir une performance thermique adéquate et de réduire la consommation énergétique.



Afin de conférer aux aménagements un confort climatique optimal, il est préconisé de respecter les principes de végétalisation affichés sur le schéma d'aménagement et de mettre en place la végétation tel que proposé le long des axes viaires.

## Déplacements

### Lignes et stations de transport en commun

La ligne de bus 75 est présente sur la RM 63.

L'offre de transports en commun pourra être renforcée pour répondre aux besoins de desserte de ce territoire à fort potentiel de mutation.

### Déplacements modes doux

Des circulations modes actifs piétons vélos seront intégrées dans les espaces paysagers ou proches des voies afin de faciliter les mobilités internes, l'accès aux halls et différentes parties du sites.

Des accès au site depuis l'extérieur dédiés aux modes actifs pourront être créés depuis la RM 63 pour diminuer les temps de parcours d'accès au site depuis Colomiers et Cornebarrieu.

Les voies modes actifs peuvent être séparées de la voirie principale afin de constituer des espaces de circulation et de repos.

Les matériaux perméables seront privilégiés afin de maîtriser l'artificialisation du site.

### Desserte des terrains par les voies

Préserver les capacités de réalisation du projet de requalification de la RM 63.

La desserte et les accès du pôle logistique s'opèrent par la RM 63 avec un seul accès direct depuis le giratoire créé ayant pour vocation de desservir l'ensemble des sites. La desserte est assurée de part et d'autre de chacune des deux zones par ce seul carrefour giratoire.

Les seuls autres accès depuis la RM 63 sont des accès de sécurité liés en particulier à la défense incendie dont l'implantation privilégiée se situera au droit de la RM 63e et de la route de Colomiers.

Les autres accès techniques sont constitués par les voies et les accès pompiers déjà existants et la voie privée desservant le site de Barquill vers l'avenue Latécoère et les sites industriels d'Airbus.

Au sein du site, des voies distinguant le trafic poids lourds et véhicule particulier sont développées afin de faciliter l'activité logistique.

### Stationnement

Les parkings se trouvent de façon privilégiée à proximité des deux principaux points d'entrées de chacune des zones.

Au sein des sites, les parkings seront disposés afin de permettre la distribution de plusieurs halls.

Les aires de stationnements en aérien seront paysagées, plantées ou pourront être le supports de projet d'ombrière à vocation de production énergétique (photovoltaïque).

Les emprises seront dimensionnées de façon à assurer la préservation des enjeux écologiques identifiés à proximité du site.

## Desserte des terrains par les réseaux

### Eaux usées et eau potable

Les projets doivent être raccordés aux réseaux publics d'assainissement des eaux usées. Ils peuvent être alimentés par les réseaux publics de distribution d'eau potable. La distribution sera assurée par les réseaux existants et notamment ceux situés au droit de la RM 63e.

La défense incendie est à assurer en interne au sein de l'opération en fonction des préconisations réglementaires émises. Elles ne se situeront pas en alignement le long des espaces publics.

### Eaux pluviales

Prévoir une gestion intégrée des eaux de pluie, et privilégier des solutions qui profitent aux plantations et végétaux par des solutions directes ou indirectes. Prendre en compte le principe de gestion des eaux à la parcelle. Favoriser la collecte par du ruissellement de surface et la gestion par des ouvrages aériens.

Favoriser l'infiltration des eaux à la parcelle, notamment des 10 premiers millimètres de pluie, et si un rejet dans un exutoire est nécessaire, respecter les prescriptions de régulation (débit de fuite max de 10 l/s/ha, gestion d'une pluie vingtennale à minima). Dans un souci de sobriété en eau, toutes les solutions de récupération et réutilisation des eaux non-conventionnelles (pluie, grises,...) seront à favoriser tant sur l'espace public que dans les bâtiments, en cohérence avec la réglementation en vigueur.

### Réseaux secs

Assurer la desserte du site depuis les réseaux existants et veiller une bonne intégration paysagère des éléments techniques.

### Gestion des déchets

Le porteur de projet est tenu de réaliser un local ou zone de stockage pour les bacs roulants répondant aux normes prescrites par la réglementation en vigueur et situé sur la parcelle privée.

Si une collecte par Toulouse Métropole est envisagée, le point de présentation des bacs roulants devra être situé sur le domaine privé en bordure immédiate de la voie publique et sa distance à la zone de stationnement du véhicule de ramassage devra être inférieure à 7 mètres. Les aires de présentation seront à positionner en bordure des voies de desserte d'accès aux projets en conformité avec l'ensemble des prescriptions du règlement de collecte de Toulouse Métropole.

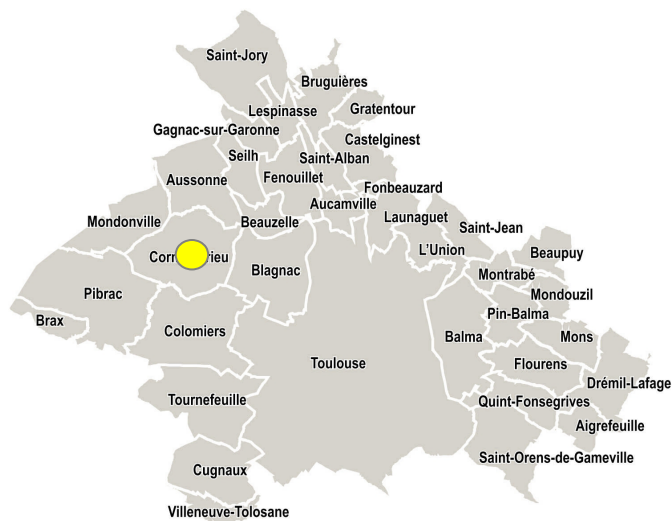
## Phasage du projet

La réalisation de Barquill 3 vise à répondre à un enjeu de diversification des sites de production au regard des nouveaux enjeux industriels. Il n'est pas dédié à de la logistique unique et constitue une phase indépendante de Barquill 1 et 2.

Le secteur de l'OAP est concerné par le pacte urbain n°1 Colomiers-Cornebarrieu qui définit des orientations générales d'urbanisation au regard des enjeux de mobilités. La présente OAP a vocation à renforcer sur la commune de Cornebarrieu, la vocation économique et le nombre d'emploi au sein de ce pôle aéronautique.







## Situation

57 ha

Situé en prolongement du centre-ville de la commune de Cornebarrieu, la ZAC Monges-Croix du Sud constitue un nouveau quartier autour d'un paysage vallonné et marqué par d'importants boisements.

## 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**
- Objectif de production de logement 2025-2035 : 171



## ZAC MONGES - CROIX DU SUD

*Les orientations d'aménagement définissent l'esprit qui préside à l'aménagement de ce nouveau quartier. Il appartiendra aux architectes des différentes opérations, de les interpréter, de les enrichir, et d'accorder à chaque élément son identité dans le cadre commun donné dans le plan directeur.*

### I. LES ENJEUX D'UN QUARTIER DURABLE

La ZAC Monges-Croix-du-Sud est un projet d'aménagement situé sur le territoire de la commune de Cornebarrieu. Elle permettra, en une dizaine d'années, la création d'un quartier à haute valeur paysagère comportant habitations et équipements ; ceci à deux pas du village existant.

Ce projet a fait l'objet d'un marché de définition lancé en décembre 2002 par la SEM-Constellation et la Communauté Urbaine du Grand Toulouse.

L'ensemble devrait rassembler, sur une surface d'environ cinquante-sept hectares, plus de neuf cents logements individuels ou collectifs, ainsi que divers équipements et constituera, autour du parc qui viendra en occuper le centre, une alternative aux formes d'urbanisation diffuses développées récemment. Loin de consommer tout l'espace ce projet tentera en effet d'en conserver le charme et s'appuiera sur ses boisements pour y créer un paysage urbain et cohérent : véritable quartier, lui aussi, mais agencé autour d'un parc traversant et doté de voiries permettant d'accéder à des quartiers situés sur sa périphérie et installés sur des « terrasses » légèrement dominantes.

Cette urbanisation - au demeurant très progressive - aura par conséquent un double caractère :

. S'adossant au village, elle en sera un prolongement intelligent, lui apportant des qualités et des respirations que n'aurait pas permis un simple lotissement ;

. Occupant un site magnifique, elle en conservera l'esprit et s'attachera à en enrichir les boisements ; laissant à cette « campagne » une part de sa



PLAN DE SITUATION



mémoire et préfigurant ce que pourrait être à l'avenir une urbanisation de densité mesurée, mais économe en énergie et respectueuse de l'environnement.

## II. L'INSCRIPTION DANS LE PAYSAGE

Cultivés encore récemment et présentant, sur toute sa périphérie, de longs cordons de boisement,





les cinquante-sept hectares que devrait occuper ce quartier possèdent des caractéristiques qu'il importait de prendre en compte avant même d'en aborder les principes d'aménagement.

. Il fallait tout d'abord en prendre la mesure: terrain plus long que large, présentant vers Cornebarrieu une «fenêtre» plus étroite mais s'élargissant rapidement; déclivité à peu près régulière d'un terrain montant au Nord-Ouest, mais traversé par un chemin profond bordé de chênes ;

. Il convenait aussi d'en apprécier le sol, d'en repérer les points de vue tout autant que l'environnement (les boisements, l'église, mais aussi quelques lotissements...). Autant de données évidentes auxquelles s'ajoutait l'importance qu'il fallait accorder à la préservation des arbres du Rouchet : ruisseau par ailleurs protégé, tout au long de son parcours, dans ce projet de ZAC.



L'espace public futur en découlait et nous l'avons assis sur les principes suivants :

. Il suivra tout d'abord la forme du terrain, sera fuselé tout comme lui et viendra s'y inscrire sous la forme d'un long jardin irriguant la majorité des secteurs consacrés au logement. Plutôt qu'au centre du terrain, c'est donc sur sa périphérie que s'installeront habitations et équipements, tandis que ce nouveau jardin en occupera le centre ;

. Il sera libre de toute construction, traité de manière simple, sous la forme d'une prairie ne comportant de loin en loin que quelques arbres dominants, et formera du coup un panorama très ouvert de manière à offrir au quartier et aux habitants du village un espace de délasserment ;

. Il servira enfin d'assise à une circulation à simple sens située sur sa périphérie. Circulation dont la chaussée classique possédera des refuges, des arrêts pour les stationnements visiteurs, pour les bus ou les véhicules de service, et dont la fonction essentielle sera de desservir de part et





d'autre, l'ensemble des micro quartiers et de leurs équipements.

Notons que ce circuit, qui débouchera en trois points sur la Route Départementale (RD 65) verra son gabarit volontairement restreint dans le but d'éviter toute tentation de raccourci, tout autant que pour préserver le confort des futurs résidents. Il possédera en outre - mais au Nord cette fois et passé le chemin de Talabot -, une branche un peu plus importante permettant d'accéder par un chemin piéton à la route de Bouconne qui borde cet aménagement.

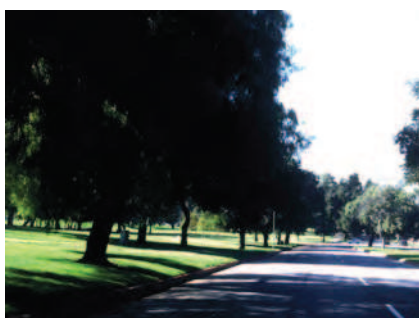
Ainsi délimité, le parc projeté couvrira environ douze hectares. Il acceptera par ailleurs un circuit piétons/cycles autonome et, pour la voirie principale, trois circuits traversants.

### III. LA MAÎTRISE DES DÉPLACEMENTS



PRINCIPE DE CIRCULATION

L'ensemble des logements que comportera ce quartier devront être facilement accessibles, et nous avons veillé à la clarté d'une « adresse » qui se devait d'être attrayante. Son entrée, à partir de la RD 65 se fera donc en y créant un échangeur permettant d'éviter les conflits et d'en gérer les traversées vers le village ainsi que les ralentissements. Ce rond-point, légèrement allongé, s'ouvrira sur chacune des deux « branches » délimitant le parc. Une seconde entrée « haute » sera, de son côté, prévue à l'extrémité Sud du terrain, permettant du même coup d'éviter le classique effet de raquette et d'obtenir, comme c'est d'ailleurs le cas dans le village, un maillage convainquant. Ce grand anneau périmétrique sera bien sûr distinct d'un circuit piétons/cycles autonome et situé, quant à lui, à l'intérieur du parc, entre la voie majeure et ses futurs boisements.



Ainsi conçu, ce circuit de desserte, qui accueillera de loin en loin des stationnements « visiteurs » ainsi que les refuges destinés au service (poste, ordures ménagères et transports publics notamment), offrira un accès direct aux aires d'habitation et à leurs équipements: l'ensemble des parkings résidents (à raison de une à deux places par logement) étant pour sa part regroupé à l'intérieur des îlots de construction prévus par le projet d'aménagement. Il devrait par ailleurs servir de support à une ligne de transport en commun qui le parcourra entièrement (entrée et sortie donnant



en l'occurrence sur la RD 65). On peut enfin noter qu'il nous paraît possible de le mailler plus finement et de l'ouvrir sur chacun des chemins liés aux lotissements existants.

## IV. LE PRINCIPE D'INSTALLATION

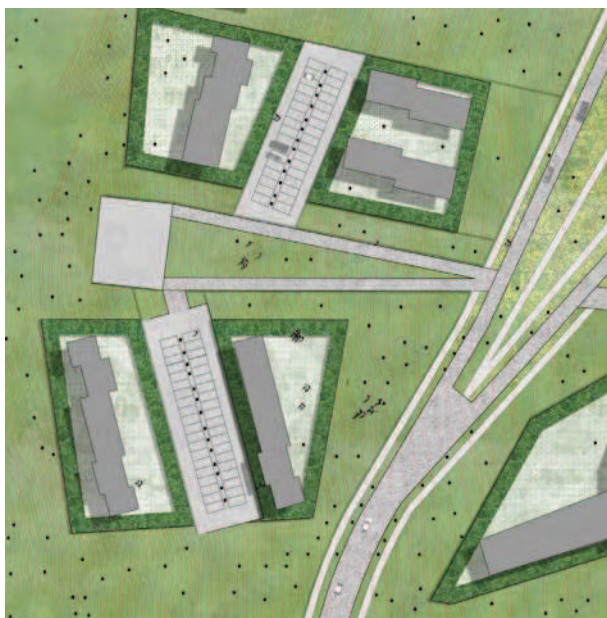
### A. Les Terrasses

L'ensemble du quartier doit, comme nous l'avons dit, accueillir des logements variés - les uns individuels, les autres collectifs (à raison de quarante pour cent environ de logements collectifs, de soixante pour cent environ pour les logements individuels, dont environ vingt pour cent de cet ensemble pour les logements sociaux), mais également un centre pour la petite enfance regroupant crèche, halte-garderie, école maternelle et primaire. D'autres équipements pouvant être envisagés, tels que médiathèque, salle des fêtes, gymnase, commerces, poste de police municipale ou tout autre équipement. Il fallait donc, une fois arrêté le choix d'un parc traversant, décider de l'installation des îlots et des ensembles qu'il desservira.

Les terrains laissés libres sur toute la périphérie du parc (soit environ 35 hectares donnés à construire) étant tantôt situés au niveau bas et tantôt dominants, ce modelé nous a guidé et nous avons pris le parti d'une urbanisation moins banale là encore qu'elle ne l'aurait été à l'intérieur d'un lotissement, en répartissant les logements, par îlots afin de leur donner le caractère de véritables résidences : unités associées et tournées vers le parc, mais situées en léger surplomb et adossées, sur toute la périphérie du terrain, à des cordons de boisements.

L'ensemble qui en résultera sera donc une cité-jardin, mais il sera aussi conçu comme une association de petits groupes de bâtiments dont la composition panoramique viendra ourler le parc et y trouvera des vues tantôt horizontales et tantôt surplombantes.

Restait alors à préciser un paysage qui, du jardin central jusqu'aux collines et aux futaies avoisinantes, se présentera tout à la fois comme une vaste prairie dotée d'arbres de haute tige; comme un anneau périphérique au parc (circuit unique et par l'intermédiaire duquel les véhicules accéderont



PRINCIPE DE DÉLIMITATION DES TERRASSES



aux résidences); enfin comme un enchaînement de talus : structure horizontale ourlant ces groupes de bâtiments et plantés de haies vives auxquelles pourront éventuellement s'ajouter des murs bas destinés aux locaux communs (ramassage des ordures ménagères, EDF...) et situés en entrée de chacun de ces groupements.

Centré sur le parc, ce paysage sera entouré de plates-formes accueillant des habitations traitées tantôt en collectifs et tantôt en maisons isolées, superposées ou en bandes : unités autonomes, séparées par des haies, parfois aussi par des chemins d'accès, mais distribuées de manière telle que les terrains qu'elles occuperont ne soient pas construits entièrement et offrent au contraire, en direction des bois, des aires plantées destinées aux jardins, aux piscines, aux tennis et aux jeux d'enfants.

De sa périphérie au centre, l'ensemble se présentera donc comme une cité-jardin boisée; le centre du projet étant constitué par le parc et par un vide «actif» qui - dans sa partie Est et près du village existant - accueillera par ailleurs l'essentiel des équipements: commerces, écoles, et centre de petite enfance, tandis que la prairie située en vis-à-vis et de l'autre côté de la RD 65, pourrait accueillir une médiathèque, une salle des fêtes, une des logements ou tout autre équipement public.







## B. Le Paysage Construit

Le paysage construit aura une très grande importance. Des consultations de groupements (architectes et constructeurs) viendront, dans le futur, en préciser la volumétrie et les plans. Nous comptons cependant que s'y attachent des qualités de même niveau que celles qui auront concouru à l'élaboration du plan d'ensemble: soin apporté aux seuils, aux accès privés, aux transitions ou aux limites plantées entre chacun des groupements, confort des résidences et des appartements, baies généreuses évitant les volumes trop fermés sur eux-mêmes et profitant des vues qu'offre l'aménagement... Le tout dans des échelles qui peuvent être diverses mais devront jouer avec le sol en le scandant et en l'accompagnant.



A cet égard, les dispositions recherchées seront, dans leurs lignes générales, les suivantes :

- . Pour l'îlot A, un équipement public à mi-chemin entre le centre-bourg et le nouveau quartier ;

- . Pour l'îlot B, situé face au lotissement Bel Solelh, un ensemble de petits collectifs implantés en séries discontinues. Les vues, à cet endroit seront de préférence profondes et lieront le lotissement existant à la séquence d'entrée du parc ;

- . Pour l'îlot C, une disposition en peigne associant de petits collectifs à proximité de l'allée de desserte et des maisons en bande vers le lotissement Bel Solelh. La pente peut permettre ici de masquer les stationnements en les implantant en contrebas de l'allée de desserte ;

- . Pour l'îlot D1, un ensemble de logements collectifs implantés au droit de l'allée, et des logements individuels étagés dans la pente ;





. Pour l'îlot D2, des logements individuels en bande, et un collectif plutôt parallèle à la pente constitueront un front discontinu sur l'espace public ;

. Pour l'îlot E1, des logements, individuels ou collectifs, en gradins étagés sur la pente et offrant des vues longues en direction du parc. Compte tenu de la profondeur de cet îlot, on veillera à minimiser les circuits de desserte de cet ensemble de logements. Les stationnements seront traités de préférence sous forme de volumes intégrés à la pente ;

. Pour l'îlot E2, un « jalon » conçu comme un repère accueillera des logements essentiellement collectifs ;

. Pour l'îlot F, mêmes orientations que pour l'îlot E1, compte tenu d'une orientation sensiblement différente. Le front bâti s'appliquera toutefois à suivre la courbure du chemin de Talabot ;

. Pour l'îlot G, un ou deux jalons posés sur une plate-forme en losange ;

. Pour l'îlot H, une typologie de maisons à patios étagées dans la pente et ponctuées au nord par une série de petits collectifs. Ces maisons à patios, de préférence de plain pied, pourront présenter des émergences ponctuelles. Elles seront irriguées par des venelles permettant une desserte automobile exceptionnelle et l'accès des véhicules de sécurité incendie. Les plots, apparentés aux « peignes » des îlots C et O, bénéficieront de vues sur le ruisseau du Rouchet. Ils pourront accueillir une allée de stationnement semi-enterrés, éventuellement utilisables pour les logements à patios ;



. Pour les îlots I et J, qui bénéficieront d'un dénivelé important, des logements en «séries» étagés dans la pente et formant, en bordure de terrasse un front discontinu mais franc. Sur cette face «vue» du parc, l'angulation des fronts, ainsi que leurs volumétries au sommet de chacune des terrasses, auront une très grande importance ;



. Pour les îlots K et Q situés aux entrées de la ZAC, des «jalons» posés sur des plates-formes. La pente du terrain permettra, le cas échéant, d'être à niveau depuis l'espace public et d'abriter des stationnements enterrés ou semi-enterrés en partie basse ;



. Pour l'îlot L, un ensemble de logements de faible hauteur, constituant un front sur la future rue assurera la transition avec le tissu existant au sud ;



. Pour les îlots M et N, on privilégiera coté parc le choix de «Cours» construites sur trois côtés et largement ouvertes en direction sur celui-ci. Les implantations projetées profiteront de la pente très légère en direction des lotissements situés sur l'arrière pour y créer des parkings sous ouvrages. A l'Est, et à proximité du tissu pavillonnaire, un ensemble de maisons assurera la transition avec l'existant ;



. Pour l'îlot O, le choix d'une disposition en «peigne» d'orientation générale Nord-Ouest Sud-Est, et pour des bâtiments acceptant le cas échéant des parkings semi-enterrés utilisant la pente ;



. Pour les îlot P1, P2 et P3, un ensemble de logements, de commerces et d'équipements publics implantés le long du parc, présentant un front de constructions le long de la Départementale.





## V. PAYSAGE ET ENVIRONNEMENT

Ce quartier répond, on le voit, aux exigences d'une consommation de l'espace mesurée et intelligente. Installé dans le paysage, il en respecte le modelé, les dénivelés et les pentes ; il préserve ses zones humides, enrichit ses boisements en réutilisant les essences végétales, mais il se fixe aussi deux objectifs qui peuvent faire de lui un exemple :

- . Ne pas consommer tout l'espace, créer un équilibre entre l'espace public et les secteurs plus spécifiquement consacrés aux zones d'habitation et d'équipements ; l'a priori est donc celui d'un parc d'une douzaine d'hectares accueillant les voiries et occupant le tiers des terrains dévolus à cet aménagement ;

- . Donner enfin aux constructions une densité suffisante pour que leur accessibilité en soit facilitée sans pour autant créer, comme trop souvent, de circuits inutiles ou de voiries trop importantes ; la taille très mesurée de ce nouveau quartier et le fait de l'avoir conçu comme un prolongement du village, constituent par ailleurs un atout et ne peuvent que favoriser une mixité inscrite d'ailleurs dans la diversité de ses équipements.

Mais ceci n'est pas tout et cette approche « durable » se traduira aussi dans le détail d'un aménagement qui s'est aussi fixé d'autres exigences :

- . S'agissant des sols et de l'eau : celle de terrassements limités, attentifs aux terres arables et les réutilisant ; celle enfin d'une imperméabilisation elle aussi très restreinte et soucieuse, hors des zones ouvragées, de permettre un écoulement très progressif des eaux par un traitement naturel, utilisant des noues et des chaussées réservoirs. Un ou plusieurs bassins de retenue seront à cet égard aménagés et permettront de ne pas dépasser le débit actuel du Rouchet, ni le maximum requis à l'exutoire vers l'Aussonnelle.

- . S'agissant des végétations : celle d'une préservation du couvert végétal existant (chênes du chemin de Talabot tout particulièrement) ; préservation très scrupuleuse, à laquelle s'ajoutera un triple enrichissement : l'un concernant le parc, avec l'introduction de frênes, de tilleuls et de chênes ; la seconde concernant les terrasses

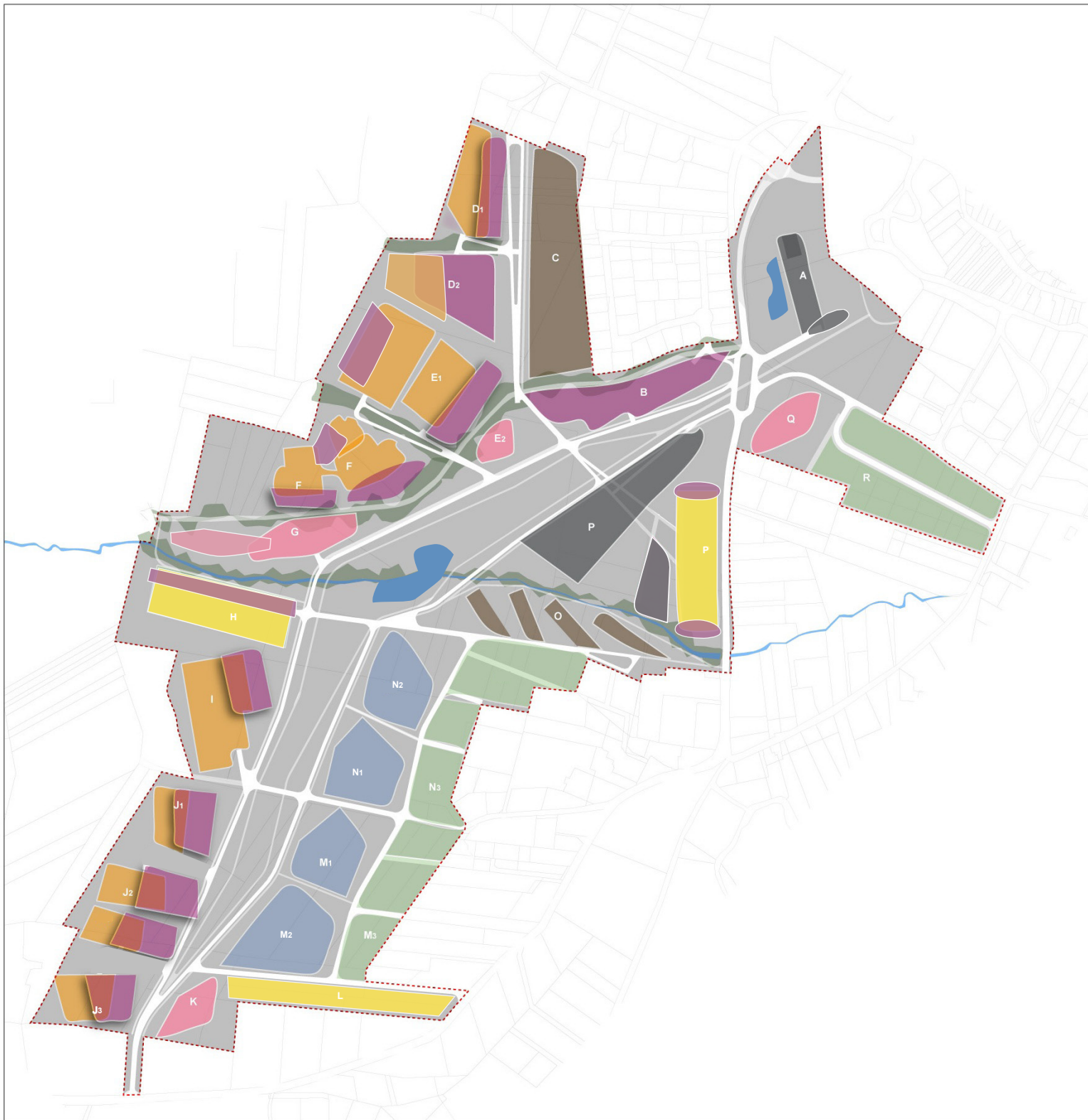
adossées à des boisements dont le couvert sera lui aussi prolongé par des chênes sous une forme plus dense.

. S'agissant des services, celle d'une gestion analytique et minutieuse des déchets résultants du quartier et de son fonctionnement.

. S'agissant enfin des zones d'habitation, par une implantation ménageant des secteurs de pleine terre et par la mise en place, préalablement aux consultations d'architectes, d'un protocole qualitatif visant essentiellement la consommation d'énergie, la gestion de l'eau (réduction des consommations d'eau potable, gestion des eaux pluviales et des rejets...) et le confort requis, tant au niveau thermique, qu'acoustique ou visuel.



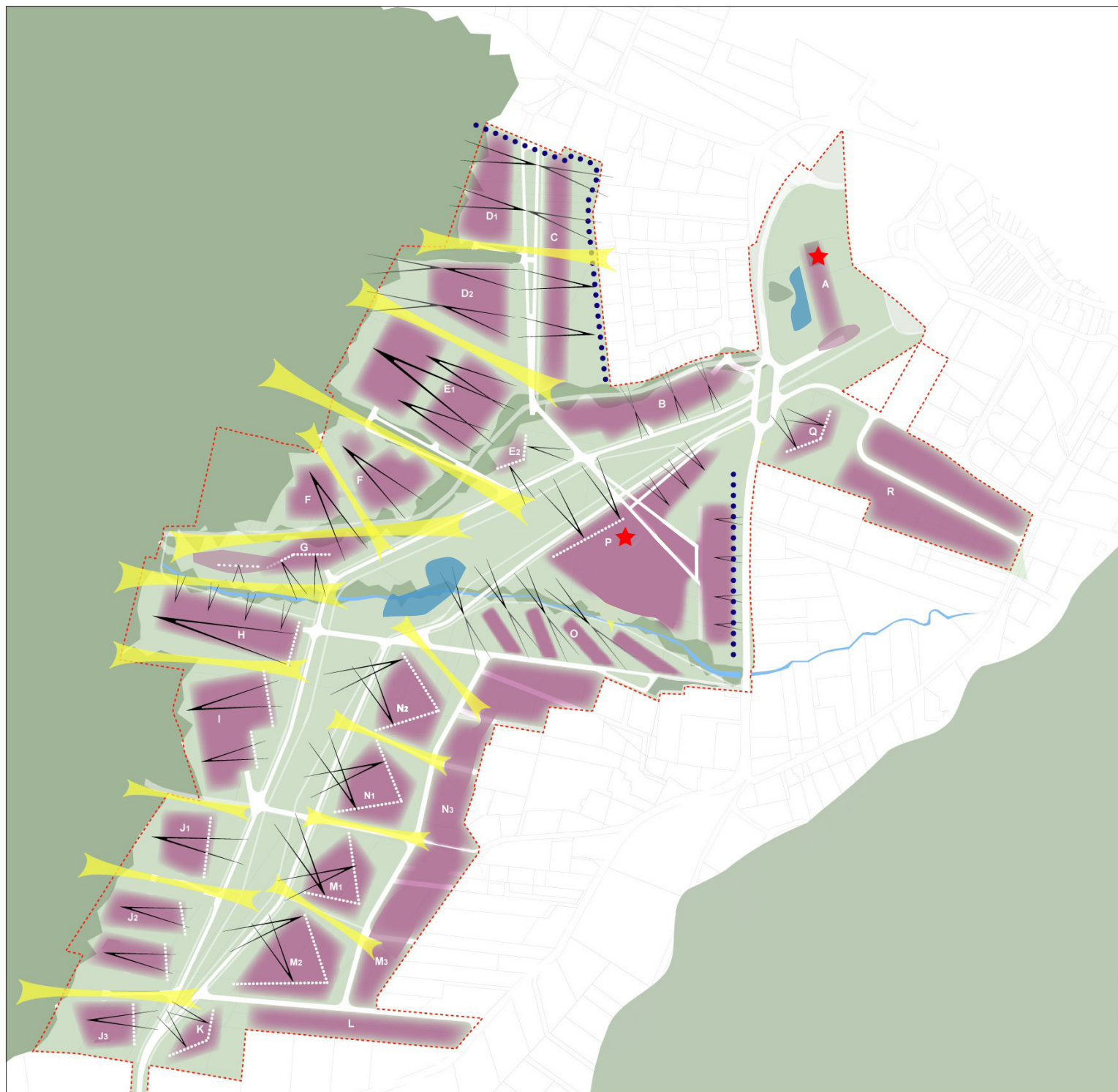
Sans être inaccessibles, ces grandes orientations nous semblent ambitieuses et convaincantes. Elles ménagent un espace public cohérent, des îlots clairement identifiés et adaptables dans le temps, une gamme d'équipements suffisante et un respect actif des prescriptions aujourd'hui applicables à tout nouvel aménagement. Elles devraient donc permettre aux habitants actuels, tout comme aux nouveaux résidents de faire mieux que se côtoyer et de réellement vivre ensemble.



## Plan de répartition des types

	Types Cours		Types Jalons
	Types Pavillons		Types Peignes
	Types Gradins		Types Séries
	Equipements		Types Patios





## Orientation privilégiée du bâti

	Forêt
	Espace vert non constructible
	Espace constructible (plates-formes)
	Voies structurantes
	Vues entre îlots
	Vues du bâti
	Limite ZAC
	Localisation équipements publics
	Recul minimal par rapport à la RD ou à l'existant
	Principe d'alignement du bâti sur le parc